Consiglio regionale della Calabria

DOSSIER

PPA n. 152/10
di iniziativa della Giunta regionale recante:
"Adozione della proposta di Piano Regionale Trasporti - Piano Direttore e presa d''atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di valutazione ambientale strategica/valutazione di incidenza.";

DATI DELL'ITER	
NUMERO DEL REGISTRO DEI PROVVEDIMENTI	
DATA DI PRESENTAZIONE ALLA SEGRETERIA DELL'ASSEMBLEA	12/12/2016
DATA DI ASSEGNAZIONE ALLA COMMISSIONE	12/12/2016
COMUNICAZIONE IN CONSIGLIO	
SEDE	MERITO
PARERE PREVISTO	
NUMERO ARTICOLI	

ultimo aggiornamento: 12/12/2016

Normativa comunitaria

Direttiva 26 maggio 2003, n. 2003-35-CE pag. 3

Direttiva 27 giugno 2001, n. 2001-42-CE pag. 8

Direttiva 28 gennaio 2003, n. 2003-4-CE pag. 16

Normativa nazionale

Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 pag. 24

D.P.R. 17 settembre 2015 n. 201 pag. 83

Decreto 10477-2014 pag. 87

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica pag. 90

Piano 2001 pag. 316

Piano nazionale aeroporti feb2012 pag. 414

Normativa regionale

Regione Calabria- Legge regionale n. 3/2007 pag. 413

Regione Calabria – Legge regionale 13 maggio 1996, n. 7 pag. 418

Regione Calabria - Legge regionale 26 febbraio 2010, n. 8 pag. 417

Regione Calabria - Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 pag. 418

Delibera Giunta regionale 834 del 14-12-2009 pag. 437

Delibera Giunta regionale n 1-2016 pag. 548

Regione Calabria - Regolamento regionale 4-8-2008 n. 3 pag. 565

Direttiva 26 maggio 2003, n. 2003/35/CE recante: "Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia" (2).

(1) Pubblicata nella G.U.U.E. 25 giugno 2003, n. L 156. Entrata in vigore il 25 giugno 2003.

(2) Termine di recepimento: 25 giugno 2005.

Il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione (3),

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo (4),

visto il parere del Comitato delle regioni (5),

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato (6), visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 15 gennaio 2003,

considerando quanto segue:

(1) La normativa comunitaria nel settore dell'ambiente intende contribuire a salvaguardare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente e a proteggere la salute umana.

(2) La normativa comunitaria in materia di ambiente contiene disposizioni in base alle quali le autorità pubbliche e altri organismi adottano decisioni che possono avere effetti significativi sull'ambiente oltre che sulla salute e sul benessere delle persone.

(3) L'effettiva partecipazione del pubblico all'adozione di decisioni consente allo stesso di esprimere pareri e preoccupazioni che possono assumere rilievo per tali decisioni e che possono essere presi in considerazione da coloro che sono responsabili della loro adozione; ciò accresce la responsabilità e la trasparenza del processo decisionale e favorisce la consapevolezza del pubblico sui problemi ambientali e il sostegno alle decisioni adottate.

(4) La partecipazione, compresa quella di associazioni, organizzazioni e gruppi, e segnatamente di organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente, dovrebbe essere incentivata di conseguenza, tra l'altro promuovendo l'educazione ambientale del pubblico.

(5) Il 25 giugno 1998 la Comunità europea ha sottoscritto la convenzione UN/ECE sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale («convenzione di Århus»). Il diritto comunitario dovrebbe essere adeguatamente allineato a tale convenzione in vista della ratifica da parte della Comunità.

(6) Tra gli obiettivi della convenzione di Århus vi è il desiderio di garantire il diritto di partecipazione del pubblico alle attività decisionali in materia ambientale, per contribuire a tutelare il diritto di vivere in un ambiente adeguato ad assicurare la salute e il benessere delle persone.

(7) L'articolo 6 della convenzione di Århus contiene disposizioni in materia di partecipazione del pubblico alle decisioni relative alle attività specifiche elencate nell'allegato I della convenzione stessa e ad attività non elencate in tale allegato che possano avere effetti rilevanti sull'ambiente.

(8) L'articolo 7 della convenzione di Århus contiene disposizioni in materia di partecipazione del pubblico ai piani e ai programmi relativi all'ambiente.

(9) L'articolo 9, paragrafi 2 e 4 della convenzione di Århus contiene norme sull'accesso alle procedure giudiziarie, o di altra natura, al fine di contestare la legittimità sostanziale o procedurale di decisioni, atti od omissioni soggetti alle disposizioni sulla partecipazione del pubblico contenute nell'articolo 6 della convenzione.

(10) Per talune direttive del settore ambientale che prescrivono agli Stati membri di presentare piani e programmi concernenti l'ambiente ma non contengono sufficienti disposizioni sulla partecipazione del pubblico, è necessario prevedere forme di partecipazione del pubblico che siano coerenti con le disposizioni della convenzione di Århus, ed in particolare con l'articolo 7. Altri testi legislativi comunitari in materia prevedono già la partecipazione del pubblico all'elaborazione di piani e programmi e, in futuro, requisiti concernenti la partecipazione del pubblico conformi alla convenzione di Århus saranno incorporati sin dall'inizio nella legislazione pertinente.

(11) La direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, e la direttiva 96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento, dovrebbero essere modificate per garantirne la totale compatibilità con le disposizioni della convenzione di Århus, in particolare con l'articolo 6 e con l'articolo 9, paragrafi 2 e 4.

(12) Poiché l'obiettivo dell'azione proposta, ossia contribuire all'attuazione degli obblighi derivanti dalla convenzione di Århus, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'azione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

hanno adottato la presente direttiva:

(3) Pubblicato nella G.U.C.E. 29 maggio 2001, n. C 154 E.

(4) Pubblicato nella G.U.C.E. 7 agosto 2001, n. C 221.

(5) Pubblicato nella G.U.C.E. 14 dicembre 2001, n. C 357.

(6) Parere 23 ottobre 2001 del Parlamento europeo (G.U.C.E. 9 maggio 2002, n. C 112 E), posizione comune 25 aprile 2002 del Consiglio (G.U.C.E. 16 luglio 2002, n. C 170 E) e decisione 5 settembre 2002 del Parlamento europeo. Decisione 30 gennaio 2003 del Parlamento europeo e decisione 4 marzo 2003 del Consiglio.

Articolo 1
Obiettivo.

Obiettivo della presente direttiva è contribuire all'attuazione degli obblighi derivanti dalla convenzione di Århus, in particolare:

a) prevedendo la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale;

b) migliorando la partecipazione del pubblico e prevedendo disposizioni sull'accesso alla giustizia nel quadro delle direttive 85/337/CEE e 96/61/CE del Consiglio.

Articolo 2
Partecipazione del pubblico ai piani e ai programmi.

1. Ai fini del presente articolo, per «pubblico» s'intende una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione o prassi nazionale, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone.

2. Gli Stati membri provvedono affinché al pubblico vengano offerte tempestive ed effettive opportunità di partecipazione alla preparazione e alla modifica o al riesame dei piani ovvero dei programmi che devono essere elaborati a norma delle disposizioni elencate nell'allegato I.

A tal fine, gli Stati membri provvedono affinché:

a) il pubblico sia informato, attraverso pubblici avvisi oppure in altra forma adeguata quali mezzi di comunicazione elettronici, se disponibili, di qualsiasi proposta relativa a tali piani o programmi o alla loro modifica o riesame, e siano rese accessibili al pubblico le informazioni relative a tali proposte, comprese tra l'altro le informazioni sul diritto di partecipare al processo decisionale e sull'autorità competente a cui possono essere sottoposti osservazioni o quesiti;

b) il pubblico possa esprimere osservazioni e pareri quando tutte le opzioni sono aperte prima che vengano adottate decisioni sui piani e sui programmi;

c) nell'adozione di tali decisioni, si tenga debitamente conto delle risultanze della partecipazione del pubblico;

d) dopo un esame delle osservazioni e dei pareri del pubblico, l'autorità competente faccia ragionevoli sforzi per informare il pubblico in merito alle decisioni adottate e ai motivi e considerazioni su cui le stesse sono basate, includendo informazioni circa il processo di partecipazione del pubblico.

3. Gli Stati membri definiscono il pubblico ammesso alla partecipazione ai fini di cui al paragrafo 2, includendo le organizzazioni non governative interessate che soddisfano i requisiti imposti dalla legislazione nazionale, quali quelle che promuovono la protezione dell'ambiente.

Le modalità dettagliate per la partecipazione del pubblico ai sensi del presente articolo sono stabilite dagli Stati membri in modo da consentire al pubblico di prepararsi e partecipare efficacemente.

Vengono fissate scadenze ragionevoli che concedano un tempo sufficiente per espletare ciascuna delle varie fasi della partecipazione del pubblico di cui al presente articolo.

4. Il presente articolo non si applica a piani e programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale o adottati in caso di emergenze civili.

5. Il presente articolo non si applica a piani e programmi di cui all'allegato I per i quali è attuata una procedura di partecipazione del pubblico ai sensi della *direttiva 2001/42/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, o ai sensi della *direttiva 2000/60/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

Articolo 3
Modifica della direttiva 85/337/CEE.

La *direttiva 85/337/CEE* del Consiglio è modificata come segue:

1) All'articolo 1, paragrafo 2, sono aggiunte le seguenti definizioni:

... (7).

2) All'articolo 1, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

... (8).

3) All'articolo 2, paragrafo 3, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

... (9).

4) all'articolo 6, i paragrafi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

... (10).

5) l'articolo 7 è modificato come segue:

a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

... (11).

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

... (12).

6) L'articolo 9 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

... (13).

b) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

... (14).

7) è inserito il seguente articolo:

... (15).

8) all'allegato I, è aggiunto il seguente punto:

... (16).

9) all'allegato II, punto 13, primo trattino, in fine, è aggiunta la seguente parte di frase:

... (17).

---

(7) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(8) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(9) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(10) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(11) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(12) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(13) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(14) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(15) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(16) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

(17) Il testo omesso è riportato in modifica alla direttiva 85/337/CEE.

Articolo 4
Modifica della direttiva 96/61/CE.

[La *direttiva 96/61/CE* è modificata come segue:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) al paragrafo 10, lettera b), è aggiunta la seguente frase:

... (18).

b) sono aggiunti i seguenti paragrafi:

... (19).

2) all'articolo 6, paragrafo 1, primo comma, è aggiunto il seguente trattino:

... (20).

3) l'articolo 15 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

... (21).

b) è aggiunto il seguente paragrafo:

... (22).

4) è inserito il seguente articolo:

... (23).

5) l'articolo 17 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

... [24].

b) sono aggiunti i seguenti paragrafi:

... [25].

6) è aggiunto l'allegato V di cui all'allegato II della presente direttiva] [26].

---

(18) Il testo omesso è riportato in modifica alla *direttiva 96/61/CE*.

(19) Il testo omesso è riportato in modifica alla *direttiva 96/61/CE*.

(20) Il testo omesso è riportato in modifica alla *direttiva 96/61/CE*.

(21) Il testo omesso è riportato in modifica alla *direttiva 96/61/CE*.

(22) Il testo omesso è riportato in modifica alla *direttiva 96/61/CE*.

(23) Il testo omesso è riportato in modifica alla *direttiva 96/61/CE*.

(24) Il testo omesso è riportato in modifica alla *direttiva 96/61/CE*.

(25) Il testo omesso è riportato in modifica alla *direttiva 96/61/CE*.

(26) Articolo abrogato dall'allegato VI della *direttiva 2008/1/CE*.

Articolo 5
Relazioni e riesame.

Entro il 25 giugno 2009 la Commissione invia al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione ed efficacia della presente direttiva. Per integrare altre esigenze connesse con la tutela dell'ambiente, a norma dell'articolo 6 del trattato e tenuto conto dell'esperienza acquisita negli Stati membri nell'applicazione della presente direttiva, detta relazione è corredata delle proposte di modifica della presente direttiva eventualmente necessarie. In particolare, la Commissione vaglierà la possibilità di estendere l'ambito d'applicazione della presente direttiva ad altri piani e programmi in materia ambientale.

Articolo 6
Attuazione.

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 25 giugno 2005. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 7
Entrata in vigore.

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 8
Destinatari.

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Direttiva 27 giugno 2001, n. 2001/42/CE recante: "Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente".

(1) Pubblicata nella G.U.C.E. 21 luglio 2001, n. L 197. Entrata in vigore il 21 luglio 2001.

(2) Termine di recepimento: 21 luglio 2004.

Il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione [3],

visto il parere del Comitato economico e sociale [4],

visto il parere del Comitato delle regioni [5],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato [6], visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 21 marzo 2001,

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 174 del trattato stabilisce che la politica della Comunità in materia ambientale contribuisce, tra l'altro, a perseguire gli obiettivi della salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, della protezione della salute umana e dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali e che essa dev'essere fondata sul principio della precauzione. L'articolo 6 del trattato stabilisce che le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione delle politiche e delle azioni comunitarie, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile.

(2) Il quinto programma comunitario di politica ed azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile "Per uno sviluppo durevole e sostenibile" [7], integrato dalla *decisione n. 2179/98/CE* del Consiglio relativa al suo riesame, ribadisce l'importanza di valutare i probabili effetti di piani e programmi sull'ambiente.

(3) La convenzione sulla biodiversità richiede alle parti di integrare, per quanto possibile e appropriato, la conservazione e l'uso sostenibile della biodiversità nei piani e nei programmi settoriali e intersettoriali pertinenti.

(4) La valutazione ambientale costituisce un importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di taluni piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente negli Stati membri, in quanto garantisce che gli effetti dell'attuazione dei piani e dei programmi in questione siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro adozione.

(5) L'adozione di procedure di valutazione ambientale a livello di piano e programma dovrebbero andare a vantaggio delle imprese, fornendo un quadro più coerente in cui operare inserendo informazioni pertinenti in materia ambientale nell'iter decisionale. L'inserimento di una più ampia gamma di fattori nell'iter decisionale dovrebbe contribuire a soluzioni più sostenibili e più efficaci.

(6) I diversi sistemi di valutazione ambientale operanti negli Stati membri dovrebbero prevedere una serie di norme procedurali comuni necessarie a contribuire ad un elevato livello di protezione dell'ambiente.

(7) La Convenzione della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite sulla valutazione di impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, del 25 febbraio 1991, che si applica sia agli Stati membri sia a altri Stati, incoraggia le parti della convenzione ad applicare i suoi principi anche a piani e programmi. Alla seconda riunione tra le parti alla convenzione tenutasi a Sofia il 26 e 27 febbraio 2001, è stato deciso di approntare un protocollo giuridicamente vincolante sulla valutazione ambientale strategica, da aggiungere alle norme in vigore sulla valutazione di impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, per pervenire alla sua eventuale adozione in una riunione straordinaria delle parti alla convenzione in occasione della quinta conferenza ministeriale "Ambiente per l'Europa", prevista per maggio 2003 a Kiev (Ucraina). I sistemi di valutazione ambientale di piani e programmi applicati nella Comunità dovrebbero garantire adeguate consultazioni transfrontaliere quando l'attuazione di un piano o programma in preparazione in uno Stato membro potrebbe avere effetti significativi sull'ambiente di un altro Stato membro. Le informazioni relative ai piani e ai programmi che hanno effetti significativi sull'ambiente di altri Stati dovrebbero essere trasmesse su una base reciproca ed equivalente in un pertinente contesto giuridico tra gli Stati membri e tali Stati.

(8) Occorre pertanto intervenire a livello comunitario in modo da fissare un quadro minimo per la valutazione ambientale che sancisca i principi generali del sistema di valutazione ambientale e lasci agli Stati membri il compito di definire i dettagli procedurali tenendo conto del principio della sussidiarietà. L'azione della Comunità non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti nel trattato.

(9) La presente direttiva ha carattere procedurale e le sue disposizioni dovrebbero essere integrate nelle procedure esistenti negli Stati membri o incorporate in procedure specificamente stabilite. Gli Stati membri dovrebbero eventualmente tener conto del fatto che le valutazioni saranno effettuate a diversi livelli di una gerarchia di piani e programmi, in modo da evitare duplicati.

(10) Tutti i piani e i programmi preparati per vari settori e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti elencati negli allegati I e II della *direttiva 85/337/CEE* del Consiglio, del 27 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, e tutti i piani e i programmi per i quali è stata prescritta la valutazione ai sensi della *direttiva 92/43/CEE* del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, potrebbero avere effetti significativi sull'ambiente e dovrebbero di norma essere oggetto di una

valutazione ambientale sistematica. Quando determinano l'uso di piccole aree a livello locale o sono piccole modifiche dei piani o programmi summenzionati, essi dovrebbero essere valutati soltanto se gli Stati membri stabiliscono che potrebbero avere effetti significativi sull'ambiente.

(11) Altri piani e programmi che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti possono non avere effetti significativi sull'ambiente in tutti i casi e dovrebbero essere valutati soltanto se gli Stati membri stabiliscono che potrebbero avere tali effetti.

(12) Gli Stati membri, nel decidere, dovrebbero tener conto dei pertinenti criteri fissati nella presente direttiva.

(13) Taluni piani e programmi, a causa delle loro caratteristiche particolari, non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

(14) Una valutazione, ove prescritta dalla presente direttiva, dovrebbe essere elaborata in modo da contenere informazioni pertinenti come stabilito dalla presente direttiva, identificare, descrivere e valutare i possibili effetti ambientali significativi, tenendo conto degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma, nonché alternative ragionevoli. Gli Stati membri dovrebbero comunicare alla Commissione le misure da essi adottate per quanto riguarda la qualità dei rapporti ambientali.

(15) Allo scopo di contribuire ad una maggiore trasparenza dell'iter decisionale nonché allo scopo di garantire la completezza e l'affidabilità delle informazioni su cui poggia la valutazione, occorre stabilire che le autorità responsabili per l'ambiente ed il pubblico siano consultate durante la valutazione dei piani e dei programmi e che vengano fissate scadenze adeguate per consentire un lasso di tempo sufficiente per le consultazioni, compresa la formulazione di pareri.

(16) Nel caso in cui l'attuazione di un piano o di un programma elaborato in uno Stato membro possa avere effetti significativi sull'ambiente di altri Stati membri, si dovrebbe prevedere che gli Stati membri interessati procedano a consultazioni e che le autorità interessate ed il pubblico siano informate e possano esprimere il loro parere.

(17) Il rapporto ambientale e i pareri espressi dalle autorità interessate e dal pubblico, nonché i risultati delle consultazioni transfrontaliere dovrebbero essere presi in considerazione durante la preparazione del piano o del programma e prima della sua adozione o prima di avviarne l'iter legislativo.

(18) Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché, quando è adottato un piano o programma, le autorità interessate ed il pubblico siano informate e siano messi a loro disposizione dati pertinenti.

(19) Qualora l'obbligo di effettuare una valutazione dell'impatto ambientale risulti contemporaneamente dalla presente direttiva e a altre normative comunitarie quali la *direttiva 79/409/CEE* del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, la *direttiva 92/43/CEE*, o la *direttiva 2000/60/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque, gli Stati membri, al fine di evitare duplicazioni della valutazione, possono prevedere procedure coordinate o comuni per soddisfare le prescrizioni della pertinente normativa comunitaria.

(20) L'applicazione e l'efficacia della presente direttiva dovrebbero essere oggetto di una prima relazione della Commissione cinque anni dopo la sua entrata in vigore e successivamente ogni sette anni. Allo scopo di integrare ulteriormente le disposizioni per la tutela dell'ambiente e di tener conto dell'esperienza acquisita, la prima relazione dovrebbe essere corredata, se del caso, di proposte di modifica della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda la possibilità di ampliarne l'ambito di applicazione ad altre zone/altri settori e ad altri tipi di piani e di programmi,

hanno adottato la presente direttiva:

---

(3) Pubblicata nella G.U.C.E. 25 aprile 2001, n. C 129 e G.U.C.E. 25 marzo 1999, n. C 83.

(4) Pubblicato nella G.U.C.E. 22 settembre 1997, n. C 287.

(5) Pubblicato nella G.U.C.E. 27 febbraio 1998, n. C 64 e G.U.C.E. 23 dicembre 1999, n. C 374.

(6) Parere del Parlamento europeo del 20 ottobre 1998 (G.U.C.E. 9 novembre 1998, n. C 341) confermato il 16 settembre 1999 (G.U.C.E. 25 febbraio 2000, n. C 54), posizione comune del Consiglio del 30 marzo 2000 (G.U.C.E. 16 maggio 2000, n. C 137) e decisione del Parlamento europeo del 6 settembre 2000 (G.U.C.E. 7 maggio 2001, n. C 135). Decisione del Parlamento europeo del 31 maggio 2001 e decisione del Consiglio del 5 giugno 2001.

(7) Pubblicato nella G.U.C.E. 17 maggio 1993, n. C 138.

Articolo 1

Obiettivi.

La presente direttiva ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente.

Articolo 2
Definizioni.

Ai fini della presente direttiva:

a) per "piani e programmi" s'intendono i piani e i programmi, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche

- che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, dal parlamento o dal governo e

- che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative;

b) per "valutazione ambientale" s'intende l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione a norma degli articoli da 4 a 9;

c) per "rapporto ambientale" s'intende la parte della documentazione del piano o del programma contenente le informazioni prescritte all'articolo 5 e nell'allegato I;

d) per "pubblico" s'intendono una o più persone fisiche o giuridiche, secondo la normativa o la prassi nazionale, e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi.

Articolo 3
Ambito d'applicazione.

1. I piani e i programmi di cui ai paragrafi 2, 3 e 4, che possono avere effetti significativi sull'ambiente, sono soggetti ad una valutazione ambientale ai sensi degli articoli da 4 a 9.

2. Fatto salvo il paragrafo 3, viene effettuata una valutazione ambientale per tutti i piani e i programmi,

a) che sono elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della *direttiva 85/337/CEE*, o

b) per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli *articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE*.

3. Per i piani e i programmi di cui al paragrafo 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al paragrafo 2, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

4. Gli Stati membri determinano se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al paragrafo 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, possono avere effetti significativi sull'ambiente.

5. Gli Stati membri determinano se i piani o i programmi di cui ai paragrafi 3 e 4 possono avere effetti significativi sull'ambiente attraverso l'esame caso per caso o specificando i tipi di piani e i programmi o combinando le due impostazioni. A tale scopo gli Stati membri tengono comunque conto dei pertinenti criteri di cui all'allegato II, al fine di garantire che i piani e i programmi con probabili effetti significativi sull'ambiente rientrino nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

6. Nell'esame dei singoli casi e nella specificazione dei tipi di piani e i programmi di cui al paragrafo 5, devono essere consultate le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3.

7. Gli Stati membri fanno in modo che le conclusioni adottate ai sensi del paragrafo 5, comprese le motivazioni della mancata richiesta di una valutazione ambientale ai sensi degli articoli da 4 a 9, siano messe a disposizione del pubblico.

8. I seguenti piani e programmi non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva:

- piani e programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale e di protezione civile,

- piani e programmi finanziari o di bilancio.

9. La presente direttiva non si applica ai piani e ai programmi cofinanziati a titolo dei rispettivi periodi di programmazione in corso [1] per i regolamenti (CE) n. 1260/1999 e (CE) n. 1257/1999 del Consiglio.

---

[1] Il periodo di programmazione 2000-2006 per il regolamento (CE) n. 1260/1999 del Consiglio e i periodi di programmazione 2000-2006 e 2000-2007 per il regolamento (CE) n. 1257/1999 del Consiglio.

Articolo 4
Obblighi generali.

1. La valutazione ambientale di cui all'articolo 3 deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa.

2. Le condizioni stabilite dalla presente direttiva sono integrate nelle procedure in vigore negli Stati membri per l'adozione dei piani e dei programmi o nelle procedure definite per conformarsi alla presente direttiva.

3. Nel caso di piani e programmi gerarchicamente ordinati gli Stati membri tengono conto, onde evitare duplicazioni della valutazione, del fatto che essa sarà effettuata, ai sensi della presente direttiva, a vari livelli della gerarchia. Al fine, tra l'altro, di evitare duplicazioni della valutazione, gli Stati membri applicano l'articolo 5, paragrafi 2 e 3.

Articolo 5
Rapporto ambientale.

1. Nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, deve essere redatto un rapporto ambientale in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma. L'allegato I riporta le informazioni da fornire a tale scopo.

2. Il rapporto ambientale elaborato a norma del paragrafo 1 comprende le informazioni che possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma e, per evitare duplicazioni della valutazione, della fase in cui si trova nell'iter decisionale e della misura in cui taluni aspetti sono più adeguatamente valutati in altre fasi di detto iter.

3. Possono essere utilizzate per fornire le informazioni di cui all'allegato I quelle pertinenti disponibili sugli effetti ambientali dei piani e dei programmi e ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o attraverso altre disposizioni della normativa comunitaria.

4. Le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3 devono essere consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio.

Articolo 6
Consultazioni.

1. La proposta di piano o di programma ed il rapporto ambientale redatto a norma dell'articolo 5 devono essere messi a disposizione delle autorità di cui al paragrafo 3 del presente articolo e del pubblico.

2. Le autorità di cui al paragrafo 3 e il pubblico di cui al paragrafo 4 devono disporre tempestivamente di un'effettiva opportunità di esprimere in termini congrui il proprio parere sulla proposta di piano o di programma e sul rapporto ambientale che la accompagna, prima dell'adozione del piano o del programma o dell'avvio della relativa procedura legislativa.

3. Gli Stati membri designano le autorità che devono essere consultate e che, per le loro specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione dei piani e dei programmi.

4. Gli Stati membri individuano i settori del pubblico ai fini del paragrafo 2, compresi i settori del pubblico che sono interessati dall'iter decisionale nell'osservanza della presente direttiva o che ne sono o probabilmente ne verranno toccati, includendo le pertinenti organizzazioni non governative quali quelle che promuovono la tutela dell'ambiente e altre organizzazioni interessate.

5. Gli Stati membri determinano le specifiche modalità per l'informazione e la consultazione delle autorità e del pubblico.

Articolo 7
Consultazioni transfrontaliere.

1. Qualora uno Stato membro ritenga che l'attuazione di un piano o di un programma in fase di preparazione sul suo territorio possa avere effetti significativi sull'ambiente di un altro Stato membro, o qualora lo richieda uno Stato membro che potrebbe essere interessato in misura significativa, lo Stato membro sul cui territorio è in fase di elaborazione il piano o il programma trasmette, prima della sua adozione o dell'avvio della relativa procedura legislativa, una copia della proposta di piano o di programma e del relativo rapporto ambientale all'altro Stato membro.

2. Uno Stato membro cui sia pervenuta copia della proposta di piano o di programma e del rapporto ambientale di cui al paragrafo 1 comunica all'altro Stato membro se intende procedere a consultazioni anteriormente all'adozione del piano o del programma o all'avvio della relativa procedura legislativa; in tal caso gli Stati membri interessati procedono alle consultazioni in merito ai possibili effetti ambientali transfrontalieri derivanti dall'attuazione del piano o del programma nonché alle misure previste per ridurre o eliminare tali effetti.

Se tali consultazioni hanno luogo, gli Stati membri interessati convengono specifiche modalità affinché le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3 e i settori del pubblico di cui all'articolo 6, paragrafo 4, nello Stato membro che potrebbe essere interessato significativamente, siano informati ed abbiano l'opportunità di esprimere il loro parere entro termini ragionevoli.

3. Gli Stati membri interessati che partecipano alle consultazioni ai sensi del presente articolo ne fissano preventivamente la durata in tempi ragionevoli.

Articolo 8
Iter decisionale.

In fase di preparazione del piano o del programma e prima della sua adozione o dell'avvio della relativa procedura legislativa si prendono in considerazione il rapporto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 5, i pareri espressi ai sensi dell'articolo 6 nonché i risultati di ogni consultazione transfrontaliera avviata ai sensi dell'articolo 7.

Articolo 9
Informazioni circa la decisione.

1. Gli Stati membri assicurano che, quando viene adottato un piano o un programma, le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3, il pubblico e tutti gli Stati membri consultati ai sensi dell'articolo 7 ne siano informati e che venga messo a loro disposizione:

a) il piano o il programma adottato;

b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto, ai sensi dell'articolo 8, del rapporto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 5, dei pareri espressi ai sensi dell'articolo 6 e dei risultati delle consultazioni avviate ai sensi dell'articolo 7, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate, e

c) le misure adottate in merito al monitoraggio ai sensi dell'articolo 10.

2. Gli Stati membri stabiliscono le specifiche modalità per le informazioni di cui al paragrafo 1.

Articolo 10
Monitoraggio.

1. Gli Stati membri controllano gli effetti ambientali significativi dell'attuazione dei piani e dei programmi al fine, tra l'altro, di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare le misure correttive che ritengono opportune.

2. Al fine di conformarsi al disposto del paragrafo 1, possono essere impiegati, se del caso, i meccanismi di controllo esistenti onde evitare una duplicazione del monitoraggio.

Articolo 11
Relazione con le altre disposizioni della normativa comunitaria.

1. La valutazione ambientale effettuata ai sensi della presente direttiva lascia impregiudicate le disposizioni della *direttiva 85/337/CEE* e qualsiasi altra disposizione della normativa comunitaria.

2. Per i piani e i programmi in merito ai quali l'obbligo di effettuare una valutazione dell'impatto ambientale risulta contemporaneamente dalla presente direttiva e da altre normative comunitarie, gli Stati membri possono prevedere procedure coordinate o comuni per soddisfare le prescrizioni della pertinente normativa comunitaria, tra l'altro al fine di evitare duplicazioni della valutazione.

3. Per i piani e i programmi cofinanziati dalla Comunità europea, la valutazione ambientale a norma della presente direttiva viene effettuata secondo le disposizioni speciali della pertinente legislazione comunitaria.

Articolo 12
Informazioni, relazioni e riesame.

1. Gli Stati membri e la Commissione si scambiano informazioni sull'esperienza maturata nell'applicazione della presente direttiva.

2. Gli Stati membri assicurano che le relazioni ambientali siano di qualità sufficiente a soddisfare le prescrizioni della presente direttiva e comunicano alla Commissione qualunque misura da essi adottata in materia di qualità di tali relazioni.

3. Prima del 21 luglio 2006 la Commissione invia una prima relazione sulla sua applicazione ed efficacia al Parlamento europeo e al Consiglio.

Per integrare altre esigenze connesse con la tutela dell'ambiente, a norma dell'articolo 6 del trattato e tenuto conto dell'esperienza acquisita negli Stati membri nell'applicazione della presente direttiva, detta relazione è corredata delle proposte di modifica della presente direttiva eventualmente necessarie. In particolare, la Commissione vaglierà la possibilità di estendere l'ambito d'applicazione della presente direttiva ad altre tematiche/altri settori e ad altri tipi di piani e programmi.

Successivamente viene elaborata una nuova relazione di valutazione ogni sette anni.

4. Al fine di garantire la coerenza di impostazione tra la presente direttiva e i successivi regolamenti comunitari, la Commissione riferisce in merito al rapporto tra la stessa e i regolamenti (CE) n. 1260/1999 e (CE) n. 1257/1999 con molto anticipo rispetto alla scadenza dei periodi di programmazione previsti da detti regolamenti.

Articolo 13
Attuazione della direttiva.

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva prima del 21 luglio 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

3. L'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 1 si applica ai piani e ai programmi il cui primo atto preparatorio formale è successivo alla data di cui al paragrafo 1. I piani e i programmi il cui primo atto preparatorio formale è precedente a tale data e che sono stati approvati o sottoposti all'iter legislativo più di ventiquattro mesi dopo la stessa data sono soggetti all'obbligo di cui all'articolo 4, paragrafo 1, a meno che gli Stati membri decidano caso per caso che ciò non è possibile, informando il pubblico di tale decisione.

4. Prima del 21 luglio 2004 gli Stati membri comunicano alla Commissione, oltre alle misure di cui al paragrafo 1, informazioni separate sui tipi di piani e i programmi soggetti in forza dell'articolo 3 ad una valutazione ambientale ai sensi della presente direttiva. La Commissione mette tali informazioni a disposizione degli Stati membri. Queste sono aggiornate su base periodica.

Articolo 14
Entrata in vigore.

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

Articolo 15
Destinatari.

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 27 giugno 2001.

Per il Parlamento europeo

La Presidente

N. Fontaine

Per il Consiglio

Il Presidente

B. Rosengren

Informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1

Le informazioni da fornire ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, fatto salvo l'articolo 5, paragrafi 2 e 3, sono:

a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;

b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;

c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;

e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;

f) possibili effetti significativi [1] sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;

g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;

h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;

i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10;

j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

_____

[1] Detti effetti devono comprendere quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi di cui all'articolo 3, paragrafo 5

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse,

- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati,

- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile,

- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma,

- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti,

- carattere cumulativo degli effetti,

- natura transfrontaliera degli effetti,

- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti),

- entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate),

- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:

- delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,

- del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite,

- dell'utilizzo intensivo del suolo,

- effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Direttiva 28 gennaio 2003, n. 2003/4/CE recante: "Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la *direttiva 90/313/CEE* del Consiglio [2]".

---

(1) Pubblicata nella G.U.U.E. 14 febbraio 2003, n. L 41. Entrata in vigore il 14 febbraio 2003.

(2) Termine di recepimento: 14 febbraio 2005. Direttiva recepita con D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 195.

Il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione [3],

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo [4],

visto il parere del Comitato delle regioni [5],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato [6], visto il progetto comune approvato l'8 novembre 2002 dal comitato di conciliazione,

considerando quanto segue:

(1) Un rafforzamento dell'accesso del pubblico all'informazione ambientale e la diffusione di tale informazione contribuiscono a sensibilizzare maggiormente il pubblico alle questioni ambientali, a favorire il libero scambio di opinioni, ad una più efficace partecipazione del pubblico al processo decisionale in materia e, infine, a migliorare l'ambiente.

(2) La direttiva 90/313/CEE del Consiglio, del 7 giugno 1990, concernente la libertà di accesso all'informazione in materia di ambiente, ha avviato un processo di mutamento del modo in cui le autorità pubbliche affrontano la questione dell'apertura e della trasparenza, stabilendo misure per l'esercizio del diritto di accesso del pubblico all'informazione ambientale che andrebbe sviluppato e continuato. La presente direttiva amplia l'accesso esistente sancito dalla direttiva 90/313/CEE.

(3) L'articolo 8 di detta direttiva dispone che gli Stati membri riferiscano alla Commissione sull'esperienza acquisita e che la Commissione sottoponga una relazione al Parlamento europeo ed al Consiglio corredata delle eventuali proposte di revisione della direttiva che ritenga opportune.

(4) La relazione di cui all'articolo 8 di detta direttiva individua una serie di problemi concreti riscontrati nell'applicazione pratica della direttiva.

(5) Il 25 giugno 1998 la Comunità europea ha firmato la Convenzione ONU/ECE sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale («la Convenzione di Aarhus»). Le disposizioni di diritto comunitario devono essere compatibili con quelle di tale convenzione in vista della sua conclusione da parte della Comunità europea.

(6) È opportuno, nell'interesse di una maggiore trasparenza, sostituire la direttiva 90/313/CEE anziché modificarla, in modo da fornire agli interessati un testo legislativo unico, chiaro e coerente.

(7) Le disparità tra le normative vigenti negli Stati membri in tema di accesso all'informazione ambientale detenuta dalle autorità pubbliche possono creare disparità di trattamento nella Comunità sotto il profilo dell'accesso a tale informazione o delle condizioni di concorrenza.

(8) È necessario garantire che qualsiasi persona fisica o giuridica abbia il diritto di accedere all'informazione ambientale detenuta dalle autorità pubbliche o per conto di esse senza dover dichiarare il proprio interesse.

(9) È altresì necessario che le autorità pubbliche mettano a disposizione del pubblico e diffondano l'informazione ambientale nella massima misura possibile, in particolare ricorrendo alle tecnologie d'informazione e di comunicazione. È opportuno tener conto dell'evoluzione futura di dette tecnologie nell'ambito delle relazioni sulla direttiva e in sede di revisione della stessa.

(10) La definizione di «informazione ambientale» dovrebbe essere chiarita per comprendere l'informazione, in qualsiasi forma, concernente lo stato dell'ambiente, i fattori, le misure o le attività che incidono o possono incidere sull'ambiente ovvero sono destinati a proteggerlo, le analisi costi-benefici e altre analisi economiche usate nell'ambito di tali misure o attività, nonché l'informazione sullo stato della salute e della sicurezza umana, compresa la contaminazione della catena alimentare, le condizioni della vita umana, i siti e gli edifici di interesse culturale, nella misura in cui essi siano o possano essere influenzati da uno qualsiasi di questi elementi.

(11) Per tener conto del principio di cui all'articolo 6 del trattato, vale a dire che le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente dovrebbero essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e azioni comunitarie, la definizione di autorità pubbliche dovrebbe essere estesa in modo da comprendere il governo e ogni altra pubblica amministrazione a livello nazionale, regionale o locale, aventi o no responsabilità specifiche per l'ambiente. La definizione dovrebbe peraltro essere estesa fino ad includere altre persone o organismi che assolvono funzioni di pubblica amministrazione connesse con l'ambiente, ai sensi del diritto nazionale, nonché altre persone o organismi che agiscono sotto il loro controllo e aventi responsabilità o funzioni pubbliche connesse con l'ambiente.

(12) L'informazione ambientale detenuta materialmente per conto delle autorità pubbliche da altri organismi dovrebbe rientrare anch'essa nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

(13) L'informazione ambientale dovrebbe essere messa a disposizione dei richiedenti il più presto possibile e in tempi ragionevoli tenendo conto di un eventuale termine specificato dal richiedente.

(14) Le autorità pubbliche dovrebbero mettere a disposizione l'informazione ambientale nelle forme o nei formati richiesti dal richiedente salvo se non sia già pubblicamente disponibile in altra forma o formato o se risulti ragionevole renderla disponibile in altra forma o formato. Inoltre è opportuno che le autorità pubbliche siano tenute a fare ogni ragionevole sforzo per mantenere l'informazione ambientale detenuta da esse o per conto di esse in forme o formati facilmente riproducibili e consultabili tramite mezzi elettronici.

(15) È opportuno che gli Stati membri determinino le modalità pratiche di effettiva messa a disposizione di tale informazione. Tali modalità garantiscono che l'informazione sia accessibile di fatto e in modo agevole e sia messa progressivamente a disposizione del pubblico attraverso reti di telecomunicazioni pubbliche, inclusi elenchi, pubblicamente accessibili, delle autorità pubbliche nonché registri o elenchi dell'informazione ambientale detenuta dalle autorità pubbliche o per conto di esse.

(16) Il diritto all'informazione implica che la divulgazione dell'informazione sia ritenuta un principio generale e che alle autorità pubbliche sia consentito respingere una richiesta di informazione ambientale in casi specifici e chiaramente definiti. Le ragioni di rifiuto dovrebbero essere interpretate in maniera restrittiva, ponderando l'interesse pubblico tutelato dalla divulgazione delle informazioni con l'interesse tutelato dal rifiuto di divulgarle. Le ragioni del rifiuto dovrebbero essere comunicate al richiedente entro il periodo stabilito dalla presente direttiva.

(17) Le autorità pubbliche dovrebbero rendere l'informazione ambientale disponibile in parte, quando è possibile estrarre le informazioni che rientrano nelle eccezioni contemplate dal resto dell'informazione richiesta.

(18) Le autorità pubbliche dovrebbero poter fornire l'informazione ambientale dietro pagamento di un corrispettivo che dovrebbe essere di entità ragionevole. Ciò implica che, in linea di principio, il corrispettivo non può eccedere i costi effettivi della produzione del materiale in questione. I casi in cui è richiesto un pagamento anticipato dovrebbero essere limitati. In casi particolari, in cui le autorità pubbliche mettono a disposizione l'informazione ambientale a titolo commerciale e l'esigenza di garantire la continuazione della raccolta e della pubblicazione dell'informazione lo impone, si considera ragionevole un corrispettivo calcolato sulla base del mercato; può essere richiesto un pagamento anticipato. È opportuno pubblicare e mettere a disposizione dei richiedenti un tariffario unitamente a informazioni sulle circostanze nelle quali può essere richiesto o meno il pagamento.

(19) I richiedenti dovrebbero poter ricorrere in sede giurisdizionale o amministrativa contro gli atti o le omissioni della pubblica autorità in relazione ad una richiesta.

(20) Le autorità pubbliche dovrebbero sforzarsi di garantire che l'informazione ambientale, quando è raccolta da loro o per loro conto, sia comprensibile, precisa e confrontabile. Poiché rappresenta un fattore importante per valutare la qualità dell'informazione fornita, anche il metodo utilizzato per la raccolta dell'informazione dovrebbe essere divulgato su richiesta.

(21) Per sensibilizzare maggiormente il pubblico alle questioni ambientali e migliorare la protezione dell'ambiente, le autorità pubbliche dovrebbero, se del caso, rendere disponibili e diffondere informazioni sull'ambiente nell'ambito delle loro funzioni, in particolare mediante le tecnologie di telecomunicazione informatica e/o le tecnologie elettroniche, se disponibili.

(22) È opportuno che, dopo l'entrata in vigore, la presente direttiva sia oggetto di valutazione ogni quattro anni, alla luce dell'esperienza acquisita e previa presentazione dei pertinenti rapporti da parte degli Stati membri, e sia soggetta a revisione su tale base. La Commissione dovrebbe presentare una relazione di valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio.

(23) Dal momento che gli obiettivi dell'azione proposta non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure secondo il principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Secondo il principio di proporzionalità di cui a detto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di questi obiettivi.

(24) Le disposizioni della presente direttiva non pregiudicano il diritto degli Stati membri di mantenere o introdurre misure che prevedano un accesso all'informazione più ampio di quello stabilito dalla presente direttiva,

hanno adottato la presente direttiva:

---

(3) Pubblicata nella G.U.C.E.28 novembre 2000, n. C 337 E e G.U.C.E. 28 agosto 2001, n. C 240 E.

(4) Pubblicato nella G.U.C.E. 20 aprile 2001, n. C 116.

(5) Pubblicato nella G.U.C.E. 18 maggio 2001, n. C 148.

(6) Parere 14 marzo 2001 del Parlamento europeo (G.U.C.E. 5 dicembre 2001, n. C 343), posizione comune 28 gennaio 2002 del Consiglio (G.U.C.E. 14 maggio 2002, n. C 113 E) e decisione 30 maggio 2002 del Parlamento europeo. Decisione 16 dicembre 2002 del Consiglio e decisione 18 dicembre 2002 del Parlamento europeo.

Articolo 1

Obiettivi.

Gli obiettivi della presente direttiva sono i seguenti:

a) garantire il diritto di accesso all'informazione ambientale detenuta dalle autorità pubbliche o per conto di esse e stabilire i termini e le condizioni di base nonché modalità pratiche per il suo esercizio;

b) garantire che l'informazione ambientale sia sistematicamente e progressivamente messa a disposizione del pubblico e diffusa, in modo da ottenere la più ampia possibile sistematica disponibilità e diffusione al pubblico dell'informazione ambientale. A tal fine è promosso l'uso, in particolare, delle tecnologie di telecomunicazione e/o delle tecnologie elettroniche, se disponibili.

Articolo 2
Definizioni.

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

1) «informazione ambientale» qualsiasi informazione disponibile in forma scritta, visiva, sonora, elettronica o in qualunque altra forma materiale concernente:

a) lo stato degli elementi dell'ambiente, quali l'aria e l'atmosfera, l'acqua, il suolo, il territorio, il paesaggio e i siti naturali, compresi gli igrotopi, le zone costiere e marine, la diversità biologica e i suoi elementi costitutivi, compresi gli organismi geneticamente modificati, nonché le interazioni tra questi elementi;

b) fattori quali le sostanze, l'energia, il rumore, le radiazioni o i rifiuti, compresi quelli radioattivi, le emissioni, gli scarichi e altri rilasci nell'ambiente, che incidono o possono incidere sugli elementi dell'ambiente di cui alla lettera a);

c) le misure (comprese quelle amministrative) quali le politiche, le disposizioni legislative, i piani, i programmi, gli accordi ambientali e le attività che incidono o possono incidere sugli elementi e sui fattori di cui alle lettere a) e b), nonché le misure o attività intese a proteggere i suddetti elementi;

d) le relazioni sull'attuazione della legislazione ambientale;

e) le analisi costi-benefici ed altre analisi e ipotesi economiche usate nell'ambito delle misure e attività di cui alla lettera c); e

f) lo stato della salute e della sicurezza umana, compresa la contaminazione della catena alimentare, ove pertinente, le condizioni della vita umana, i siti e gli edifici di interesse culturale nella misura in cui sono o possono essere influenzati dallo stato degli elementi dell'ambiente di cui alla lettera a) o, attraverso tali elementi, da qualsiasi fattore di cui alle lettere b) e c);

2) «autorità pubblica»:

a) il governo o ogni altra amministrazione pubblica, compresi gli organi consultivi pubblici, a livello nazionale, regionale o locale;

b) ogni persona fisica o giuridica svolgente funzioni di pubblica amministrazione ai sensi della legislazione nazionale, compresi incarichi, attività o servizi specifici connessi all'ambiente; e

c) ogni persona fisica o giuridica avente responsabilità o funzioni pubbliche o che fornisca servizi pubblici connessi con l'ambiente, sotto il controllo di un organismo o di una persona di cui alla lettera a) o b).

Gli Stati membri possono stabilire che questa definizione non comprende gli organismi o le istituzioni che agiscono nell'esercizio di competenze giurisdizionali o legislative. Se alla data di adozione della presente direttiva nessuna disposizione costituzionale prevede procedure di riesame ai sensi dell'articolo 6, gli Stati membri possono escludere detti organismi o istituzioni da tale definizione [(7)];

3) «informazione detenuta da un'autorità pubblica»: l'informazione ambientale che è in suo possesso e che è stata prodotta o ricevuta da detta autorità;

4) «informazione detenuta per conto di un'autorità pubblica»: l'informazione ambientale che è materialmente detenuta da una persona fisica o giuridica per conto di un'autorità pubblica;

5) «richiedente»: ogni persona fisica o giuridica che chiede l'informazione ambientale;

6) «pubblico»: una o più persone fisiche o giuridiche e, secondo la legislazione o la prassi nazionale, le loro associazioni, organizzazioni o gruppi.

(7) Vedi la decisione 2005/370/CE per una dichiarazione della Comunità europea relativa a talune disposizioni specifiche ai sensi del presente paragrafo.

Articolo 3
Accesso all'informazione ambientale su richiesta.

1. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità pubbliche siano tenute, ai sensi delle disposizioni della presente direttiva, a rendere disponibile l'informazione ambientale detenuta da essi o per loro conto a chiunque ne faccia richiesta, senza che il richiedente debba dichiarare il proprio interesse.

2. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 4 e tenuto conto di un eventuale termine specificato dal richiedente, l'informazione ambientale è messa a disposizione del richiedente:

a) quanto prima possibile o al più tardi entro un mese dal ricevimento, da parte dell'autorità pubblica di cui al paragrafo 1, della richiesta del richiedente; oppure

b) entro due mesi dal ricevimento della richiesta da parte dell'autorità pubblica se il volume e la complessità delle informazioni richieste sono tali che non è possibile soddisfare la richiesta entro il periodo di un mese di cui alla lettera a). In tali casi, il richiedente è informato il più presto possibile e, comunque, prima della fine di detto periodo di un mese, della proroga e dei motivi che la giustificano.

3. Se la richiesta è formulata in modo eccessivamente generico, l'autorità pubblica chiede al più presto e non oltre il termine di cui al paragrafo 2, lettera a), al richiedente di specificarla e lo assiste in tale compito, ad esempio fornendo informazioni sull'uso dei registri pubblici di cui al paragrafo 5, lettera c). Le autorità pubbliche, se lo ritengono opportuno, possono respingere la richiesta a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera c).

4. Se il richiedente chiede all'autorità pubblica la messa a disposizione dell'informazione ambientale in una forma o in un formato specifici (compresa la riproduzione di documenti), l'autorità pubblica la mette a disposizione nei modi richiesti salvo se:

a) l'informazione è già pubblicamente disponibile in altra forma o formato, di cui in particolare all'articolo 7, facilmente accessibili per i richiedenti; o

b) è ragionevole per l'autorità pubblica renderla disponibile in un'altra forma o formato, nel qual caso indica i motivi di questa scelta.

Ai fini del presente paragrafo, le autorità pubbliche compiono tutti gli sforzi ragionevoli per mantenere l'informazione ambientale in loro possesso o detenuta per conto loro in forme o formati facilmente riproducibili e consultabili tramite reti di telecomunicazione informatica o altri mezzi elettronici.

I motivi del rifiuto di mettere a disposizione, in tutto o in parte, le informazioni nella forma o nel formato richiesti sono comunicati al richiedente entro il termine di cui al paragrafo 2, lettera a).

5. Ai fini del presente articolo, gli Stati membri assicurano che:

a) i funzionari siano tenuti ad assistere il pubblico che chiede di accedere all'informazione;

b) gli elenchi delle autorità pubbliche siano accessibili al pubblico;

c) siano stabilite le modalità pratiche per assicurare che il diritto di accesso all'informazione ambientale possa essere effettivamente esercitato, in particolare:

- la designazione di addetti all'informazione,

- l'istituzione e il mantenimento di uffici per la consultazione dell'informazione richiesta,

- registri o elenchi dell'informazione ambientale detenuta dalle autorità pubbliche o dai punti di informazione, con indicazioni chiare per quanto riguarda il luogo dove tale informazione è disponibile.

Gli Stati membri garantiscono che le autorità pubbliche informino adeguatamente il pubblico in merito ai diritti di cui gode ai sensi della presente direttiva e forniscano, in misura appropriata, informazioni, orientamenti e consigli a tal fine.

Articolo 4
Eccezioni.

1. Gli Stati membri possono disporre che una richiesta di informazione ambientale sia respinta nei seguenti casi:

a) se le informazioni richieste non sono detenute dall'autorità pubblica alla quale è rivolta la richiesta o per suo conto. In tal caso, se detta autorità è al corrente che l'informazione è detenuta da o per conto di un'altra autorità pubblica, trasmette il più presto possibile la richiesta a quest'ultima autorità e ne informa conseguentemente il richiedente o comunica a quest'ultimo l'autorità pubblica dalla quale ritiene sia possibile ottenere l'informazione richiesta;

b) se la richiesta è manifestamente infondata;

c) se la richiesta è formulata in termini troppo generici, alla luce dell'articolo 3, paragrafo 3;

d) se la richiesta riguarda materiale in corso di completamento ovvero documenti o dati incompleti;

e) se la richiesta riguarda comunicazioni interne, tenendo conto dell'interesse pubblico tutelato dalla divulgazione.

Qualora una richiesta venga respinta sulla base del fatto che riguarda materiale in corso di completamento, l'autorità pubblica riporta il nome dell'autorità che prepara il materiale e la data approssimativa entro la quale sarà pronto.

2. Gli Stati membri possono disporre che la richiesta di informazione ambientale sia respinta qualora la divulgazione di tale informazione rechi pregiudizio:

a) alla riservatezza delle deliberazioni interne delle autorità pubbliche qualora essa sia prevista dal diritto;

b) alle relazioni internazionali, alla sicurezza pubblica o alla difesa nazionale;

c) allo svolgimento di procedimenti giudiziari, alla possibilità per ogni persona di avere un processo equo o alla possibilità per l'autorità pubblica di svolgere indagini di carattere penale o disciplinare;

d) alla riservatezza delle informazioni commerciali o industriali qualora la riservatezza sia prevista dal diritto nazionale o comunitario per tutelare un legittimo interesse economico, compreso l'interesse pubblico di mantenere la riservatezza statistica ed il segreto fiscale;

e) ai diritti di proprietà intellettuale;

f) alla riservatezza dei dati personali e/o dei dossier riguardanti una persona fisica qualora tale persona non abbia acconsentito alla divulgazione dell'informazione al pubblico, laddove detta riservatezza sia prevista dal diritto nazionale o comunitario;

g) agli interessi o alla protezione di chiunque abbia fornito le informazioni richieste di sua propria volontà, senza che sussistesse alcun obbligo legale reale o potenziale in tal senso, a meno che la persona interessata abbia acconsentito alla divulgazione delle informazioni in questione;

h) alla tutela dell'ambiente cui si riferisce l'informazione, come nel caso dell'ubicazione di specie rare.

I motivi di rifiuto di cui ai paragrafi 1 e 2 sono interpretati in modo restrittivo tenendo conto nel caso specifico dell'interesse pubblico tutelato dalla divulgazione. In ogni caso specifico l'interesse pubblico tutelato dalla divulgazione è ponderato con l'interesse tutelato dal rifiuto. Gli Stati membri non possono, in virtù del paragrafo 2, lettere a), d), f), g) e h), disporre che una richiesta sia respinta se quest'ultima concerne informazioni sulle emissioni nell'ambiente.

In questo quadro e ai fini dell'applicazione della lettera f), gli Stati membri garantiscono che siano rispettati i requisiti della *direttiva 95/46/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

3. Se uno Stato membro prevede eccezioni in materia, può redigere un elenco di criteri, accessibile al pubblico, sulla base del quale l'autorità interessata possa decidere in merito all'ulteriore espletamento della richiesta.

4. L'informazione ambientale detenuta dalle autorità pubbliche o per loro conto e oggetto di richiesta è messa a disposizione in maniera parziale quando è possibile estrarre dal resto dell'informazione richiesta le informazioni indicate al paragrafo 1, lettere d) ed e), o al paragrafo 2.

5. Il rifiuto di mettere a disposizione, in tutto o in parte, l'informazione richiesta è notificato al richiedente per iscritto o elettronicamente, se si tratta di una richiesta scritta o se il richiedente lo desidera, entro i termini di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), o, eventualmente, lettera b). La notifica precisa i motivi del rifiuto ed informa il richiedente della procedura di riesame di cui all'articolo 6.

Articolo 5
Tasse.

1. L'accesso a tutti i registri o elenchi pubblici, istituiti e mantenuti come previsto dall'articolo 3, paragrafo 5, e l'esame in situ dell'informazione richiesta sono gratuiti.

2. Le autorità pubbliche possono applicare una tassa per la fornitura dell'informazione ambientale, ma tale tassa non supera un importo ragionevole.

3. Quando sono applicate tasse, le autorità pubbliche pubblicano e mettono a disposizione dei richiedenti il relativo tariffario nonché informazioni sulle circostanze nelle quali una tassa può essere applicata o meno.

Articolo 6 (8)
Accesso alla giustizia.

1. Gli Stati membri provvedono affinché il richiedente, allorché reputa che la sua richiesta di informazioni sia stata ignorata o infondatamente respinta (in tutto o in parte), non abbia ricevuto una risposta adeguata o non sia stata trattata ai sensi delle disposizioni degli articoli 3, 4 e 5, possa esperire una procedura mediante la quale gli atti o le omissioni della pubblica autorità interessata sono riesaminati dalla stessa o da un'altra autorità pubblica o in via amministrativa da un organo indipendente e imparziale istituito dalla legge. In entrambi i casi le procedure sono celeri e gratuite o non dispendiose.

2. Oltre alla procedura di riesame di cui al paragrafo 1, gli Stati membri provvedono affinché il richiedente possa presentare ricorso, per chiedere il riesame degli atti o delle omissioni dell'autorità pubblica in questione, dinanzi ad un organo giurisdizionale o ad un altro organo indipendente e imparziale istituito dalla legge le cui decisioni possano diventare definitive. Gli Stati membri possono inoltre prevedere che terzi messi sotto accusa per effetto della divulgazione dell'informazione possano ugualmente presentare ricorso.

3. Le decisioni definitive adottate a norma del paragrafo 2 sono vincolanti per l'autorità pubblica che detiene l'informazione. Almeno nei casi in cui l'accesso all'informazione viene rifiutato ai sensi del presente articolo, i motivi del rifiuto sono specificati per iscritto.

---

(8) Vedi la decisione 2005/370/CE per una dichiarazione della Comunità europea relativa a talune disposizioni specifiche ai sensi del presente articolo.

Articolo 7
Diffusione dell'informazione ambientale.

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le autorità pubbliche strutturino l'informazione ambientale rilevante per le loro funzioni e in loro possesso o detenuta per loro conto ai fini di un'attiva e sistematica diffusione al pubblico, in particolare mediante le tecnologie di telecomunicazione informatica e/o le tecnologie elettroniche, se disponibile.

L'informazione resa disponibile mediante le tecnologie di telecomunicazione informatica e/o le tecnologie elettroniche non deve comprendere l'informazione raccolta precedentemente all'entrata in vigore della presente direttiva a meno che questa non sia già disponibile in forma elettronica.

Gli Stati membri assicurano che l'informazione ambientale sia resa progressivamente disponibile in banche dati elettroniche cui il pubblico può avere facilmente accesso tramite reti di telecomunicazione pubbliche.

2. L'informazione che deve essere resa disponibile e diffusa viene aggiornata, se del caso, e comprende almeno:

a) i testi di trattati, convenzioni e accordi internazionali, e di atti legislativi comunitari, nazionali, regionali o locali concernenti direttamente o indirettamente l'ambiente;

b) le politiche, i piani e i programmi relativi all'ambiente;

c) le relazioni sullo stato di attuazione degli elementi di cui alle lettere a) e b) qualora elaborati o detenuti in forma elettronica dalle autorità pubbliche;

d) le relazioni sullo stato dell'ambiente di cui al paragrafo 3;

e) dati o sintesi di dati ricavati dal monitoraggio di attività che incidono o possono incidere sull'ambiente;

f) le autorizzazioni con un impatto significativo sull'ambiente e gli accordi in materia di ambiente ovvero un riferimento al luogo in cui l'informazione può essere richiesta o reperita nell'ambito dell'articolo 3;

g) gli studi sull'impatto ambientale e le valutazioni dei rischi relativi agli elementi ambientali di cui all'articolo 2, punto 1, lettera a), ovvero un riferimento al luogo in cui l'informazione può essere richiesta o reperita nell'ambito dell'articolo 3.

3. Senza pregiudizio di qualsiasi obbligo specifico di relazione stabilito dal diritto comunitario, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché si provveda alla pubblicazione a intervalli regolari, non superiori a quattro anni, di rapporti nazionali e, a seconda dei casi, regionali o locali sullo stato dell'ambiente. Detti rapporti contengono informazioni sulla qualità dell'ambiente e sulle pressioni cui è sottoposto.

4. Fatto salvo qualsiasi obbligo specifico stabilito dalla normativa comunitaria, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché le autorità pubbliche, in caso di minaccia imminente per la salute umana o per l'ambiente, provocata dalle attività umane o dovuta a cause naturali, diffondano immediatamente e senza indugio tutte le informazioni in loro possesso o detenute per loro conto che consentano a chiunque possa esserne colpito di adottare le misure atte a prevenire o alleviare i danni derivanti da tale minaccia.

5. Le eccezioni di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2, possono applicarsi agli obblighi imposti dal presente articolo.

6. Gli Stati membri possono adempiere gli obblighi del presente articolo creando collegamenti a siti Internet in cui può essere reperita l'informazione.

Articolo 8
Qualità dell'informazione ambientale.

1. Gli Stati membri provvedono, nella misura del possibile, affinché tutte le informazioni raccolte dagli stessi o per loro conto siano aggiornate, precise e confrontabili.

2. Qualora venga loro richiesto, nella risposta a una richiesta di informazioni ai sensi dell'articolo 2, punto 1, lettera b), le autorità pubbliche indicano al richiedente dove possono essere reperite le informazioni, se disponibili, relative al procedimento di misurazione, compresi i metodi di analisi, di prelievo di campioni e di preparazione degli stessi utilizzati per raccogliere l'informazione, ovvero fanno riferimento alla procedura normalizzata utilizzata.

Articolo 9
Procedura di revisione.

1. Entro il 14 febbraio 2009 ciascuno Stato membro redige un rapporto sull'esperienza acquisita nell'applicazione della presente direttiva.

Gli Stati membri trasmettono il loro rapporto alla Commissione entro il 14 agosto 2009.

Entro il 14 febbraio 2004 la Commissione trasmette agli Stati membri un documento di orientamento in cui stabilisce in modo chiaro come desidera che gli Stati membri redigano il loro rapporto.

2. Alla luce dell'esperienza acquisita e tenendo conto degli sviluppi delle tecnologie di telecomunicazione informatica e/o delle tecnologie elettroniche, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione corredata delle eventuali proposte di revisione che ritenga opportune.

Articolo 10
Attuazione.

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 14 febbraio 2005. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 11
Abrogazione.

La *direttiva 90/313/CEE* è abrogata con effetto a decorrere dal 14 febbraio 2005.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e sono interpretati secondo la tabella di corrispondenza in allegato.

Articolo 12
Entrata in vigore.

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 13
Destinatari.

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 28 gennaio 2003.

D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 recante: Norme in materia ambientale.

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 14 aprile 2006, n. 88, S.O. n. 96.

(2) In deroga alle disposizioni relative alla valutazione di impatto ambientale contenute nel presente decreto, vedi l'art. 9, comma 5, D.L. 23 maggio 2008, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla L. 14 luglio 2008, n. 123 e l'art. 1, comma 2, D.L. 26 novembre 2010, n. 196, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 gennaio 2011, n. 1. Vedi, anche, l'art. 1, D.Lgs. 8 novembre 2006, n. 284. Sui limiti di applicabilità del presente decreto, vedi l'art. 369, comma 1, D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66.

(.)

PARTE SECONDA

PROCEDURE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS), PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE (VIA) E PER L'AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE (IPPC) (21) (22)

TITOLO I

PRINCIPI GENERALI PER LE PROCEDURE DI VIA, DI VAS E PER LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA E L'AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE (AIA) (23) (24)

ART. 4 *(Finalità)* (25)

1. Le norme del presente decreto costituiscono recepimento ed attuazione:

a) della *direttiva 2001/42/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli impatti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

b) della *direttiva 85/337/CEE* del Consiglio del 27 giugno 1985, concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, come modificata ed integrata con la *direttiva 97/11/CE* del Consiglio del 3 marzo 1997 e con la *direttiva 2003/35/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003;

c) della *direttiva 2008/1/CE* del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 gennaio 2008, concernente la prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento. (26)

2. Il presente decreto individua, nell'ambito della procedura di Valutazione dell'impatto ambientale modalità di semplificazione e coordinamento delle procedure autorizzative in campo ambientale, ivi comprese le procedure di cui al Titolo III-bis, Parte Seconda del presente decreto. (27)

3. La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.

4. In tale ambito:

a) la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile;

b) la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

1) l'uomo, la fauna e la flora;

2) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima;

3) i beni materiali ed il patrimonio culturale;

4) l'interazione tra i fattori di cui sopra;

c) l'autorizzazione integrata ambientale ha per oggetto la prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento proveniente dalle attività di cui all'allegato VIII e prevede misure intese a evitare, ove possibile, o a ridurre le emissioni nell'aria, nell'acqua e nel suolo, comprese le misure relative ai rifiuti, per conseguire un livello elevato di protezione dell'ambiente salve le disposizioni sulla valutazione di impatto ambientale. (28)

---

(21) Parte sostituita dall'art. 1, comma 3 D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4.

(22) Rubrica così sostituita dall'art. 1, comma 3 D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, che ha sostituito l'intera Parte II. Precedentemente, la rubrica era la seguente: "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)".

(23) Titolo sostituito dall'art. 1, comma 3, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, nel presente titolo erano inseriti gli artt. da 4 a 6. In seguito alle modifiche apportate dal predetto D.Lgs. 4/2008 alla Parte II, sono stati inseriti nel presente titolo gli artt. da 4 a 10.

(24) Rubrica così sostituita dall'art. 1, comma 3, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, che ha sostituito l'intera Parte II. Precedentemente, la rubrica del presente titolo era: "Norme generali".

(25) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(26) Lettera aggiunta dall'art. 2, comma 1, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(27) Comma così modificato dall'art. 2, comma 1, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(28) Lettera aggiunta dall'art. 2, comma 1, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 5 *(Definizioni)* (29)

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) valutazione ambientale di piani e programmi, nel seguito valutazione ambientale strategica, di seguito VAS: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del presente decreto, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio;

b) valutazione ambientale dei progetti, nel seguito valutazione d'impatto ambientale, di seguito VIA: il procedimento mediante il quale vengono preventivamente individuati gli effetti sull'ambiente di un progetto, secondo le disposizioni di cui al titolo III della seconda parte del presente decreto, ai fini dell'individuazione delle soluzioni più idonee al perseguimento degli obiettivi di cui all'*articolo 4*, commi 3 e 4, lettera b); (30)

c) impatto ambientale: l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti;

d) patrimonio culturale: l'insieme costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici in conformità al disposto di cui all'*articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42*;

e) piani e programmi: gli atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche:

1) che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e

2) che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative;

f) rapporto ambientale: il documento del piano o del programma redatto in conformità alle previsioni di cui all'*articolo 13*;

g) progetto: la realizzazione di lavori di costruzione o di altri impianti od opere e di altri interventi sull'ambiente naturale o sul paesaggio, compresi quelli destinati allo sfruttamento delle risorse del suolo. Ai fini della valutazione ambientale, gli elaborati del progetto preliminare e del progetto definitivo sono predisposti con un livello informativo e di dettaglio almeno equivalente a quello previsto dall'articolo 93, commi 3 e 4, del codice di cui al *decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*; (46)

[h) progetto definitivo: gli elaborati progettuali predisposti in conformità all'*articolo 93 del decreto n. 163 del 2006* nel caso di opere pubbliche; negli altri casi, il progetto che presenta almeno un livello informativo e di dettaglio equivalente ai fini della valutazione ambientale; (47)]

i) studio di impatto ambientale: elaborato che integra il progetto definitivo, redatto in conformità alle previsioni di cui all'*articolo 22*;

i-bis) sostanze: gli elementi chimici e loro composti, escluse le sostanze radioattive di cui al *decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 230*, e gli organismi geneticamente modificati di cui ai *decreti legislativi del 3 marzo 1993, n. 91* e *n. 92*; (31)

i-ter) inquinamento: l'introduzione diretta o indiretta, a seguito di attività umana, di sostanze, vibrazioni, calore o rumore o più in generale di agenti fisici o chimici, nell'aria, nell'acqua o nel suolo, che potrebbero nuocere alla salute umana o alla qualità dell'ambiente, causare il deterioramento dei beni materiali, oppure danni o perturbazioni a valori ricreativi dell'ambiente o ad altri suoi legittimi usi; (31)

i-quater) installazione: unità tecnica permanente, in cui sono svolte una o più attività elencate all'allegato VIII alla Parte Seconda e qualsiasi altra attività accessoria, che sia tecnicamente connessa con le attività svolte nel luogo suddetto e possa influire sulle emissioni e sull'inquinamento. È considerata accessoria l'attività tecnicamente connessa anche quando condotta da diverso gestore; (39)

i-quinquies) installazione esistente: ai fini dell'applicazione del Titolo III-bis alla Parte Seconda una installazione che, al 6 gennaio 2013, ha ottenuto tutte le autorizzazioni ambientali necessarie all'esercizio o il provvedimento positivo di compatibilità ambientale o per la quale, a tale data, sono state presentate richieste complete per tutte le autorizzazioni ambientali necessarie per il suo esercizio, a condizione che essa entri in funzione entro il 6 gennaio 2014. Le installazioni esistenti si qualificano come 'non già soggette ad AIA' se in esse non si svolgono attività già ricomprese nelle categorie di cui all'Allegato VIII alla Parte Seconda del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, come introdotto dal *decreto legislativo 29 giugno 2010, n. 128*; (39)

i-sexies) nuova installazione: una installazione che non ricade nella definizione di installazione esistente; (39)

i-septies) emissione: lo scarico diretto o indiretto, da fonti puntiformi o diffuse dell'impianto, opera o infrastruttura, di sostanze, vibrazioni, calore o rumore, agenti fisici o chimici, radiazioni, nell'aria, nell'acqua ovvero nel suolo; (31)

i-octies) valori limite di emissione: la massa espressa in rapporto a determinati parametri specifici, la concentrazione ovvero il livello di un'emissione che non possono essere superati in uno o più periodi di tempo. I valori limite di emissione possono essere fissati anche per determinati gruppi, famiglie o categorie di sostanze, indicate nell'allegato X. I valori limite di emissione delle sostanze si applicano, tranne i casi diversamente previsti dalla legge, nel punto di fuoriuscita delle emissioni dell'impianto; nella loro determinazione non devono essere considerate eventuali diluizioni. Per quanto concerne gli scarichi indiretti in acqua, l'effetto di una stazione di depurazione può essere preso in considerazione nella determinazione dei valori limite di emissione dall'impianto, a condizione di garantire un livello equivalente di protezione dell'ambiente nel suo insieme e di non portare a carichi inquinanti maggiori nell'ambiente, fatto salvo il rispetto delle disposizioni di cui alla parte terza del presente decreto; (31)

i-nonies) norma di qualità ambientale: la serie di requisiti, inclusi gli obiettivi di qualità, che sussistono in un dato momento in un determinato ambiente o in una specifica parte di esso, come stabilito nella normativa vigente in materia ambientale; (31)

l) modifica: la variazione di un piano, programma, impianto o progetto approvato, compresi, nel caso degli impianti e dei progetti, le variazioni delle loro caratteristiche o del loro funzionamento, ovvero un loro potenziamento, che possano produrre effetti sull'ambiente; (32)

l-bis) modifica sostanziale di un progetto, opera o di un impianto: la variazione delle caratteristiche o del funzionamento ovvero un potenziamento dell'impianto, dell'opera o dell'infrastruttura o del progetto che, secondo l'autorità competente, producano effetti negativi e significativi sull'ambiente. In particolare, con riferimento alla disciplina dell'autorizzazione integrata ambientale, per ciascuna attività per la quale l'allegato VIII indica valori di soglia, è sostanziale una modifica all'installazione che dia luogo ad un incremento del valore di una delle grandezze, oggetto della soglia, pari o superiore al valore della soglia stessa; (40)

l-ter) migliori tecniche disponibili (best available techniques - BAT): la più efficiente e avanzata fase di sviluppo di attività e relativi metodi di esercizio indicanti l'idoneità pratica di determinate tecniche a costituire, in linea di massima, la base dei valori limite di emissione e delle altre condizioni di autorizzazione intesi ad evitare oppure, ove ciò si riveli impossibile, a ridurre in modo generale le emissioni e l'impatto sull'ambiente nel suo complesso. Nel determinare le migliori tecniche disponibili, occorre tenere conto in particolare degli elementi di cui all'allegato XI. Si intende per:

1) tecniche: sia le tecniche impiegate sia le modalità di progettazione, costruzione, manutenzione, esercizio e chiusura dell'impianto;

2) disponibili: le tecniche sviluppate su una scala che ne consenta l'applicazione in condizioni economicamente e tecnicamente idonee nell'ambito del relativo comparto industriale, prendendo in considerazione i costi e i vantaggi, indipendentemente dal fatto che siano o meno applicate o prodotte in ambito nazionale, purché il gestore possa utilizzarle a condizioni ragionevoli;

3) migliori: le tecniche più efficaci per ottenere un elevato livello di protezione dell'ambiente nel suo complesso; (41)

l-ter.1) 'documento di riferimento sulle BAT' o 'BREF': documento pubblicato dalla Commissione europea ai sensi dell'*articolo 13, paragrafo 6, della direttiva 2010/75/UE*; (42)

l-ter.2) 'conclusioni sulle BAT': un documento adottato secondo quanto specificato all'*articolo 13, paragrafo 5, della direttiva 2010/75/UE*, e pubblicato in italiano nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, contenente le parti di un BREF riguardanti le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili, la loro descrizione, le informazioni per valutarne l'applicabilità, i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili, il monitoraggio associato, i livelli di consumo associati e, se del caso, le pertinenti misure di bonifica del sito; (42)

l-ter.4) 'livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili' o 'BAT-AEL': intervalli di livelli di emissione ottenuti in condizioni di esercizio normali utilizzando una migliore tecnica disponibile o una combinazione di migliori tecniche disponibili, come indicato nelle conclusioni sulle BAT, espressi come media in un determinato arco di tempo e nell'ambito di condizioni di riferimento specifiche; (42) (43)

l-ter.5) 'tecnica emergente': una tecnica innovativa per un'attività industriale che, se sviluppata commercialmente, potrebbe assicurare un più elevato livello di protezione dell'ambiente nel suo complesso o almeno lo stesso livello di protezione dell'ambiente e maggiori risparmi di spesa rispetto alle migliori tecniche disponibili esistenti; (42) (43)

m) verifica di assoggettabilità: la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se progetti possono avere un impatto significativo e negativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del presente decreto; (33)

m-bis) verifica di assoggettabilità di un piano o programma: la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se piani, programmi ovvero le loro modifiche, possano aver effetti significativi sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del presente decreto considerato il diverso livello di sensibilità ambientale delle aree interessate; (34)

m-ter) parere motivato: il provvedimento obbligatorio con eventuali osservazioni e condizioni che conclude la fase di valutazione di VAS, espresso dall'autorità competente sulla base dell'istruttoria svolta e degli esiti delle consultazioni; (34)

n) provvedimento di verifica: il provvedimento obbligatorio e vincolante dell'autorità competente che conclude la verifica di assoggettabilità;

o) provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale: il provvedimento dell'autorità competente che conclude la fase di valutazione del processo di VIA. È un provvedimento obbligatorio e vincolante che sostituisce o coordina, tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assensi comunque denominati in materia ambientale e di patrimonio culturale secondo le previsioni di cui all'*articolo 26*; (35)

o-bis) autorizzazione integrata ambientale: il provvedimento che autorizza l'esercizio di una installazione rientrante fra quelle di cui all'articolo 4, comma 4, lettera c), o di parte di essa a determinate condizioni che devono garantire che l'installazione sia conforme ai requisiti di cui al Titolo III-bis ai fini dell'individuazione delle soluzioni più idonee al perseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 4, comma 4, lettera c). Un'autorizzazione integrata ambientale può valere per una o più installazioni o parti di esse che siano localizzate sullo stesso sito e gestite dal medesimo gestore. Nel caso in cui diverse parti di una installazione siano gestite da gestori differenti, le relative autorizzazioni integrate ambientali sono opportunamente coordinate a livello istruttorio; (36)

p) autorità competente: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, e l'adozione dei provvedimenti conclusivi in materia di VIA, nel caso di progetti ovvero il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale o del provvedimento comunque denominato che autorizza l'esercizio; (37)

q) autorità procedente: la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma;

r) proponente: il soggetto pubblico o privato che elabora il piano, programma o progetto soggetto alle disposizioni del presente decreto;

r-bis) gestore: qualsiasi persona fisica o giuridica che detiene o gestisce, nella sua totalità o in parte, l'installazione o l'impianto oppure che dispone di un potere economico determinante sull'esercizio tecnico dei medesimi; (38)

s) soggetti competenti in materia ambientale: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti;

t) consultazione: l'insieme delle forme di informazione e partecipazione, anche diretta, delle amministrazioni, del pubblico e del pubblico interessato nella raccolta dei dati e nella valutazione dei piani, programmi e progetti;

u) pubblico: una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;

v) pubblico interessato: il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, sono considerate come aventi interesse;

v-bis) relazione di riferimento: informazioni sullo stato di qualità del suolo e delle acque sotterranee, con riferimento alla presenza di sostanze pericolose pertinenti, necessarie al fine di effettuare un raffronto in termini quantitativi con lo stato al momento della cessazione definitiva delle attività. Tali informazioni riguardano almeno: l'uso attuale e, se possibile, gli usi passati del sito, nonché, se disponibili, le misurazioni effettuate sul suolo e sulle acque sotterranee che ne illustrino lo stato al momento dell'elaborazione della relazione o, in alternativa, relative a nuove misurazioni effettuate sul suolo e sulle acque sotterranee tenendo conto della possibilità di una contaminazione del suolo e delle acque sotterranee da parte delle sostanze pericolose usate, prodotte o rilasciate dall'installazione interessata. Le informazioni definite in virtù di altra normativa che soddisfano i requisiti di cui alla presente lettera possono essere incluse o allegate alla relazione di riferimento. Nella redazione della relazione di riferimento si terrà conto delle linee guida eventualmente emanate dalla Commissione europea ai sensi dell'*articolo 22, paragrafo 2, della direttiva 2010/75/UE*; (44)

v-ter) acque sotterranee: acque sotterranee quali definite all'articolo 74, comma 1, lettera l); (44)

v-quater) suolo: lo strato più superficiale della crosta terrestre situato tra il substrato roccioso e la superficie. Il suolo è costituito da componenti minerali, materia organica, acqua, aria e organismi viventi. Ai soli fini dell'applicazione della Parte Terza, l'accezione del

termine comprende, oltre al suolo come precedentemente definito, anche il territorio, il sottosuolo, gli abitati e le opere infrastrutturali; (44)

v-quinquies) ispezione ambientale: tutte le azioni, ivi compresi visite in loco, controllo delle emissioni e controlli delle relazioni interne e dei documenti di follow-up, verifica dell'autocontrollo, controllo delle tecniche utilizzate e adeguatezza della gestione ambientale dell'installazione, intraprese dall'autorità competente o per suo conto al fine di verificare e promuovere il rispetto delle condizioni di autorizzazione da parte delle installazioni, nonché, se del caso, monitorare l'impatto ambientale di queste ultime; (44)

v-sexies) pollame: il pollame quale definito all'*articolo 2, comma 2, lettera a), del decreto del Presidente della Repubblica 3 marzo 1993, n. 587*; (44)

v-septies) combustibile: qualsiasi materia combustibile solida, liquida o gassosa, che la norma ammette possa essere combusta per utilizzare l'energia liberata dal processo; (44)

v-octies) sostanze pericolose: le sostanze o miscele, come definite all'articolo 2, punti 7 e 8, del *regolamento (CE) n. 1272/2008*, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, pericolose ai sensi dell'articolo 3 del medesimo regolamento. Ai fini della Parte Terza si applica la definizione di cui all'articolo 74, comma 2, lettera ee). (44)

1-bis. Ai fini del della presente Parte Seconda si applicano inoltre le definizioni di 'impianto di incenerimento dei rifiuti' e di 'impianto di coincenerimento dei rifiuti' di cui alle lettere b) e c) del comma 1 dell'articolo 237-ter. (45)

---

(29) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(30) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 2, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(31) Lettera inserita dall'art. 2, comma 2, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(32) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 2, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(33) Lettera così modificata dall'art. 2, comma 2, lett. e), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(34) Lettera inserita dall'art. 2, comma 2, lett. f), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(35) Lettera così modificata dall'art. 2, comma 2, lett. g), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(36) Lettera sostituita dall'art. 2, comma 2, lett. h), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128. Successivamente, la presente lettera è stata così sostituita dall'art. 1, comma 1, lett. e), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(37) Lettera così modificata dall'art. 2, comma 2, lett. i), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, dall'art. 1, comma 1, lett. f), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(38) Lettera inserita dall'art. 2, comma 2, lett. l), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituita dall'art. 1, comma 1, lett. g), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(39) Lettera inserita dall'art. 2, comma 2, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituita dall'art. 1, comma 1, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(40) Lettera sostituita dall'art. 2, comma 2, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così modificata dall'art. 1, comma 1, lett. b), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(41) Lettera inserita dall'art. 2, comma 2, lett. d), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituita dall'art. 1, comma 1, lett. c), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(42) Lettera inserita dall'art. 1, comma 1, lett. d), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(43) N.D.R.: La numerazione della presente lettera corrisponde a quanto pubblicato in GU.

(44) Lettera aggiunta dall'art. 1, comma 1, lett. h), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(45) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lett. i), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(46) Lettera così sostituita dall'art. 15, comma 1, lett. a), D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

(47) Lettera abrogata dall'art. 15, comma 1, lett. b), D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

ART. 6 *(Oggetto della disciplina)* (48)

1. La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'*articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357*, e successive modificazioni.

3. Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'*articolo 12* e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento. (50)

3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui *all'articolo 12*, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente. (51)

3-ter. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento. (52)

4. Sono comunque esclusi dal campo di applicazione del presente decreto:

a) i piani e i programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o ricadenti nella disciplina di cui all'*articolo 17 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*, e successive modificazioni; (53)

b) i piani e i programmi finanziari o di bilancio;

c) i piani di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica;

c-bis) i piani di gestione forestale o strumenti equivalenti, riferiti ad un ambito aziendale o sovraziendale di livello locale, redatti secondo i criteri della gestione forestale sostenibile e approvati dalle regioni o dagli organismi dalle stesse individuati. (49)

5. La valutazione d'impatto ambientale riguarda i progetti che possono avere impatti significativi e negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. (54)

6. Fatto salvo quanto disposto al comma 7, viene effettuata altresì una valutazione per:

a) i progetti di cui agli allegati II e III al presente decreto;

b) i progetti di cui all'allegato IV al presente decreto, relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione, che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla *legge 6 dicembre 1991, n. 394*.

7. La valutazione è inoltre necessaria, qualora, in base alle disposizioni di cui al successivo *articolo 20*, si ritenga che possano produrre impatti significativi e negativi sull'ambiente, per:

a) i progetti elencati nell'allegato II che servono esclusivamente o essenzialmente per lo sviluppo ed il collaudo di nuovi metodi o prodotti e non sono utilizzati per più di due anni;

b) le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II che possono avere impatti significativi e negativi sull'ambiente;

c) i progetti elencati nell'allegato IV; per tali progetti, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i profili connessi ai progetti di infrastrutture di rilevanza strategica, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, sono definiti i criteri e le soglie da applicare per l'assoggettamento dei progetti di cui all'allegato IV alla procedura di cui all'articolo 20 sulla base dei criteri stabiliti nell'allegato V. Tali disposizioni individuano, altresì, le modalità con cui le regioni e le province autonome, tenuto conto dei criteri di cui all'allegato V e nel rispetto di quanto stabilito nello stesso decreto ministeriale, adeguano i criteri e le soglie alle specifiche situazioni ambientali e territoriali. Fino alla data di entrata in vigore del suddetto decreto, la procedura di cui all'articolo 20 è effettuata caso per caso, sulla base dei criteri stabiliti nell'allegato V (64). (55) (69) (68)

8. Per i progetti di cui agli *allegati III* e *IV*, ricadenti all'interno di aree naturali protette, le soglie dimensionali, ove previste, sono ridotte del cinquanta per cento. Le medesime riduzioni si applicano anche per le soglie dimensionali dei progetti di cui all'*allegato II*, punti 4-bis) e 4-ter), relativi agli elettrodotti facenti parte della rete elettrica di trasmissione nazionale. (59) (65)

9. Fatto salvo quanto disposto nell'allegato IV, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di cui al comma 7, lettera *c)*, le soglie di cui all'allegato IV, ove previste, sono integrate dalle disposizioni contenute nel medesimo decreto. (66)

10. L'autorità competente in sede statale valuta caso per caso i progetti relativi ad opere ed interventi destinati esclusivamente a scopo di difesa nazionale non aventi i requisiti di cui al comma 4, lettera a). La esclusione di tali progetti dal campo di applicazione del decreto, se ciò possa pregiudicare gli scopi della difesa nazionale, è determinata con decreto interministeriale del Ministro della difesa e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. (56)

11. Sono esclusi in tutto o in parte dal campo di applicazione del presente decreto, quando non sia possibile in alcun modo svolgere la valutazione di impatto ambientale, singoli interventi disposti in via d'urgenza, ai sensi dell'*articolo 5, commi 2 e 5 della legge 24 febbraio 1992, n. 225*, al solo scopo di salvaguardare l'incolumità delle persone e di mettere in sicurezza gli immobili da un pericolo imminente o a seguito di calamità. In tale caso l'autorità competente, sulla base della documentazione immediatamente trasmessa dalle autorità che dispongono tali interventi:

a) esamina se sia opportuna un'altra forma di valutazione;

b) mette a disposizione del pubblico coinvolto le informazioni raccolte con le altre forme di valutazione di cui alla lettera a), le informazioni relative alla decisione di esenzione e le ragioni per cui è stata concessa;

c) informa la Commissione europea, tramite il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nel caso di interventi di competenza regionale, prima di consentire il rilascio dell'autorizzazione, delle motivazioni dell'esclusione accludendo le informazioni messe a disposizione del pubblico.

12. Per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere. (57)

13. L'autorizzazione integrata ambientale è necessaria per:

a) le installazioni che svolgono attività di cui all'Allegato VIII alla Parte Seconda; (60)

b) le modifiche sostanziali degli impianti di cui alla lettera a) del presente comma. (57)

14. Per le attività di smaltimento o di recupero di rifiuti svolte nelle installazioni di cui all'articolo 6, comma 13, anche qualora costituiscano solo una parte delle attività svolte nell'installazione, l'autorizzazione integrata ambientale, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 29-quater, comma 11, costituisce anche autorizzazione alla realizzazione o alla modifica, come disciplinato dall'articolo 208. (61)

15. Per le installazioni di cui alla lettera a) del comma 13, nonché per le loro modifiche sostanziali, l'autorizzazione integrata ambientale è rilasciata nel rispetto della disciplina di cui al presente decreto e dei termini di cui all'articolo 29-quater, comma 10. (61)

16. L'autorità competente, nel determinare le condizioni per l'autorizzazione integrata ambientale, fermo restando il rispetto delle norme di qualità ambientale, tiene conto dei seguenti principi generali:

a) devono essere prese le opportune misure di prevenzione dell'inquinamento, applicando in particolare le migliori tecniche disponibili;

b) non si devono verificare fenomeni di inquinamento significativi;

c) è prevenuta la produzione dei rifiuti, a norma della parte quarta del presente decreto; i rifiuti la cui produzione non è prevenibile sono in ordine di priorità e conformemente alla parte quarta del presente decreto, riutilizzati, riciclati, ricuperati o, ove ciò sia tecnicamente ed economicamente impossibile, sono smaltiti evitando e riducendo ogni loro impatto sull'ambiente; (62)

d) l'energia deve essere utilizzata in modo efficace ed efficiente;

e) devono essere prese le misure necessarie per prevenire gli incidenti e limitarne le conseguenze;

f) deve essere evitato qualsiasi rischio di inquinamento al momento della cessazione definitiva delle attività e il sito stesso deve essere ripristinato conformemente a quanto previsto all'articolo 29-sexies, comma 9-quinquies. (63) (57)

17. Ai fini di tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, all'interno del perimetro delle aree marine e costiere a qualsiasi titolo protette per scopi di tutela ambientale, in virtù di leggi nazionali, regionali o in attuazione di atti e convenzioni dell'Unione europea e internazionali sono vietate le attività di ricerca, di prospezione nonché di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in mare, di cui agli *articoli 4*, *6* e *9 della legge 9 gennaio 1991, n. 9*. Il divieto è altresì stabilito nelle zone di mare poste entro dodici miglia dalle linee di costa lungo l'intero perimetro costiero nazionale e dal perimetro esterno delle suddette aree marine e costiere protette. I titoli abilitativi già rilasciati sono fatti salvi per la durata di vita utile del giacimento, nel rispetto degli standard di sicurezza e di salvaguardia ambientale. Sono sempre assicurate le attività di manutenzione finalizzate all'adeguamento tecnologico necessario alla sicurezza degli impianti e alla tutela dell'ambiente, nonché le operazioni finali di ripristino ambientale. Dall'entrata in vigore delle disposizioni di cui al presente comma è abrogato il comma 81 dell'*articolo 1 della legge 23 agosto 2004, n. 239*. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, i titolari delle concessioni di coltivazione in mare sono tenuti a corrispondere annualmente l'aliquota di prodotto di cui all'*articolo 19, comma 1 del decreto legislativo 25 novembre 1996, n. 625*, elevata dal 7% al 10% per il gas e dal 4% al 7% per l'olio. Il titolare unico o contitolare di ciascuna concessione è tenuto a versare le somme corrispondenti al valore dell'incremento dell'aliquota ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere interamente riassegnate, in parti uguali, ad appositi capitoli istituiti nello stato di previsione , rispettivamente, del Ministero dello sviluppo economico, per lo svolgimento delle attività di vigilanza e controllo della sicurezza anche ambientale degli impianti di ricerca e coltivazione in mare, e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per assicurare il pieno svolgimento delle azioni di monitoraggio, ivi compresi gli adempimenti connessi alle valutazioni ambientali in ambito costiero e marino, anche mediante l'impiego dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), delle Agenzie regionali per l'ambiente e delle strutture tecniche dei corpi dello Stato preposti alla vigilanza ambientale, e di contrasto dell'inquinamento marino. (58) (67)

---

(48) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. l), D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90. Successivamente, l'abrogazione è stata confermata dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(49) Lettera aggiunta dall'art. 4-undecies, comma 1, D.L. 3 novembre 2008, n. 171, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 dicembre 2008, n. 205.

(50) Comma così modificato dall'art. 2, comma 3, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(51) Comma così modificato dall'art. 2, comma 3, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(52) Comma inserito dall'art. 2, comma 3, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(53) Lettera così modificata dall'art. 2, comma 3, lett. d), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(54) Comma così modificato dall'art. 2, comma 3, lett. e), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(55) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 3, lett. f), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(56) Comma così modificato dall'art. 2, comma 3, lett. g), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(57) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 3, lett. h), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(58) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 3, lett. h), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e modificato dall'art. 3, comma 1, D.Lgs. 7 luglio 2011, n. 121 e dall'art. 24, comma 1, lett. a), D.L. 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 aprile 2012, n. 35. Successivamente il presente comma è stato sostituito dall'art. 35, comma 1, D.L. 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 agosto 2012, n. 134. Infine il presente comma è stato così modificato dall'art. 1, comma 239, L. 28 dicembre 2015, n. 208, a decorrere dal 1° gennaio 2016, e dall'art. 2, comma 1, L. 28 dicembre 2015, n. 221.

(59) Comma così modificato dall'art. 36, comma 7-bis, lett. d), D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221.

(60) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 1, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(61) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 3, lett. h), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. b), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(62) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 1, lett. c), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(63) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 1, lett. d), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(64) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lett. c), D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

(65) Sull'applicabilità delle disposizioni di cui al presente comma vedi l'art. 15, comma 3, D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

(66) Comma così sostituito dall'art. 15, comma 1, lett. d), D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

(67) La Corte costituzionale, con sentenza 19 gennaio-2 febbraio 2016, n. 17 (Gazz. Uff. 3 febbraio 2016, n. 5 - Prima serie speciale), ha dichiarato ammissibile la richiesta di referendum popolare - dichiarata legittima con ordinanza del 26 novembre 2015 dell'Ufficio centrale per il referendum, costituito presso la Corte di cassazione, e come trasferita con ordinanza del 7 gennaio 2016 dello stesso Ufficio centrale per il referendum - per l'abrogazione del terzo periodo del presente comma, come sostituito dal comma 239 dell'art. 1. L. 28 dicembre 2015, n. 208, limitatamente alle seguenti parole: «per la durata di vita utile del giacimento, nel rispetto degli standard di sicurezza e di salvaguardia ambientale». Il referendum popolare è stato indetto con D.P.R. 15 febbraio 2016.

(68) Vedi, anche, l'art. 15, comma 2, D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

(69) In attuazione di quanto disposto dalla presente lettera vedi le linee guida emanate con D.M. 30 marzo 2015.

ART. 7 *(Competenze)* [(70)]

1. Sono sottoposti a VAS in sede statale i piani e programmi di cui all'*articolo 6, commi da 1 a 4*, la cui approvazione compete ad organi dello Stato.

2. Sono sottoposti a VAS secondo le disposizioni delle leggi regionali, i piani e programmi di cui all'*articolo 6, commi da 1 a 4*, la cui approvazione compete alle regioni e province autonome o agli enti locali.

3. Sono sottoposti a VIA in sede statale i progetti di cui all'allegato II al presente decreto.

4. Sono sottoposti a VIA secondo le disposizioni delle leggi regionali, i progetti di cui agli allegati III e IV al presente decreto.

4-bis. Sono sottoposti ad AIA in sede statale i progetti relativi alle attività di cui all'allegato XII al presente decreto e loro modifiche sostanziali. [(71)]

4-ter. Sono sottoposti ad AIA secondo le disposizioni delle leggi regionali e provinciali i progetti di cui all'allegato VIII che non risultano ricompresi anche nell'allegato XII al presente decreto e loro modifiche sostanziali. (71)

5. In sede statale, l'autorità competente è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il provvedimento di VIA e il parere motivato in sede di VAS sono espressi dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, che collabora alla relativa attività istruttoria. Il provvedimento di AIA è rilasciato dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. (72)

6. In sede regionale, l'autorità competente è la pubblica amministrazione con compiti di tutela, protezione e valorizzazione ambientale individuata secondo le disposizioni delle leggi regionali o delle province autonome.

7. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano disciplinano con proprie leggi e regolamenti le competenze proprie e quelle degli altri enti locali. Disciplinano inoltre:

a) i criteri per la individuazione degli enti locali territoriali interessati;

b) i criteri specifici per l'individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale;

c) fermo il rispetto della legislazione comunitaria eventuali ulteriori modalità, rispetto a quelle indicate nel presente decreto, purché con questo compatibili, per l'individuazione dei piani e programmi o progetti o installazioni da sottoporre a VAS, VIA ed AIA e per lo svolgimento della relativa consultazione; (73)

d) le modalità di partecipazione delle regioni e province autonome confinanti al processo di VAS, in coerenza con quanto stabilito dalle disposizioni nazionali in materia;

e) le regole procedurali per il rilascio dei provvedimenti di VIA ed AIA e dei pareri motivati in sede di VAS di propria competenza, fermo restando il rispetto dei limiti generali di cui al presente decreto ed all'*articolo 29 della legge 7 agosto 1990, n. 241*, e successive modificazioni. (74)

8. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano informano, ogni dodici mesi, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare circa i provvedimenti adottati e i procedimenti di valutazione in corso.

9. Le Regioni e le Province Autonome esercitano la competenza ad esse assegnata dai commi 2, 4 e 7 nel rispetto dei principi fondamentali dettati dal presente Titolo. (75)

---

(70) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo II, Capo I, del presente provvedimento.

(71) Comma inserito dall'art. 2, comma 4, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(72) Comma modificato dall'art. 2, comma 4, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituito dall'art. 3, comma 1, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(73) Lettera sostituita dall'art. 2, comma 4, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così modificata dall'art. 3, comma 1, lett. b), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(74) Lettera aggiunta dall'art. 2, comma 4, lett. d), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(75) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 4, lett. e), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 8 *(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS (78))* (76)

1. La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale di cui all'*articolo 7 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90*, convertito nella *legge 14 luglio 2008, n. 123*, assicura il supporto tecnico-scientifico per l'attuazione delle norme di cui alla presente Parte. (79)

2. Nel caso di progetti per i quali la valutazione di impatto ambientale spetta allo Stato, e che ricadano nel campo di applicazione di cui all'allegato VIII alla Parte Seconda del presente decreto il supporto tecnico-scientifico viene assicurato in coordinamento con la Commissione istruttoria per l'autorizzazione ambientale integrata di cui all'*articolo 8-bis*. (80)

3. I componenti della Commissione sono nominati, nel rispetto del principio dell'equilibrio di genere, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per un triennio.

4. I componenti della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale provenienti dalle amministrazioni pubbliche di cui all'*articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165*, sono posti in posizione di comando, distacco o fuori ruolo, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, conservando il diritto al trattamento economico in godimento. Le amministrazioni di rispettiva provenienza rendono indisponibile il posto liberato. In alternativa, ai componenti della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale provenienti dalle medesime amministrazioni pubbliche si applica quanto previsto dall'*articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165*, e, per il personale in regime di diritto pubblico, quanto stabilito dai rispettivi ordinamenti. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano anche ai componenti della Commissione nominati ai sensi dell'*articolo 7 del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 90*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 14 luglio 2008, n. 123*. (77)

---

(76) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo II, Capo I, del presente provvedimento.

(77) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 1-ter, D.L. 30 dicembre 2008, n. 208, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2009, n. 13.

(78) Rubrica così sostituita dall'art. 2, comma 5, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(79) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 5, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(80) Comma così modificato dall'art. 2, comma 5, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, dall'art. 4, comma 1, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 8-bis *(Commissione istruttoria per l'autorizzazione integrata ambientale - IPPC)* (81)

1. La Commissione istruttoria per l'IPPC, di cui all'*articolo 28, commi 7, 8 e 9, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112*, convertito, con modifiche, dalla *legge 6 agosto 2008, n. 133*, svolge l'attività di supporto scientifico per il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con specifico riguardo alle norme di cui al titolo III-bis del presente decreto. La Commissione svolge i compiti di cui all'*articolo 10, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90*.

2. I componenti della Commissione sono nominati nel rispetto dell'*articolo 28, commi 7, 8 e 9, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112*, convertito, con modifiche, dalla *legge 6 agosto 2008, n. 133*. Si applicano i commi 2 e 3 dell'*articolo 8* del presente decreto.

---

(81) Articolo inserito dall'art. 2, comma 6, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 9 *(Norme procedurali generali)* (82)

1. Alle procedure di verifica e autorizzazione disciplinate dal presente decreto si applicano, in quanto compatibili, le norme della *legge 7 agosto 1990, n. 241*, e successive modificazioni, concernente norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi. (83)

2. L'autorità competente, ove ritenuto utile indice, così come disciplinato dagli articoli che seguono, una o più conferenze di servizi ai sensi degli *articoli 14 e seguenti della legge n. 241 del 1990* al fine di acquisire elementi informativi e le valutazioni delle altre autorità pubbliche interessate.

3. Nel rispetto dei tempi minimi definiti per la consultazione del pubblico, nell'ambito delle procedure di seguito disciplinate, l'autorità competente può concludere con il proponente o l'autorità procedente e le altre amministrazioni pubbliche interessate accordi per disciplinare lo svolgimento delle attività di interesse comune ai fini della semplificazione e della maggiore efficacia dei procedimenti.

4. Per ragioni di segreto industriale o commerciale è facoltà del proponente presentare all'autorità competente motivata richiesta di non rendere pubblica parte della documentazione relativa al progetto, allo studio preliminare ambientale o allo studio di impatto ambientale. L'autorità competente, verificate le ragioni del proponente, accoglie o respinge motivatamente la richiesta soppesando l'interesse alla riservatezza con l'interesse pubblico all'accesso alle informazioni. L'autorità competente dispone comunque della documentazione riservata, con l'obbligo di rispettare le disposizioni vigenti in materia.

---

(82) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo II, Capo I, del presente provvedimento.

(83) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 7, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 10 *(Norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti)* (84)

1. Il provvedimento di valutazione d'impatto ambientale fa luogo dell'autorizzazione integrata ambientale per i progetti per i quali la relativa valutazione spetta allo Stato e che ricadono nel campo di applicazione dell'allegato XII alla Parte Seconda del presente decreto. Qualora si tratti di progetti rientranti nella previsione di cui al comma 7 dell'*articolo 6*, l'autorizzazione integrata ambientale può essere rilasciata solo dopo che, ad esito della verifica di cui all'*articolo 20*, l'autorità competente valuti di non assoggettare i progetti a VIA. (85)

1-bis. Nei casi di cui al comma 1, lo studio di impatto ambientale e gli elaborati progettuali contengono anche le informazioni previste ai commi 1, 2 e 3 dell'*articolo 29-ter* e il provvedimento finale le condizioni e le misure supplementari previste dagli articoli *29-sexies* e *29-septies* del presente decreto. Qualora la documentazione prodotta risulti incompleta, si applica il comma 4 dell'*articolo 23*. (86)

1-ter. Le condizioni e le misure supplementari di cui al comma 1-bis sono rinnovate e riesaminate, controllate e sanzionate con le modalità di cui agli articoli 29-octies, 29-decies e 29-quattuordecies. (88)

2. Le regioni e le province autonome assicurano che, per i progetti per i quali la valutazione d'impatto ambientale sia di loro attribuzione e che ricadano nel campo di applicazione dell'allegato VIII del presente decreto, la procedura per il rilascio di autorizzazione integrata ambientale sia coordinata nell'ambito del procedimento di VIA. È in ogni caso disposta l'unicità della consultazione del pubblico per le due procedure. Se l'autorità competente in materia di VIA coincide con quella competente al rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, le disposizioni regionali e delle province autonome possono prevedere che il provvedimento di valutazione d'impatto ambientale faccia luogo anche di quella autorizzazione. In questo caso, si applica il comma 1-bis del presente articolo. (87)

3. La VAS e la VIA comprendono le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'*articolo 5 del decreto n. 357 del 1997*; a tal fine, il rapporto ambientale, lo studio preliminare ambientale o lo studio di impatto ambientale contengono gli elementi di cui all'allegato G dello stesso *decreto n. 357 del 1997* e la valutazione dell'autorità competente si estende alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza oppure dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza. Le modalità di informazione del pubblico danno specifica evidenza della integrazione procedurale.

4. La verifica di assoggettabilità di cui all'*articolo 20* può essere condotta, nel rispetto delle disposizioni contenute nel presente decreto, nell'ambito della VAS. In tal caso le modalità di informazione del pubblico danno specifica evidenza della integrazione procedurale.

5. Nella redazione dello studio di impatto ambientale di cui all'*articolo 22*, relativo a progetti previsti da piani o programmi già sottoposti a valutazione ambientale, possono essere utilizzate le informazioni e le analisi contenute nel rapporto ambientale. Nel corso della redazione dei progetti e nella fase della loro valutazione, sono tenute in considerazione la documentazione e le conclusioni della VAS.

---

(84) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo II, Capo I, del presente provvedimento.

(85) Comma così modificato dall'art. 2, comma 8, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, dall'art. 24, comma 1, lett. b), D.L. 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 aprile 2012, n. 35 e, successivamente, dall'art. 5, comma 1, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(86) Comma inserito dall'art. 2, comma 8, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(87) Comma così modificato dall'art. 2, comma 8, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(88) Comma inserito dall'art. 2, comma 8, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituito dall'art. 5, comma 1, lett. b), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

TITOLO II

LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (89) (90)

ART. 11 *(Modalità di svolgimento)* (91)

1. La valutazione ambientale strategica è avviata dall'autorità procedente contestualmente al processo di formazione del piano o programma e comprende, secondo le disposizioni di cui agli *articoli da 12 a 18*:

a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità limitatamente ai piani e ai programmi di cui all'*articolo 6*, commi 3 e 3-bis; (92)

b) l'elaborazione del rapporto ambientale;

c) lo svolgimento di consultazioni;

d) la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni;

e) la decisione;

f) l'informazione sulla decisione;

g) il monitoraggio.

2. L'autorità competente, al fine di promuovere l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nelle politiche settoriali ed il rispetto degli obiettivi, dei piani e dei programmi ambientali, nazionali ed europei:

a) esprime il proprio parere sull'assoggettabilità delle proposte di piano o di programma alla valutazione ambientale strategica nei casi previsti dal comma 3 dell'*articolo 6*;

b) collabora con l'autorità proponente al fine di definire le forme ed i soggetti della consultazione pubblica, nonché l'impostazione ed i contenuti del Rapporto ambientale e le modalità di monitoraggio di cui all'*articolo 18*;

c) esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie.

3. La fase di valutazione è effettuata anteriormente all'approvazione del piano o del programma, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso. Essa è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione. (93)

4. La VAS viene effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni.

5. La VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione. I provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.

---

(89) Titolo sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, erano parti del presente titolo: il Capo I, Disposizioni comuni in materia di VAS, in cui erano inseriti gli artt. da 7 a 14 del presente provvedimento; il Capo II, Disposizioni specifiche per la VAS in sede statale, in cui erano inseriti gli artt. da 15 a 20 del presente provvedimento; il Capo III, Disposizioni specifiche per la VAS in sede regionale o provinciale, in cui erano inseriti gli artt. 21 e 22 del presente provvedimento. In seguito alle modifiche apportate dal predetto D.Lgs. 4/2008 alla Parte II, gli artt. da 7 a 10 e da 19 a 22 sono inseriti rispettivamente nella Parte II, Titolo I e nella Parte II, Titolo III del presente provvedimento.

(90) Rubrica così sostituita dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II. Precedentemente, la rubrica del presente titolo era: "Valutazione ambientale strategica - VAS".

(91) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(92) Lettera così modificata dall'art. 2, comma 9, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(93) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 9, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 12 *(Verifica di assoggettabilità)* (94)

1. Nel caso di piani e programmi di cui all'*articolo 6, commi 3 e 3-bis*, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente, su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del presente decreto. (95)

2. L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il documento preliminare per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.

3. Salvo quanto diversamente concordato dall'autorità competente con l'autorità procedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente.

4. L'autorità competente, sentita l'autorità procedente, tenuto conto dei contributi pervenuti, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 1, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o il programma dalla valutazione di cui agli *articoli da 13 a 18* e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni.

5. Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, è pubblicato integralmente nel sito web dell'autorità competente. (97)

6. La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relativa a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'*art. 12* o alla VAS di cui agli *artt. da 12* a *17*, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati. (96)

---

(94) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(95) Comma così modificato dall'art. 2, comma 10, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(96) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 10, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(97) Comma così sostituito dall'art. 15, comma 1, lett. e), D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

ART. 13 *(Redazione del rapporto ambientale)* (98)

1. Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.

2. La consultazione, salvo quanto diversamente concordato, si conclude entro novanta giorni dall'invio del rapporto preliminare di cui al comma 1 del presente articolo. (99)

3. La redazione del rapporto ambientale spetta al proponente o all'autorità procedente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il rapporto ambientale costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione.

4. Nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso. L'allegato VI al presente decreto riporta le informazioni da fornire nel rapporto ambientale a tale scopo, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. Il Rapporto ambientale dà atto della consultazione di cui al comma 1 ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti. Per evitare duplicazioni della valutazione, possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative. (100)

5. La proposta di piano o di programma è comunicata, anche secondo modalità concordate, all'autorità competente. La comunicazione comprende il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso. Dalla data di pubblicazione dell'avviso di cui all'*articolo 14, comma 1*, decorrono i tempi dell'esame istruttorio e della valutazione. La proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi.

6. La documentazione è depositata presso gli uffici dell'autorità competente e presso gli uffici delle regioni e delle province il cui territorio risulti anche solo parzialmente interessato dal piano o programma o dagli impatti della sua attuazione.

(98) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(99) Comma così modificato dall'art. 2, comma 11, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(100) Comma così modificato dall'art. 2, comma 11, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 14 *(Consultazione)* (101)

1. Contestualmente alla comunicazione di cui all'*articolo 13, comma 5*, l'autorità procedente cura la pubblicazione di un avviso nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana o nel Bollettino Ufficiale della regione o provincia autonoma interessata. L'avviso deve contenere: il titolo della proposta di piano o di programma, il proponente, l'autorità procedente, l'indicazione delle sedi ove può essere presa visione del piano o programma e del rapporto ambientale e delle sedi dove si può consultare la sintesi non tecnica.

2. L'autorità competente e l'autorità procedente mettono, altresì, a disposizione del pubblico la proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale mediante il deposito presso i propri uffici e la pubblicazione sul proprio sito web.

3. Entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 1, chiunque può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni in forma scritta, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. (102)

4. In attuazione dei principi di economicità e di semplificazione, le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione, eventualmente previste dalle vigenti disposizioni anche regionali per specifici piani e programmi, si coordinano con quelle di cui al presente articolo, in modo da evitare duplicazioni ed assicurare il rispetto dei termini previsti dal comma 3 del presente articolo e dal comma 1 dell'*articolo 15*. Tali forme di pubblicità tengono luogo delle comunicazioni di cui all'articolo 7 ed ai commi 3 e 4 dell'*articolo 8 della legge 7 agosto 1990 n. 241*. (103)

---

(101) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(102) Comma così modificato dall'art. 2, comma 12, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(103) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 12, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 15 *(Valutazione del rapporto ambientale e degli esiti dei risultati della consultazione)* (104)

1. L'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'*articolo 14* e dell'*articolo 32*, nonché i risultati delle consultazioni transfrontaliere di cui al medesimo *articolo 32* ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di novanta giorni a decorrere dalla scadenza di tutti i termini di cui all'*articolo 14*. La tutela avverso il silenzio dell'Amministrazione è disciplinata dalle disposizioni generali del processo amministrativo. (105)

2. L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede, prima della presentazione del piano o programma per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato di cui al comma 1 e dei risultati delle consultazioni transfrontaliere, alle opportune revisioni del piano o programma. (106)

---

(104) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(105) Comma così modificato dall'art. 2, comma 13, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(106) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 13, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 16 *(Decisione)* (107)

1. Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma. (108)

---

(107) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(108) Comma così modificato dall'art. 2, comma 14, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 17 *(Informazione sulla decisione)* (109)

1. La decisione finale è pubblicata nei siti web delle autorità interessate con indicazione del luogo in cui è possibile prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Sono inoltre rese pubbliche, attraverso la pubblicazione sui siti web delle autorità interessate: (110)

a) il parere motivato espresso dall'autorità competente;

b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;

c) le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'*articolo 18*.

---

(109) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(110) Alinea così modificato dall'art. 15, comma 1, lett. f), nn. 1) e 2), D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

ART. 18 *(Monitoraggio)* (111)

1. Il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale. (112)

2. Il piano o programma individua le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio.

3. Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate ai sensi del comma 1 è data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente e delle Agenzie interessate.

4. Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al piano o programma e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione.

---

(111) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(112) Comma così modificato dall'art. 2, comma 15, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

TITOLO III

LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE (113) (114) (115)

ART. 19 *(Modalità di svolgimento)* (116)

1. La valutazione d'impatto ambientale comprende, secondo le disposizioni di cui agli *articoli da 20 a 28*:

a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità limitatamente alle ipotesi di cui all'*art. 6*, comma 7; (117)

b) la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale;

c) la presentazione e la pubblicazione del progetto;

d) lo svolgimento di consultazioni;

f) la valutazione dello studio ambientale e degli esiti delle consultazioni;

g) la decisione;

h) l'informazione sulla decisione;

i) il monitoraggio.

2. Per i progetti inseriti in piani o programmi per i quali si è conclusa positivamente la procedura di VAS, il giudizio di VIA negativo ovvero il contrasto di valutazione su elementi già oggetto della VAS è adeguatamente motivato.

---

(113) Titolo sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, erano parti del presente titolo: il Capo I, Disposizioni comuni in materia di VIA, in cui erano inseriti gli artt. da 23 a 34 del presente provvedimento; il Capo II, Disposizioni specifiche per la via in sede statale, in cui erano inseriti gli artt. da 35 a 41 del presente provvedimento; il Capo III, Disposizioni specifiche per la VIA in sede regionale o provinciale, in cui erano inseriti gli artt. da 42 a 47 del presente provvedimento. In seguito alle modifiche apportate dal predetto D.Lgs. 4/2008 alla Parte II: gli artt. da 19 a 22, precedentemente inseriti nella Parte II, Titolo II, Capi II (artt. 19 e 20) e III (artt. 21 e 22), sono stati inseriti nel presente Titolo; gli artt. da 30 a 32 e da 33 a 47, sono inseriti rispettivamente nella Parte II, Titolo IV e nella Parte II, Titolo V del presente provvedimento.

(114) Rubrica così sostituita dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II. Precedentemente, la rubrica era: "Valutazione di impatto ambientale - VIA".

(115) In deroga alle disposizioni relative alla valutazione d'impatto ambientale per l'apertura delle discariche e l'esercizio degli impianti, vedi l'art. 9, comma 5, D.L. 23 maggio 2008, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla L. 14 luglio 2008, n. 123 e l'art. 1, comma 2, D.L. 26 novembre 2010, n. 196, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 gennaio 2011, n. 1.

(116) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo II, Capo II, del presente provvedimento.

(117) Lettera così modificata dall'art. 2, comma 16, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 20 *(Verifica di assoggettabilità)* (118)

1. Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti: (119)

a) elencati nell'allegato II che servono esclusivamente o essenzialmente per lo sviluppo ed il collaudo di nuovi metodi o prodotti e non sono utilizzati per più di due anni;

b) inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati all'Allegato II la cui realizzazione potenzialmente può produrre effetti negativi e significativi sull'ambiente; (120)

c) elencati nell'allegato IV, secondo le modalità stabilite dalle Regioni e dalle Province autonome, tenendo conto dei commi successivi del presente articolo. (121)

2. Dell'avvenuta trasmissione di cui al comma 1 è dato sintetico avviso nel sito web dell'autorità competente. Tale forma di pubblicità tiene luogo delle comunicazioni di cui all'articolo 7 e ai commi 3 e 4 dell'*articolo 8 della legge 7 agosto 1990, n. 241*. Nell'avviso sono indicati il proponente, la procedura, la data di trasmissione della documentazione di cui al comma 1, la denominazione del progetto, la localizzazione, una breve descrizione delle sue caratteristiche, le sedi e le modalità per la consultazione degli atti nella loro interezza e i termini entro i quali è possibile presentare osservazioni. In ogni caso, copia integrale degli atti è depositata presso i comuni ove il progetto è localizzato. Nel caso dei progetti di competenza statale la documentazione è depositata anche presso la sede delle regioni e delle province ove il progetto è localizzato. L'intero progetto preliminare, esclusi eventuali dati coperti da segreto industriale, disponibile in formato digitale, e lo studio preliminare ambientale sono pubblicati nel sito web dell'autorità competente. (125)

3. Entro quarantacinque giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 chiunque abbia interesse può far pervenire le proprie osservazioni.

4. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente. Entro la scadenza del termine l'autorità competente deve comunque esprimersi. L'autorità competente può, per una sola volta, richiedere integrazioni documentali o chiarimenti al proponente, entro il termine previsto dal comma 3. In tal caso, il proponente provvede a depositare la documentazione richiesta presso gli uffici di cui ai commi 1 e 2 entro trenta giorni dalla scadenza del termine di cui al comma 3. L'Autorità competente si pronuncia entro quarantacinque giorni dalla scadenza del termine previsto per il deposito della documentazione da parte del proponente. La tutela avverso il silenzio dell'Amministrazione è disciplinata dalle disposizioni generali del processo amministrativo. (122)

5. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente, l'autorità compente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni. (123)

6. Se il progetto ha possibili impatti negativi e significativi sull'ambiente si applicano le disposizioni degli *articoli da 21 a 28*. (124)

7. Il provvedimento di assoggettabilità, comprese le motivazioni, è pubblicato a cura dell'autorità competente mediante:

a) un sintetico avviso pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana ovvero nel Bollettino Ufficiale della regione o della provincia autonoma;

b) con la pubblicazione integrale sul sito web dell'autorità competente.

---

(118) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo II, Capo II, del presente provvedimento.

(119) Alinea così modificato dall'art. 2, comma 17, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(120) Lettera sostituita dall'art. 2, comma 17, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128. Successivamente la presente lettera è stata così sostituita dall'art. 6, comma 1, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(121) Lettera aggiunta dall'art. 2, comma 17, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(122) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 17, lett. d), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(123) Comma così modificato dall'art. 2, comma 17, lett. e), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(124) Comma così modificato dall'art. 2, comma 17, lett. f), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(125) Comma così sostituito dall'art. 15, comma 1, lett. g), D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

ART. 21 *(Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale)* (126)

1. Sulla base del progetto preliminare, dello studio preliminare ambientale e di una relazione che, sulla base degli impatti ambientali attesi, illustra il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, il proponente ha la facoltà di richiedere una fase di consultazione con l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni da includere, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare. La documentazione presentata dal proponente in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, include l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto. (127)

2. L'autorità competente all'esito delle attività di cui al comma 1: (128)

a) si pronuncia sulle condizioni per l'elaborazione del progetto e dello studio di impatto ambientale;

b) esamina le principali alternative, compresa l'alternativa zero;

c) sulla base della documentazione disponibile, verifica, anche con riferimento alla localizzazione prevista dal progetto, l'esistenza di eventuali elementi di incompatibilità;

d) in carenza di tali elementi, indica le condizioni per ottenere, in sede di presentazione del progetto definitivo, i necessari atti di consenso, senza che ciò pregiudichi la definizione del successivo procedimento.

3. Le informazioni richieste tengono conto della possibilità per il proponente di raccogliere i dati richiesti e delle conoscenze e dei metodi di valutazioni disponibili.

4. La fase di consultazione di cui al comma 1 si conclude entro sessanta giorni e, allo scadere di tale termine, si passa alla fase successiva. (129)

---

(126) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo II, Capo III, del presente provvedimento.

(127) Comma così modificato dall'art. 2, comma 18, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(128) Alinea così modificato dall'art. 2, comma 18, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(129) Comma così modificato dall'art. 2, comma 18, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 22 *(Studio di impatto ambientale)* (130)

1. La redazione dello studio di impatto ambientale, insieme a tutti gli altri documenti elaborati nelle varie fasi del procedimento, ed i costi associati sono a carico del proponente il progetto.

2. Lo studio di impatto ambientale, è predisposto, secondo le indicazioni di cui all'allegato VII del presente decreto e nel rispetto degli esiti della fase di consultazione definizione dei contenuti di cui all'*articolo 21*, qualora attivata.

3. Lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni:

a) una descrizione del progetto con informazioni relative alle sue caratteristiche, alla sua localizzazione ed alle sue dimensioni;

b) una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli impatti negativi rilevanti;

c) i dati necessari per individuare e valutare i principali impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;

d) una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;

e) una descrizione delle misure previste per il monitoraggio.

4. Ai fini della predisposizione dello studio di impatto ambientale e degli altri elaborati necessari per l'espletamento della fase di valutazione, il proponente ha facoltà di accedere ai dati ed alle informazioni disponibili presso la pubblica amministrazione, secondo quanto disposto dalla normativa vigente in materia.

5. Allo studio di impatto ambientale deve essere allegata una sintesi non tecnica delle caratteristiche dimensionali e funzionali del progetto e dei dati ed informazioni contenuti nello studio stesso inclusi elaborati grafici. La documentazione dovrà essere predisposta al fine di consentirne un'agevole comprensione da parte del pubblico ed un'agevole riproduzione.

---

(130) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo II, Capo III, del presente provvedimento.

ART. 23 *(Presentazione dell'istanza)* (131)

1. L'istanza è presentata dal proponente l'opera o l'intervento all'autorità competente. Ad essa sono allegati il progetto definitivo, lo studio di impatto ambientale, la sintesi non tecnica e copia dell'avviso a mezzo stampa, di cui all'*articolo 24, commi 1 e 2*. Dalla data della presentazione decorrono i termini per l'informazione e la partecipazione, la valutazione e la decisione.

2. Alla domanda è altresì allegato l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio dell'opera o intervento, nonché una copia in formato elettronico, su idoneo supporto, degli elaborati, conforme agli originali presentati. (132)

3. La documentazione è depositata su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, a seconda dei casi, presso gli uffici dell'autorità competente, delle regioni, delle province e dei comuni il cui territorio sia anche solo parzialmente interessato dal progetto o dagli impatti della sua attuazione. (133)

4. Entro trenta giorni l'autorità competente verifica la completezza della documentazione e l'avvenuto pagamento del contributo dovuto ai sensi dell'*art. 33*. Qualora l'istanza risulti incompleta, l'autorità competente richiede al proponente la documentazione integrativa da presentare entro un termine non superiore a trenta giorni e comunque correlato alla complessità delle integrazioni richieste. In tal caso i termini del procedimento si intendono interrotti fino alla presentazione della documentazione integrativa. Qualora entro il termine stabilito il proponente non depositi la documentazione completa degli elementi mancanti e, l'istanza si intende ritirata. È fatta salva la facoltà per il proponente di richiedere una proroga del termine per la presentazione della documentazione integrativa in ragione della complessità della documentazione da presentare. (134)

---

(131) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(132) Comma così modificato dall'art. 2, comma 19, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(133) Comma così modificato dall'art. 2, comma 19, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(134) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 19, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 24 *(Consultazione)* (135)

1. Contestualmente alla presentazione di cui all'*articolo 23, comma 1*, del progetto deve essere data notizia a mezzo stampa e su sito web dell'autorità competente. Tali forme di pubblicità tengono luogo delle comunicazioni di cui all'*articolo 7* ed ai commi 3 e 4 dell'*articolo 8 della legge 7 agosto 1990, n. 241*. (136)

2. Le pubblicazioni a mezzo stampa vanno eseguite a cura e spese del proponente. Nel caso di progetti di competenza statale, la pubblicazione va eseguita su un quotidiano a diffusione nazionale e su un quotidiano a diffusione regionale per ciascuna regione direttamente interessata. Nel caso di progetti per i quali la competenza allo svolgimento della valutazione ambientale spetta alle regioni, si provvederà con la pubblicazione su un quotidiano a diffusione regionale o provinciale.

3. La pubblicazione di cui al comma 1 deve indicare il proponente, la procedura, la data di presentazione dell'istanza, la denominazione del progetto, la localizzazione e una breve descrizione del progetto e dei suoi possibili principali impatti ambientali, le sedi e le modalità per la consultazione degli atti nella loro interezza e i termini entro i quali è possibile presentare osservazioni. (140)

4. Entro il termine di sessanta giorni dalla presentazione di cui all'*articolo 23*, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

5. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale deve tenere in conto le osservazioni pervenute, considerandole contestualmente, singolarmente o per gruppi.

6. L'autorità competente può disporre che la consultazione avvenga mediante lo svolgimento di un'inchiesta pubblica per l'esame dello studio di impatto ambientale, dei pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e delle osservazioni dei cittadini, senza che ciò comporti interruzioni o sospensioni dei termini per l'istruttoria.

7. L'inchiesta di cui al comma 6 si conclude con una relazione sui lavori svolti ed un giudizio sui risultati emersi, che sono acquisiti e valutati ai fini del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale.

8. Il proponente, qualora non abbia luogo l'inchiesta di cui al comma 6, può, anche su propria richiesta, essere chiamato, prima della conclusione della fase di valutazione, ad un sintetico contraddittorio con i soggetti che hanno presentato pareri o osservazioni. Il verbale del contraddittorio è acquisito e valutato ai fini del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale.

9. Entro trenta giorni successivi alla scadenza del termine di cui al comma 4, il proponente può chiedere di modificare gli elaborati, anche a seguito di osservazioni o di rilievi emersi nel corso dell'inchiesta pubblica o del contraddittorio di cui al comma 8. Se accoglie l'istanza, l'autorità competente fissa per l'acquisizione degli elaborati un termine non superiore a quarantacinque giorni, prorogabili su istanza del proponente per giustificati motivi, ed emette il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro novanta giorni dalla presentazione degli elaborati modificati. (137)

9-bis. L'autorità competente, ove ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali e rilevanti per il pubblico, dispone che il proponente ne depositi copia ai sensi dell'*articolo 23*, comma 3 e, contestualmente, dia avviso dell'avvenuto deposito secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3. Entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione del progetto, emendato ai sensi del comma 9, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi in relazione alle sole modifiche apportate agli elaborati ai sensi del comma 9. In questo caso, l'autorità competente esprime il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro novanta giorni dalla scadenza del termine previsto per la presentazione delle osservazioni. (138)

10. Sul suo sito web, l'autorità competente pubblica la documentazione presentata, ivi comprese le osservazioni, le eventuali controdeduzioni e le modifiche eventualmente apportate al progetto, disciplinate dai commi 4, 8, 9, e 9-bis. (139)

---

(135) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(136) Comma così modificato dall'art. 2, comma 20, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(137) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 20, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(138) Comma inserito dall'art. 2, comma 20, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(139) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 20, lett. d), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(140) Comma così sostituito dall'art. 15, comma 1, lett. h), D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

ART. 25 *(Valutazione dello studio di impatto ambientale e degli esiti della consultazione)* (141)

1. Le attività tecnico-istruttorie per la valutazione d'impatto ambientale sono svolte dall'autorità competente.

2. L'autorità competente acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'*articolo 24,* nonché, nel caso dei progetti di competenza dello Stato, il parere delle regioni interessate, che dovrà essere reso entro novanta giorni dalla presentazione di cui all'*articolo 23, comma 1*. L'autorità competente comunica alla Regione interessata che il proponente ha apportato modifiche sostanziali al progetto e fissa il termine di sessanta giorni, decorrente dalla comunicazione, entro il quale la Regione può esprimere un ulteriore parere. (142)

3. Contestualmente alla pubblicazione di cui all'*articolo 24*, il proponente, affinché l'autorità competente ne acquisisca le determinazioni, trasmette l'istanza, completa di allegati, a tutti i soggetti competenti in materia ambientale interessati, qualora la

realizzazione del progetto preveda autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale. Le amministrazioni rendono le proprie determinazioni entro sessanta giorni dalla presentazione dell'istanza di cui all'*articolo 23, comma 1*, ovvero nell'ambito della Conferenza dei servizi istruttoria eventualmente indetta a tal fine dall'autorità competente. Entro il medesimo termine il Ministero per i beni e le attività culturali si esprime ai sensi dell'*articolo 26 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42*, e negli altri casi previsti dal medesimo decreto. A seguito di modificazioni ovvero integrazioni eventualmente presentate dal proponente, ovvero richieste dall'autorità competente, ove l'autorità competente ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali, sono concessi alle Amministrazioni di cui al presente comma, ulteriori quarantacinque giorni dal deposito delle stesse per l'eventuale revisione dei pareri resi. (143)

3-bis. Qualora le amministrazioni di cui ai commi 2 e 3 del presente articolo non si siano espresse nei termini ivi previsti ovvero abbiano manifestato il proprio dissenso, l'autorità competente procede comunque a norma dell'*articolo 26*. (144)

4. L'autorità competente può concludere con le altre amministrazioni pubbliche interessate accordi per disciplinare lo svolgimento delle attività di interesse comune ai fini della semplificazione delle procedure.

---

(141) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(142) Comma così modificato dall'art. 2, comma 21, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(143) Comma così modificato dall'art. 2, comma 21, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(144) Comma inserito dall'art. 2, comma 21, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 26 *(Decisione)* *(145)*

1. Salvo quanto previsto dall'*articolo 24*, l'autorità competente conclude con provvedimento espresso e motivato il procedimento di valutazione dell'impatto ambientale nei centocinquanta giorni successivi alla presentazione dell'istanza di cui all'*articolo 23, comma 1*. Nei casi in cui è necessario procedere ad accertamenti ed indagini di particolare complessità, l'autorità competente, con atto motivato, dispone il prolungamento del procedimento di valutazione sino ad un massimo di ulteriori sessanta giorni dandone comunicazione al proponente. (147)

2. L'inutile decorso dei termini previsti dal presente articolo ovvero dall'*articolo 24*, implica l'esercizio del potere sostitutivo da parte del Consiglio dei Ministri, che provvede, su istanza delle amministrazioni o delle parti interessate, entro sessanta giorni, previa diffida all'organo competente ad adempire entro il termine di venti giorni. Per i progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale in sede non statale, si applicano le disposizioni di cui al periodo precedente fino all'entrata in vigore di apposite norme regionali e delle province autonome, da adottarsi nel rispetto della disciplina comunitaria vigente in materia e dei principi richiamati all'*articolo 7*, comma 7, lettera e) del presente decreto. (148)

2-bis. La tutela avverso il silenzio dell'Amministrazione è disciplinata dalle disposizioni generali del processo amministrativo. (149)

3. L'autorità competente può richiedere al proponente entro trenta giorni dalla scadenza del termine di cui all'*articolo 24*, comma 4, in un'unica soluzione, integrazioni alla documentazione presentata, con l'indicazione di un termine per la risposta che non può superare i quarantacinque giorni, prorogabili, su istanza del proponente, per un massimo di ulteriori quarantacinque giorni. L'autorità competente esprime il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro novanta giorni dalla presentazione degli elaborati modificati. (150)

3-bis. L'autorità competente, ove ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali e rilevanti per il pubblico, dispone che il proponente depositi copia delle stesse ai sensi dell'*articolo 23*, comma 3, e, contestualmente, dia avviso dell'avvenuto deposito secondo le modalità di cui all'*articolo 24*, commi 2 e 3. Entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione del progetto emendato ai sensi del presente articolo, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio di impatto ambientale, presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi in relazione alle sole modifiche apportate agli elaborati ai sensi del comma 3. In questo caso, l'autorità competente esprime il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro novanta giorni dalla scadenza del termine previsto per la presentazione delle osservazioni. (151)

3-ter. Nel caso in cui il proponente non ottemperi alle richieste di integrazioni da parte dell'autorità competente, non presentando gli elaborati modificati, o ritiri la domanda, non si procede all'ulteriore corso della valutazione. (151)

4. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'impianto. (152)

5. Il provvedimento contiene le condizioni per la realizzazione, esercizio e dismissione dei progetti, nonché quelle relative ad eventuali malfunzionamenti. In nessun caso può farsi luogo all'inizio dei lavori senza che sia intervenuto il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale.

5-bis. Nei provvedimenti concernenti i progetti di cui al punto 1) dell'allegato II alla presente parte e i progetti riguardanti le centrali termiche e altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300 MW, di cui al punto 2) del medesimo allegato II, è prevista la predisposizione da parte del proponente di una valutazione di impatto sanitario (VIS), in conformità alle linee guida predisposte dall'Istituto superiore di sanità, da svolgere nell'ambito del procedimento di VIA. Per le attività di controllo e di monitoraggio relative alla valutazione di cui al presente comma l'autorità competente si avvale dell'Istituto superiore di sanità, che opera con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. (153)

6. I progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale. Tenuto conto delle caratteristiche del progetto il provvedimento può stabilire un periodo più lungo. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del proponente, dall'autorità che ha emanato il provvedimento, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata. I termini di cui al presente comma si applicano ai procedimenti avviati successivamente alla data di entrata in vigore del *decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4*. (146)

---

(145) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(146) Comma così modificato dall'art. 23, comma 21-quinquies, D.L. 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 3 agosto 2009, n. 102.

(147) Comma così modificato dall'art. 2, comma 22, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(148) Comma così modificato dall'art. 2, comma 22, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(149) Comma inserito dall'art. 2, comma 22, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(150) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 22, lett. d), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(151) Comma inserito dall'art. 2, comma 22, lett. e), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(152) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 22, lett. f), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(153) Comma inserito dall'art. 9, comma 1, L. 28 dicembre 2015, n. 221; per l'applicazione di tale disposizione vedi l'art. 9, comma 2, della medesima legge n. 221/2015.

ART. 27 *(Informazione sulla decisione)* *(154)*

1. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale è pubblicato per estratto, con indicazione dell'opera, dell'esito del provvedimento e dei luoghi ove lo stesso potrà essere consultato nella sua interezza, a cura del proponente nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana per i progetti di competenza statale ovvero nel Bollettino Ufficiale della regione, per i progetti di rispettiva competenza. Dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale ovvero dalla data di pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della regione decorrono i termini per eventuali impugnazioni in sede giurisdizionale da parte di soggetti interessati.

2. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale deve essere pubblicato per intero e su sito web dell'autorità competente indicando la sede ove si possa prendere visione di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria e delle valutazioni successive.

---

(154) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

ART. 28 *(Monitoraggio)* (155)

1. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale contiene ogni opportuna indicazione per la progettazione e lo svolgimento delle attività di controllo e monitoraggio degli impatti. Il monitoraggio assicura, anche avvalendosi dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale e del sistema delle Agenzie ambientali, il controllo sugli impatti ambientali significativi sull'ambiente provocati dalle opere approvate, nonché la corrispondenza alle prescrizioni espresse sulla compatibilità ambientale dell'opera, anche, al fine di individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e di consentire all'autorità competente di essere in grado di adottare le opportune misure correttive. (156)

1-bis. In particolare, qualora dalle attività di cui al comma 1 risultino impatti negativi ulteriori e diversi, ovvero di entità significativamente superiore, rispetto a quelli previsti e valutati nel provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale, l'autorità competente, acquisite informazioni e valutati i pareri resi può modificare il provvedimento ed apporvi condizioni ulteriori rispetto a quelle di cui al comma 5 dell'*articolo 26*. Qualora dall'esecuzione dei lavori ovvero dall'esercizio dell'attività possano derivare gravi ripercussioni negative, non preventivamente valutate, sulla salute pubblica e sull'ambiente, l'autorità competente può ordinare la sospensione dei lavori o delle attività autorizzate, nelle more delle determinazioni correttive da adottare. (157)

2. Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate ai sensi del comma 1 è data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente e delle Agenzie interessate.

(155) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

(156) Comma così modificato dall'art. 2, comma 23, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(157) Comma inserito dall'art. 2, comma 23, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 29 *(Controlli e sanzioni)* (158)

1. La valutazione di impatto ambientale costituisce, per i progetti di opere ed interventi a cui si applicano le disposizioni del presente decreto, presupposto o parte integrante del procedimento di autorizzazione o approvazione. I provvedimenti di autorizzazione o approvazione adottati senza la previa valutazione di impatto ambientale, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.

2. Fermi restando i compiti di vigilanza e controllo stabiliti dalle norme vigenti, l'autorità competente esercita il controllo sull'applicazione delle disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto nonché sull'osservanza delle prescrizioni impartite in sede di verifica di assoggettabilità e di valutazione. Per l'effettuazione dei controlli l'autorità competente può avvalersi, nel quadro delle rispettive competenze, del sistema agenziale.

3. Qualora si accertino violazioni delle prescrizioni impartite o modifiche progettuali tali da incidere sugli esiti e sulle risultanze finali delle fasi di verifica di assoggettabilità e di valutazione, l'autorità competente, previa eventuale sospensione dei lavori, impone al proponente l'adeguamento dell'opera o intervento, stabilendone i termini e le modalità. Qualora il proponente non adempia a quanto imposto, l'autorità competente provvede d'ufficio a spese dell'inadempiente. Il recupero di tali spese è effettuato con le modalità e gli effetti previsti dal *regio decreto 14 aprile 1910, n. 639*, sulla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato.

4. Nel caso di opere ed interventi realizzati senza la previa sottoposizione alle fasi di verifica di assoggettabilità o di valutazione in violazione delle disposizioni di cui al presente Titolo III, nonché nel caso di difformità sostanziali da quanto disposto dai provvedimenti finali, l'autorità competente, valutata l'entità del pregiudizio ambientale arrecato e quello conseguente alla applicazione della sanzione, dispone la sospensione dei lavori e può disporre la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale a cura e spese del responsabile, definendone i termini e le modalità. In caso di inottemperanza, l'autorità competente provvede d'ufficio a spese dell'inadempiente. Il recupero di tali spese è effettuato con le modalità e gli effetti previsti dal

testo unico delle disposizioni di legge relative alla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato approvato con *regio decreto 14 aprile 1910, n. 639*, sulla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato.

5. In caso di annullamento in sede giurisdizionale o di autotutela di autorizzazioni o concessioni rilasciate previa valutazione di impatto ambientale o di annullamento del giudizio di compatibilità ambientale, i poteri di cui al comma 4 sono esercitati previa nuova valutazione di impatto ambientale.

6. Resta, in ogni caso, salva l'applicazione di sanzioni previste dalle norme vigenti.

---

(158) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

TITOLO III-bis

L'AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE (159)

ART. 29-bis *(Individuazione e utilizzo delle migliori tecniche disponibili)* (160)

1. L'autorizzazione integrata ambientale è rilasciata tenendo conto di quanto indicato all'Allegato XI alla Parte Seconda e le relative condizioni sono definite avendo a riferimento le Conclusioni sulle BAT, salvo quanto previsto all'articolo 29-sexies, comma 9-bis, e all'articolo 29-octies. Nelle more della emanazione delle conclusioni sulle BAT l'autorità competente utilizza quale riferimento per stabilire le condizioni dell'autorizzazione le pertinenti conclusioni sulle migliori tecniche disponibili, tratte dai documenti pubblicati dalla Commissione europea in attuazione dell'*articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 96/61/CE* o dell'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 2008/01/CE. (161)

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, il Ministro della salute e d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, previa consultazione delle associazioni maggiormente rappresentative a livello nazionale degli operatori delle installazioni interessate, possono essere determinati requisiti generali, per talune categorie di installazioni, che tengano luogo dei corrispondenti requisiti fissati per ogni singola autorizzazione, purché siano garantiti un approccio integrato ed una elevata protezione equivalente dell'ambiente nel suo complesso. I requisiti generali si basano sulle migliori tecniche disponibili, senza prescrivere l'utilizzo di alcuna tecnica o tecnologia specifica, al fine di garantire la conformità con l'articolo 29-sexies. Per le categorie interessate, salva l'applicazione dell'articolo 29-septies, l'autorità competente rilascia l'autorizzazione in base ad una semplice verifica di conformità dell'istanza con i requisiti generali. (161)

2-bis. I decreti di cui al comma 2 sono aggiornati entro sei mesi dall'emanazione delle pertinenti conclusioni sulle BAT da parte della Commissione europea, al fine di tener conto dei progressi delle migliori tecniche disponibili e garantire la conformità con l'articolo 29-octies, ed inoltre contengono un esplicito riferimento alla *direttiva 2010/75/UE* all'atto della pubblicazione ufficiale. Decorso inutilmente tale termine e fino al loro aggiornamento, i decreti già emanati ai sensi del comma 2 assumono, per installazioni pertinenti a tali conclusioni sulle BAT, una mera valenza informativa e conseguentemente non trova più applicazione l'ultimo periodo del comma 2. (162)

3. Per le discariche di rifiuti da autorizzare ai sensi del presente titolo, si considerano soddisfatti i requisiti tecnici di cui al presente titolo se sono soddisfatti i requisiti tecnici di cui al *decreto legislativo 13 gennaio 2003, n. 36* fino all'emanazione delle relative conclusioni sulle BAT. (163)

---

(159) Titolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(160) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis.

(161) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 1, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(162) Comma inserito dall'art. 7, comma 1, lett. b), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(163) Comma così modificato dall'art. 7, comma 1, lett. c), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 29-ter *(Domanda di autorizzazione integrata ambientale)* (164)

1. Ai fini dell'esercizio delle nuove installazioni di nuovi impianti, della modifica sostanziale e dell'adeguamento del funzionamento degli impianti delle installazioni esistenti alle disposizioni del presente decreto, si provvede al rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale di cui all'articolo 29-sexies. Fatto salvo quanto disposto al comma 4 e ferme restando le informazioni richieste dalla normativa concernente aria, acqua, suolo e rumore, la domanda deve contenere le seguenti informazioni:

a) descrizione dell'installazione e delle sue attività, specificandone tipo e portata;

b) descrizione delle materie prime e ausiliarie, delle sostanze e dell'energia usate o prodotte dall'installazione;

c) descrizione delle fonti di emissione dell'installazione;

d) descrizione dello stato del sito di ubicazione dell'installazione;

e) descrizione del tipo e dell'entità delle prevedibili emissioni dell'installazione in ogni comparto ambientale nonché un'identificazione degli effetti significativi delle emissioni sull'ambiente;

f) descrizione della tecnologia e delle altre tecniche di cui si prevede l'uso per prevenire le emissioni dall'installazione oppure, qualora ciò non fosse possibile, per ridurle;

g) descrizione delle misure di prevenzione, di preparazione per il riutilizzo, di riciclaggio e di recupero dei rifiuti prodotti dall'installazione;

h) descrizione delle misure previste per controllare le emissioni nell'ambiente nonché le attività di autocontrollo e di controllo programmato che richiedono l'intervento dell'ente responsabile degli accertamenti di cui all'articolo 29-decies, comma 3;

i) descrizione delle principali alternative alla tecnologia, alle tecniche e alle misure proposte, prese in esame dal gestore in forma sommaria;

l) descrizione delle altre misure previste per ottemperare ai principi di cui all'articolo 6, comma 16;

m) se l'attività comporta l'utilizzo, la produzione o lo scarico di sostanze pericolose e, tenuto conto della possibilità di contaminazione del suolo e delle acque sotterranee nel sito dell'installazione, una relazione di riferimento elaborata dal gestore prima della messa in esercizio dell'installazione o prima del primo aggiornamento dell'autorizzazione rilasciata, per la quale l'istanza costituisce richiesta di validazione. L'autorità competente esamina la relazione disponendo nell'autorizzazione o nell'atto di aggiornamento, ove ritenuto necessario ai fini della sua validazione, ulteriori e specifici approfondimenti. (165)

2. La domanda di autorizzazione integrata ambientale deve contenere anche una sintesi non tecnica dei dati di cui alle lettere da a) a l) del comma 1 e l'indicazione delle informazioni che ad avviso del gestore non devono essere diffuse per ragioni di riservatezza industriale, commerciale o personale, di tutela della proprietà intellettuale e, tenendo conto delle indicazioni contenute nell'*articolo 39 della legge 3 agosto 2007, n. 124*, di pubblica sicurezza o di difesa nazionale. In tale caso il richiedente fornisce all'autorità competente anche una versione della domanda priva delle informazioni riservate, ai fini dell'accessibilità al pubblico.

3. Qualora le informazioni e le descrizioni fornite secondo un rapporto di sicurezza, elaborato conformemente alle norme previste sui rischi di incidente rilevante connessi a determinate attività industriali, o secondo la norma UNI EN ISO 14001, ovvero i dati prodotti per i siti registrati ai sensi del *regolamento (CE) n. 761/2001* e successive modifiche, nonché altre informazioni fornite secondo qualunque altra normativa, rispettino uno o più requisiti di cui al comma 1 del presente articolo, tali dati possono essere utilizzati ai fini della presentazione della domanda e possono essere inclusi nella domanda o essere ad essa allegati.

4. Entro trenta giorni dalla presentazione della domanda, l'autorità competente verifica la completezza della stessa e della documentazione allegata. Qualora queste risultino incomplete, l'autorità competente ovvero, nel caso di impianti di competenza statale, la Commissione di cui all'*art. 8-bis* potrà chiedere apposite integrazioni, indicando un termine non inferiore a trenta giorni per la presentazione della documentazione integrativa. In tal caso i termini del procedimento si intendono interrotti fino alla presentazione della documentazione integrativa. Qualora entro il termine indicato il proponente non depositi la documentazione

completa degli elementi mancanti, l'istanza si intende ritirata. È fatta salva la facoltà per il proponente di richiedere una proroga del termine per la presentazione della documentazione integrativa in ragione della complessità della documentazione da presentare.

(164) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis.

(165) Comma modificato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituito dall'art. 7, comma 2, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 29-quater *(Procedura per il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale)* (166)

1. Per le installazioni di competenza statale la domanda è presentata all'autorità competente per mezzo di procedure telematiche, con il formato e le modalità stabiliti con il decreto di cui all'*articolo 29-duodecies*, comma 2. (167)

2. L'autorità competente individua gli uffici presso i quali sono depositati i documenti e gli atti inerenti il procedimento, al fine della consultazione del pubblico. Tale consultazione è garantita anche mediante pubblicazione sul sito internet dell'autorità competente almeno per quanto riguarda il contenuto della decisione, compresa una copia dell'autorizzazione e degli eventuali successivi aggiornamenti, e gli elementi di cui alle lettere b), e), f) e g) del comma 13. (168)

3. L'autorità competente, entro trenta giorni dal ricevimento della domanda ovvero, in caso di riesame ai sensi dell'*articolo 29-octies*, comma 4, contestualmente all'avvio del relativo procedimento, comunica al gestore la data di avvio del procedimento ai sensi dell'*art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241*, e la sede degli uffici di cui al comma 2. Entro il termine di quindici giorni dalla data di avvio del procedimento, l'autorità competente pubblica nel proprio sito web l'indicazione della localizzazione dell'installazione e il nominativo del gestore, nonché gli uffici individuati ai sensi del comma 2 ove è possibile prendere visione degli atti e trasmettere le osservazioni. Tali forme di pubblicità tengono luogo delle comunicazioni di cui all'*articolo 7* ed ai commi 3 e 4 dell'*articolo 8 della legge 7 agosto 1990, n. 241*. Le informazioni pubblicate dal gestore ai sensi del presente comma sono altresì pubblicate dall'autorità competente nel proprio sito web. È in ogni caso garantita l'unicità della pubblicazione per gli impianti di cui al titolo III della parte seconda del presente decreto. (169)

4. Entro trenta giorni dalla data di pubblicazione dell'annuncio di cui al comma 3, i soggetti interessati possono presentare in forma scritta, all'autorità competente, osservazioni sulla domanda.

5. La convocazione da parte dell'autorità competente, ai fini del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, di apposita Conferenza di servizi, alla quale sono invitate le amministrazioni competenti in materia ambientale e comunque, nel caso di impianti di competenza statale, i Ministeri dell'interno, del lavoro e delle politiche sociali, della salute e dello sviluppo economico, oltre al soggetto richiedente l'autorizzazione, nonché, per le installazioni di competenza regionale, le altre amministrazioni competenti per il rilascio dei titoli abilitativi richiesti contestualmente al rilascio dell'AIA, ha luogo ai sensi degli articoli 14, 14-ter, commi da 1 a 3 e da 6 a 9, e 14-quater della *legge 7 agosto 1990, n. 241*, e successive modificazioni. Per le installazioni soggette alle disposizioni di cui al *decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334*, ferme restando le relative disposizioni, al fine di acquisire gli elementi di valutazione ai sensi dell'articolo 29-sexies, comma 8, e di concordare preliminarmente le condizioni di funzionamento dell'installazione, alla conferenza è invitato un rappresentante della rispettiva autorità competente. (170)

6. Nell'ambito della Conferenza dei servizi di cui al comma 5, vengono acquisite le prescrizioni del sindaco di cui agli *articoli 216 e 217 del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265*, nonché la proposta dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, per le installazioni di competenza statale, o il parere delle Agenzie regionali e provinciali per la protezione dell'ambiente, per le altre installazioni, per quanto riguarda le modalità di monitoraggio e controllo degli impianti e delle emissioni nell'ambiente. (171)

7. In presenza di circostanze intervenute successivamente al rilascio dell'autorizzazione di cui al presente titolo, il sindaco, qualora lo ritenga necessario nell'interesse della salute pubblica, può, con proprio motivato provvedimento, corredato dalla relativa documentazione istruttoria e da puntuali proposte di modifica dell'autorizzazione, chiedere all'autorità competente di riesaminare l'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 29-octies. (172)

8. Nell'ambito della Conferenza dei servizi, l'autorità competente può richiedere integrazioni alla documentazione, anche al fine di valutare la applicabilità di specifiche misure alternative o aggiuntive, indicando il termine massimo non superiore a novanta giorni per la presentazione della documentazione integrativa. In tal caso, il termine di cui al comma 10 resta sospeso fino alla presentazione della documentazione integrativa. (173)

[9. Salvo quanto diversamente concordato, la Conferenza dei servizi di cui al comma 5 deve concludersi entro sessanta giorni dalla data di scadenza del termine previsto dal comma 4 per la presentazione delle osservazioni. (174)]

10. L'autorità competente esprime le proprie determinazioni sulla domanda di autorizzazione integrata ambientale entro centocinquanta giorni dalla presentazione della domanda. (175)

11. Le autorizzazioni integrate ambientali rilasciate ai sensi del presente decreto, sostituiscono ad ogni effetto le autorizzazioni riportate nell'elenco dell'Allegato IX alla Parte Seconda del presente decreto. A tal fine il provvedimento di autorizzazione integrata ambientale richiama esplicitamente le eventuali condizioni, già definite nelle autorizzazioni sostituite, la cui necessità permane. Inoltre le autorizzazioni integrate ambientali sostituiscono la comunicazione di cui all'articolo 216. (176)

12. Ogni autorizzazione integrata ambientale deve includere le modalità previste dal presente decreto per la protezione dell'ambiente, nonché, la data entro la quale le prescrizioni debbono essere attuate. (176)

13. Copia dell'autorizzazione integrata ambientale e di qualsiasi suo successivo aggiornamento, è messa tempestivamente a disposizione del pubblico, presso l'ufficio di cui al comma 2. Presso il medesimo ufficio sono inoltre rese disponibili:

a) informazioni relative alla partecipazione del pubblico al procedimento;

b) i motivi su cui è basata la decisione;

c) i risultati delle consultazioni condotte prima dell'adozione della decisione e una spiegazione della modalità con cui se ne è tenuto conto nella decisione;

d) il titolo dei documenti di riferimento sulle BAT pertinenti per l'installazione o l'attività interessati;

e) il metodo utilizzato per determinare le condizioni di autorizzazione di cui all'articolo 29-sexies, ivi compresi i valori limite di emissione, in relazione alle migliori tecniche disponibili e ai livelli di emissione ivi associati;

f) se è concessa una deroga ai sensi dell'articolo 29-sexies, comma 10, i motivi specifici della deroga sulla base dei criteri indicati in detto comma e le condizioni imposte;

g) le informazioni pertinenti sulle misure adottate dal gestore, in applicazione dell'articolo 29-sexies, comma 13, al momento della cessazione definitiva delle attività;

h) i risultati del controllo delle emissioni, richiesti dalle condizioni di autorizzazione e in possesso dell'autorità competente. (176)

14. L'autorità competente può sottrarre all'accesso le informazioni, in particolare quelle relative agli impianti militari di produzione di esplosivi di cui al punto 4.6 dell'allegato VIII, qualora ciò si renda necessario per l'esigenza di salvaguardare ai sensi dell'*articolo 24, comma 6, lettera a), della legge 7 agosto 1990, n. 241*, e relative norme di attuazione, la sicurezza pubblica o la difesa nazionale. L'autorità competente può inoltre sottrarre all'accesso informazioni non riguardanti le emissioni dell'impianto nell'ambiente, per ragioni di tutela della proprietà intellettuale o di riservatezza industriale, commerciale o personale.

15. In considerazione del particolare e rilevante impatto ambientale, della complessità e del preminente interesse nazionale dell'impianto, nel rispetto delle disposizioni del presente decreto, possono essere conclusi, d'intesa tra lo Stato, le regioni, le province e i comuni territorialmente competenti e i gestori, specifici accordi, al fine di garantire, in conformità con gli interessi fondamentali della collettività, l'armonizzazione tra lo sviluppo del sistema produttivo nazionale, le politiche del territorio e le strategie aziendali. In tali casi l'autorità competente, fatto comunque salvo quanto previsto al comma 12, assicura il necessario coordinamento tra l'attuazione dell'accordo e la procedura di rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale. Nei casi disciplinati dal presente comma i termini di cui al comma 10 sono raddoppiati.

---

(166) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis.

(167) Comma così modificato dall'art. 7, comma 3, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(168) Comma così modificato dall'art. 7, comma 3, lett. b), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(169) Comma così modificato dall'art. 7, comma 3, lett. c), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(170) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 3, lett. d), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(171) Comma inserito dall'art. 7, comma 3, lett. e), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito l'originario comma 7 con gli attuali commi 6 e 7.

(172) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 3, lett. e), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito l'originario comma 7 con gli attuali commi 6 e 7.

(173) Comma così modificato dall'art. 7, comma 3, lett. f), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(174) Comma soppresso dall'art. 7, comma 3, lett. g), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(175) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 3, lett. h), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(176) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 3, lett. i), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 29-quinquies *Coordinamento per l'uniforme applicazione sul territorio nazionale* (177)

1. È istituito, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, un Coordinamento tra i rappresentanti di tale Ministero, di ogni regione e provincia autonoma e dell'Unione delle province italiane (UPI). Partecipano al Coordinamento rappresentanti dell'ISPRA, nonché, su indicazione della regione o provincia autonoma di appartenenza, rappresentanti delle agenzie regionali e provinciali per la protezione dell'ambiente. Il Coordinamento opera attraverso l'indizione di riunioni periodiche e la creazione di una rete di referenti per lo scambio di dati e di informazioni.

2. Il Coordinamento previsto dal comma 1 assicura, anche mediante gruppi di lavoro, l'elaborazione di indirizzi e di linee guida in relazione ad aspetti di comune interesse e permette un esame congiunto di temi connessi all'applicazione del presente Titolo, anche al fine di garantire un'attuazione coordinata e omogenea delle nuove norme e di prevenire le situazioni di inadempimento e le relative conseguenze.

3. Ai soggetti che partecipano, a qualsiasi titolo, al Coordinamento previsto al comma 1 non sono corrisposti gettoni, compensi, rimborsi spese o altri emolumenti comunque denominati.

---

(177) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis, e, successivamente, così sostituito dall'art. 7, comma 4, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 29-sexies *(Autorizzazione integrata ambientale)* (178)

1. L'autorizzazione integrata ambientale rilasciata ai sensi del presente decreto, deve includere tutte le misure necessarie a soddisfare i requisiti di cui ai seguenti commi del presente articolo nonché di cui agli articoli 6, comma 16, e 29-septies, al fine di conseguire un livello elevato di protezione dell'ambiente nel suo complesso. L'autorizzazione integrata ambientale di attività regolamentate dal *decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216*, contiene valori limite per le emissioni dirette di gas serra, di cui all'allegato B del medesimo decreto, solo quando ciò risulti indispensabile per evitare un rilevante inquinamento locale. (179)

[2. In caso di nuovo impianto o di modifica sostanziale, se sottoposti alla normativa in materia di valutazione d'impatto ambientale, si applicano le disposizioni di cui all'*art. 10* del presente decreto. (180)]

3. L'autorizzazione integrata ambientale deve includere valori limite di emissione fissati per le sostanze inquinanti, in particolare quelle dell'allegato X alla Parte Seconda, che possono essere emesse dall'installazione interessata in quantità significativa, in considerazione della loro natura e delle loro potenzialità di trasferimento dell'inquinamento da un elemento ambientale all'altro, acqua, aria e suolo, nonché i valori limite ai sensi della vigente normativa in materia di inquinamento acustico. I valori limite di emissione fissati nelle autorizzazioni integrate ambientali non possono comunque essere meno rigorosi di quelli fissati dalla normativa vigente nel territorio in cui è ubicata l'installazione. Se del caso i valori limite di emissione possono essere integrati o sostituiti con parametri o misure tecniche equivalenti. (181)

3-bis. L'autorizzazione integrata ambientale contiene le ulteriori disposizioni che garantiscono la protezione del suolo e delle acque sotterranee, le opportune disposizioni per la gestione dei rifiuti prodotti dall'impianto e per la riduzione dell'impatto acustico, nonché disposizioni adeguate per la manutenzione e la verifica periodiche delle misure adottate per prevenire le emissioni nel suolo e nelle acque sotterranee e disposizioni adeguate relative al controllo periodico del suolo e delle acque sotterranee in relazione alle

sostanze pericolose che possono essere presenti nel sito e tenuto conto della possibilità di contaminazione del suolo e delle acque sotterranee presso il sito dell'installazione. (182)

4. Fatto salvo l'*articolo 29-septies*, i valori limite di emissione, i parametri e le misure tecniche equivalenti di cui ai commi precedenti fanno riferimento all'applicazione delle migliori tecniche disponibili, senza l'obbligo di utilizzare una tecnica o una tecnologia specifica, tenendo conto delle caratteristiche tecniche dell'impianto in questione, della sua ubicazione geografica e delle condizioni locali dell'ambiente. In tutti i casi, le condizioni di autorizzazione prevedono disposizioni per ridurre al minimo l'inquinamento a grande distanza o attraverso le frontiere e garantiscono un elevato livello di protezione dell'ambiente nel suo complesso.

4-bis. L'autorità competente fissa valori limite di emissione che garantiscono che, in condizioni di esercizio normali, le emissioni non superino i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili (BAT-AEL) di cui all'articolo 5, comma 1, lettera l-ter.4), attraverso una delle due opzioni seguenti:

a) fissando valori limite di emissione, in condizioni di esercizio normali, che non superano i BAT-AEL, adottino le stesse condizioni di riferimento dei BAT-AEL e tempi di riferimento non maggiori di quelli dei BAT-AEL;

b) fissando valori limite di emissione diversi da quelli di cui alla lettera a) in termini di valori, tempi di riferimento e condizioni, a patto che l'autorità competente stessa valuti almeno annualmente i risultati del controllo delle emissioni al fine di verificare che le emissioni, in condizioni di esercizio normali, non superino i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili. (183)

4-ter. L'autorità competente può fissare valori limite di emissione più rigorosi di quelli di cui al comma 4-bis, se pertinenti, nei seguenti casi:

a) quando previsto dall'articolo 29-septies;

b) quando lo richiede il rispetto della normativa vigente nel territorio in cui è ubicata l'installazione o il rispetto dei provvedimenti relativi all'installazione non sostituiti dall'autorizzazione integrata ambientale. (183)

4-quater. I valori limite di emissione delle sostanze inquinanti si applicano nel punto di fuoriuscita delle emissioni dall'installazione e la determinazione di tali valori è effettuata al netto di ogni eventuale diluizione che avvenga prima di quel punto, tenendo se del caso esplicitamente conto dell'eventuale presenza di fondo della sostanza nell'ambiente per motivi non antropici. Per quanto concerne gli scarichi indiretti di sostanze inquinanti nell'acqua, l'effetto di una stazione di depurazione può essere preso in considerazione nella determinazione dei valori limite di emissione dell'installazione interessata, a condizione di garantire un livello equivalente di protezione dell'ambiente nel suo insieme e di non portare a carichi inquinanti maggiori nell'ambiente. (183)

5. L'autorità competente rilascia l'autorizzazione integrata ambientale osservando quanto specificato nell'articolo 29-bis, commi 1, 2 e 3. In mancanza delle conclusioni sulle BAT l'autorità competente rilascia comunque l'autorizzazione integrata ambientale secondo quanto indicato al comma 5-ter, tenendo conto di quanto previsto nell'Allegato XI alla Parte Seconda. (184)

5-bis. Se l'autorità competente stabilisce condizioni di autorizzazione sulla base di una migliore tecnica disponibile non descritta in alcuna delle pertinenti conclusioni sulle BAT, essa verifica che tale tecnica sia determinata prestando particolare attenzione ai criteri di cui all'Allegato XI alla Parte Seconda, e:

a) qualora le conclusioni sulle BAT applicabili contengano BAT-AEL verifica il rispetto degli obblighi di cui ai commi 4-bis e 9-bis, ovvero

b) qualora le conclusioni sulle BAT applicabili non contengano BAT-AEL verifica che la tecnica garantisca un livello di protezione dell'ambiente non inferiore a quello garantito dalle migliori tecniche disponibili descritte nelle conclusioni sulle BAT. (185)

5-ter. Se un'attività, o un tipo di processo di produzione svolto all'interno di un'installazione non è previsto, né da alcuna delle conclusioni sulle BAT, né dalle conclusioni sulle migliori tecniche disponibili, tratte dai documenti pubblicati dalla Commissione europea in attuazione dell'*articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 96/61/CE* o dell'articolo 16, paragrafo 2, della direttiva 2008/01/CE o, se queste conclusioni non prendono in considerazione tutti gli effetti potenziali dell'attività o del processo sull'ambiente, l'autorità competente, consultato il gestore, stabilisce le condizioni dell'autorizzazione tenendo conto dei criteri di cui all'Allegato XI. (185)

6. L'autorizzazione integrata ambientale contiene gli opportuni requisiti di controllo delle emissioni, che specificano, in conformità a quanto disposto dalla vigente normativa in materia ambientale e basandosi sulle conclusioni sulle BAT applicabili, la metodologia e

la frequenza di misurazione, le condizioni per valutare la conformità, la relativa procedura di valutazione, nonché l'obbligo di comunicare all'autorità competente periodicamente, ed almeno una volta all'anno, i dati necessari per verificarne la conformità alle condizioni di autorizzazione ambientale integrata nonché, quando si applica il comma 4-bis, lettera b), una sintesi di detti risultati espressi in un formato che consenta un confronto con i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili, rendendo disponibili, a tal fine, anche i risultati del controllo delle emissioni per gli stessi periodi e alle stesse condizioni di riferimento dei livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili. L'autorizzazione contiene altresì l'obbligo di comunicare all'autorità competente e ai comuni interessati, nonché all'ente responsabile degli accertamenti di cui all'articolo 29-decies, comma 3, i dati relativi ai controlli delle emissioni richiesti dall'autorizzazione integrata ambientale. Tra i requisiti di controllo, l'autorizzazione stabilisce in particolare, nel rispetto del decreto di cui all'articolo 33, comma 3-bis, le modalità e la frequenza dei controlli programmati di cui all'articolo 29-decies, comma 3. Per gli impianti di competenza statale le comunicazioni di cui al presente comma sono trasmesse per il tramite dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale. L'autorità competente in sede di aggiornamento dell'autorizzazione, per fissare i nuovi requisiti di controllo delle emissioni, su richiesta del gestore, tiene conto dei dati di controllo sull'installazione trasmessi per verificarne la conformità all'autorizzazione e dei dati relativi ai controlli delle emissioni, nonché dei dati reperiti durante le attività di cui all'articolo 29-octies, commi 3 e 4. (184)

6-bis. Fatto salvo quanto specificato nelle conclusioni sulle BAT applicabili, l'autorizzazione integrata ambientale programma specifici controlli almeno una volta ogni cinque anni per le acque sotterranee e almeno una volta ogni dieci anni per il suolo, a meno che sulla base di una valutazione sistematica del rischio di contaminazione non siano state fissate diverse modalità o più ampie frequenze per tali controlli. (185)

6-ter. Nell'ambito dei controlli di cui al comma 6 è espressamente prevista un'attività ispettiva presso le installazioni svolta con oneri a carico del gestore dall'autorità di controllo di cui all'articolo 29-decies, comma 3, e che preveda l'esame di tutta la gamma degli effetti ambientali indotti dalle installazioni interessate. Le Regioni possono prevedere il coordinamento delle attività ispettive in materia di autorizzazione integrata ambientale con quelle previste in materia di valutazione di impatto ambientale e in materia di incidenti rilevanti, nel rispetto delle relative normative. (185)

7. L'autorizzazione integrata ambientale contiene le misure relative alle condizioni diverse da quelle di esercizio normali, in particolare per le fasi di avvio e di arresto dell'installazione, per le emissioni fuggitive, per i malfunzionamenti, e per l'arresto definitivo dell'installazione. L'autorizzazione può, tra l'altro, ferme restando le diverse competenze in materia di autorizzazione alla demolizione e alla bonifica dei suoli, disciplinare la pulizia, la protezione passiva e la messa in sicurezza di parti dell'installazione per le quali il gestore dichiari non essere previsto il funzionamento o l'utilizzo durante la durata dell'autorizzazione stessa. Gli spazi liberabili con la rimozione di tali parti di impianto sono considerati disponibili alla realizzazione delle migliori tecniche disponibili negli stretti tempi tecnici e amministrativi necessari alla demolizione e, se del caso, alla bonifica. (184)

7-bis. Fermo restando quanto prescritto agli articoli 237-sexies, comma 1, lettera e), e 237-octiedecies per gli impianti di incenerimento o coincenerimento, è facoltà dell'autorità competente, considerata la stabilità d'esercizio delle tecniche adottate, l'affidabilità dei controlli e la mancata contestazione al gestore, nel periodo di validità della precedente autorizzazione, di violazioni relative agli obblighi di comunicazione, indicare preventivamente nell'autorizzazione il numero massimo, la massima durata e la massima intensità (comunque non eccedente il 20 per cento) di superamenti dei valori limite di emissione di cui al comma 4-bis, dovuti ad una medesima causa, che possono essere considerati, nel corso di validità dell'autorizzazione stessa, situazioni diverse dal normale esercizio e nel contempo non rientrare tra le situazioni di incidente o imprevisti, disciplinate dall'articolo 29-undecies. (185)

8. Per le installazioni assoggettate al *decreto legislativo del 17 agosto 1999, n. 334*, l'autorità competente ai sensi di tale decreto trasmette all'autorità competente per il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale le più recenti valutazioni assunte e i provvedimenti adottati, alle cui prescrizioni ai fini della sicurezza e della prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti, citate nella autorizzazione, sono armonizzate le condizioni dell'autorizzazione integrata ambientale. (184)

9. L'autorizzazione integrata ambientale può contenere ulteriori condizioni specifiche ai fini del presente decreto, giudicate opportune dell'autorità competente. Ad esempio, fermo restando l'obbligo di immediato rispetto dei precedenti commi e in particolare del comma 4-bis, l'autorizzazione può disporre la redazione di progetti migliorativi, da presentare ai sensi del successivo articolo 29-nonies, ovvero il raggiungimento di determinate ulteriori prestazioni ambientali in tempi fissati, impegnando il gestore ad individuare le tecniche da implementare a tal fine. In tale ultimo caso, fermo restando l'obbligo di comunicare i miglioramenti progettati, le disposizioni di cui all'articolo 29-nonies non si applicano alle modifiche strettamente necessarie ad adeguare la funzionalità degli impianti alle prescrizioni dell'autorizzazione integrata ambientale. (186)

9-bis. In casi specifici l'autorità competente può fissare valori limite di emissione meno severi di quelli discendenti dall'applicazione del comma 4-bis, a condizione che una valutazione dimostri che porre limiti di emissione corrispondenti ai 'livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili' comporterebbe una maggiorazione sproporzionata dei costi rispetto ai benefici ambientali, in ragione dell'ubicazione geografica e delle condizioni ambientali locali dell'istallazione interessata e delle caratteristiche tecniche dell'istallazione interessata. In tali casi l'autorità competente documenta, in uno specifico allegato all'autorizzazione, le ragioni di tali scelta, illustrando il risultato della valutazione e la giustificazione delle condizioni imposte. I valori limite di emissione così fissati non superano, in ogni caso, i valori limite di emissione di cui agli allegati del presente decreto, laddove applicabili. Ai fini della predisposizione di tale allegato si fa riferimento alle linee guida di cui all'Allegato XII-bis alla Parte Seconda. Tale Allegato è aggiornato con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare entro sei mesi dall'emanazione, da parte della Commissione europea, di eventuali linee guida comunitarie in materia, per garantire la coerenza con tali linee guida comunitarie. L'autorità competente verifica comunque l'applicazione dei principi di cui all'articolo 6, comma 16, e in particolare che non si verifichino eventi inquinanti di rilievo e che si realizzi nel complesso un elevato grado di tutela ambientale. L'applicazione del presente comma deve essere espressamente riverificata e riconfermata in occasione di ciascun pertinente riesame dell'autorizzazione. (187)

9-ter. L'autorità competente può accordare deroghe temporanee alle disposizioni del comma 4-bis e 5-bis e dell'articolo 6, comma 16, lettera a), in caso di sperimentazione e di utilizzo di tecniche emergenti per un periodo complessivo non superiore a nove mesi, a condizione che dopo il periodo specificato tale tecnica sia sospesa o che le emissioni dell'attività raggiungano almeno i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili. (187)

9-quater. Nel caso delle installazioni di cui al punto 6.6 dell'Allegato VIII alla Parte Seconda, il presente articolo si applica fatta salva la normativa in materia di benessere degli animali. (187)

9-quinquies. Fatto salvo quanto disposto alla Parte Terza ed al Titolo V della Parte Quarta del presente decreto, l'autorità competente stabilisce condizioni di autorizzazione volte a garantire che il gestore:

a) quando l'attività comporta l'utilizzo, la produzione o lo scarico di sostanze pericolose, tenuto conto della possibilità di contaminazione del suolo e delle acque sotterranee nel sito dell'installazione, elabori e trasmetta per validazione all'autorità competente la relazione di riferimento di cui all'articolo 5, comma 1, lettera v-bis), prima della messa in servizio della nuova installazione o prima dell'aggiornamento dell'autorizzazione rilasciata per l'installazione esistente;

b) al momento della cessazione definitiva delle attività, valuti lo stato di contaminazione del suolo e delle acque sotterranee da parte di sostanze pericolose pertinenti usate, prodotte o rilasciate dall'installazione;

c) qualora dalla valutazione di cui alla lettera b) risulti che l'installazione ha provocato un inquinamento significativo del suolo o delle acque sotterranee con sostanze pericolose pertinenti, rispetto allo stato constatato nella relazione di riferimento di cui alla lettera a), adotti le misure necessarie per rimediare a tale inquinamento in modo da riportare il sito a tale stato, tenendo conto della fattibilità tecnica di dette misure;

d) fatta salva la lettera c), se, tenendo conto dello stato del sito indicato nell'istanza, al momento della cessazione definitiva delle attività la contaminazione del suolo e delle acque sotterranee nel sito comporta un rischio significativo per la salute umana o per l'ambiente in conseguenza delle attività autorizzate svolte dal gestore anteriormente al primo aggiornamento dell'autorizzazione per l'installazione esistente, esegua gli interventi necessari ad eliminare, controllare, contenere o ridurre le sostanze pericolose pertinenti in modo che il sito, tenuto conto dell'uso attuale o dell'uso futuro approvato, cessi di comportare detto rischio;

e) se non è tenuto ad elaborare la relazione di riferimento di cui alla lettera a), al momento della cessazione definitiva delle attività esegua gli interventi necessari ad eliminare, controllare, contenere o ridurre le sostanze pericolose pertinenti in modo che il sito, tenuto conto dell'uso attuale o dell'uso futuro approvato del medesimo non comporti un rischio significativo per la salute umana o per l'ambiente a causa della contaminazione del suolo o delle acque sotterranee in conseguenza delle attività autorizzate, tenendo conto dello stato del sito di ubicazione dell'installazione indicato nell'istanza. (187)

9-sexies. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sono stabilite le modalità per la redazione della relazione di riferimento di cui all'articolo 5, comma 1, lettera v-bis), con particolare riguardo alle metodiche di indagine ed alle sostanze pericolose da ricercare con riferimento alle attività di cui all'Allegato VIII alla Parte Seconda. (187) (188)

9-septies. A garanzia degli obblighi di cui alla lettera c del comma 9-quinquies, l'autorizzazione integrata ambientale prevede adeguate garanzie finanziarie, da prestare entro 12 mesi dal rilascio in favore della regione o della provincia autonoma territorialmente competente. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sono stabiliti criteri che l'autorità competente dovrà tenere in conto nel determinare l'importo di tali garanzie finanziarie. (187)

---

(178) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis.

(179) Comma così modificato dall'art. 7, comma 5, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(180) Comma soppresso dall'art. 7, comma 5, lett. b) D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46 e abrogato dall'art. 34, comma 1, lett. a), del medesimo D.Lgs. n. 46/2014.

(181) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 5, lett. c), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito l'originario comma 3 con gli attuali commi 3 e 3-bis.

(182) Comma inserito dall'art. 7, comma 5, lett. c), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito l'originario comma 3 con gli attuali commi 3 e 3-bis.

(183) Comma inserito dall'art. 7, comma 5, lett. d), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(184) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 5, lett. e), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito gli originari commi 5, 6, 7 e 8 con gli attuali commi 5, 5-bis, 5-ter, 6, 6-bis, 6-ter, 7, 7-bis e 8.

(185) Comma inserito dall'art. 7, comma 5, lett. e), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito gli originari commi 5, 6, 7 e 8 con gli attuali commi 5, 5-bis, 5-ter, 6, 6-bis, 6-ter, 7, 7-bis e 8.

(186) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 5, lett. f), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito l'originario comma 9 con gli attuali commi 9, 9-bis, 9-ter, 9-quater, 9-quinquies, 9-sexies e 9-septies.

(187) Comma aggiunto dall'art. 7, comma 5, lett. f), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito l'originario comma 9 con gli attuali commi 9, 9-bis, 9-ter, 9-quater, 9-quinquies, 9-sexies e 9-septies.

(188) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 13 novembre 2014, n. 272.

ART. 29-septies *Migliori tecniche disponibili e norme di qualità ambientale* *(189)*

1. Nel caso in cui uno strumento di programmazione o di pianificazione ambientale, quali ad esempio il piano di tutela delle acque, o la pianificazione in materia di emissioni in atmosfera, considerate tutte le sorgenti emissive coinvolte, riconosca la necessità di applicare ad impianti, localizzati in una determinata area, misure più rigorose di quelle ottenibili con le migliori tecniche disponibili, al fine di assicurare in tale area il rispetto delle norme di qualità ambientale, l'amministrazione ambientale competente, per installazioni di competenza statale, o la stessa autorità competente, per le altre installazioni, lo rappresenta in sede di conferenza di servizi di cui all'articolo 29-quater, comma 5.

2. Nei casi di cui al comma 1 l'autorità competente prescrive nelle autorizzazioni integrate ambientali degli impianti nell'area interessata, tutte le misure supplementari particolari più rigorose di cui al comma 1 fatte salve le altre misure che possono essere adottate per rispettare le norme di qualità ambientale.

---

(189) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis, e, successivamente, così sostituito dall'art. 7, comma 6, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 29-octies *Rinnovo e riesame* *(190) (191)*

1. L'autorità competente riesamina periodicamente l'autorizzazione integrata ambientale, confermando o aggiornando le relative condizioni.

2. Il riesame tiene conto di tutte le conclusioni sulle BAT, nuove o aggiornate, applicabili all'installazione e adottate da quando l'autorizzazione è stata concessa o da ultimo riesaminata, nonché di eventuali nuovi elementi che possano condizionare l'esercizio dell'installazione. Nel caso di installazioni complesse, in cui siano applicabili più conclusioni sulle BAT, il riferimento va fatto, per ciascuna attività, prevalentemente alle conclusioni sulle BAT pertinenti al relativo settore industriale.

3. Il riesame con valenza, anche in termini tariffari, di rinnovo dell'autorizzazione è disposto sull'installazione nel suo complesso:

a) entro quattro anni dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea delle decisioni relative alle conclusioni sulle BAT riferite all'attività principale di un'installazione;

b) quando sono trascorsi 10 anni dal rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale o dall'ultimo riesame effettuato sull'intera installazione.

4. Il riesame è inoltre disposto, sull'intera installazione o su parti di essa, dall'autorità competente, anche su proposta delle amministrazioni competenti in materia ambientale, comunque quando:

a) a giudizio dell'autorità competente ovvero, in caso di installazioni di competenza statale, a giudizio dell'amministrazione competente in materia di qualità della specifica matrice ambientale interessata, l'inquinamento provocato dall'installazione è tale da rendere necessaria la revisione dei valori limite di emissione fissati nell'autorizzazione o l'inserimento in quest'ultima di nuovi valori limite, in particolare quando è accertato che le prescrizioni stabilite nell'autorizzazione non garantiscono il conseguimento degli obiettivi di qualità ambientale stabiliti dagli strumenti di pianificazione e programmazione di settore;

b) le migliori tecniche disponibili hanno subito modifiche sostanziali, che consentono una notevole riduzione delle emissioni;

c) a giudizio di una amministrazione competente in materia di igiene e sicurezza del lavoro, ovvero in materia di sicurezza o di tutela dal rischio di incidente rilevante, la sicurezza di esercizio del processo o dell'attività richiede l'impiego di altre tecniche;

d) sviluppi delle norme di qualità ambientali o nuove disposizioni legislative comunitarie, nazionali o regionali lo esigono;

e) una verifica di cui all'articolo 29-sexies, comma 4-bis, lettera b), ha dato esito negativo senza evidenziare violazioni delle prescrizioni autorizzative, indicando conseguentemente la necessità di aggiornare l'autorizzazione per garantire che, in condizioni di esercizio normali, le emissioni corrispondano ai livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili.

5. A seguito della comunicazione di avvio del riesame da parte dell'autorità competente, il gestore presenta, entro il termine determinato dall'autorità competente in base alla prevista complessità della documentazione, e compreso tra 30 e 180 giorni, ovvero, nel caso in cui la necessità di avviare il riesame interessi numerose autorizzazioni, in base ad un apposito calendario annuale, tutte le informazioni necessarie ai fini del riesame delle condizioni di autorizzazione, ivi compresi, in particolare, i risultati del controllo delle emissioni e altri dati, che consentano un confronto tra il funzionamento dell'installazione, le tecniche descritte nelle conclusioni sulle BAT applicabili e i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili nonché, nel caso di riesami relativi all'intera installazione, l'aggiornamento di tutte le informazioni di cui all'articolo 29-ter, comma 1. Nei casi di cui al comma 3, lettera b), la domanda di riesame è comunque presentata entro il termine ivi indicato. Nel caso di inosservanza del predetto termine l'autorizzazione si intende scaduta. La mancata presentazione nei tempi indicati di tale documentazione, completa dell'attestazione del pagamento della tariffa, comporta la sanzione amministrativa da 10.000 euro a 60.000 euro, con l'obbligo di provvedere entro i successivi 90 giorni. Al permanere dell'inadempimento la validità dell'autorizzazione, previa diffida, è sospesa. In occasione del riesame l'autorità competente utilizza anche tutte le informazioni provenienti dai controlli o dalle ispezioni.

6. Entro quattro anni dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Unione europea delle decisioni sulle conclusioni sulle BAT riferite all'attività principale di un'installazione, l'autorità competente verifica che:

a) tutte le condizioni di autorizzazione per l'installazione interessata siano riesaminate e, se necessario, aggiornate per assicurare il rispetto del presente decreto in particolare, se applicabile, dell'articolo 29-sexies, commi 3, 4 e 4-bis;

b) l'installazione sia conforme a tali condizioni di autorizzazione.

7. Il ritardo nella presentazione della istanza di riesame, nel caso disciplinato al comma 3, lettera a), non può in alcun modo essere tenuto in conto per dilazionare i tempi fissati per l'adeguamento dell'esercizio delle installazioni alle condizioni dell'autorizzazione.

8. Nel caso di un'installazione che, all'atto del rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 29-quater, risulti registrata ai sensi del *regolamento (CE) n. 1221/2009*, il termine di cui al comma 3, lettera b), è esteso a sedici anni. Se la registrazione ai sensi del predetto regolamento è successiva all'autorizzazione di cui all'articolo 29-quater, il riesame di detta autorizzazione è effettuato almeno ogni sedici anni, a partire dal primo successivo riesame.

9. Nel caso di un'installazione che, all'atto del rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 29-quater, risulti certificato secondo la norma UNI EN ISO 14001, il termine di cui al comma 3, lettera b), è esteso a dodici anni. Se la certificazione ai sensi della predetta norma è successiva all'autorizzazione di cui all'articolo 29-quater, il riesame di detta autorizzazione è effettuato almeno ogni dodici anni, a partire dal primo successivo riesame.

10. Il procedimento di riesame è condotto con le modalità di cui agli articoli 29-ter, comma 4, e 29-quater. In alternativa alle modalità di cui all'articolo 29-quater, comma 3, la partecipazione del pubblico alle decisioni può essere assicurata attraverso la pubblicazione nel sito web istituzionale dell'autorità competente.

11. Fino alla pronuncia dell'autorità competente in merito al riesame, il gestore continua l'attività sulla base dell'autorizzazione in suo possesso.

---

(190) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis, e, successivamente, così sostituito dall'art. 7, comma 7, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(191) Per la definizione della modulistica da compilare per la presentazione della domanda di AIA di competenza statale, con specifico riferimento alla presentazione delle informazioni necessarie al fine del riesame di cui al presente articolo, vedi il Decreto 15 marzo 2016.

ART. 29-nonies *(Modifica degli impianti o variazione del gestore)* (192)

1. Il gestore comunica all'autorità competente le modifiche progettate dell'impianto, come definite dall'*articolo 5*, comma 1, lettera l). L'autorità competente, ove lo ritenga necessario, aggiorna l'autorizzazione integrata ambientale o le relative condizioni, ovvero, se rileva che le modifiche progettate sono sostanziali ai sensi dell'*articolo 5*, comma 1, lettera l-bis), ne dà notizia al gestore entro sessanta giorni dal ricevimento della comunicazione ai fini degli adempimenti di cui al comma 2 del presente articolo. Decorso tale termine, il gestore può procedere alla realizzazione delle modifiche comunicate.

2. Nel caso in cui le modifiche progettate, ad avviso del gestore o a seguito della comunicazione di cui al comma 1, risultino sostanziali, il gestore invia all'autorità competente una nuova domanda di autorizzazione corredata da una relazione contenente un aggiornamento delle informazioni di cui all'articolo 29-ter, commi 1 e 2. Si applica quanto previsto dagli *articoli 29-ter* e *29-quater* in quanto compatibile.

3. Il gestore, esclusi i casi disciplinati ai commi 1 e 2, informa l'autorità competente e l'autorità di controllo di cui all'articolo 29-decies, comma 3, in merito ad ogni nuova istanza presentata per l'installazione ai sensi della normativa in materia di prevenzione dai rischi di incidente rilevante, ai sensi della normativa in materia di valutazione di impatto ambientale o ai sensi della normativa in materia urbanistica. La comunicazione, da effettuare prima di realizzare gli interventi, specifica gli elementi in base ai quali il gestore ritiene che gli interventi previsti non comportino né effetti sull'ambiente, né contrasto con le prescrizioni esplicitamente già fissate nell'autorizzazione integrata ambientale. (193)

4. Nel caso in cui intervengano variazioni nella titolarità della gestione dell'impianto, il vecchio gestore e il nuovo gestore ne danno comunicazione entro trenta giorni all'autorità competente, anche nelle forme dell'autocertificazione ai fini della volturazione dell'autorizzazione integrata ambientale. (194)

---

(192) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis.

(193) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 8, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(194) Comma così modificato dall'art. 7, comma 8, lett. b), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 29-decies *(Rispetto delle condizioni dell'autorizzazione integrata ambientale)* (195)

1. Il gestore, prima di dare attuazione a quanto previsto dall'autorizzazione integrata ambientale, ne dà comunicazione all'autorità competente. Per gli impianti localizzati in mare, l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale esegue i controlli di cui al comma 3, coordinandosi con gli uffici di vigilanza del Ministero dello sviluppo economico. (196)

2. A far data dall'invio della comunicazione di cui al comma 1, il gestore trasmette all'autorità competente e ai comuni interessati, nonché all'ente responsabile degli accertamenti di cui al comma 3, i dati relativi ai controlli delle emissioni richiesti dall'autorizzazione integrata ambientale, secondo modalità e frequenze stabilite nell'autorizzazione stessa. L'autorità competente provvede a mettere tali dati a disposizione del pubblico tramite gli uffici individuati ai sensi dell'articolo 29-quater, comma 3, ovvero mediante pubblicazione sul sito internet dell'autorità competente ai sensi dell'articolo 29-quater, comma 2. Il gestore provvede, altresì, ad informare immediatamente i medesimi soggetti in caso di violazione delle condizioni dell'autorizzazione, adottando nel contempo le misure necessarie a ripristinare nel più breve tempo possibile la conformità. (197)

3. L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, per impianti di competenza statale, o, negli altri casi, l'autorità competente, avvalendosi delle agenzie regionali e provinciali per la protezione dell'ambiente, accertano, secondo quanto previsto e programmato nell'autorizzazione ai sensi dell'*articolo 29-sexies*, comma 6 e con oneri a carico del gestore: (198)

a) il rispetto delle condizioni dell'autorizzazione integrata ambientale;

b) la regolarità dei controlli a carico del gestore, con particolare riferimento alla regolarità delle misure e dei dispositivi di prevenzione dell'inquinamento nonché al rispetto dei valori limite di emissione;

c) che il gestore abbia ottemperato ai propri obblighi di comunicazione e in particolare che abbia informato l'autorità competente regolarmente e, in caso di inconvenienti o incidenti che influiscano in modo significativo sull'ambiente, tempestivamente dei risultati della sorveglianza delle emissioni del proprio impianto.

4. Ferme restando le misure di controllo di cui al comma 3, l'autorità competente, nell'ambito delle disponibilità finanziarie del proprio bilancio destinate allo scopo, può disporre ispezioni straordinarie sugli impianti autorizzati ai sensi del presente decreto.

5. Al fine di consentire le attività' di cui ai commi 3 e 4, il gestore deve fornire tutta l'assistenza necessaria per lo svolgimento di qualsiasi verifica tecnica relativa all'impianto, per prelevare campioni e per raccogliere qualsiasi informazione necessaria ai fini del presente decreto. A tal fine, almeno dopo ogni visita in loco, il soggetto che effettua gli accertamenti redige una relazione che contiene i pertinenti riscontri in merito alla conformità dell'installazione alle condizioni di autorizzazione e le conclusioni riguardanti eventuali azioni da intraprendere. La relazione è notificata al gestore interessato e all'autorità competente entro due mesi dalla visita in loco ed è resa disponibile al pubblico, conformemente al comma 8, entro quattro mesi dalla visita in loco. Fatto salvo il comma 9, l'autorità competente provvede affinché il gestore, entro un termine ragionevole, adotti tutte le ulteriori misure che ritiene necessarie, tenendo in particolare considerazione quelle proposte nella relazione. (199)

6. Gli esiti dei controlli e delle ispezioni sono comunicati all'autorità competente ed al gestore indicando le situazioni di mancato rispetto delle prescrizioni di cui al comma 3, lettere a), b) e c), e proponendo le misure da adottare.

7. Ogni organo che svolge attività di vigilanza, controllo, ispezione e monitoraggio su impianti che svolgono attività di cui agli allegati VIII e XII, e che abbia acquisito informazioni in materia ambientale rilevanti ai fini dell'applicazione del presente decreto, comunica tali informazioni, ivi comprese le eventuali notizie di reato, anche all'autorità competente.

8. I risultati del controllo delle emissioni, richiesti dalle condizioni dell'autorizzazione integrata ambientale e in possesso dell'autorità competente, devono essere messi a disposizione del pubblico, tramite l'ufficio individuato all'*articolo 29-quater*, comma 3, nel rispetto di quanto previsto dal *decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195*.

9. In caso di inosservanza delle prescrizioni autorizzatorie o di esercizio in assenza di autorizzazione, ferma restando l'applicazione delle sanzioni e delle misure di sicurezza di cui all'articolo 29-quattuordecies, l'autorità competente procede secondo la gravità delle infrazioni:

a) alla diffida, assegnando un termine entro il quale devono essere eliminate le inosservanze, nonché un termine entro cui, fermi restando gli obblighi del gestore in materia di autonoma adozione di misure di salvaguardia, devono essere applicate tutte le appropriate misure provvisorie o complementari che l'autorità competente ritenga necessarie per ripristinare o garantire provvisoriamente la conformità;

b) alla diffida e contestuale sospensione dell'attività per un tempo determinato, ove si manifestino situazioni, o nel caso in cui le violazioni siano comunque reiterate più di due volte all'anno;

c) alla revoca dell'autorizzazione e alla chiusura dell'installazione, in caso di mancato adeguamento alle prescrizioni imposte con la diffida e in caso di reiterate violazioni che determinino situazioni di pericolo o di danno per l'ambiente;

d) alla chiusura dell'installazione, nel caso in cui l'infrazione abbia determinato esercizio in assenza di autorizzazione. (200)

10. In caso di inosservanza delle prescrizioni autorizzatorie, l'autorità competente, ove si manifestino situazioni di pericolo o di danno per la salute, ne dà comunicazione al sindaco ai fini dell'assunzione delle eventuali misure ai sensi dell'*articolo 217 del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265*.

11. L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca ambientale esegue i controlli di cui al comma 3 anche avvalendosi delle agenzie regionali e provinciali per la protezione dell'ambiente territorialmente competenti, nel rispetto di quanto disposto all'*articolo 03, comma 5, del decreto-legge 4 dicembre 1993, n. 496*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 21 gennaio 1994, n. 61*.

11-bis. Le attività ispettive in sito di cui all'articolo 29-sexies, comma 6-ter, e di cui al comma 4 sono definite in un piano d'ispezione ambientale a livello regionale, periodicamente aggiornato a cura della Regione o della Provincia autonoma, sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per garantire il coordinamento con quanto previsto nelle autorizzazioni integrate statali ricadenti nel territorio, e caratterizzato dai seguenti elementi:

a) un'analisi generale dei principali problemi ambientali pertinenti;

b) la identificazione della zona geografica coperta dal piano d'ispezione;

c) un registro delle installazioni coperte dal piano;

d) le procedure per l'elaborazione dei programmi per le ispezioni ambientali ordinarie;

e) le procedure per le ispezioni straordinarie, effettuate per indagare nel più breve tempo possibile e, se necessario, prima del rilascio, del riesame o dell'aggiornamento di un'autorizzazione, le denunce ed i casi gravi di incidenti, di guasti e di infrazione in materia ambientale;

f) se necessario, le disposizioni riguardanti la cooperazione tra le varie autorità d'ispezione. (201)

11-ter Il periodo tra due visite in loco non supera un anno per le installazioni che presentano i rischi più elevati, tre anni per le installazioni che presentano i rischi meno elevati, sei mesi per installazioni per le quali la precedente ispezione ha evidenziato una grave inosservanza delle condizioni di autorizzazione. Tale periodo è determinato, tenendo conto delle procedure di cui al comma 11-bis, lettera d), sulla base di una valutazione sistematica effettuata dalla Regione o dalla Provincia autonoma sui rischi ambientali delle installazioni interessate, che considera almeno:

a) gli impatti potenziali e reali delle installazioni interessate sulla salute umana e sull'ambiente, tenendo conto dei livelli e dei tipi di emissioni, della sensibilità dell'ambiente locale e del rischio di incidenti;

b) il livello di osservanza delle condizioni di autorizzazione;

c) la partecipazione del gestore al sistema dell'Unione di ecogestione e audit (EMAS) (a norma del *regolamento (CE) n. 1221/2009*. (201)

---

(195) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis.

(196) Comma così modificato dall'art 24, comma 1, lett. c), D.L. 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 aprile 2012, n. 35.

(197) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 9, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(198) Alinea così modificato dall'art. 7, comma 9, lett. b), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(199) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 9, lett. c), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(200) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 9, lett. d), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(201) Comma aggiunto dall'art. 7, comma 9, lett. e), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 29-undecies *Incidenti o imprevisti* (202)

1. Fatta salva la disciplina relativa alla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale, in caso di incidenti o eventi imprevisti che incidano in modo significativo sull'ambiente, il gestore informa immediatamente l'autorità competente e l'ente responsabile degli accertamenti di cui all'articolo 29-decies, comma 3, e adotta immediatamente le misure per limitare le conseguenze ambientali e a prevenire ulteriori eventuali incidenti o eventi imprevisti, informandone l'autorità competente.

2. In esito alle informative di cui al comma 1, l'autorità competente può diffidare il gestore affinché adotti ogni misura complementare appropriata che l'autorità stessa, anche su proposta dell'ente responsabile degli accertamenti o delle amministrazioni competenti in materia ambientale territorialmente competenti, ritenga necessaria per limitare le conseguenze ambientali e prevenire ulteriori eventuali incidenti o imprevisti. La mancata adozione di tali misure complementari da parte del gestore nei tempi stabiliti dall'autorità competente è sanzionata ai sensi dell'articolo 29-quattuordecies, commi 1 o 2.

3. L'autorizzazione può meglio specificare tempi, modalità e destinatari delle informative di cui al comma 1, fermo restando il termine massimo di otto ore, di cui all'articolo 271, comma 14, nel caso in cui un guasto non permetta di garantire il rispetto dei valori limite di emissione in aria.

(202) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis, e, successivamente, così sostituito dall'art. 7, comma 10, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 29-duodecies *(Comunicazioni)* (203)

1. Le autorità competenti comunicano al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con cadenza almeno annuale, i dati di sintesi concernenti le domande ricevute, copia informatizzata delle autorizzazioni rilasciate e dei successivi aggiornamenti, nonché un rapporto sulle situazioni di mancato rispetto delle prescrizioni della autorizzazione integrata ambientale. L'obbligo si intende ottemperato nel caso in cui tali informazioni siano rese disponibili telematicamente ed almeno annualmente l'autorità competente comunichi al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare le modalità per acquisire in remoto tali informazioni. (204)

1-bis. In ogni caso in cui è concessa una deroga ai sensi dell'articolo 29-sexies, comma 9-bis, le autorità competenti comunicano al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro 120 giorni dall'emanazione del provvedimento di autorizzazione integrata ambientale, i motivi specifici della deroga e le relative condizioni imposte. (205)

2. Le domande relative agli impianti di competenza statale di cui all'*articolo 29-quater*, comma 1, i dati di cui al comma 1 del presente articolo e quelli di cui ai commi 6 e 7 dell'*articolo 29-decies*, sono trasmessi al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per il tramite dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, secondo il formato e le modalità di cui al *decreto dello stesso Ministro 7 febbraio 2007*.

(203) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis.

(204) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 11, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito l'originario comma 1 con gli attuali commi 1 e 1-bis.

(205) Comma inserito dall'art. 7, comma 11, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito l'originario comma 1 con gli attuali commi 1 e 1-bis.

ART. 29-terdecies *(Scambio di informazioni)* (206)

1. Le autorità competenti trasmettono periodicamente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per il tramite dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale , una comunicazione relativa all'applicazione del presente titolo, ed in particolare sui dati rappresentativi circa le emissioni e altre forme di inquinamento e sui valori limite di emissione applicati in relazione agli impianti di cui all'Allegato VIII nonché sulle migliori tecniche disponibili su cui detti valori si basano, segnalando eventuali progressi rilevati nello sviluppo ed applicazione di tecniche emergenti. La frequenza delle comunicazioni, il tipo e il formato

delle informazioni che devono essere messe a disposizione, nonché l'eventuale individuazione di attività e inquinanti specifici a cui limitare le informazioni stesse, sono stabiliti con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sulla base delle decisioni in merito emanate dalla Commissione europea. Nelle more della definizione di tale provvedimento le informazioni di cui al presente comma sono trasmesse annualmente, entro il 30 giugno 2014, con riferimento al biennio 2012-2013; entro il 30 aprile 2017, con riferimento al triennio 2014-2016, e successivamente con frequenza triennale, facendo riferimento a tipi e formati definiti nel formulario adottato con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 15 marzo 2012. (207)

2. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare predispone e invia alla Commissione europea una relazione in formato elettronico sull'attuazione del Capo II della *direttiva 2010/75/UE* e sulla sua efficacia rispetto ad altri strumenti comunitari di protezione dell'ambiente, sulla base delle informazioni pervenute ai sensi dell'articolo 29-duodecies e del comma 1, rispettando periodicità, contenuti e formati stabiliti nelle specifiche decisioni assunte in merito in sede comunitaria. (207)

2-bis. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare garantisce la partecipazione dell'Italia al Comitato di cui all'*articolo 75 della direttiva 2010/75/UE* e al Forum di cui all'articolo 13, paragrafo 3, della stessa direttiva, sulla base delle intese di cui al comma 3. (208)

3. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di intesa con il Ministero dello sviluppo economico, con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, con il Ministero della salute e con la Conferenza unificata di cui all'*articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, provvede ad assicurare la partecipazione dell'Italia allo scambio di informazioni organizzato dalla Commissione europea relativamente alle migliori tecniche disponibili e al loro sviluppo, nonché alle relative prescrizioni in materia di controllo, e a rendere accessibili i risultati di tale scambio di informazioni. Le modalità di tale partecipazione, in particolare, dovranno consentire il coinvolgimento delle autorità competenti in tutte le fasi ascendenti dello scambio di informazioni. Le attività di cui al presente comma sono svolte di intesa con il Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali limitatamente alle attività di cui al punto 6.6 dell'allegato VIII.

4. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, provvede a garantire la sistematica informazione del pubblico sullo stato di avanzamento dei lavori relativi allo scambio di informazioni di cui al comma 3 e adotta d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'*articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281* modalità di scambio di informazioni tra le autorità competenti, al fine di promuovere una più ampia conoscenza sulle migliori tecniche disponibili e sul loro sviluppo.

---

(206) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis.

(207) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 12, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito gli originari commi 1 e 2 con gli attuali commi 1, 2 e 2-bis.

(208) Comma inserito dall'art. 7, comma 12, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46, che ha sostituito gli originari commi 1 e 2 con gli attuali commi 1, 2 e 2-bis.

ART. 29-quattuordecies *(Sanzioni)* (209)

1. Chiunque esercita una delle attività di cui all'Allegato VIII alla Parte Seconda senza essere in possesso dell'autorizzazione integrata ambientale, o dopo che la stessa sia stata sospesa o revocata e' punito con la pena dell'arresto fino ad un anno o con l'ammenda da 2.500 euro a 26.000 euro. Nel caso in cui l'esercizio non autorizzato comporti lo scarico di sostanze pericolose comprese nelle famiglie e nei gruppi di sostanze indicate nelle tabelle 5 e 3/A dell'Allegato 5 alla Parte Terza, ovvero la raccolta, o il trasporto, o il recupero, o lo smaltimento di rifiuti pericolosi, nonché nel caso in cui l'esercizio sia effettuato dopo l'ordine di chiusura dell'installazione, la pena è quella dell'arresto da sei mesi a due anni e dell'ammenda da 5.000 euro a 52.000 euro. Se l'esercizio non autorizzato riguarda una discarica, alla sentenza di condanna o alla sentenza emessa ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale, consegue la confisca dell'area sulla quale e' realizzata la discarica abusiva, se di proprietà dell'autore o del compartecipe al reato, fatti salvi gli obblighi di bonifica o di ripristino dello stato dei luoghi.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.500 euro a 15.000 euro nei confronti di colui che pur essendo in possesso dell'autorizzazione integrata ambientale non ne osserva le prescrizioni o quelle imposte dall' autorità competente.

3. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, si applica la sola pena dell'ammenda da 5.000 euro a 26.000 euro nei confronti di colui che pur essendo in possesso dell'autorizzazione integrata ambientale non ne osserva le prescrizioni o quelle imposte dall' autorità competente nel caso in cui l'inosservanza:

a) sia costituita da violazione dei valori limite di emissione, rilevata durante i controlli previsti nell'autorizzazione o nel corso di ispezioni di cui all'articolo 29-decies, commi 4 e 7, a meno che tale violazione non sia contenuta in margini di tolleranza, in termini di frequenza ed entità, fissati nell'autorizzazione stessa;

b) sia relativa alla gestione di rifiuti;

c) sia relativa a scarichi recapitanti nelle aree di salvaguardia delle risorse idriche destinate al consumo umano di cui all'articolo 94, oppure in corpi idrici posti nelle aree protette di cui alla vigente normativa.

4. Nei casi previsti al comma 3 e salvo che il fatto costituisca più grave reato, si applica la pena dell'ammenda da 5.000 euro a 26.000 euro e la pena dell'arresto fino a due anni qualora l'inosservanza sia relativa:

a) alla gestione di rifiuti pericolosi non autorizzati;

b) allo scarico di sostanze pericolose di cui alle tabelle 5 e 3/A dell'Allegato 5 alla Parte Terza;

c) a casi in cui il superamento dei valori limite di emissione determina anche il superamento dei valori limite di qualità dell'aria previsti dalla vigente normativa;

d) all'utilizzo di combustibili non autorizzati.

5. Chiunque sottopone una installazione ad una modifica sostanziale senza l'autorizzazione prevista è punito con la pena dell'arresto fino ad un anno o con l'ammenda da 2.500 euro a 26.000 euro.

6. Ferma restando l'applicazione del comma 3, nel caso in cui per l'esercizio dell'impianto modificato è necessario l'aggiornamento del provvedimento autorizzativo, colui il quale sottopone una installazione ad una modifica non sostanziale senza aver effettuato le previste comunicazioni o senza avere atteso il termine di cui all'articolo 29-nonies, comma 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.500 euro a 15.000 euro.

7. E' punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 52.000 euro il gestore che omette di trasmettere all'autorità competente la comunicazione prevista all'articolo 29-decies, comma 1, nonché il gestore che omette di effettuare le comunicazioni di cui all'articolo 29-undecies, comma 1, nei termini di cui al comma 3 del medesimo articolo 29-undecies.

8. E' punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.500 euro a 11.000 euro il gestore che omette di comunicare all'autorità competente, all'ente responsabile degli accertamenti di cui all'articolo 29-decies, comma 3, e ai comuni interessati i dati relativi alle misurazioni delle emissioni di cui all'articolo 29-decies, comma 2. Nel caso in cui il mancato adempimento riguardi informazioni inerenti la gestione di rifiuti pericolosi la sanzione amministrativa pecuniaria è sestuplicata. La sanzione amministrativa pecuniaria è ridotta ad un decimo se il gestore effettua tali comunicazioni con un ritardo minore di 60 giorni ovvero le effettua formalmente incomplete o inesatte ma, comunque, con tutti gli elementi informativi essenziali a caratterizzare i dati di esercizio dell'impianto.

9. Si applica la pena di cui all'articolo 483 del codice penale a chi nell'effettuare le comunicazioni di cui al comma 8 fornisce dati falsificati o alterati.

10. E' punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 26.000 euro il gestore che, senza giustificato e documentato motivo, omette di presentare, nel termine stabilito dall'autorità competente, la documentazione integrativa prevista all'articolo 29-quater, comma 8, o la documentazione ad altro titolo richiesta dall'autorità competente per perfezionare un'istanza del gestore o per consentire l'avvio di un procedimento di riesame.

11. Alle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente articolo non si applica il pagamento in misura ridotta di cui all'*articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689*.

12. Le sanzioni sono irrogate dal prefetto per gli impianti di competenza statale e dall'autorità competente per gli altri impianti.

13. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie di competenza statale, per le violazioni previste dal presente decreto, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato. I soli proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al comma 2, al comma 6, al comma 7, limitatamente alla violazione dell'articolo 29-undecies, comma 1, e al comma 10, con esclusione della violazione di cui all'articolo 29-quater, comma 8, del presente articolo, nonché di cui all'articolo 29-octies, commi 5 e 5-ter, sono successivamente riassegnati ai pertinenti capitoli di spesa del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e sono destinati a potenziare le ispezioni ambientali straordinarie previste dal presente decreto, in particolare all'articolo 29-decies, comma 4, nonché le ispezioni finalizzate a verificare il rispetto degli obblighi ambientali per impianti ancora privi di autorizzazione.

14. Per gli impianti autorizzati ai sensi della Parte Seconda, dalla data della prima comunicazione di cui all'articolo 29-decies, comma 1, non si applicano le sanzioni, previste da norme di settore o speciali, relative a fattispecie oggetto del presente articolo, a meno che esse non configurino anche un più grave reato.

---

(209) Articolo inserito dall'art. 2, comma 24, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, che ha inserito l'intero Titolo III-bis, e, successivamente, così sostituito dall'art. 7, comma 13, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

TITOLO IV

VALUTAZIONI AMBIENTALI INTERREGIONALI E TRANSFRONTALIERE (210) (211)

ART. 30 *(Impatti ambientali interregionali)* (212)

1. Nel caso di piani e programmi soggetti a VAS, di progetti di interventi e di opere sottoposti a procedura di VIA di competenza regionale, i quali risultino localizzati anche sul territorio di regioni confinanti, le procedure di valutazione e autorizzazione ambientale sono effettuate d'intesa tra le autorità competenti. (215)

2. Nel caso di piani e programmi soggetti a VAS, di progetti di interventi e di opere sottoposti a VIA di competenza regionale nonché di impianti o parti di essi le cui modalità di esercizio necessitano del provvedimento di autorizzazione integrata ambientale con esclusione di quelli previsti dall'allegato XII, i quali possano avere impatti ambientali rilevanti ovvero effetti ambientali negativi e significativi su regioni confinanti, l'autorità competente è tenuta a darne informazione e ad acquisire i pareri delle autorità competenti di tali regioni, nonché degli enti locali territoriali interessati dagli impatti. (213)

2-bis. Nei casi di cui al comma 2, ai fini dell'espressione dei rispettivi pareri, l'autorità competente dispone che il proponente invii gli elaborati alle Regioni nonché agli enti locali territoriali interessati dagli impatti, che si esprimono nei termini di cui all'*art. 25*, comma 2. (214)

---

(210) Titolo sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, erano inseriti nel presente titolo gli artt. da 48 a 52. In seguito alle modifiche apportate dal predetto D.Lgs. 4/2008 alla Parte II, gli artt. da 30 a 32, precedentemente inseriti nella Parte II, Titolo III, Capo I, sono stati inseriti nel presente titolo ed i predetti articoli da 48 a 52 sono inseriti nella Parte II, Titolo V del presente provvedimento.

(211) Rubrica così sostituita dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II. Precedentemente, la rubrica era la seguente: "Disposizioni transitorie e finali".

(212) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo I del presente provvedimento.

(213) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 25, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(214) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 25, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(215) Comma sostituito dall'art. 2, comma 25, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così modificato dall'art. 8, comma 1, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 31 *(Attribuzione competenze)* (216)

1. In caso di piani, programmi o progetti la cui valutazione ambientale è rimessa alla regione, qualora siano interessati territori di più regioni e si manifesti un conflitto tra le autorità competenti di tali regioni circa gli impatti ambientali di un piano, programma o progetto localizzato sul territorio di una delle regioni, il Presidente del Consiglio dei Ministri, su conforme parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, può disporre che si applichino le procedure previste dal presente decreto per i piani, programmi e progetti di competenza statale.

(216) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo I del presente provvedimento.

ART. 32 *(Consultazioni transfrontaliere)* (217)

1. In caso di piani, programmi, progetti e impianti che possono avere impatti rilevanti sull'ambiente di un altro Stato, o qualora un altro Stato così richieda, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con il Ministero per i beni e le attività culturali e con il Ministero degli affari esteri e per suo tramite, ai sensi della Convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, fatta a Espoo il 25 febbraio 1991, ratificata ai sensi della *legge 3 novembre 1994, n. 640*, nell'ambito delle fasi previste dalle procedure di cui ai titoli II, III e III-bis, provvede alla notifica dei progetti di tutta la documentazione concernente il piano, programma, progetto o impianto. Nell'ambito della notifica è fissato il termine, non superiore ai sessanta giorni, per esprimere il proprio interesse alla partecipazione alla procedura. Della notifica è data evidenza pubblica attraverso il sito web dell'autorità competente. (218)

2. Qualora sia espresso l'interesse a partecipare alla procedura, gli Stati consultati trasmettono all'autorità competente i pareri e le osservazioni delle autorità pubbliche e del pubblico entro novanta giorni dalla comunicazione della dichiarazione di interesse alla partecipazione alla procedura ovvero secondo le modalità ed i termini concordati dagli Stati membri interessati, in modo da consentire comunque che le autorità pubbliche ed il pubblico degli Stati consultati siano informati ed abbiano l'opportunità di esprimere il loro parere entro termini ragionevoli. L'Autorità competente ha l'obbligo di trasmettere agli Stati membri consultati le decisioni finali e tutte le informazioni già stabilite dagli articoli 17, 27 e 29-quater del presente decreto. (219)

3. Fatto salvo quanto previsto dagli accordi internazionali, le regioni o le province autonome nel caso in cui i piani, i programmi, i progetti od anche le modalità di esercizio di un impianto o di parte di esso, con esclusione di quelli previsti dall'allegato XII, possano avere effetti transfrontalieri informano immediatamente il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e collaborano per lo svolgimento delle fasi procedurali di applicazione della convenzione. (220)

4. La predisposizione e la distribuzione della documentazione necessaria sono a cura del proponente o del gestore o dell'autorità procedente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, che deve provvedervi su richiesta dell'autorità competente secondo le modalità previste dai titoli II, III o III-bis del presente decreto ovvero concordate dall'autorità competente e gli Stati consultati. (221)

5. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero per i beni e le attività culturali e il Ministero degli affari esteri, d'intesa con le regioni interessate, stipulano con i Paesi aderenti alla Convenzione accordi per disciplinare le varie fasi al fine di semplificare e rendere più efficace l'attuazione della convenzione.

5-bis. Nel caso in cui si provveda ai sensi dei commi 1 e 2, il termine per l'emissione del provvedimento finale di cui all'art. 26, comma 1, è prorogato di 90 giorni o del diverso termine concordato ai sensi del comma 2. (222)

5-ter. Gli Stati membri interessati che partecipano alle consultazioni ai sensi del presente articolo ne fissano preventivamente la durata in tempi ragionevoli. (222)

(217) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo I del presente provvedimento.

(218) Comma così modificato dall'art. 2, comma 26, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, dall'art. 15, comma 1, lett. i), D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116.

(219) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 26, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(220) Comma così modificato dall'art. 2, comma 26, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(221) Comma così modificato dall'art. 2, comma 26, lett. d), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(222) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 26, lett. e), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

ART. 32-bis *(Effetti transfrontalieri)* (223)

1. Nel caso in cui il funzionamento di un impianto possa avere effetti negativi e significativi sull'ambiente di un altro Stato dell'Unione europea, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, d'intesa con il Ministero degli affari esteri, comunica a tale Stato membro i dati forniti ai sensi degli *articoli 29-ter*, *29-quater* e *29-octies*, nel momento stesso in cui sono messi a disposizione del pubblico. Comunque tali dati devono essere forniti ad uno Stato dell'Unione europea che ne faccia richiesta, qualora ritenga di poter subire effetti negativi e significativi sull'ambiente nel proprio territorio. Nel caso in cui l'impianto non ricada nell'ambito delle competenze statali, l'autorità competente, qualora constati che il funzionamento di un impianto possa avere effetti negativi e significativi sull'ambiente di un altro Stato dell'Unione europea, informa il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio (224) che provvede ai predetti adempimenti.

2. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio (224) provvede, d'intesa con il Ministero degli affari esteri, nel quadro dei rapporti bilaterali fra Stati, affinché, nei casi di cui al comma 1, le domande siano accessibili anche ai cittadini dello Stato eventualmente interessato per un periodo di tempo adeguato che consenta una presa di posizione prima della decisione dell'autorità competente.

---

(223) Articolo inserito dall'art. 2, comma 27, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(224) L'art. 4, comma 2, D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 ha disposto, tra l'altro, che nel presente provvedimento, ovunque ricorrano, le parole «Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio», siano sostituite dalle seguenti: «Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare» e le parole: «Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio» siano sostituite dalle seguenti: «Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare».

TITOLO V

NORME TRANSITORIE E FINALI (225)

ART. 33 *(Oneri istruttori)* (226)

1. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, sono definite, sulla base di quanto previsto dall'*articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90*, le tariffe da applicare ai proponenti per la copertura dei costi sopportati dall'autorità competente per l'organizzazione e lo svolgimento delle attività istruttorie, di monitoraggio e controllo previste dal presente decreto.

2. Per le finalità di cui al comma 1, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono definire proprie modalità di quantificazione e corresponsione degli oneri da porre in capo ai proponenti.

3. Nelle more dei provvedimenti di cui ai commi 1 e 2, si continuano ad applicare le norme vigenti in materia.

3-bis. Le spese occorrenti per effettuare i rilievi, gli accertamenti ed i sopralluoghi necessari per l'istruttoria delle domande di autorizzazione integrata ambientale o delle domande di modifica di cui all'articolo 29-nonies o del riesame di cui all'articolo 29-octies e per i successivi controlli previsti dall'articolo 29-decies sono a carico del gestore. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono disciplinate le modalità, anche contabili, e le tariffe da applicare in relazione alle istruttorie e ai controlli previsti al Titolo III-bis della Parte Seconda, nonché i compensi spettanti ai membri della Commissione istruttoria di cui all'articolo 8-bis. Il predetto decreto stabilisce altresì le modalità volte a garantire l'allineamento temporale tra gli introiti derivanti dalle tariffe e gli oneri derivanti dalle attività istruttorie e di controllo. Gli oneri per l'istruttoria e per i controlli sono quantificati in relazione alla complessità delle attività svolte dall'autorità competente e dall'ente responsabile degli accertamenti di cui all'articolo 29-decies, comma 3, sulla base delle categorie di attività condotte nell'installazione, del numero e della tipologia delle emissioni e delle componenti ambientali interessate, nonché della eventuale presenza di sistemi di gestione ambientale registrati o certificati e delle spese di funzionamento della commissione di cui all'articolo 8-bis. Gli introiti derivanti dalle tariffe corrispondenti a tali oneri, posti a carico del gestore, sono utilizzati esclusivamente per le predette spese. A tale fine gli importi delle tariffe istruttorie vengono versati, per installazioni di cui all'Allegato XII alla Parte Seconda, all'entrata del bilancio dello Stato per essere integralmente riassegnati allo stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Con gli stessi criteri e modalità di emanazione, le tariffe sono aggiornate almeno ogni due anni. (227) (230)

3-ter. Nelle more del decreto di cui al comma 3-bis, resta fermo quanto stabilito dal decreto 24 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 22 settembre 2008. (229)

4. Al fine di garantire l'operatività della Commissione di cui all'*articolo 8-bis*, nelle more dell'adozione del decreto di cui al comma 3-bis, e fino all'entrata in vigore del decreto di determinazione delle tariffe di cui al comma 1 del presente articolo, per le spese di funzionamento nonché per il pagamento dei compensi spettanti ai componenti della predetta Commissione è posto a carico del richiedente il versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma forfetaria pari ad euro venticinquemila per ogni richiesta di autorizzazione integrata ambientale per impianti di competenza statale; la predetta somma è riassegnata entro sessanta giorni, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, e da apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Le somme di cui al presente comma si intendono versate a titolo di acconto, fermo restando l'obbligo del richiedente di corrispondere conguaglio in relazione all'eventuale differenza risultante a quanto stabilito dal decreto di determinazione delle tariffe, fissate per la copertura integrale del costo effettivo del servizio reso. (228)

---

(225) Titolo inserito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

In seguito alle modifiche apportate dal predetto D.Lgs. 4/2008 alla Parte II, sono stati inseriti nel presente titolo gli artt. da 33 a 52, che precedentemente erano inseriti: nella Parte II, Titolo III, Capo I (artt. 33 e 34); nella Parte II, Titolo III, Capo II (artt. da 35 a 41); nella Parte II, Titolo III, Capo III (artt. da 42 a 47); nella Parte II, Titolo IV (artt. dal 48 a 52).

(226) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo I del presente provvedimento.

(227) Comma inserito dall'art. 2, comma 28, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituito dall'art. 9, comma 1, lett. a), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(228) Comma così modificato dall'art. 2, comma 28, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(229) Comma inserito dall'art. 2, comma 28, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituito dall'art. 9, comma 1, lett. b), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(230) Vedi, anche, l'art. 33, comma 3, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46. In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi la Direttiva 16 dicembre 2015, n. DEC/MIN/274/2015.

ART. 34 *(Norme tecniche, organizzative e integrative)* (231)

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con uno o più regolamenti da emanarsi, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, ai sensi dell'*articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400*, il Governo, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, provvede alla modifica ed all'integrazione delle norme tecniche in materia di valutazione ambientale nel rispetto delle finalità, dei principi e delle disposizioni di cui al presente decreto. Resta ferma l'applicazione dell'*articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11*, relativamente al recepimento di direttive comunitarie modificative delle modalità esecutive e di caratteristiche di ordine tecnico di direttive già recepite nell'ordinamento nazionale. Resta ferma altresì, nelle more dell'emanazione delle norme tecniche di cui al presente comma, l'applicazione di quanto previsto dal *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988*. (232)

2. Al fine della predisposizione dei provvedimenti di cui al comma 1, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare acquisisce il parere delle associazioni ambientali munite di requisiti sostanziali omologhi a quelli previsti dall'*articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349*.

3. Il Governo, con apposita delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica, su proposta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome, ed acquisito il parere delle associazioni ambientali munite di requisiti sostanziali omologhi a quelli previsti dall'*articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349*, provvede, con cadenza almeno triennale, all'aggiornamento della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile di cui alla *delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica del 2 agosto 2002*. (236) (237)

4. Entro dodici mesi dalla delibera di aggiornamento della strategia nazionale di cui al comma 3, le regioni si dotano, attraverso adeguati processi informativi e partecipativi, senza oneri aggiuntivi a carico dei bilanci regionali, di una complessiva strategia di sviluppo sostenibile che sia coerente e definisca il contributo alla realizzazione degli obiettivi della strategia nazionale. Le strategie regionali indicano insieme al contributo della regione agli obiettivi nazionali, la strumentazione, le priorità, le azioni che si intendono intraprendere. In tale ambito le regioni assicurano unitarietà all'attività di pianificazione. Le regioni promuovono l'attività delle amministrazioni locali che, anche attraverso i processi di Agenda 21 locale, si dotano di strumenti strategici coerenti e capaci di portare un contributo alla realizzazione degli obiettivi della strategia regionale.

5. Le strategie di sviluppo sostenibile definiscono il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui al presente decreto. Dette strategie, definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze, assicurano la dissociazione fra la crescita economica ed il suo impatto sull'ambiente, il rispetto delle condizioni di stabilità ecologica, la salvaguardia della biodiversità ed il soddisfacimento dei requisiti sociali connessi allo sviluppo delle potenzialità individuali quali presupposti necessari per la crescita della competitività e dell'occupazione.

6. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, le regioni e le province autonome cooperano per assicurare assetti organizzativi, anche mediante la costituzione di apposite unità operative, senza aggravio per la finanza pubblica, e risorse atti a garantire le condizioni per lo svolgimento di funzioni finalizzate a:

a) determinare, nell'ottica della strategia di sviluppo sostenibile, i requisiti per una piena integrazione della dimensione ambientale nella definizione e valutazione di politiche, piani, programmi e progetti;

b) garantire le funzioni di orientamento, valutazione, sorveglianza e controllo nei processi decisionali della pubblica amministrazione;

c) assicurare lo scambio e la condivisione di esperienze e contenuti tecnico-scientifici in materia di valutazione ambientale;

d) favorire la promozione e diffusione della cultura della sostenibilità dell'integrazione ambientale;

e) agevolare la partecipazione delle autorità interessate e del pubblico ai processi decisionali ed assicurare un'ampia diffusione delle informazioni ambientali.

7. Le norme tecniche assicurano la semplificazione delle procedure di valutazione. In particolare, assicurano che la valutazione ambientale strategica e la valutazione d'impatto ambientale si riferiscano al livello strategico pertinente analizzando la coerenza ed il contributo di piani, programmi e progetti alla realizzazione degli obiettivi e delle azioni di livello superiore. Il processo di valutazione

nella sua interezza deve anche assicurare che piani, programmi e progetti riducano il flusso di materia ed energia che attraversa il sistema economico e la connessa produzione di rifiuti.

8. Il sistema di monitoraggio, effettuato anche avvalendosi delle Agenzie ambientali e dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), garantisce la raccolta dei dati concernenti gli indicatori strutturali comunitari o altri appositamente scelti dall'autorità competente. (233)

9. Salvo quanto disposto dai commi 9-bis e 9-ter, le modifiche agli allegati alla parte seconda del presente decreto sono apportate con regolamenti da emanarsi, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, ai sensi dell'*articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400*, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. (234)

9-bis. L'elenco riportato nell'allegato IX, ove necessario, è modificato con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri dello sviluppo economico e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, d'intesa con la Conferenza unificata istituita ai sensi del *decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*. Con le stesse modalità, possono essere introdotte modifiche all'allegato XII, anche per assicurare il coordinamento tra le procedure di rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale e quelle in materia di valutazione d'impatto ambientale. (235)

9-ter. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, previa comunicazione ai Ministri dello sviluppo economico, del lavoro e delle politiche sociali, della salute e delle politiche agricole, alimentari e forestali, si provvede al recepimento di direttive tecniche di modifica degli allegati VIII, X e XI e XII emanate dalla Commissione europea. (235)

---

(231) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo I del presente provvedimento.

(232) Comma così modificato dall'art. 2, comma 29, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(233) Comma così sostituito dall'art. 2, comma 29, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(234) Comma così modificato dall'art. 2, comma 29, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(235) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 29, lett. d), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(236) Comma così modificato dall'art. 3, comma 1, L. 28 dicembre 2015, n. 221.

(237) Vedi, anche, l'art. 3, comma 2, L. 28 dicembre 2015, n. 221.

ART. 35 *(Disposizioni transitorie e finali)* (238)

1. Le regioni ove necessario adeguano il proprio ordinamento alle disposizioni del presente decreto, entro dodici mesi dall'entrata in vigore. In mancanza di norme vigenti regionali trovano diretta applicazione le norme di cui al presente decreto. (239)

2. Trascorso il termine di cui al comma 1, trovano diretta applicazione le disposizioni del presente decreto, ovvero le disposizioni regionali vigenti in quanto compatibili.

2-bis. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano provvedono alle finalità del presente decreto ai sensi dei relativi statuti.

2-ter. Le procedure di VAS, VIA ed AIA avviate precedentemente all'entrata in vigore del presente decreto sono concluse ai sensi delle norme vigenti al momento dell'avvio del procedimento. (240)

2-quater. Fino alla data di invio della comunicazione di cui all'articolo 29-decies, comma 1, relativa alla prima autorizzazione integrata ambientale rilasciata all'installazione, le installazioni esistenti per le quali sia stata presentata nei termini previsti la relativa domanda, possono proseguire la propria attività, nel rispetto della normativa vigente e delle prescrizioni stabilite nelle autorizzazioni ambientali di settore rilasciate per l'esercizio e per le modifiche non sostanziali delle installazioni medesime; tali autorizzazioni

restano valide ed efficaci fino alla data di cui all'articolo 29-quater, comma 12, specificata nell'autorizzazione integrata ambientale, ovvero fino alla conclusione del procedimento, ove esso non porti al rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale. (242)

2-quinquies. Nei casi di cui al comma 2-quater non si applica la sanzione di cui di cui all'articolo 29-quattuordecies, comma 1. (243)

2-sexies. Le amministrazioni statali, gli enti territoriali e locali, gli enti pubblici, ivi compresi le università e gli istituti di ricerca, le società per azioni a prevalente partecipazione pubblica, comunicano alle autorità competenti un elenco dei piani e un riepilogo dei dati storici e conoscitivi del territorio e dell'ambiente in loro possesso, utili ai fini delle istruttorie per il rilascio di autorizzazioni integrate ambientali, segnalando quelli riservati e rendono disponibili tali dati alle stesse autorità competenti in forma riproducibile e senza altri oneri oltre quelli di copia, anche attraverso le procedure e gli standard di cui all'*articolo 6-quater del decreto-legge 12 ottobre 2000, n. 279*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 11 dicembre 2000, n. 365*. I dati relativi agli impianti di competenza statale sono comunicati, per il tramite dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, nell'ambito dei compiti istituzionali allo stesso demandati. (241)

2-septies. L'autorità competente rende accessibili ai gestori i dati storici e conoscitivi del territorio e dell'ambiente in proprio possesso, di interesse ai fini dell'applicazione del presente decreto, ove non ritenuti riservati, ed in particolare quelli di cui al comma 2-sexies, anche attraverso le procedure e gli standard di cui all'*articolo 6-quater del decreto-legge 12 ottobre 2000, n. 279*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 11 dicembre 2000, n. 365*. A tale fine l'autorità competente può avvalersi dell'Istituto superiore per la Protezione e la Ricerca ambientale, nell'ambito dei compiti istituzionali allo stesso demandati. (241)

2-octies. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, della salute e d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono disciplinate le modalità di autorizzazione nel caso in cui più impianti o parti di essi siano localizzati sullo stesso sito, gestiti dal medesimo gestore, e soggetti ad autorizzazione integrata ambientale da rilasciare da più di una autorità competente. (241)

2-nonies. Il rilascio dell'autorizzazione di cui al presente decreto non esime i gestori dalla responsabilità in relazione alle eventuali sanzioni per il mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di cui al *decreto legislativo 4 luglio 2006, n. 216* e successive modifiche ed integrazioni. (241)

---

(238) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo II del presente provvedimento.

(239) Comma così modificato dall'art. 2, comma 30, lett. a), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(240) Comma così modificato dall'art. 2, comma 30, lett. b), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(241) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 30, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

(242) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 30, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituito dall'art. 10, comma 1, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

(243) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 30, lett. c), D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 e, successivamente, così sostituito dall'art. 10, comma 1, D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46. Peraltro l'art. 34, comma 1, lett. b) del medesimo D.Lgs. n. 46/2014 ha disposto l'abrogazione del presente comma.

ART. 36 *(Abrogazioni e modifiche)* (244)

1. Gli articoli da *4* a *52* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono abrogati.

2. Gli allegati da I a V della Parte II del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, sono sostituiti dagli allegati al presente decreto.

3. Fatto salvo quanto previsto dal successivo comma 4, a decorrere dalla data di entrata in vigore della parte seconda del presente decreto sono inoltre abrogati:

a) l'*articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349*;

b) l'*articolo 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67*;

c) il *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377*;

d) l'*articolo 7 della legge 2 maggio 1990, n. 102*;

e) il comma 2, dell'*articolo 4*, ed il comma 2, dell'*articolo 5, della legge 4 agosto 1990, n. 240*;

f) il comma 2, dell'*articolo 1, della legge 29 novembre 1990, n. 366*;

g) l'*articolo 3 della legge 29 novembre 1990, n. 380*;

h) l'*articolo 2 della legge 9 gennaio 1991, n. 9*;

i) il *decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 1991, n. 460*;

l) l'*articolo 3 della legge 30 dicembre 1991, n. 412*;

m) l'*articolo 6 del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 100*;

n) l'*articolo 1 della legge 28 febbraio 1992, n. 220*;

o) il *decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1992*;

p) il comma 6, dell'*articolo 17, della legge 5 gennaio 1994, n. 36*;

q) il *decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 526*;

r) il comma 1, dell'*articolo 2-bis, della legge 31 maggio 1995, n. 206 (decreto-legge 29 marzo 1995, n. 96*);

s) il *decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996* pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 210 del 7 settembre 1996;

t) il *decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 1998*;

u) il *decreto del Presidente della Repubblica 3 luglio 1998*;

v) la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 agosto 1999;

z) il *decreto del Presidente della Repubblica 2 settembre 1999, n. 348*;

aa) il *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 settembre 1999*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 27 dicembre 1999, n. 302;

bb) il *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° settembre 2000*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 238 dell'11 ottobre 2000;

cc) l'*articolo 6 della legge 23 marzo 2001, n. 93*;

dd) l'*articolo 77, commi 1 e 2, della legge 27 dicembre 2002, n. 289*;

ee) gli *articoli 1 e 2 del decreto-legge 14 novembre 2003, n. 315*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 16 gennaio 2004, n. 5*;

ff) l'*articolo 5, comma 9, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*;

gg) l'*articolo 30 della legge 18 aprile 2005, n. 62*.

[4. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto:

a) nell'*articolo 5, comma 1, lettera h) del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, alla fine sono inserite le seguenti parole: «nonché le attività di autocontrollo e di controllo programmato che richiede l'intervento dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici e delle Agenzie regionali e provinciali per la protezione dell'ambiente»;

b) nell'*articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, le parole «convoca» sono sostituite dalle seguenti: «può convocare»;

c) nell'*articolo 5, comma 11, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, le parole «Nell'ambito della conferenza di servizi di cui al comma 10 sono acquisite le prescrizioni del sindaco di cui agli *articoli 216 e 217 del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265*.», sono sostituite dalle seguenti: «L'autorità competente, ai fini del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, acquisisce, entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'annuncio di cui al comma 7, trascorsi i quali l'autorità competente rilascia l'autorizzazione anche in assenza di tali espressioni, ovvero nell'ambito della conferenza di servizi di cui al comma 10, le prescrizioni del sindaco di cui agli *articoli 216 e 217 del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265*, nonché il parere dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici per gli impianti di competenza statale o delle Agenzie regionali e provinciali per la protezione dell'ambiente negli altri casi per quanto riguarda il monitoraggio ed il controllo degli impianti e delle emissioni nell'ambiente.»;

d) nell'*articolo 9, comma 1, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, le parole «L'autorità ambientale rinnova ogni cinque anni le condizioni dell'autorizzazione integrata ambientale, o le condizioni dell'autorizzazione avente valore di autorizzazione integrata ambientale che non prevede un rinnovo periodico, confermandole o aggiornandole, a partire dalla data di cui all'*articolo 5, comma 18*, per gli impianti esistenti, e, a partire dalla data di rilascio dell'autorizzazione negli altri casi, salvo per gli impianti di produzione di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici ai quali si applica il disposto dell'*articolo 17, comma 4*, per i quali il primo rinnovo dell'autorizzazione ambientale è effettuato dopo sette anni dalla data di rilascio dell'autorizzazione.», sono sostituite dalle seguenti: «L'autorità ambientale rinnova ogni cinque anni l'autorizzazione integrata ambientale, o l'autorizzazione avente valore di autorizzazione integrata ambientale che non prevede un rinnovo periodico, confermando o aggiornando le relative condizioni, a partire dalla data di rilascio dell'autorizzazione.»;

e) nell'*articolo 17, comma 2, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, sono abrogate le seguenti parole: «Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio adotta le determinazioni relative all'autorizzazione integrata ambientale per l'esercizio degli impianti di competenza statale, in conformità ai principi del presente decreto, entro il termine perentorio di sessanta giorni decorrenti dal rilascio della valutazione di impatto ambientale. Per gli impianti già muniti di valutazione di impatto ambientale, il predetto termine di sessanta giorni decorre dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Nei casi di inutile scadenza del termine previsto dal presente comma, o di determinazione negativa del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, la decisione definitiva in ordine all'autorizzazione integrata ambientale è rimessa al Consiglio dei Ministri.»;

f) nell'*articolo 17, comma 5, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, sono soppresse le seguenti parole «fino al termine fissato nel calendario» nonché le parole «entro tale termine». (245)

---

(244) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008. Contestualmente all'abrogazione, il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 3, del medesimo D.Lgs. 4/2008, che ha sostituito l'intera Parte II.

Precedentemente, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo II del presente provvedimento.

(245) Comma abrogato dall'art. 34, comma 1, lett. c), D.Lgs. 4 marzo 2014, n. 46.

ART. 37 *(Compiti istruttori della commissione tecnico-consultiva)* (246)

[1. Le attività tecnico-istruttorie per la valutazione ambientale dei progetti di opere ed interventi di competenza dello Stato sono svolte dalla Commissione di cui all'articolo 6. A tal fine il vicepresidente competente, per ogni progetto inviatogli ai sensi dell'articolo 26, comma 1, provvede alla costituzione di apposita sottocommissione secondo i criteri di cui all'articolo 6, comma 5; ove ne ricorrano i presupposti la sottocommissione è integrata ai sensi del comma 6 del medesimo articolo 6. Il presente comma non si applica agli impianti disciplinati dai commi 8, 9, 10 e 11.

2. Ove la sottocommissione verifichi l'incompletezza della documentazione presentata, ne può richiedere l'integrazione. In tal caso i termini temporali del procedimento restano sospesi fino al ricevimento delle integrazioni richieste. Nel caso in cui il soggetto interessato non provveda a fornire le integrazioni richieste entro i trenta giorni successivi, o entro il diverso termine specificato nella richiesta di integrazioni stessa in considerazione della possibile difficoltà a produrre determinate informazioni, il procedimento viene archiviato. È comunque facoltà del committente o proponente presentare una nuova domanda.

3. La sottocommissione incaricata acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi degli articoli 36, commi 4 e 6, e 39, ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di trenta giorni a decorrere dalla scadenza di tutti i termini di cui ai citati articoli 36, commi 4 e 6, e 39, fatta comunque salva la sospensione eventualmente disposta ai sensi del comma 2.

4. Il parere emesso dalla sottocommissione è trasmesso, entro dieci giorni dalla sua verbalizzazione, dal competente vicepresidente al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, per l'adozione del giudizio di compatibilità ambientale ai sensi del comma 7 dell'articolo 36.

5. Nei casi in cui, in base alle procedure di approvazione previste, la valutazione di impatto ambientale venga eseguita su progetti preliminari, la sottocommissione ha, altresì, il compito di verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del giudizio di compatibilità ambientale e di effettuare gli opportuni controlli in tal senso.

6. Qualora nel corso delle verifiche di cui al comma 5 si accerti che il progetto definitivo differisce da quello preliminare quanto alle aree interessate oppure alle risorse ambientali coinvolte, o comunque che risulta da esso sensibilmente diverso, la sottocommissione trasmette specifico rapporto al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, che adotta i provvedimenti relativi all'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e dispone la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati.

7. Ai fini dello svolgimento dei compiti di cui ai commi 5 e 6, il proponente è tenuto, pena la decadenza dell'autorizzazione alla realizzazione del progetto o del titolo abilitante alla trasformazione del territorio, a trasmettere il progetto definitivo alla competente sottocommissione prima dell'avvio della realizzazione dell'opera.]

---

(246) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo II del presente provvedimento.

ART. 38 *(Fase preliminare e verifica preventiva)* [(247)]

[1. Per i progetti di cui all'articolo 35, la Commissione tecnico-consultiva di cui all'articolo 6 provvede all'istruttoria anche per le fasi preliminari ed eventuali di verifica preventiva, di cui, rispettivamente, agli articoli 26, comma 3, 27, comma 2, 32 e 36, comma 3.

2. Ai fini di cui al comma 1, le relative richieste sono rivolte direttamente al vicepresidente della Commissione competente per materia, che provvede alla costituzione, secondo i criteri di cui all'articolo 6, commi 5 e 6, delle sottocommissioni cui vengono assegnate le relative istruttorie.

3. La sottocommissione costituita per la fase preliminare relativa ad un determinato progetto provvede poi anche all'istruttoria di cui all'articolo 37 relativa al medesimo progetto. Lo stesso vale per la sottocommissione costituita per la verifica preventiva in caso di esito positivo di detta procedura preliminare.]

---

(247) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo II del presente provvedimento.

ART. 39 *(Procedure per i progetti con impatti ambientali transfrontalieri)* [(248)]

[1. Qualora l'opera o l'intervento progettato possa avere effetti significativi sull'ambiente di un altro Stato membro dell'Unione europea, ovvero qualora lo Stato membro che potrebbe essere coinvolto in maniera significativa ne faccia richiesta, al medesimo Stato devono essere trasmesse quanto meno:

a) una descrizione del progetto corredata di tutte le informazioni disponibili circa il suo eventuale impatto transfrontaliero;

b) informazioni sulla natura della decisione che può essere adottata.

2. Se lo Stato membro, cui siano pervenute le informazioni di cui al comma 1, entro i successivi trenta giorni comunica che intende partecipare alla procedura di valutazione in corso, allo stesso Stato, qualora non vi si sia già provveduto, devono essere trasmessi in copia la domanda del committente o proponente, il progetto dell'opera o intervento, lo studio di impatto ambientale e la sintesi non tecnica.

3. Con la trasmissione della documentazione di cui al comma 2 viene assegnato allo Stato interessato un termine di trenta giorni per presentare eventuali osservazioni, salvo che detto Stato non abbia adottato la decisione di esprimere il proprio parere previa consultazione al proprio interno delle autorità competenti e del pubblico interessato, nel qual caso viene assegnato un congruo termine, comunque non superiore a novanta giorni.

4. Modalità più dettagliate per l'attuazione del presente articolo possono essere concordate caso per caso con lo Stato membro interessato, ferma restando la previsione di condizioni adeguate di partecipazione del pubblico alle procedure decisionali.

5. In pendenza dei termini di cui al comma 3, ogni altro termine della procedura resta sospeso.]

---

(248) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo II del presente provvedimento.

ART. 40 *(Effetti del giudizio di compatibilità ambientale)* *(249)*

[1. Gli esiti della procedura di valutazione di impatto ambientale devono essere comunicati ai soggetti del procedimento, a tutte le amministrazioni pubbliche competenti, anche in materia di controlli ambientali, e devono essere adeguatamente pubblicizzati. In particolare, le informazioni messe a disposizione del pubblico comprendono: il tenore della decisione e le condizioni che eventualmente l'accompagnano; i motivi e le considerazioni principali su cui la decisione si fonda, tenuto conto delle istanze e dei pareri del pubblico, nonché le informazioni relative al processo di partecipazione del pubblico; una descrizione, ove necessario, delle principali misure prescritte al fine di evitare, ridurre e se possibile compensare i più rilevanti effetti negativi.

2. Il giudizio di compatibilità ambientale comprendente le eventuali prescrizioni per la mitigazione degli impatti ed il monitoraggio delle opere e degli impianti deve, in particolare, essere acquisito dall'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione definitiva alla realizzazione dell'opera o dell'intervento progettato.

3. Nel caso di iniziative promosse da autorità pubbliche, il provvedimento definitivo che ne autorizza la realizzazione deve adeguatamente evidenziare la conformità delle scelte effettuate agli esiti della procedura d'impatto ambientale. Negli altri casi, i progetti devono essere adeguati agli esiti del giudizio di compatibilità ambientale prima del rilascio dell'autorizzazione alla realizzazione.

4. Nel caso di opere non realizzate almeno per il venti per cento entro tre anni dal giudizio di compatibilità ambientale, la procedura deve essere riaperta per valutare se le informazioni riguardanti il territorio e lo stato delle risorse abbiano subito nel frattempo mutamenti rilevanti. In ogni caso il giudizio di compatibilità ambientale cessa di avere efficacia al compimento del quinto anno dalla sua emanazione.]

---

(249) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo II del presente provvedimento.

ART. 41 *(Controlli successivi)* *(250)*

[1. Qualora durante l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 35 la commissione di cui all'articolo 6 ravvisi situazioni contrastanti con il giudizio espresso sulla compatibilità ambientale del progetto, oppure comportamenti contrastanti con le prescrizioni ad esso relative o comunque tali da compromettere fondamentali esigenze di equilibrio ecologico e ambientale, ne dà tempestiva comunicazione al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, il quale, esperite le opportune verifiche, ordina la sospensione dei lavori e impartisce le prescrizioni necessarie al ripristino delle condizioni di compatibilità ambientale dei lavori medesimi.]

(250) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo II del presente provvedimento.

ART. 42 *(Progetti sottoposti a via in sede regionale o provinciale)* *(251)*

[1. Sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale in sede regionale o provinciale i progetti di opere ed interventi rientranti nelle categorie di cui all'articolo 23, salvo si tratti di opere o interventi sottoposti ad autorizzazione statale o aventi impatto ambientale interregionale o internazionale ai sensi dell'articolo 35.

2. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono definire, per determinate tipologie progettuali e/o aree predeterminate, sulla base degli elementi indicati nell'Allegato IV alla parte seconda del presente decreto, un incremento delle soglie di cui all'elenco B dell'Allegato III alla parte seconda del presente decreto fino alla misura del venti per cento.

3. Qualora dall'istruttoria esperita in sede regionale o provinciale emerga che l'opera o intervento progettato può avere impatti rilevanti anche sul territorio di altre regioni o province autonome o di altri Stati membri dell'Unione europea, l'autorità competente con proprio provvedimento motivato si dichiara incompetente e rimette gli atti alla Commissione tecnico-consultiva di cui all'articolo 6 per il loro eventuale utilizzo nel procedimento riaperto in sede statale. In tale ipotesi è facoltà del committente o proponente chiedere, ai sensi dell'articolo 36, comma 3, la definizione in via preliminare delle modalità per il rinnovo parziale o totale della fase di apertura del procedimento.

4. Qualora si accerti che il progetto definitivo differisce da quello preliminare quanto alle aree interessate oppure alle risorse ambientali coinvolte, o comunque che risulta da esso sensibilmente diverso, l'autorità competente adotta i provvedimenti relativi all'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e dispone la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati.]

(251) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo III del presente provvedimento.

ART. 43 *(Procedure di via in sede regionale o provinciale)* *(252)*

[1. Ferme restando le disposizioni di cui agli articoli 4, 5, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 e 34, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano disciplinano con proprie leggi e regolamenti le procedure per la valutazione di impatto ambientale dei progetti di cui all'articolo 42, comma 1.

2. Fino all'entrata in vigore delle discipline regionali e provinciali di cui al comma 1, trovano applicazione le disposizioni di cui alla parte seconda del presente decreto.

3. Nel disciplinare i contenuti e la procedura di valutazione d'impatto ambientale le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano assicurano comunque che siano individuati:

a) l'autorità competente in materia di valutazione di impatto ambientale;

b) l'organo tecnico competente allo svolgimento dell'istruttoria;

c) le eventuali deleghe agli enti locali per particolari tipologie progettuali;

d) le eventuali modalità, ulteriori o in deroga rispetto a quelle indicate nella parte seconda del presente decreto, per l'informazione e la consultazione del pubblico;

e) le modalità di realizzazione o adeguamento delle cartografie, degli strumenti informativi territoriali di supporto e di un archivio degli studi di impatto ambientale consultabile dal pubblico;

f) i criteri integrativi con i quali vengono definiti le province ed i comuni interessati dal progetto.

4. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono individuare appropriate forme di pubblicità, ulteriori rispetto a quelle previste nel regolamento di cui all'articolo 28, comma 2, lettera b).

5. Qualora durante l'esecuzione delle opere di cui all'articolo 42 siano ravvisate situazioni contrastanti con il giudizio espresso sulla compatibilità ambientale del progetto, oppure comportamenti contrastanti con le prescrizioni ad esso relative o comunque tali da compromettere fondamentali esigenze di equilibrio ecologico e ambientale, l'autorità competente, esperite le opportune verifiche, ordina la sospensione dei lavori e impartisce le prescrizioni necessarie al ripristino delle condizioni di compatibilità ambientale dei lavori medesimi.]

---

(252) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo III del presente provvedimento.

ART. 44 *(Termini del procedimento)* *(253)*

[1. Ferme restando le ipotesi di sospensione e di interruzione, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono stabilire, in casi di particolare rilevanza, la prorogabilità dei termini per la conclusione della procedura sino ad un massimo di sessanta giorni.]

---

(253) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo III del presente provvedimento.

ART. 45 *(Coordinamento ed integrazione dei procedimenti amministrativi)* *(254)*

[1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano definiscono le modalità per l'armonizzazione, il coordinamento e, se possibile, l'integrazione della procedura di valutazione dell'impatto ambientale con le procedure ordinarie di assenso alla realizzazione delle opere.

2. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano integrano e specificano, in relazione alle rispettive disposizioni legislative e regolamentari, quanto disposto dagli articoli 33 e 34.]

---

(254) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo III del presente provvedimento.

ART. 46 *(Procedure semplificate ed esoneri)* *(255)*

1. Per i progetti di dimensioni ridotte o di durata limitata realizzati da artigiani o piccole imprese, nonché per le richieste di verifica di cui all'articolo 32, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuovono modalità semplificate.

2. Per i progetti di cui all'articolo 23, comma 1, lettera c), le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono determinare, per specifiche categorie progettuali o in particolari situazioni ambientali e territoriali, sulla base degli elementi di cui all'Allegato IV alla parte seconda del presente decreto, criteri o condizioni di esclusione dalla procedura.

---

(255) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo III del presente provvedimento.

ART. 47 *(Obblighi di informazione)* (256)

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano informano, ogni dodici mesi, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio circa i provvedimenti adottati, i procedimenti di valutazione di impatto ambientale in corso e lo stato di definizione delle cartografie e degli strumenti informativi.

---

(256) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo III, Capo III del presente provvedimento.

ART. 48 *(Abrogazioni)* (257)

[1. Fatto salvo quanto previsto dal comma 3, a decorrere dalla data di entrata in vigore della parte seconda del presente decreto sono abrogati:

a) l'*articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349*;

b) l'*articolo 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67*;

c) il *decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 210 del 7 settembre 1996;

d) l'*articolo 27 della legge 30 aprile 1999, n. 136*;

e) il *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 settembre 1999*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 302 del 27 dicembre 1999;

f) il *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° settembre 2000*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 238 dell'11 ottobre 2000;

g) l'*articolo 6 della legge 23 marzo 2001, n. 93*;

h) l'*articolo 19, commi 2 e 3, del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190*;

i) l'*articolo 77, commi 1 e 2, della legge 27 dicembre 2002, n. 289*;

l) gli *articoli 1 e 2 del decreto-legge 14 novembre 2003, n. 315*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 16 gennaio 2004, n. 5*;

m) (258)

n) l'*articolo 30 della legge 18 aprile 2005, n. 62*.

2. La Commissione tecnico-consultiva per le valutazioni ambientali di cui all'articolo 6 provvede, attraverso proprie sottocommissioni costituite secondo le modalità di cui al comma 5 del citato articolo 6, alle attività già di competenza delle commissioni di cui all'*articolo 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67*, all'*articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190*, ed all'*articolo 5, comma 9, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*. Ogni riferimento a tali commissioni contenuto nella citata *legge 11 marzo 1988, n. 67* e nei citati decreti legislativi 20 agosto 2002, n. 190, e 18 febbraio 2005, n. 59, si deve intendere riferito alle sottocommissioni di cui all'articolo 6, comma 5, di volta in volta costituite.

3. Fino all'entrata in vigore del decreto di determinazione delle tariffe previsto dall'articolo 49, comma 2, resta sospesa l'applicazione del comma 1, lettere b), d), g), h), i), l), del presente articolo e pertanto continuano a svolgere le funzioni di propria competenza le commissioni di cui all'*articolo 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67*, all'*articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190*, ed all'*articolo 5, comma 9, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*. (259)]

---

(257) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo IV del presente provvedimento.

(258) Lettera abrogata dall'art. 14, comma 1, lett. l), D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90.

(259) Comma modificato dall'art. 14, comma 1, lett. l), D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90.

ART. 49 *(Provvedimenti di attuazione per la costituzione e funzionamento della commissione tecnico-consultiva per le valutazioni ambientali)* (260)

[1. Il decreto di cui all'articolo 6, comma 1, è adottato entro novanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. In sede di prima attuazione del presente decreto, i componenti delle commissioni tecnico-consultive di cui all'*articolo 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67*, all'*articolo 19, commi 2 e 3, del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190*, ed all'*articolo 5, comma 9, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, restano in carica, in continuità con le attività svolte nelle commissioni di provenienza, assumendo le funzioni di componenti della commissione di cui all'articolo 6 fino alla scadenza del quarto anno dall'entrata in vigore della parte seconda del presente decreto; tale commissione viene integrata nei casi e con le modalità previste dall'articolo 6, commi 6, 7 e 8.

2. Entro il medesimo termine di novanta giorni, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro delle attività produttive e con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono disciplinate le modalità, anche contabili, e le tariffe da applicare in relazione alle istruttorie e ai controlli previsti dalla parte seconda del presente decreto, comprese le verifiche preventive di cui agli articoli 7, comma 5, e 19, commi 1 e 2, la fase preliminare e quella di conduzione di procedimenti integrati ai sensi dell'articolo 34, comma 1, nonché i compensi spettanti ai membri della Commissione di cui all'articolo 6. Gli oneri per l'istruttoria e per i controlli sono quantificati in relazione alla dimensione e complessità del progetto, al suo valore economico, al numero ed alla tipologia delle componenti ambientali interessate, tenuto conto della eventuale presenza di sistemi di gestione registrati o certificati e delle spese di funzionamento della Commissione. Tali oneri, posti a carico del committente o proponente, sono utilizzati esclusivamente per le predette spese. A tale fine, per gli impianti di competenza statale gli importi delle tariffe vengono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati entro sessanta giorni allo stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

3. Entro i successivi quindici giorni ciascuna regione e provincia autonoma comunica al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio il proprio elenco di esperti di cui all'articolo 6, comma 6, con l'ordine di turnazione secondo il quale, all'occorrenza, dovranno essere convocati in sottocommissione.

4. L'operatività della Commissione di cui all'articolo 6 è subordinata all'entrata in vigore del decreto di determinazione delle tariffe previsto dal comma 2.

5. Sono comunque confermate le autorizzazioni di spesa già disposte ai sensi dell'*articolo 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67*, e dell'*articolo 6 della legge 23 marzo 2001, n. 93*.

6. Al fine di garantire l'operatività della commissione di cui all'*articolo 5, comma 9, del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, nelle more dell'adozione del decreto di cui all'*articolo 18, comma 2 del citato decreto legislativo n. 59/2005*, e fino all'entrata in vigore del decreto di determinazione delle tariffe di cui al comma 2 del presente articolo, per le spese di funzionamento nonché per il pagamento dei compensi spettanti ai componenti della predetta commissione nominata con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio 4 gennaio 2006, è posto a carico del richiedente il versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma forfetaria pari ad euro venticinquemila per ogni richiesta di autorizzazione integrata ambientale per impianti di competenza statale; la predetta somma è riassegnata entro sessanta giorni, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio. Le somme di cui al presente comma s'intendono versate a titolo di acconto, fermo restando l'obbligo del richiedente di corrispondere conguaglio in relazione all'eventuale differenza risultante in base a quanto stabilito dal successivo decreto di determinazione delle tariffe, fissate per la copertura integrale del costo effettivo del servizio reso.]

---

(260) Articolo abrogato dall'art. 14, comma 1, lett. l), D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90. Successivamente, l'abrogazione è stata confermata dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo IV del presente provvedimento.

ART. 50 *(Adeguamento delle disposizioni regionali e provinciali)* *(261)*

[1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono affinché le disposizioni legislative e regolamentari emanate per adeguare i rispettivi ordinamenti alla parte seconda del presente decreto entrino in vigore entro il termine di centoventi giorni dalla pubblicazione del presente decreto. In mancanza delle disposizioni suddette trovano applicazione le norme della parte seconda del presente decreto e dei suoi Allegati.]

---

(261) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo IV del presente provvedimento.

ART. 51 *(Regolamenti e norme tecniche integrative - autorizzazione unica ambientale per le piccole imprese)* *(262)*

[1. Al fine di semplificare le procedure di valutazione ambientale strategica e valutazione di impatto ambientale, con appositi regolamenti, emanati ai sensi dell'*articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400*, possono essere adottate norme puntuali per una migliore integrazione di dette valutazioni negli specifici procedimenti amministrativi vigenti di approvazione o autorizzazione dei piani o programmi e delle opere o interventi sottoposti a valutazione.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della parte seconda del presente decreto, non trova applicazione il *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377*, in materia di impianti di gestione di rifiuti soggetti a valutazione di impatto ambientale di competenza statale, fermo restando che, per le opere o interventi sottoposti a valutazione di impatto ambientale, fino all'emanazione dei regolamenti di cui al comma 1 continuano ad applicarsi, per quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 2 del suddetto decreto.

3. Le norme tecniche integrative della disciplina di cui al titolo III della parte seconda del presente decreto, concernenti la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione dei giudizi di compatibilità in relazione a ciascuna categoria di opere, sono emanate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri competenti per materia e sentita la Commissione di cui all'articolo 6.

4. Le norme tecniche emanate in attuazione delle disposizioni di legge di cui all'articolo 48, ivi compreso il *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 4 del 5 gennaio 1989, restano in vigore fino all'emanazione delle corrispondenti norme di cui al comma 3.

5. Con successivo decreto, adottato dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle attività produttive, si provvederà ad accorpare in un unico provvedimento, indicando l'autorità unica competente, le diverse autorizzazioni ambientali nel caso di impianti non rientranti nel campo di applicazione del *decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, ma sottoposti a più di una autorizzazione ambientale di settore.]

---

(262) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo IV del presente provvedimento.

ART. 52 *(Entrata in vigore)* [(263)]

[1. Fatto salvo quanto disposto dagli articoli 49 e 50, la parte seconda del presente decreto entra in vigore il 31 luglio 2007. [(264)]

2. I procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore della parte seconda del presente decreto, nonché i procedimenti per i quali a tale data sia già stata formalmente presentata istanza introduttiva da parte dell'interessato, si concludono in conformità alle disposizioni ed alle attribuzioni di competenza in vigore all'epoca della presentazione di detta istanza.]

---

(263) Articolo abrogato dall'art. 4, comma 2, D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché dall'art. 36, comma 1 del presente decreto, come modificato dal predetto D.Lgs. 4/2008.

Nel periodo precedente le modifiche apportate alla Parte II dall'art. 1, comma 3, del predetto D.Lgs. 4/2008, il presente articolo era inserito nella Parte II, Titolo IV del presente provvedimento.

(264) Comma modificato dall'art. 1-septies, comma 1, D.L. 12 maggio 2006, n. 173, convertito, con modificazioni, dalla L. 12 luglio 2006, n. 228 e, successivamente, sostituito dall'art. 5, comma 2, D.L. 28 dicembre 2006, n. 300, convertito, con modificazioni, dalla L. 26 febbraio 2007, n. 17.

(.)

Decreto Presidente Repubblica 17 settembre 2015, n. 201 recante: "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione".

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 18 dicembre 2015, n. 294.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'*articolo 87 della Costituzione*;

Visto l'*articolo 117 della Costituzione*;

Visto l'articolo 698 del *codice della navigazione*, come modificato dall'articolo *3* del *decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151*;

Visto l'articolo *5, comma 1, lettera c)*, del *decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85*;

Visto l'articolo *6, comma 19*, del *decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 30 luglio 2010, n. 122* (2);

Visto il *decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 24 marzo 2012, n. 27*, con il quale è stata recepita la *direttiva 2009/12/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali ed, in particolare, l'articolo 72 del medesimo decreto;

Visto il *regolamento (UE) n. 1315/2013* del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la *decisione n. 661/2010/UE*;

Visto il *regolamento (UE) n. 1316/2013* del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e modifica il *regolamento (UE) n. 913/2010*, abrogando i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010;

Visti gli indirizzi dell'11° Allegato «Infrastrutture» al DEF 2014-2016 in materia di Piano nazionale degli aeroporti;

Visto l'Atto di indirizzo per l'adozione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale n. 45695 del 31 dicembre 2012, assunto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro-tempore;

Visto l'Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale e le azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 25 settembre 2014;

Tenuto conto che, per l'identificazione dei predetti bacini, è stata assunta come base la ripartizione territoriale dell'Italia nelle aree sovraregionali dello schema NUTS-livello 1: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud, Isole;

Tenuto altresì conto che, in ciascuna delle predette aree sovraregionali, sono stati individuati i bacini di traffico omogeneo, con distanza massima di 2 h di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica, per complessivi n. 10: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo-Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia Occidentale, 9) Sicilia Orientale, 10) Sardegna;

Rilevato che, per ciascuno di tali bacini, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale in applicazione dei criteri fissati dall'articolo 698 del *codice della navigazione*: ruolo strategico, ubicazione territoriale, dimensioni e tipologia di traffico, previsioni progetti europei TEN;

Rilevato, inoltre, che nell'ambito degli aeroporti di interesse nazionale sono stati individuati, in base ai medesimi criteri di cui all'articolo 698 del *codice della navigazione*, gli aeroporti di particolare rilevanza strategica.

Constatato che, per l'identificazione degli aeroporti di particolare rilevanza strategica di ciascun bacino, sono stati presi in considerazione, innanzitutto, gli aeroporti inseriti nella core network europea, tra i quali, in primis, i gate intercontinentali Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia e che, laddove sono risultati inseriti più aeroporti rientranti nella core network, si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica del bacino quello rivestente il ruolo di gate intercontinentale;

Constatato, altresì, che, nel caso in cui - nel bacino individuato - non è risultato insistere alcun aeroporto incluso nella core network, si è individuato quale aeroporto di particolare rilevanza strategica quello inserito nella comprehensive network con maggiori dati di traffico;

Atteso che si è prevista una eccezione per il bacino del Nord Ovest in cui, oltre allo scalo di Milano Malpensa, è stato considerato di particolare rilevanza strategica anche quello di Torino, a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest;

Atteso che, in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio e della dimensione degli scali, si è prevista un'ulteriore eccezione alla regola di un solo aeroporto di particolare rilevanza strategica per ciascun bacino, per il bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti di particolare rilevanza strategica individuati sono due, ovvero Bologna e Pisa/Firenze, a condizione, relativamente ai soli scali di Pisa e Firenze, che per gli stessi si realizzi la gestione unica;

Considerato che gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica, sono considerati di interesse nazionale purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale;

Ritenuto necessario provvedere, ai fini della razionalizzazione e dello sviluppo del settore aeroportuale, all'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale, in attuazione dell'articolo 698 del *codice della navigazione*, nonché delle necessarie misure di efficientamento in un'ottica integrata sotto i profili territoriale, infrastrutturale, gestionale e finanziario, affidando al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la vigilanza circa la realizzazione delle azioni programmate e la promozione delle intese con le altre Amministrazioni interessate, in particolare con il Ministero della difesa per i profili di competenza;

Visto l'articolo *17, comma 2*, della *legge 23 agosto 1988, n. 400*;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 30 settembre 2014;

Acquisita l'intesa espressa dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nella seduta del 19 febbraio 2015;

Sentita l'Agenzia del demanio;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nella adunanza del 19 marzo 2015;

Acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 27 agosto 2015;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

EMANA

il seguente regolamento:

---

(2) NDR: In G.U. è riportato il seguente riferimento normativo non corretto: «».

Art. 1. *Aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale*

1. In applicazione dei criteri fissati dall'articolo 698 del *codice della navigazione*, sono individuati gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, per ciascuno dei dieci bacini di traffico individuati nella rete territoriale nazionale, come di seguito specificati e nel rispetto delle condizioni di cui ai commi 4, 5 e 6;

Bacini di traffico	Aeroporti di interesse nazionale
Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo,

	Genova, Brescia, Cuneo
Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste
Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona
Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara
Campania	Napoli, Salerno
Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto
Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone
Sicilia orientale	Catania, Comiso
Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa
Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero

2. Nell'ambito dei predetti aeroporti di interesse nazionale, rivestono una particolare rilevanza strategica, in relazione ai criteri stabiliti dall'articolo 698 del *codice della navigazione*, i seguenti scali:

Bacini di traffico	Aeroporti di particolare rilevanza strategica
Nord Ovest	Milano Malpensa, Torino
Nord Est	Venezia
Centro Nord	Bologna, Pisa /Firenze
Centro Italia	Roma Fiumicino
Campania	Napoli
Mediterraneo/Adriatico	Bari
Calabria	Lamezia Terme
Sicilia orientale	Catania
Sicilia occidentale	Palermo
Sardegna	Cagliari

3. Nell'ambito degli aeroporti di cui al comma 2, rivestono il ruolo di gate intercontinentali, per la loro capacità di rispondere alla domanda di ampi bacini di traffico ed il loro elevato grado di connettività con le destinazioni europee ed internazionali, i seguenti aeroporti:

a) Roma Fiumicino, primario hub nazionale;

b) Milano Malpensa;

c) Venezia.

4. Gli aeroporti di interesse nazionale, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica individuati dal presente decreto, rispettano le seguenti condizioni:

a) l'aeroporto è in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare;

b) l'aeroporto è in grado di dimostrare, tramite un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale, almeno su un triennio.

5. L'aeroporto di Torino è considerato di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzi, in relazione alle interconnessioni ferroviarie AV/AC tra le città di Torino e Milano, un sistema di alleanze con l'aeroporto intercontinentale di Milano Malpensa, finalizzato a generare sinergie di sviluppo reciproco e dell'intero bacino del Nord Ovest.

6. Gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica.

7. Le condizioni di cui al comma 4 e le procedure di cui al comma 8 non si applicano, altresì, per gli aeroporti che garantiscono la continuità territoriale di regioni periferiche ed aree in via di sviluppo o particolarmente disagiate, qualora non sussistano altre modalità di trasporto, in particolare ferroviario, adeguate a garantire tale continuità. L'assenza di modalità alternative adeguate è verificata dalle strutture competenti delle amministrazioni di cui al comma 8.

8. I gestori degli aeroporti di interesse nazionale, individuati ai sensi del presente decreto, ad eccezione di quelli di particolare rilevanza strategica, ove risulti dalle verifiche effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la mancanza del possesso delle condizioni di cui al comma 4, devono presentare, nel termine di tre mesi da tali verifiche, un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla realizzazione delle prescritte condizioni nel successivo triennio.

9. In sede di prima applicazione del presente decreto, i gestori degli aeroporti allo stato non inseriti tra gli scali di interesse nazionale di cui al comma 1, possono presentare, entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, la documentazione dimostrativa del possesso delle condizioni di cui al comma 4 o al comma 7. Gli aeroporti così individuati sono riconosciuti aeroporti di interesse nazionale in conformità della procedura prevista dall'articolo 698 del *codice della navigazione*, previa verifica della sussistenza di tali condizioni.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dell'ENAC, verifica la realizzazione e il mantenimento delle condizioni di cui ai commi 4 ovvero 7, anche ai fini della revisione, con il medesimo procedimento di cui all'articolo 698 del *codice della navigazione*, della rete d'interesse nazionale, vagliando, in caso di mancata realizzazione, se la stessa è dipesa o meno da cause imprevedibili e non imputabili a responsabilità dei gestori. In assenza di tali cause, gli aeroporti cessano di essere di interesse nazionale.

11. Gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale, individuati, in base all'articolo 698 del *codice della navigazione*, dal presente decreto, sono trasferiti alle Regioni, ai sensi degli articoli *3* e *5* del *decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85*. Per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome, il trasferimento è attuato in conformità alle previsioni degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione. Con i provvedimenti di trasferimento è disciplinato altresì il regime finanziario dei servizi.

12. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vigila sull'attuazione di quanto previsto nel presente decreto, promuovendo, a tal fine, le intese con le altre Amministrazioni ed Enti competenti in ordine agli interventi di comune interesse.

13. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti favorisce ogni azione a salvaguardia delle Regioni in cui non esistono aeroporti, al fine di conseguire l'ottimizzazione delle connessioni intermodali con gli aeroporti più vicini, nonché di consentire alle stesse, in presenza dei necessari presupposti, l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 9 durante tutto il periodo di vigenza del presente decreto.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Regione Calabria

DIPARTIMENTO n.9
INFRASTRUTTURE, LAVORI PUBBLICI, POLITICHE DELLA CASA, ERP, ABR, RISORSE IDRICHE, CICLO INTEGRATO DELLE ACQUE

SETTORE N. 4
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI, RETI IMMATERIALI

DECRETO DIRIGENTE DEL SETTORE

ASSUNTO IL 25/08/2014 PROT. N 1124

REGISTRO DEI DECRETI DEI DIRIGENTI DELLA REGIONE CALABRIA

N.10477 DEL 01/09/2014

Oggetto: Piano Regionale dei Trasporti - Procedura di Valutazione Ambientale Strategica - Avvio delle consultazioni di cui all'art. 13 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 ed art. 23 del R.R. n. 3/2008 ed approvazione dei documenti propedeutici.

Ai sensi dell'art.44 della L. R. n. 8 del 04/02/2002, si esprime il prescritto visto di regolarità contabile, in ordine all'esistenza degli elementi costitutivi dell'impegno, alla corretta imputazione della spesa ed alla disponibilità nell'ambito dello stanziamento di competenza autorizzato.

Il Dirigente del Settore "Ragioneria Generale"

IL DIRIGENTE DEL SETTORE

PREMESSO, in relazione al Piano Regionale dei Trasporti:

- **che** il Programma di Governo presentato dal Presidente della Regione ed approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione 19 maggio 2010, n. 4, prevede, tra l'altro, l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti;
- **che** la Giunta Regionale ha approvato con D.G.R. del 28/01/2013, n. 30 le *Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti*, che sono state redatte a valle di un ampio processo partecipativo che ha visto coinvolti nei mesi di dicembre e gennaio: le Province, l'UPI, l'ANCI, le Organizzazioni Sindacali, le Associazioni delle aziende di autotrasporto viaggiatori, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, la Direzione Marittima Regionale, ANAS e Ferrovie dello Stato;
- **che** il 02.02.2013 è stato svolto un incontro con gli Enti Locali e altri stakeholder presso il centro agroalimentare di Lamezia Terme dove, presentando le *Linee Guida*, è stata data a tutti la possibilità di partecipare alla costruzione della visione strategica regionale in materia di trasporti;
- **che**, contemporaneamente, le *Linee Guida* sono state pubblicate sul sito www.calabriatrasporti.it, e rese così disponibili per la consultazione a tutte le associazioni, aziende e a ogni cittadino calabrese;
- **che**, grazie a questa ampia diffusione, sono state raccolte tutte le osservazioni sulle *Linee Guida* pervenute dal territorio nei mesi successivi, e le stesse sono state recepite in una nuova versione, approvata con D.G.R. del 05/08/2013, n. 286;
- **che** questa versione è stata sottoposta alla competente Commissione Consiliare, che ha approvato una serie di pareri sulla stessa;
- **che** conseguentemente è stata redatta una prima versione del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti.

PREMESSO, inoltre, in relazione alle modalità di redazione del Piano Regionale dei Trasporti:

- **che**, giusta D.D. n. 2425 del 25.03.2011, è stato attivato il "Progetto Tematico Settoriale per la Mobilità Regionale" impegnato, fra le altre cose, a supporto dell'attività di redazione del Piano Regionale dei Trasporti;
- **che**, giusta D.D. n. 16.413 del 29.12.2011, è stato affidato in house providing a SIAL Servizi S.p.A. un servizio che prevede, fra le altre cose, l'esecuzione di attività a supporto del Piano Regionale dei Trasporti;
- **che** in particolare, ai sensi della III convenzione operativa (rep. n. 3057 del 12.11.2013), nell'ambito del sopra citato servizio affidato in house providing, è prevista l'attività tecnico-scientifica finalizzata all'espletamento delle procedure VAS nell'iter di redazione e approvazione del Piano Regionale dei Trasporti;
- **che**, con i supporti sopra individuati, questo Settore ha provveduto alla redazione della corrente versione del *Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti*, principalmente finalizzata alla redazione del Rapporto Preliminare Ambientale;
- **che**, in adempimento all'incarico ricevuto, SIAL Servizi S.p.A. ha trasmesso con nota acquisita al prot. n. 163864 del 15.05.2014 il *Rapporto Preliminare Ambientale* ed il *Questionario di Consultazione Preliminare*.

CONSIDERATO

- **che**, redatto il *Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti* ed il *Rapporto Preliminare Ambientale*, l'Amministrazione deve attuare le attività propedeutiche all'approvazione finale dello stesso, fra cui la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi
  - del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare dell'art. 13;
  - del R.R. n. 3 del 04.08.2008 recante "Regolamento regionale delle procedure di Valutazione di Impatto ambientale, di Valutazione Ambientale Strategica e di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali" ed in particolare dell'art. 23;
- **che** si è provveduto alla proposta di elenco di soggetti competenti in materia ambientale (con nota prot. n. 2272378 del 11.07.2014, indirizzata ai competenti uffici del Dipartimento Ambiente, che con nota prot. n. 231814 del 17/07/2014 hanno ritenuto l'elenco de quo esaustivo).

RITENUTO:

- di prendere atto della avvenuta redazione della documentazione necessaria per potere avviare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica applicata all'approvazione del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti, così costituita:
  - *Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti* (attuale versione) e *allegato cartografico;*
  - *Rapporto Preliminare Ambientale;*
  - *Questionario di Consultazione Preliminare.*
- di dovere procedere, a tal fine, all'approvazione, per quanto di competenza, dei documenti propedeutici all'avvio delle consultazioni ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e dell'art. 23 del R.R. n. 3/2008.

VISTA la Legge Regionale 13.03.1996 n.7 recante "norme sull'ordinamento della struttura organizzativa della G.R. e sulla dirigenza regionale" ed in particolare:
- l'art.28 che individua compiti e responsabilità del Dirigente con funzioni di Dirigente Generale;
- l'art.30 relativo alla competenza ed ai poteri del Dirigente Responsabile del Settore;
- l'art.1 comma 3, che opera, per quanto non previsto dalla L.R. n.7/1996, il rinvio recettizio alle disposizioni del D.Lgs. 29/1993 e s.m.i. nonché ai contratti nazionali;

VISTA la D.G.R. 21.06.1999 n.2661 recante "adeguamento delle norme legislative e regolamentari in vigore per l'attuazione delle disposizioni recate dalla L.R. n.7/96 e dal D.Lgs. n.29/93 e s.m.i.".
VISTO il Decreto 21.06.1999 n.354 del presidente della Regione, recante "separazione dell'attività amministrativa in indirizzo e di controllo da quella di gestione";
VISTI gli artt.16 e 17 del D.Lgs. 30 marzo 2001, n.165 e succ. modif. ed integrazioni;
VISTA la L.R. n.8 del 4/02/2002 recante "Ordinamento del bilancio e della contabilità della Regione Calabria";
VISTA la L.R. n.34 del 2002 e s.m.i.;
VISTA la Deliberazione della Giunta Regionale 11.11.2006, n. 770 con la quale è stato approvato l'ordinamento generale delle strutture della Giunta Regionale (art. 7 della L.R. n. 31/2002);
VISTA la Deliberazione della Giunta Regionale 14.05.2007 n.258 con la quale è stato modificato l'ordinamento generale delle strutture organizzative della Giunta Regionale;
VISTA la Deliberazione della Giunta Regionale 20.9.2013, n. 325 con cui l'ing. Domenico Pallaria è stato nominato dirigente generale reggente del Dipartimento n.9 "Infrastrutture, Lavori Pubblici, Politiche della Casa, E.R.P., A.B.R., Risorse idriche, Ciclo Integrato delle Acque";
VISTO il D.D. n.12554 del 09/09/2013 con il quale viene conferito l'incarico di Dirigente del Settore n.4 del Dipartimento Infrastrutture "Lavori Pubblici";

D E C R E T A

sulla base di quanto rappresentato in narrativa, di cui si prende atto, e per le motivazioni in essa riportate:

1. **DI AVVIARE** la procedura di Valutazione Ambientale Strategica applicata all'approvazione del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti.
2. **DI PRENDERE ATTO** ed approvare, per quanto di competenza, i documenti finalizzati all'avvio delle consultazioni di cui all'art. 13 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 ed art. 23 del R.R. n. 3/2008 e s.m.i., da considerarsi parte integrante e sostanziale del presente provvedimento e precisamente:
   - *Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti* (attuale versione) e *allegato cartografico;*
   - *Rapporto Preliminare Ambientale;*
   - *Questionario di Consultazione Preliminare.*
3. **DI DISPORRE** la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria.
4. **DI RENDERE NOTO** che avverso il presente decreto è ammesso ricorso in sede giurisdizionale innanzi al T.A.R. della Calabria da chiunque ne abbia legittimo interesse, entro 60 gg. dalla conoscenza, ovvero, entro 120 giorni dalla stessa data, ricorso straordinario al Capo dello Stato.

Il Dirigente del Settore
Responsabile del Procedimento
Ing. Giuseppe PAVONE


REPVBBLICA ITALIANA
PIANO STRATEGICO NAZIONALE
DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Indice generale

Indice generale II

Introduzione ..... - 6 -

Perché un Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica? ..... - 6 -

1. Una nuova visione per il Sistema Mare ..... - 12 -

1.1 Il settore in Italia tra segnali di crisi ed opportunità mancate ..... - 12 -

1.2 Il Sistema Mare per la ripresa economica del Paese ..... - 17 -

1.3 Il Sistema Mare come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea ..... - 19 -

1.4 Il Sistema Mare per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno ..... - 21 -

1.5 Il Sistema Mare a favore della sostenibilità ..... - 25 -

2. Il settore portuale e logistico-marittimo in Italia oggi ..... - 29 -

2.1 Prospettive normative e programmatorie a livello europeo ..... - 29 -

2.1.1 Il Reg. (UE) n. 1315/2013 ed i Work Plan di corridoio ..... - 33 -

2.1.2 Il Reg. (UE) 1316/2013 - Il Meccanismo per collegare l'Europa ..... - 37 -

2.1.3 Il Piano di azione per i trasporti per la regione del Mediterraneo 2014-2020 (RTAP) ..... - 37 -

2.1.4 La Rete di Trasporto Trans-Mediterranea – TMN ..... - 39 -

2.1.5 I corridoi merci ferroviari, il Reg 913/2010 ..... - 44 -

2.2 La programmazione nazionale corrente ..... - 47 -

2.2.1 Le risorse delle Autorità Portuali ..... - 51 -

2.3 L'Italia oggi nel mercato portuale e logistico ..... - 54 -

2.4 Il comparto della cantieristica navale ..... - 57 -

2.4.1 La cantieristica navale italiana ..... - 59 -

2.4.2 Le politiche europee di settore ..... - 63 -

2.5 Il Sistema Mare per la crescita del turismo italiano ..... - 64 -

2.6 L'evoluzione del trasporto marittimo internazionale di merci ..... - 69 -

2.7 I driver della domanda a livello globale ..... - 72 -

2.8 L'analisi della domanda portuale per l'Italia ..... - 78 -
2.8.1 Le caratteristiche della domanda ..... - 78 -
2.8.2 La domanda per segmenti ..... - 83 -
2.8.3 Navigazione fluviale ..... - 98 -
2.9 La situazione corrente dell'offerta portuale ..... - 102 -
2.9.1 Le infrastrutture ..... - 104 -
2.9.2 La capacità di movimentazione ..... - 107 -
2.9.3 I collegamenti di ultimo miglio ..... - 108 -
2.9.4 Le piattaforme logistiche ..... - 112 -
2.9.5 La tecnologia ..... - 116 -
2.9.6 I servizi in porto ..... - 118 -
2.10 La struttura gestionale ed organizzativa in vigore ..... - 122 -
2.10.1 Benchmark dei modelli in uso in alcuni porti europei ..... - 123 -
2.10.2 Il modello Italiano ..... - 127 -
2.11 Breve disamina dell'attuale parco progetti in ambito portuale in Italia - 137 -
2.12 L'analisi SWOT del sistema portuale nazionale ..... - 144 -
3. Prospettive future ed obiettivi del Piano ..... - 151 -
3.1 Premessa ..... - 151 -
3.1.1 Scenario macroeconomico di riferimento ..... - 155 -
3.1.2 Tendenze nei traffici marittimi al 2020 ..... - 157 -
3.2 Gli obiettivi strategici per il Sistema Mare ..... - 168 -
4. Proposta di azioni strategiche per il Sistema Mare ..... - 175 -
5. Proposta di *governance* ..... - 198 -
5.1 Le ragioni per fare sistema ..... - 198 -
5.2 Ipotesi di un nuovo modello di *governance* dei porti di rilevanza nazionale ed internazionale ..... - 202 -
5.2.1 Semplificazione dei procedimenti e concentrazione delle competenze ..... - 204 -
6. Bibliografia ..... - 207 -
6.1 Fonti normative ..... - 207 -

6.1.1 Atti Nazionali ..... *- 207 -*

6.1.2 Atti dell'Unione Europea ..... *- 208 -*

6.2 Note amministrative e documenti istituzionali ..... - 209 -

6.3 Articoli ..... - 210 -

6.4 Studi ..... - 210 -

6.5 Contributi al Piano Strategico Nazionale Portualità e Logistica ..... - 216 -

7. Appendice – Glossario sintetico della terminologia in uso nel documento - 219 -

Elenco delle abbreviazioni ..... - 221 -

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

V

Introduzione

Perché un Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica?

L'adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è prevista dall'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 *"Sblocca Italia"* al fine "*di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti".*

Il Decreto Legge "Sblocca Italia" ha anticipato un'esigenza che nel settore portuale e marittimo ha assunto le dimensioni di una vera e propria urgenza. Il nostro sistema portuale e logistico aveva bisogno già da tempo, infatti, di una riforma che consentisse al Paese di cogliere appieno la vasta gamma di opportunità di crescita e sviluppo ad esso strettamente correlati, contrastando la perdita di competitività che l'Italia sta subendo, come dimostrato dal differenziale di crescita tra i porti del Mediterraneo a fronte di un aumento generalizzato dei traffici nell'area. L'esigenza di una riforma è confermata, di recente, anche dagli esiti del *Global Competitiveness Index* pubblicati dal *World Economic Forum*; l'Italia risulta al 49º posto nella classifica mondiale e al 26° per qualità ed efficienza delle infrastrutture, superata da tutti i Paesi UE dell'area Mediterranea (Francia all'8° posto, Spagna all'9°, Portogallo al 17°), ad eccezione della Grecia (36° posto)[1]. In generale, il Paese sconta un ritardo diffuso su tutti i pilastri della competitività analizzati (*Institutions, Infrastructures, Macroeconomic Environment, Health and Primary Education*), ma ancora più eclatante è il dato di dettaglio relativo alla qualità dell'infrastruttura portuale, rispetto a

[1] Global Competitiveness Report 2014-2015, World Economic Forum, 2014

cui l'Italia si posiziona al 55º posto, dopo, tra gli altri, Spagna (9), Portogallo (23), Irlanda (29), Francia (32), Marocco (43), Grecia (49), Croazia (51).

Questi risultati non sorprendono; l'Italia, pur sostenendo la strategia sulla nuova Politica Marittima integrata europea, lanciata dall'UE nel 2007, e contribuendo alla stesura del Libro Verde e del Libro Blu, basa la gestione del sistema portuale su una Legge, per quanto meritoria, di oltre venti anni fa (la Legge n.84/1994).

Mentre la portualità e la logistica marittima evolvono molto rapidamente nel Mediterraneo, in Europa ed a livello mondiale secondo schemi organizzativi ed industriali sempre più complessi, il Paese non aveva messo a punto una strategia marittima integrata.

Il Piano, tenuta in considerazione la situazione attuale della portualità e della logistica marittima, nonché le analisi prospettiche di evoluzione della domanda, si pone il raggiungimento di obiettivi strategici, propone altrettante azioni, la cui attuazione avverrà attraverso attività normative e/o amministrative coerenti con le linee guida fornite dal PSNPL.

Un "Sistema Mare" gestito al meglio delle proprie capacità effettive e future è il frutto di una catena del valore che si manifesta:

- ✓ nel porto;
- ✓ nel territorio circostante;
- ✓ nel territorio nazionale;
- ✓ nelle relazioni dell'Italia con il Mediterraneo;
- ✓ nelle relazioni dell'Italia, come attore *leader* del Mediterraneo, con il resto del mondo.

La crescita del Sistema Mare, attraverso un sistema di coinvolgimento del *cluster* marittimo nella politica euromediterranea, e con il rafforzamento di *partnership* strategiche verso l'interno e verso l'esterno, potrà garantire una posizione più preminente del Paese, con ricadute positive non solo nel settore della portualità e della logistica.

In questo senso, il Piano, tenuta in considerazione la situazione attuale della portualità e della logistica marittima, nonché le analisi prospettiche di evoluzione della domanda, si propone il raggiungimento di obiettivi strategici, che dovranno essere raggiunti attraverso l'implementazione di azioni strategiche, la cui attuazione dovrà essere condotta attraverso azioni normative e/o amministrative mirate secondo le linee guida strategiche fornite.

Più in particolare, il Piano parte dalla analisi dei molteplici aspetti che condizionano le *performance* della portualità italiana, dagli accordi e prospettive Euro Mediterranee, all'analisi degli scenari geo-economici globali, alla domanda dei traffici nei diversi segmenti, all'analisi dell'offerta infrastrutturale e dei servizi, nonché alle procedure amministrative di controllo. Inoltre il Piano prende atto della particolare struttura della portualità italiana: il sistema italiano ha infatti delle caratteristiche e delle specificità che lo rendono difficilmente confrontabile con quelli di altri Paesi, sia del bacino del Mediterraneo, dalla Spagna ai Paesi del Medio Oriente e del Nord Africa, sia con quelli del *Northern Range* (dal porto francese di Le Havre a quello di Amburgo in Germania). Molti porti distribuiti su una costa molto estesa e la conformazione geo-morfologica dell'Italia rendono difficile concentrare in pochissimi porti le funzioni che più di altre beneficiano di economie di scala. Inoltre i porti italiani sono quasi tutti collocati nei pressi del centro delle città storiche che condizionano e da cui sono condizionati, con ampi spazi di *waterfront* sottratti alle funzioni urbane e limitate possibilità di espansione lungo le coste.

Ed il raggiungimento di un Sistema Mare siffatto, secondo la *vision* del Piano, si persegue prendendo atto del fatto che:

- ✓ Il sistema portuale e logistico può e deve essere un fondamentale contributore alla ripresa economica del Paese;
- ✓ Il sistema portuale e logistico può e deve essere uno strumento attivo di politica euro-mediterranea;

- ✓ Il sistema portuale e logistico può e deve essere un architrave della politica di coesione e della crescita del Mezzogiorno;
- ✓ Il sistema portuale e logistico può e deve essere garanzia e motore della promozione della sostenibilità.

Tanto premesso, nel trasformare gli elementi di visione strategica del Piano in obiettivi specifici si sono seguiti alcuni orientamenti di *policy* comuni a tutta la programmazione del sistema nazionale dei trasporti, ed in particolare

- ✓ attenzione e priorità a tutti i segmenti del traffico portuale in ragione della loro capacità di contribuire alla crescita economica e sociale;
- ✓ attenzione e priorità alla manutenzione e messa in sicurezza di un patrimonio infrastrutturale spesso obsoleto;
- ✓ attenzione e priorità all'innovazione ed allo sviluppo tecnologico.

Proprio nell'ottica di realizzare questa nuova *vision* si muove l'idea della creazione del Sistema Mare, che è in linea con la strategia *Horizon 2020* dell'Unione Europea, e punta alla valorizzazione della posizione geografica dell'Italia, alla necessità di favorire la coesione di tutte le aree del Paese, all'esigenza di superare "l'individualismo portuale" efficientando e razionalizzando la *governance* del sistema, nonché all'urgenza di un coordinamento e di una analisi rigorosa delle priorità di investimento.

Il Piano individua quindi dieci obiettivi strategici per il Sistema Mare, le azioni strategiche che corrispondono a ciascuno di essi e le attività operative da mettere in campo con atti normativi, regolamentari e organizzativi da adottare successivamente, con tempistiche diverse, durante il processo di implementazione e di aggiornamento del Piano.

In un'ottica di riforma profonda del Sistema Mare, il Piano fornisce anche Linee Guida di *governance* rispetto alle quali dovrà essere, sotto il profilo legislativo e organizzativo, rivisto l'assetto formale del settore, a valle dell'approvazione del Piano stesso.

In prospettiva, il Piano costituirà uno dei Piani di settore che andranno a confluire in un documento programmatico più ampio, plurisettoriale e plurimodale, e segnatamente, nel Documento di Programmazione Pluriennale che quest'Amministrazione intende redigere ed approvare entro la fine del corrente anno 2015, secondo il disposto del Decreto Legislativo n. 228/2011, e nella cornice del Piano Strategico Nazionale dei Trasporti e della Logistica.

Il Documento di Programmazione Pluriennale punterà a razionalizzare gli atti strategici e di indirizzo vigenti, avviandoli verso le più opportune e disponibili fonti di finanziamento, in armonia con una logica di valorizzazione, addizionalità e riuso, e garantendo la valorizzazione, la messa in sicurezza ed una adeguata manutenzione del consistente patrimonio infrastrutturale esistente, evitando sprechi, duplicazioni ed ulteriore aggravio della situazione di *overcapacity* presente in molte realtà portuali.

Mai come in questo particolare momento storico risulta evidente quanto sia necessario definire una *Governance* più forte e più integrata degli affari marittimi, indispensabile per realizzare un maggiore coordinamento anche internazionale, che consenta lo scambio delle migliori pratiche e una più stretta cooperazione fra Stati membri in settori chiave quali l'ambiente marino, la sicurezza e la sorveglianza degli spazi marittimi europei, nonché la ricerca marina e marittima, per garantire che quella del Sistema mare sia non solo una sfida, ma anche un'opportunità, per la crescita dell'Italia.

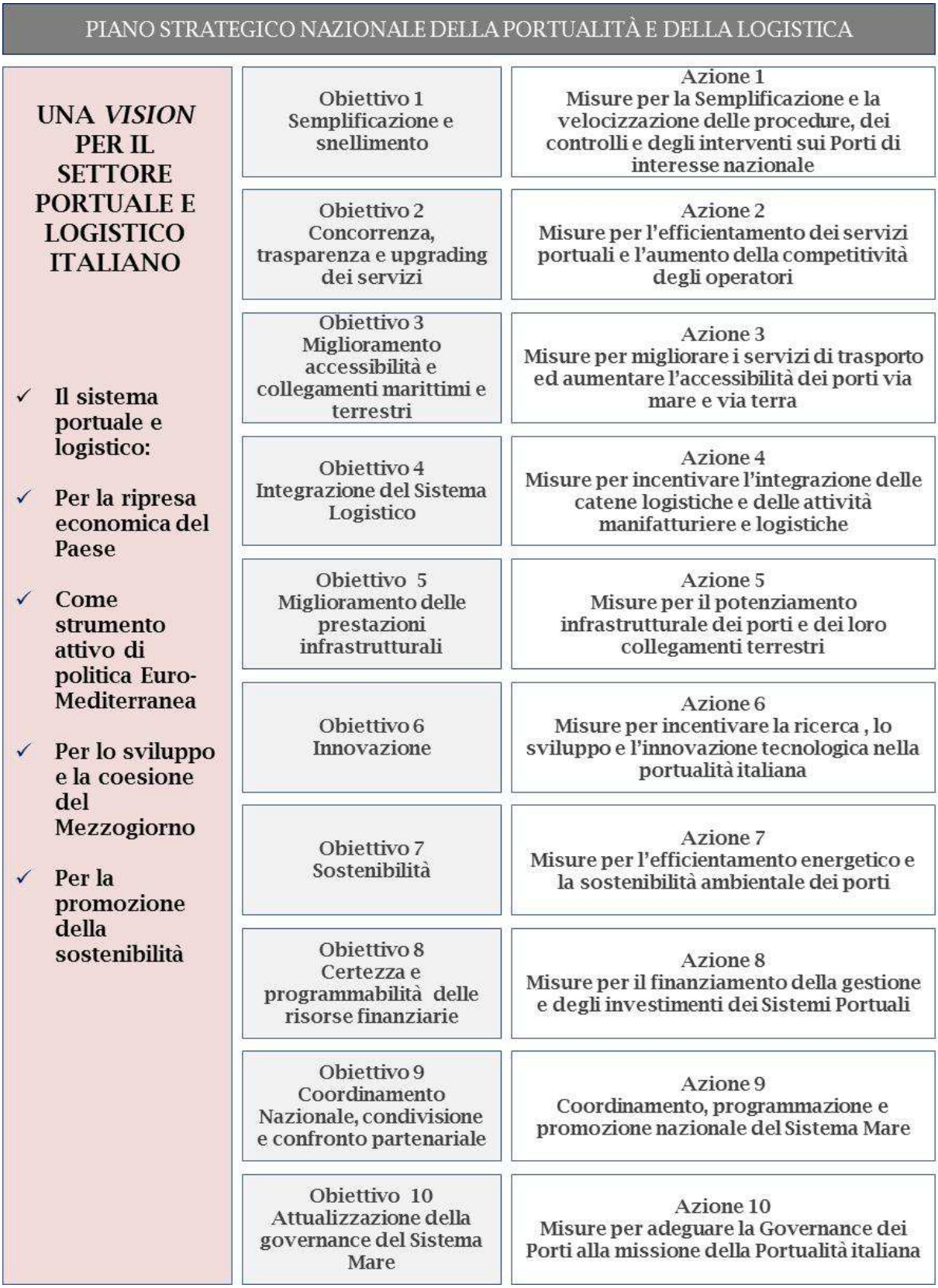


Figura 1 - Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: *Vision,* Obiettivi strategici, Azioni

1. Una nuova visione per il Sistema Mare

1.1 Il settore in Italia tra segnali di crisi ed opportunità mancate

Il Piano trova una delle sue motivazioni principali, come richiamato in premessa, nella necessità di definire azioni di *policy* a carattere nazionale, sia settoriali che di più ampio respiro (politiche industriali, estere, ecc.) che contribuiscano a far recuperare centralità al Sistema Mare, in termini di margini importanti di produttività ed efficienza, a beneficio in primo luogo del sistema industriale e produttivo italiano, ma in generale dell'intero Paese. Nel caso dell'Italia, tale iniziativa è tanto più necessaria, in quanto si colloca in una fase particolarmente dinamica del trasporto marittimo internazionale, caratterizzata da profondi cambiamenti di carattere strutturale, accompagnati da importanti opportunità di crescita, ma anche da serie minacce di arretramento, con conseguente perdita di quote di mercato.

Altri Paesi a noi vicini, come Francia e Spagna, l'hanno compreso in anticipo e vi hanno posto rimedio, introducendo importanti cambiamenti nel proprio assetto organizzativo ed istituzionale (la Francia) o concentrando risorse finanziarie per investimenti ed utilizzando in modo efficiente ed efficace i fondi europei disponibili per le infrastrutture di trasporto (la Spagna).

In entrambi i casi, il governo centrale ha assunto la piena regia dei processi di riforma, dando impulso agli investimenti, nella convinzione che il settore costituisca un elemento strategico di competitività per l'economia dei rispettivi Paesi. Sostegno logistico alle esportazioni ed efficientamento della catena logistica dal lato delle importazioni, ma anche affidabilità e sicurezza nell'approvvigionamento delle risorse energetiche, sono tra gli elementi trainanti, alla base delle scelte di *policy* dei governi.

Anche fra i maggiori Paesi emergenti, il settore marittimo-portuale è considerato strategico, per la sua funzione chiave nel favorire la competitività del sistema manifatturiero sui mercati internazionali. Cina,

Marocco ed Egitto, solo per citare alcuni fra i Paesi che per diverse ragioni sono fra più significativi nell'interscambio commerciale extra-UE con l'Italia, perseguono "modelli di sviluppo" che, in quanto trainati dalle esportazioni, fanno decisamente perno sui sistemi marittimo-portuali e sulla logistica.

Nel caso italiano, ad una dinamica dei flussi fisici delle merci in transito nei nostri porti che rispecchia un trend di lungo periodo sostanzialmente positivo, fanno riscontro alcuni preoccupanti sintomi di debolezza che caratterizzano il sistema portuale italiano e che la lunga crisi di questi ultimi anni ha contribuito ad aggravare. Sei questioni emergono più di altre:

- ✓ Competitività del sistema portuale italiano sul piano dei costi e dell'efficienza/funzionalità di sistema per carenza di infrastrutture fisiche, arretrate rispetto agli standard europei, ma anche per inefficienze e mancanze dei servizi portuali nelle loro diverse accezioni. Le conseguenze negative sono importanti, riguardando la competitività delle nostre imprese manifatturiere proprio in una fase storica in cui le esportazioni hanno assunto il ruolo di pressoché unico motore di crescita dell'economia. Esportazioni sempre più indirizzate soprattutto verso i Paesi emergenti, o comunque extra-UE, e che perciò utilizzano nella maggior parte dei casi la modalità marittima ed, in misura molto minore, aerea. In un mondo globalizzato, porti ed aeroporti sono infatti sempre più diventati il "biglietto da visita" dei Paesi che intendono competere con successo a livello globale.
- ✓ Perdita di competitività del sistema portuale italiano nel segmento del *transhipment* rispetto a quello di altri Paesi del Mediterraneo, dal Marocco a Malta e più recentemente alla Grecia, con conseguente calo del traffico dei porti di riferimento del settore, a vantaggio di altri scali concorrenti; una perdita tanto più "bruciante", in quanto si manifesta a danno di porti, come quelli di Gioia Tauro e di Taranto, che hanno toccato, negli anni precedenti la crisi, punte di traffico molto significative. Dopo un lungo periodo di crescita costante, tra il 2007 ed il 2014 Gioia Tauro ha registrato, come noto, una fase altalenante, con

una perdita di traffico di oltre il 13%, mentre per Taranto si è assistito ad un autentico crollo, di oltre l'80%. Unica *performance* positiva quella di Cagliari, ma ancora al di sotto dei livelli raggiunti nel 2009.

- ✓ Presenza di una programmazione locale spesso priva di riferimento con le vere esigenze del mercato e de-responsabilizzata sul piano degli effettivi ritorni degli investimenti, che ha contribuito ad alimentare quel sistema di distribuzione delle risorse per investimenti "a pioggia", spesso citato come una delle cause principali della situazione di arretratezza del settore; i POT, Piani Operativi Triennali, che ogni porto deve per legge redigere con scadenza, appunto, triennale, sono stati spesso l'occasione per lunghe liste di interventi non adeguatamente giustificati da valutazioni tecnico-economiche oggettive e di livello adeguato.
- ✓ Contemporaneamente, a livello nazionale, è altresì mancata una sufficiente determinazione orientata a portare a termine in tempi e costi ragionevoli il potenziamento di un selezionato numero di sistemi portuali, necessità che i noti fenomeni in atto del gigantismo navale e conseguente concentrazione dei traffici da tempo segnalavano. Il gigantismo navale, in particolare, ha determinato un "effetto a cascata" che riguarda non soltanto i porti *gateway* e/o di *transhipment*, ma anche quelli regionali con traffico *feeder,* aumentando la dimensione media delle navi per entrambi i comparti.
- ✓ Incremento delle quote di mercato dei sistemi portuali del Nord Europa sui traffici tra Paesi extra-UE ed Italia, che avrebbero potuto utilizzare più convenientemente in termini di tempo e di costo i porti italiani; si tratta, in questo caso, di libere scelte nell'organizzazione della catena del trasporto da parte di operatori logistici, spedizionieri e fornitori di servizi logistici, fino ai grandi caricatori dell'industria e della distribuzione, dettate da logiche industriali che guardano soprattutto all'efficienza complessiva della catena del trasporto, all'affidabilità nei tempi di consegna e solo in ultima istanza ai costi ed alla distanza percorsa dalla merce. Secondo quanto riportato in diversi studi

empirici ed approfondimenti di settore, molti operatori sarebbero disponibili a ridisegnare l'organizzazione della propria filiera logistica, riposizionandosi sul sistema portuale italiano, a condizione che il "sistema Italia" della portualità e della logistica dimostri in modo affidabile e duraturo di aver "cambiato pagina" rispetto al passato.

- ✓ La contemporanea presenza di decisori pubblici e privati negli organismi gestionali delle singole AP ha contribuito, infine, ad alimentare il rischio di sovrapposizione tra interessi, pur legittimi, di natura privata e/o aziendale ed obiettivi pubblici, rendendo più difficile e meno trasparente la definizione di un unico disegno strategico di respiro nazionale.

In sintesi, le questioni sopra descritte sono da considerarsi fra i principali motivi della mancata realizzazione di quell'idea di Italia, *Pontile d'Europa nel Mediterraneo*, che molti osservatori economici auspicavano da almeno due decenni. Già il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 1999-2000 conteneva precise indicazioni in tal senso, poi disattese nei fatti dai Piani successivi.

Ai sintomi di debolezza citati vanno anche aggiunti due importanti opportunità finora non colte o colte solo parzialmente:

1. La possibilità di costituire un nuovo *gateway* di ingresso da Sud per le merci con origine/destinazione i Paesi/regioni dell'Europa continentale, dalla Svizzera all'Austria ed alla Baviera, fino ai Paesi *landlocked* dell'Europa orientale (Sud della Polonia, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca in primo luogo) e dei Balcani. Non solo contribuendo in tal modo a ridurre le emissioni inquinanti delle navi, che seguirebbero una rotta Asia-Europa molto più corta di quella attuale, ma soprattutto ponendo le basi per una più equilibrata distribuzione dei flussi di traffico tra il cuore dell'Europa industriale, sempre più spostata ad Est, ed i principali porti *gateway* del continente. Ciò costituirebbe l'occasione per i porti del Nord Europa di assumere con maggior forza quel ruolo di porta verso l'America

settentrionale, già svolto in passato per almeno due secoli e che l'approvazione dell'accordo di libero scambio con gli USA (TTIP – *Transatlantic Trade and Investment Partnership*) e l'allargamento del canale di Panama ormai alle porte, contribuirebbero a rilanciare. Per i porti del "nuovo" *Southern Range*, da Valencia a Capodistra, si aprirebbero ulteriori spazi nel ruolo di principale *gate* europeo da/per il continente asiatico e quello africano. Aprire il "fronte Sud" per il sistema portuale italiano è una sfida che implica in primo luogo una stretta alleanza tra porti, ferrovie ed interporti, lungo i corridoi che dal Mezzogiorno portano nel cuore dell'Europa Centro-Orientale. La stessa strategia viene perseguita dalla Francia a sostegno del porto di Marsiglia, dalla Slovenia a favore dell'unico porto di Capodistria, dalla Croazia per quanto riguarda Rijeka e dalla Spagna, con Barcellona per il traffico Ro-Ro e Valencia ed altri per i contenitori.

2. Le opportunità che le economie in forte crescita della sponda Sud-occidentale ed orientale del Mediterraneo hanno offerto e continuano ad offrire in termini commerciali e quindi anche trasportistici e logistici. Nonostante le tensioni sociali e politiche innescate dalle cosiddette "primavere arabe", le economie di Algeria, Egitto, Marocco e Tunisia continuano a presentare interessanti opportunità di investimento per il nostro sistema di imprese manifatturiere e di servizi. A ciò non ha corrisposto, però, un'altrettanto attiva presenza delle nostre imprese di trasporto e logistica, e dei nostri sistemi portuali in generale, con il risultato che i principali corridoi di transito delle merci tra la sponda Sud del Mediterraneo ed i mercati di destinazione finale in Europa hanno finito con il passare soprattutto attraverso i sistemi portuali spagnoli e francesi ad Ovest o attraverso quelli sloveni e croati ad Est, utilizzando i porti italiani in misura minore. A questa opportunità è strettamente collegato lo sviluppo del traffico di *Short Sea Shipping* in modalità Ro-Ro e Ro-Pax. Una ragione in più per sottolinearne l'importanza, almeno per quanto riguarda le

relazioni commerciali, in forte crescita e con interessanti prospettive per il futuro, tra l'Italia ed i Paesi partner del Mediterraneo.

1.2 Il Sistema Mare per la ripresa economica del Paese

Nell'ottica descritta nel precedente paragrafo, l'azione di governo del settore che questo Piano si propone di disegnare è destinata ad andare anche oltre l'ambito strettamente portuale, per arrivare a svolgere una funzione trainante e di stimolo nei confronti dell'intero sistema produttivo nazionale, soprattutto a favore delle Regioni del Mezzogiorno, definendo importanti sinergie sia con la politica economica ed industriale, sia con quella estera, verso l'Europa e verso il Mediterraneo.

Il recupero di efficienza dei porti ha conseguenze importanti sul sistema produttivo italiano da diversi punti di vista, che non riguardano soltanto la riduzione dei tempi e dei costi di trasporto né la crescita meramente quantitativa dei volumi di traffico servito per le diverse tipologie, ma che hanno come obiettivo la creazione di valore aggiunto strategico per il sistema produttivo nazionale. Come noto, l'Italia è un'economia di trasformazione ad alta specializzazione industriale, che importa materie prime e semilavorati industriali, per trasformarli in prodotti finiti e distribuirli sul mercato interno, e/o per venderli all'estero utilizzando le catene logistico-distributive dei grandi *player* del settore. Il Paese importa anche molti beni finiti dal resto del mondo, in misura crescente dai Paesi emergenti. Il trend è in forte crescita soprattutto per quei comparti che riguardano l'importazione e la distribuzione di beni di largo consumo a basso valore aggiunto (abbigliamento, calzature, prodotti per la casa, ecc.) provenienti prevalentemente dalla Cina e dall'Asia. Va ricordato, infine, che l'Italia è un importatore netto di prodotti energetici raffinati e da raffinare (sebbene sempre meno, in quest'ultimo caso), che servono da input per alimentare i nostri consumi energetici ad uso industriale, domestico e per i trasporti. Dal punto di vista meramente quantitativo, l'export italiano ammonta ad oltre 220 miliardi di euro per il 2014. In termini percentuali, avviene via mare circa

il 30% (in valore) delle esportazioni, con distribuzione modale molto variabile in funzione della regione di origine e del Paese di destinazione[2].

A ciascuno di questi mercati fa riferimento una complessa organizzazione logistica e del trasporto di cui i porti sono uno dei nodi principali. È bene ricordare brevemente alcune delle principali funzioni dei maggiori sistemi portuali italiani, dedicando poi a quelli del Mezzogiorno un paragrafo a parte.

Nell'Italia settentrionale, cuore nevralgico del sistema produttivo nazionale, convivono due sistemi portuali: tirrenico (da Savona a Genova e La Spezia) ed adriatico (Trieste, Venezia e Ravenna). Il quadro economico-industriale di tali sistemi è molto complesso per due motivi: 1) la presenza di radici storico-economiche ed industriali profonde, che risalgono a secoli fa, e che comportano forti legami con i propri territori di appartenenza, ma anche con altre aree e regioni in Italia ed all'estero (si pensi ad esempio al ruolo storico di Trieste nei confronti dell'Austria, dell'Ungheria e della Germania meridionale); 2) la presenza di mercati di riferimento fortemente sovrapposti e che si intrecciano con il sistema degli interporti e delle piattaforme logistiche presenti nelle diverse regioni (l'interporto di Bologna ha relazioni con i porti della Spezia e di Livorno; il porto di Ravenna ha relazioni con l'interporto di Padova, ecc.). Questi porti giocano e/o potranno giocare in futuro un ruolo fondamentale sulla competitività del sistema logistico-produttivo non solo centro–settentrionale, ma nazionale ed internazionale su tre fronti:

- ✓ offrendo servizi a molte filiere italiane a forte tasso di internazionalizzazione dei propri processi produttivi dal lato delle importazioni di materie prime e semilavorati e dal lato delle esportazioni verso il Mediterraneo e gli altri continenti extra-europei;
- ✓ riconvertendo insediamenti ed attività industriali ormai superate dall'evoluzione del mercato a favore di iniziative innovative in altri

[2] Dati ISTAT Coeweb, 2015; Unioncamere, 2015

comparti logistico-manifatturieri (vi sono numerosi esempi in tal senso che provengono soprattutto da quei porti, come ad esempio quello di Venezia-Marghera, che hanno avuto in passato un'importante ruolo di natura industriale).

- ✓ costituendo nodi di transito per flussi di merci da e per l'Europa continentale, obiettivo come noto non raggiunto in passato, ma che assume una dimensione strategica in questo Piano e che oggi viene svolto da un numero molto limitato di scali, tutti nel Settentrione.

Ad essi si aggiungono gli scali dell'Italia centrale tirrenica ed adriatica, che rappresentano importanti esempi di porti commerciali a carattere regionale ed inter-regionale che ricoprono importanti spazi di "nicchia", svolgendo una funzione significativa a supporto dei sistemi produttivi e dei distretti industriali della Toscana e di parte dell'Emilia Romagna e del Lazio, così come delle Marche, dell'Umbria e dell'Abruzzo. L'offerta di servizi Ro-Ro e container di tali sistemi portuali è ben differenziata per aree geografiche, coprendo molte destinazioni sia nel Mediterraneo occidentale, sia verso i Balcani, la Grecia ed il Mediterraneo orientale. Quello di Civitavecchia si distingue inoltre per la sua forte specializzazione nel settore delle crociere.

1.3 Il Sistema Mare come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea

L'importanza della regione mediterranea per l'Italia e per l'Europa può essere supportata da molti indicatori socio-economici di carattere qualitativo e quantitativo. In questa sede, sarebbe forse sufficiente ricordare che nel Mediterraneo passa circa il 20% dell'intero traffico marittimo mondiale e che tale percentuale potrebbe ulteriormente crescere, in funzione degli effetti dell'allargamento in corso del canale di Suez e di quello che ciò comporterà sulle strategie in continua evoluzione dello *shipping* mondiale. A ciò si aggiungono però altri aspetti che riguardano in modo particolare gli scambi infra-Med e che trovano giustificazione nella dinamica economica dei Paesi presenti nella regione, assumendo quindi un'importanza forse maggiore di quella relativa al solo traffico di transito. Secondo l'ultimo *World Economic*

Outlook del FMI (aprile 2015), infatti, il differenziale di crescita del PIL tra Italia, Francia e Spagna (l'Europa "ricca e matura") ed i Paesi della sponda Sud ed Orientale ammonta a 3-3,5 volte, con punte di 4 volte per alcuni Paesi. Tale differenziale si manterrà probabilmente costante almeno fino al 2020. Per capirne la dinamica in termini temporali, basti ricordare che nel 2008 l'insieme dei cinque maggiori Paesi della sponda Sud, Algeria, Egitto, Marocco, Tunisia e Turchia, rappresentavano il 47% del PIL italiano, nel 2013 quel dato ha raggiunto il 70%. L'economia della sola Turchia, ad esempio, equivale oggi alla somma del PIL di Lombardia, Piemonte, Veneto e Trentino-Alto Adige ed è confrontabile, per dimensione, ad alcune economie ad alto reddito dell'Europa centro-settentrionale. Ciò dà la misura del potenziale economico e produttivo che l'Italia ed il suo Mezzogiorno, ma anche l'Europa nel suo insieme, hanno di fronte a Sud e sul quale si innescano le funzioni che potrebbero svolgere in primo luogo proprio i sistemi portuali italiani.

Secondo le stime più recenti per il 2014, le esportazioni italiane dovrebbero aggirarsi intorno ai 400 miliardi di euro. Di esse, oltre il 10% sono dirette verso l'area MENA (Mediterraneo e Medio Oriente), la percentuale più alta dopo quella relativa al resto dell'Europa e di gran lunga superiore a quella relativa alla Cina ed agli Stati Uniti. Dal 2000, il trend di lungo periodo di tali flussi è positivo e le proiezioni per i prossimi anni sono incoraggianti, scontando una progressiva stabilizzazione della situazione politico-sociale dei Paesi maggiori. L'intero interscambio commerciale tra Italia e l'area MENA è aumentato del 64% dal 2001 al 2013 e si svolge per oltre il 75% per via marittima riguardando, oltre ai prodotti energetici, molte categorie merceologiche che crescono a ritmi molto sostenuti. Hanno un peso importante il comparto agro-industriale, quello metallurgico, della gomma e della plastica e dell'*automotive*. Ciò che è più significativo per il sistema portuale italiano e del Mezzogiorno, è che la filiera logistico–produttiva di alcune di esse si estende oltre i confini nazionali, comprendendo vari insediamenti produttivi di piccole e medie imprese italiane presenti nei Paesi dell'area, come Tunisia, Egitto, Algeria e Turchia (complessivamente, si stimano oltre 2000 imprese manifatturiere e di servizi di proprietà italiana o

mista). Tale elevato livello di integrazione non riguarda soltanto, come ci si potrebbe aspettare, i sistemi produttivi delle regioni settentrionali, ma anche numerose imprese e distretti industriali del Mezzogiorno. E' intorno a questa complessa e dinamica realtà industriale che il nostro sistema portuale e logistico dovrebbe estendere e rafforzare la propria presenza, a beneficio dell'intera area. Fatte salve naturalmente le ovvie differenze di scala, il fenomeno di integrazione economica in atto nel Mediterraneo potrebbe presentare interessanti analogie con quanto accaduto negli anni '70 ed '80 nel *Far East* tra le economie di Giappone, Indonesia, Malesia, Singapore e Thailandia e che ha dato vita al miracolo economico asiatico che ben conosciamo.

In questo quadro, un Piano che preveda un sostanziale miglioramento dei servizi e delle infrastrutture del comparto portuale, accompagnato da un salto di qualità dei servizi di trasporto e logistici alle imprese manifatturiere, soprattutto se PMI, contribuirebbe fortemente a migliorare la competitività dell'intero sistema industriale italiano, e di quello del Mezzogiorno in particolare, su mercati che acquisteranno una dimensione sempre più strategica nei prossimi anni.

A questo risultato è necessario concorrano, però, non soltanto gli interventi di politica dei trasporti ed industriale, ma anche una nuova strategia di politica estera. Si auspica in tal senso che l'Italia possa fare "da sponda" fra Bruxelles e le capitali del Maghreb, del Mashreq, della Turchia e di Israele, prendendo spunto proprio dai temi del trasporto marittimo e della logistica. Come riportato nel successivo cap. 3, in forte sviluppo sono anche i traffici del Mediterraneo con il Mar Nero e le aree circostanti; rispetto ai Paesi del bacino Med, l'Italia detiene il primato degli scambi realizzati nel 2013-2014, pari al 33,2% del totale.

1.4 Il Sistema Mare per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno

Due fattori giocano a favore dell'idea che il sistema portuale e logistico del Mezzogiorno possa giocare un rinnovato ruolo di traino non soltanto per la

ripresa economica e lo sviluppo di quest'area del Paese, ma anche per il processo di coesione con il resto d'Italia e con l'Europa. Il primo riguarda quanto già ricordato nei paragrafi precedenti circa la centralità del Mezzogiorno nel contesto mediterraneo.

Il secondo fattore, relativo allo sviluppo ed alla coesione interna, trova giustificazione nell'elevato grado di integrazione che molti dei comparti produttivi del Nord e del Sud d'Italia hanno raggiunto e nelle implicazioni che tale integrazione ha sui processi di internazionalizzazione di impresa e di conseguenza sui sistemi portuali e sulla logistica ad essi collegata. Diversi osservatori hanno sottolineato come tale integrazione possa aprire importanti prospettive per diversi comparti del sistema industriale meridionale, almeno là dove sono presenti maggiori segnali di dinamismo e capacità di competere sui mercati internazionali. Oggi nel Mezzogiorno sussistono tre sistemi portuali principali, a cui guardare con particolare attenzione nell'ipotesi che essi possano rappresentare importanti punti di aggregazione a favore dello sviluppo economico dell'area:

- ✓ Il sistema Napoli-Salerno, un unico grande porto *multi-purpose*, giustificato in primo luogo da un grande bacino demografico ad alta densità di popolazione e quindi di consumi, ma anche dalla presenza di importanti poli produttivi composti da alcune grandi aziende e da sistemi di piccole e medie imprese che si estendono in Campania ed in alcune aree della Basilicata, della Puglia e del basso Lazio. I due sistemi portuali operano sia nel mercato dei contenitori, che in quello di alcuni settori *general cargo*, come ad esempio la filiera dell'auto, vista la vicinanza con importanti impianti di produzione ed assemblaggio dell'auto in Campania ed in Basilicata; ad essi fanno capo le due maggiori piattaforme logistiche ed interportuali di Nola e Marcianise, da cui le merci possono essere rilanciate da e per il Nord ed in prospettiva verso l'Europa centrale. La posizione geografica centrale rispetto ai maggiori mercati di consumo italiani (nel solo agglomerato Roma-Napoli-Salerno si concentra il 14% della popolazione italiana),

oltre alla presenza di mete turistico-culturali di importanza mondiale ne fanno inoltre un nodo importante per il traffico Ro-Ro e per quello crocieristico.

- ✓ Il sistema calabro e di Gioia Tauro in particolare, che ha resistito alla crisi e dà importanti segnali di ripresa nonostante la fortissima pressione dei competitor mediterranei a Malta, in Grecia (Pireo) ed in Marocco (TangerMed); per poter consolidare la propria posizione, il porto di Gioia Tauro deve però creare attività alternative e complementari al solo *transhipment*, visti i fortissimi rischi di instabilità, dovuti al fatto di dipendere quasi totalmente dal volere dei terminalisti e/o delle compagnie marittime a cui le prime fanno capo. Per quanto riguarda il traffico dei contenitori, Malta rappresenta la vicina più temibile sul piano concorrenziale (porto all'avanguardia sul piano tecnologico, si parla l'inglese come lingua ufficiale, unico porto del Paese, efficiente nello spendere le risorse europee, ecc.), insieme al futuro porto di acque profonde di Enfidha in Tunisia, che comunque è ben lontano dall'essere realizzato. Per uscire dalla "trappola" del solo *transhipment*, due strategie parallele: 1) la Zona Economica Speciale (ZES); 2) il collegamento ferroviario lungo la direttrice tirrenica ed adriatica per consolidare i possibili flussi di merci verso i bacini di consumo del Mezzogiorno e del Centro-Nord; per quanto riguarda il traffico non containerizzato, attività specifiche possono essere sviluppate nei porti del sistema calabro che si affacciano sulla costa Ionica della Calabria, e che costituiscono basi ideali per i Ro-Ro lungo le direttrici dal Maghreb alla Turchia ed alla Siria ed i Balcani;
- ✓ Il sistema portuale siciliano: nel territorio siciliano, il traffico contenitori è attualmente molto modesto; le prospettive riguardano soprattutto il traffico Ro-Ro petrolifero/energetico di Augusta. I mercati di riferimento sono soprattutto 2: 1) Il cabotaggio nazionale (es.: il Ravenna–Catania, le linee sul Tirreno ed i collegamenti con le isole); 2) Il cabotaggio internazionale entro l'UE (es.: direttrici Livorno–Genova–Marsiglia–Barcellona riproponibili sul corridoio adriatico tra

Italia, Grecia, Croazia e Slovenia). I mercati *target* che presentano le migliori opportunità sono in tal senso la Tunisia, il Marocco e l'Algeria; ad Est, i Paesi dell'ex Iugoslavia, Egitto, Israele e soprattutto Turchia ed i Paesi che si affacciano sul Mar Nero e sul Golfo Persico.

- ✓ Il sistema portuale pugliese: è parimenti caratterizzato da un modesto traffico container, mentre si distingue per le direttrici legate al cabotaggio nazionale e internazionale, nonché per mercati legati alla Turchia, al Mar Nero e a Grecia e Croazia. Un caso a parte è rappresentato dal porto di Taranto nella sua duplice natura di porto industriale e di porto di *transhipment* per i contenitori. La crisi dell'ILVA, da un lato, ed il già citato crollo del traffico dei contenitori, dall'altro, giustificano un approfondimento atto a definire possibili strategie di rilancio.

Per rafforzare i processi di coesione tra porti del Mezzogiorno e regioni centro–settentrionali svolgono infine un ruolo di particolare importanza l'accessibilità ed i collegamenti lato terra, in particolare l'integrazione con la rete ferroviaria. Le relazioni di traffico a cui fare riferimento non riguardano soltanto l'interscambio commerciale tra i porti del Mezzogiorno ed i sistemi produttivi del Nord, ma anche i flussi di beni in esportazione che dal Mezzogiorno debbono raggiungere i mercati di destinazione extra-UE in modo efficiente e tempestivo. In numerose filiere industriali nei settori dell'*automotive*, aeronautico, farmaceutico, abbigliamento & moda ed agro-alimentare, solo per citarne alcune, la capacità di esportazione delle imprese meridionali dipende in modo cruciale da un'adeguata accessibilità ai sistemi portuali, sia nel Mezzogiorno che nel centro-Nord, in funzione delle diverse specializzazioni geografiche.

Come emerge dalla casistica internazionale, l'utilizzo della ferrovia nei porti trova giustificazione proprio là dove la distanza fra la banchina portuale ed i mercati di destinazione finale è elevata. Con riferimento ai principali sistemi portuali meridionali in grado di esprimere sufficienti livelli di traffico da

giustificarne l'investimento, ciò implica la necessità di creare le condizioni per:

- ✓ Il transito sulla rete di treni porta-*container* da 750 metri in su, per i porti di Gioia Tauro, Taranto (se le prospettive di mercato lo consentiranno), Napoli/Salerno via Nola/Marcianise lungo la direttrice Nord-Sud e lungo le direttrici del Brennero a Nord e di Villa Opicina/Tarvisio ad Est;
- ✓ Il transito sulla rete di treni con carri specializzati nel trasporto di materie prime solide e liquide, in particolare per i prodotti pericolosi, in collegamento con i maggiori porti specializzati nelle materie prime energetiche e chimiche, particolarmente presenti nel Sud (servizi giustificati da motivazioni ambientali e di sicurezza).

1.5 Il Sistema Mare a favore della sostenibilità

Uno degli obiettivi ai quali si ispirano le scelte del presente Piano è che al processo di sviluppo logistico e al crescente uso del mare come via di comunicazione e trasporto più sostenibile rispetto al trasporto terreste, si accompagni la tutela dell'ambiente delle aree portuali da varie fonti di inquinamento nonché la minimizzazione dell'impatto ambientale delle infrastrutture sul territorio circostante e la riduzione dei consumi energetici legata alle attività portuali. Obiettivi pienamente compatibili con gli orientamenti internazionali ed europei in materia di tutela dell'ambiente e riduzione dei gas ad effetto serra.

L'esigenza di coniugare tutela dell'ambiente e sviluppo del sistema portuale e logistico è stata primariamente affermata nella Conferenza delle Nazioni Unite sullo Stato dell'Ambiente e sullo Sviluppo (UNCED, 1992) in cui si dichiarava che "*la gestione dei porti deve essere orientata a modelli di sviluppo sostenibile*", concetto ribadito in un parere del Comitato economico e sociale europeo sulla politica portuale comunitaria (2007/C 168/12) in cui si afferma: "*la politica portuale comune nell'UE deve assicurare lo sviluppo sostenibile della capacità dei porti e delle strutture connesse*".

Più di recente, il 7° Programma Generale di azione dell'Unione in materia di Ambiente fino al 31 dicembre 2020 (Decisione n. 1386/2013/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013), presuppone che considerazioni di carattere ambientale trovino piena integrazione nell'ambito delle diverse politiche, ivi incluse le politiche legate ai trasporti, al fine di garantire l'evoluzione verso un'economia a basse emissioni di carbonio.

Quest'approccio è ben evidente, inoltre, nell'espresso richiamo fatto nel Libro Bianco dei trasporti - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM(2011) 144), che costituisce uno dei documenti strategici cardine su cui gli Stati Membri devono basare le proprie scelte nel promuovere sistemi di trasporto sostenibili.

Il Libro Bianco riconosce, infatti, il contributo degli obiettivi riferiti al trasporto marittimo e ai connessi sistemi logistici, nel perseguimento della generale finalità di ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali e di incrementare l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico.

Lo stesso Accordo di Partenariato per l'impiego dei fondi strutturali a livello europeo si pone in linea con tali obiettivi sostenendo attraverso l'Obiettivo Tematico 7 lo sviluppo ed il miglioramento dei sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente ed a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile, mediante il perseguimento dell'obiettivo specifico di aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale.

Riconoscere il contributo del sistema portuale e dell'ottimizzazione della catena logistica (collegamenti con l'entroterra e multimodali) alla sostenibilità non significa, tuttavia, sottovalutare gli impatti ambientali correlati al trasporto marittimo che, come ribadito anche nella "Guida Verde: verso l'eccellenza nella gestione e nella sostenibilità ambientale dei porti" dell'*Environmental Sea Ports Organisation* (ESPO), sono essenzialmente

riconducibili a: inquinamento dell'aria, del suolo e delle acque, conservazione dell'energia e cambiamento climatico, inquinamento acustico e produzione di rifiuti.

A fronte di tale constatazione è, tuttavia, opportuno mettere in evidenza gli innumerevoli interventi e le iniziative - sperimentate con successo anche in Italia - finalizzate a garantire: una riduzione delle emissioni di gas serra; il conseguimento di un "*buono stato ambientale*" delle acque marine; un rafforzamento della legislazione in materia di impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui delle navi mercantili; il miglioramento del sistema regolamentare legato alla demolizione delle navi; la riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e ossidi di azoto prodotte dalle navi (cui si ricollega la Direttiva 2012/33/UE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo); l'utilizzo di fonti alternative ai combustibili nei porti, compresa l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing*); la riduzione del rumore causato, nella maggior parte dei casi, dai motori ausiliari per la generazione autonoma dell'energia elettrica, la promozione e applicazione di un sistema europeo di gestione ambientale per i trasporti marittimi.

Tali considerazioni si pongono in continuità con quanto previsto nella Comunicazione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 (COM(2009) 8)", dove si specifica che per una navigazione di qualità, elemento cardine per l'acquisizione di un vantaggio competitivo, sia necessario puntare al miglioramento delle prestazioni ambientali.

Perché ciò sia possibile è fondamentale adottare un approccio integrato ed una politica di sviluppo effettivamente sostenibile in grado di garantire una maggiore integrazione degli obiettivi e requisiti ambientali nelle attività portuali, e nei pertinenti strumenti di pianificazione, nonché la creazione di nuovi partenariati tra i soggetti coinvolti nelle complesse catene logistiche. Ad oggi i temi del bilancio energetico e dell'innovazione tecnologica applicata alla riduzione delle emissioni inquinanti è poco presente nella portualità

italiana, nonostante alcune recenti innovazioni legate a Protocolli di Intesa firmati nel primo trimestre 2015 tra Enel e i Porti di La Spezia, Venezia e Civitavecchia, contenenti, fra le misure più significative, il rifornimento elettrico delle navi in sosta, grazie alle banchine elettrificate, con l'adozione di un sistema che consentirà alle navi di spegnere i generatori ausiliari durante la permanenza in porto, azzerandone così l'inquinamento acustico e riducendone di oltre il 30% le emissioni di CO_2 e di oltre il 95% quelle di particolato e di ossidi di azoto, secondo le stime di impatto formulate da OECD [3].

[3] OECD (2011), Environmental Impacts of International Shipping: The Role of Ports, OECD Publishing.

2. I
l settore portuale e logistico-marittimo in Italia oggi

2.1Prospettive normative e programmatorie a livello europeo

Il Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica, rappresentando uno strumento servente a esigenze nazionali di programmazione strategica, si colloca in ogni caso all'interno di un quadro programmatorio di livello comunitario, come strumento nazionale attraverso cui l'Italia contribuisce alla realizzazione dello *spazio unico europeo dei trasporti,* e di tale quadro, come di seguito illustrato, rispetta i principi cardine.

Il ruolo dei Porti all'interno delle politiche comunitarie di sviluppo è definito da una serie di atti comunitari di varia natura, che dal Libro Bianco sui trasporti[4] del 2001, dalla sua revisione intermedia[5] e dal Nuovo Libro Bianco[6], arrivano fino ai documenti relativi alla Rete TEN-T e al CEF e si integrano con la Strategia Europa 2020[7], che promuove nei diversi settori una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. L'insieme di queste politiche costruisce un ritratto dei porti al centro dello sviluppo economico, porte di accesso al mercato interno e alla rete logistica e di transito per l'*export*, nodi dove sperimentare efficienza e innalzare la competitività, centri di un'economia sostenibile.

[4] CE, COM(2001) 370, Bruxelles, 12 settembre 2001 - Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte".

[5] CE, COM(2006) 314 definitivo, Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea.

[6] CE, COM(2011) 144 definitivo, Bruxelles, 28.3.2011 - "Libro Bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".

[7] COM(2010) 2020, EUROPA 2020 Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

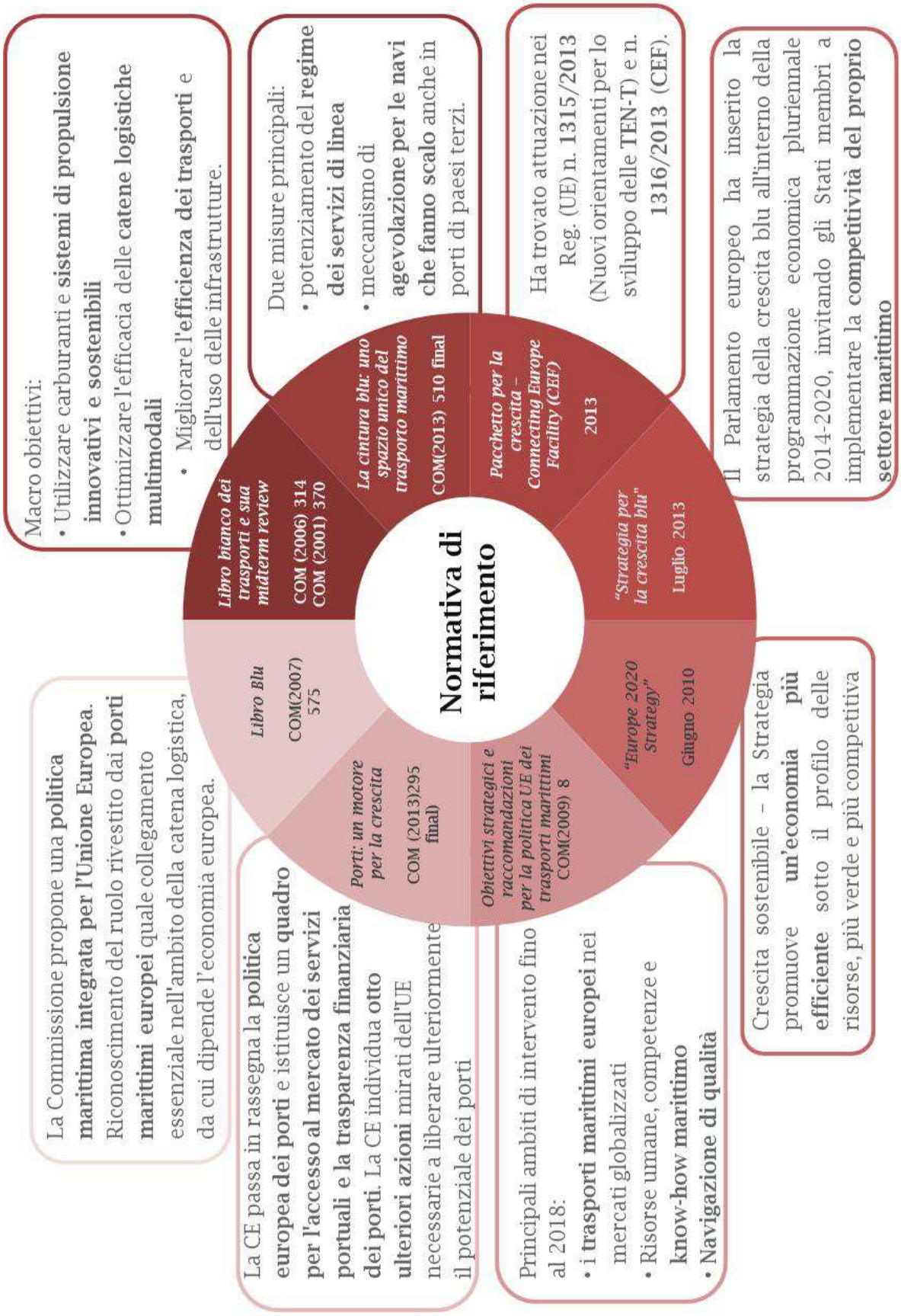


Figura 2 - Documenti comunitari di riferimento

Il Piano punta a contribuire alla declinazione su base nazionale, secondo scelte di *governance* e di indirizzo, delle linee di *policy* definite a più riprese nei documenti citati (Figura 2).

Già nel 2009, con la Comunicazione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018" la Commissione Europea individua una serie di obiettivi strategici che il presente Piano richiama, declinandoli in ottica nazionale, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi di miglioramento della competitività sui mercati globali, di valorizzazione delle professionalità del settore marittimo, di sostenibilità ambientale della modalità di trasporto via mare, di tracciabilità della merce e monitoraggio della catena logistica, di adeguamento dell'economia marittima alle esigenze di diversificazione dell'approvvigionamento energetico, di miglioramento dei servizi ai passeggeri, di incentivazione degli investimenti, di promozione dell'intermodalità, anche attraverso i programmi di finanziamento dell'UE, di sostegno ai programmi di ricerca e sviluppo in campo marittimo.

Quindi, il Libro Bianco del 2011 rappresenta una pietra miliare nella politica dei trasporti dell'Unione Europea. Nel documento si ribadisce l'importanza di investire su **modalità sostenibili**, sul **completamento delle reti** e sull'**efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici** soprattutto con le **nuove tecnologie,** e si individuano alcuni macro obiettivi, tra cui: *Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili*, *Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico* e *Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato.*

Ancora, nel 2013 la Comunicazione della Commissione "La cintura blu: uno spazio unico del trasporto marittimo" si propone di migliorare la competitività della modalità di trasporto via mare e di completare il Mercato Unico Europeo in relazione al trasporto via mare. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica recepisce il principio alla base

della Comunicazione, perseguendo una complessiva semplificazione delle procedure amministrative mirata a ridurre gli oneri per gli operatori e snellire l'attività burocratica relativa alle importazioni ed alle esportazioni[8].

Complessivamente, le linee di *policy* tracciate dall'Unione Europea hanno trovato attuazione nell'adozione dei seguenti strumenti regolatori ed operativi:

- ✓ il Regolamento (UE) n. 1315/2013, che stabilisce gli Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Trans-Europea dei Trasporti;
- ✓ i *Work Plan* di corridoio, redatti in attuazione dell'art. 47 del Reg. 1315/2013;
- ✓ il Regolamento (UE) n. 1316/2013, che istituisce un Meccanismo per Collegare l'Europa;
- ✓ il Piano di azione per i trasporti per la regione del Mediterraneo 2014-2020 (RTAP).

L'importanza del percorso che ha condotto all'adozione degli Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Trans-Europea dei Trasporti e alla istituzione di un Meccanismo per Collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility*) risiede nel fatto di avere posto le basi per la definizione di priorità e per l'adozione di scelte che costituiscono la Pianificazione europea dei Trasporti, vero e proprio *framework* di riferimento per le pianificazioni nazionali.

Al quadro normativo di riferimento sopra delineato si somma il **Piano di azione per i trasporti per la regione del Mediterraneo 2014-2020 (RTAP)** che, oltre a rappresentare un elemento di ulteriore integrazione tra l'Unione Europea ed i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo, valorizza il ruolo dell'Italia nella costruzione di una **rete di trasporto Euro-Mediterranea**.

[8] Cfr. Obiettivi strategici "Semplificazione e snellimento" (ed in particolare l'attività ad esso collegata "Completamento dello sportello unico dei controlli") e "Innovazione" (con particolare riferimento alle attività "Digitalizzazione della catena logistica" e "Recepimento delle direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali")

2.1.1 *Il Reg. (UE) n. 1315/2013 ed i Work Plan di corridoio*

- ✓ Il **Reg. (UE) n. 1315/2013** dell'11 dicembre 2013, che stabilisce gli Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Trans-europea dei Trasporti, rappresenta l'atto conclusivo del percorso di revisione della politica in materia di TEN-T, avviata nel febbraio 2009. La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento delle **Reti Trans-Europee di Trasporto** (Reti TEN-T) perseguono obiettivi di buon funzionamento del mercato interno e di rafforzamento della coesione economica/sociale/territoriale attraverso la promozione di interconnessioni e interoperabilità tra reti di trasporto nazionali in modo efficiente e sostenibile, il tutto attraverso un'integrazione modale in tutta la rete, a livello di infrastrutture, di flussi informativi, di servizi e di procedure.
- ✓ Il Regolamento assume un modello di struttura a doppio strato, costituita da:
  - una **rete globale** (*comprehensive network*), che dovrebbe configurarsi come una rete di trasporti estesa all'intero territorio dell'UE in grado di garantire accessibilità e connettività a tutte le regioni dell'Unione;
  - una **rete centrale** (*core network*), che rappresenta la "spina dorsale" strategica dello sviluppo di una rete di trasporto multimodale sostenibile di stimolo allo sviluppo dell'intera rete *globale,* e di cui fanno parte quegli elementi della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo dell'intera rete TEN-T.

Il Regolamento individua altresì – per Aeroporti, Porti, Porti Interni e Terminali Ferroviari Stradali – i nodi appartenenti alla rete *globale* o *centrale.* Con tale scelta l'Unione Europea, per la prima volta, ha definito un assetto pianificatorio capillare e con forte rilevanza strategica e con l'adozione di una logica di "rete": una logica di forte riduzione e concentrazione dei

corridoi, limitati a quegli assi in grado di interagire con i gangli urbani e logistici dell'intero sistema comunitario; i nuovi corridoi collegano realtà urbane, nodi portuali, interportuali e aeroportuali ottimizzando al massimo tutte le forme di interscambio tra i nodi della produzione[9]. Per l'Italia, i porti che rientrano nelle rete *centrale* – e, quindi, ritenuti *strategici* ai fini del conseguimento degli obiettivi della rete trans-europea dei trasporti, nonché rispondenti all'evoluzione della domanda di traffico e alla necessità del trasporto multimodale, – sono: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia[10]. Grande rilievo viene dato ai vari tipi di infrastruttura di trasporto che contribuiscono alla costruzione della rete: *ferroviaria*, per *vie navigabili*, *stradale*, *marittima e autostrade del mare* (che rappresentano la "dimensione marittima delle reti trans-europee di trasporto"), *aerea* e *multimodale*: per ognuna di esse viene fornito il requisito minimo dell'infrastruttura e le priorità di sviluppo.

Gli Stati Membri interessati dai Corridoi (e l'Italia tra questi) dovrebbero assicurare l'adozione di misure appropriate affinché i progetti di interesse comune siano conclusi entro il 2030 (per la rete *centrale*) e completare la rete *globale* entro il 2050. Per garantire l'integrazione modale sono stati definiti anche specifici requisiti (per le varie modalità di trasporto) sotto il profilo dell'infrastruttura, delle applicazioni telematiche, delle attrezzature e dei servizi.

Il quadro che ne risulta è una strategia comunitaria (frutto di un serrato negoziato con gli Stati Membri) che definisce i Corridoi, le infrastrutture da realizzare, le priorità ed i tempi.

---

[9] Cfr. Allegato infrastrutture al DEF.

[10] Il Regolamento individua anche 25 porti della rete *globale*: Brindisi, Carloforte, Chioggia, Civitavecchia (per la quale tuttavia è in corso un percorso per il riconoscimento della qualità di porto *centrale*), Fiumicino, Gaeta, Gela, Golfo Aranci, La Maddalena, Marina di Carrara, Messina, Milazzo, Monfalcone, Olbia, Palau, Piombino, Porto Levante, Porto Torres, Portoferraio, Portovesme, Reggio Calabria, Salerno, Savona-Vado, Siracusa, Trapani. Anche per quanto riguarda i *porti interni*, sono individuati porti della rete *centrale* (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste, Venezia) e porti appartenenti alla rete *globale* (Chioggia, Milano, Monfalcone, Porto Levante, Porto Nogaro, Rovigo).

L'Italia è interessata da quattro Corridoi, come mostrato in Figura 3:

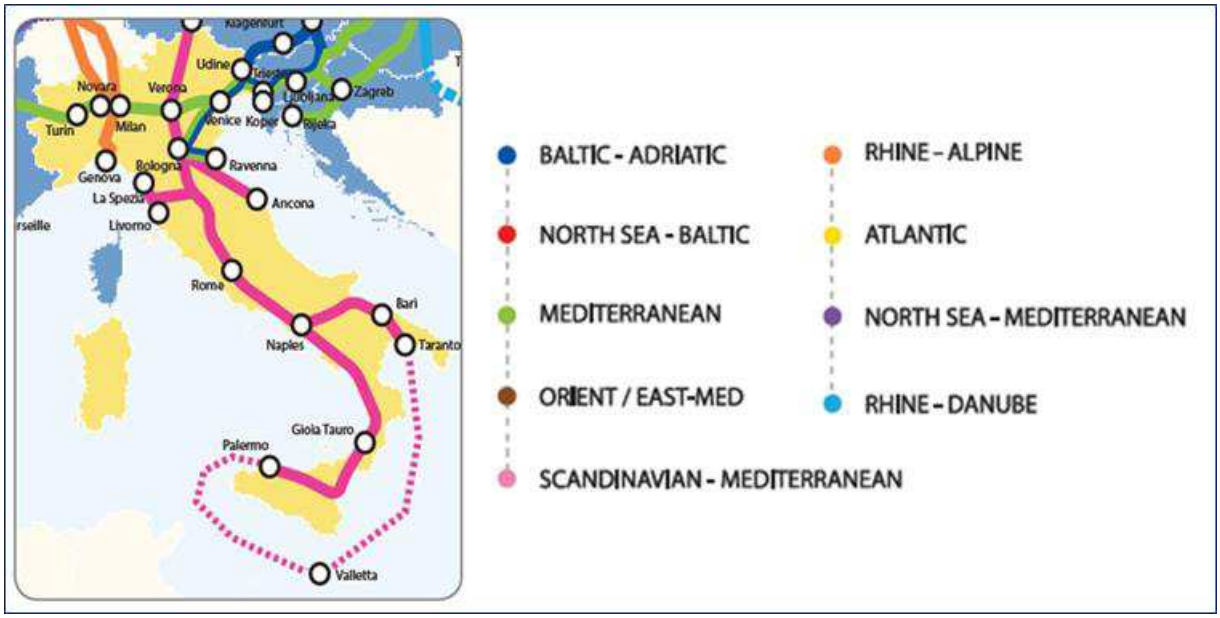


Figura 3 - Corridoi europei transitanti per l'Italia

- ✓ ***Baltico-Adriatico:*** si estende dai porti polacchi di Gdansk, Gdynia, Szczecin e *Swinoujscie* e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria ed i **porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna**. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario - stradali (RRT);
- ✓ ***Scandinavo-Mediterraneo:*** si estende dal confine russo-finlandese a Stoccolma e attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania, l'Austria occidentale, l'Italia (collegamenti con **i porti della Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli Gioia Tauro e Palermo**) e raggiunge Malta. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali (RRT) e sezioni di "Autostrade del Mare";
- ✓ ***Mediterraneo:*** collega i porti della Penisola Iberica con l'Ungheria ed il confine ucraino, passando per il Sud della Francia, Lione, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali e, nell'Italia settentrionale, la via navigabile interna costituita dal fiume Po;

- ✓ ***Reno-Alpi:*** collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, la Svizzera e, nel Nord Italia, Milano. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali ed il Reno come via navigabile interna.

In tale contesto, l'apertura dei corridoi all'Area Mediterranea rappresenta, in particolare, un ulteriore elemento di valorizzazione dell'Italia nelle dinamiche dei traffici merci e passeggeri nel Mediterraneo e, più in generale, in Europa.

In relazione ai corridoi europei, infine, risulta di particolare interesse la modalità di gestione dei *Work Plan.* Con l'adozione dei *Work Plan* di Corridoio (dicembre 2014), la strategia comunitaria si è dotata di uno strumento di attuazione progettato e calato sui singoli Corridoi, con un indirizzo preciso rispetto alle strategie a livello di singolo Stato Membro. Per ogni Corridoio è stato identificato un coordinatore – nominato dalla Commissione al fine di facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale, del sistema ERTMS e delle Autostrade del mare – assistito da un segretariato e da un forum consultivo che include gli Stati Membri interessati e gli *stakeholder*. Agendo in nome della Commissione Europea, il coordinatore di ciascun corridoio ha il mandato di redigere il relativo *Work Plan*, di monitorarne l'implementazione, di rilevare le criticità ed i rimedi possibili, di effettuare raccomandazioni agli Stati Membri in merito allo sviluppo dei trasporti lungo i corridoi o l'accesso a fonti di finanziamento, di riferire annualmente al Parlamento Europeo, al Consiglio, alla Commissione ed agli Stati Membri interessati sullo stato di avanzamento del *Work Plan*. Per ciascuno dei corridoi, il *Work Plan* dovrà contenere un'indicazione strategica relativa all'infrastrutturazione nel breve e nel medio termine, con un orizzonte temporale al 2030, coerentemente con la strategia di completamento della rete centrale. L'obiettivo dei *Work Plan* consiste nell'integrare gli obiettivi e le priorità stabilite per il periodo di programmazione 2014-2020, producendo il disegno di un quadro

complessivo di investimenti nelle infrastrutture di trasporto. A tal fine, ciascun *Work Plan*, redatto dal coordinatore, deve essere sottoposto all'approvazione degli Stati Membri direttamente interessati, e quindi al Parlamento Europeo, al Consiglio ed alla Commissione. Nel capitolo del Piano dedicato alla *governance* si andrà a declinare le modalità di interrelazione tra il coordinatore di Corridoio e le strutture dedicate alla gestione ed alla candidatura delle progettualità in cui saranno ricomprese le Autorità Portuali esistenti.

2.1.2 *Il Reg. (UE) 1316/2013 - Il Meccanismo per collegare l'Europa*

Il **Reg. (UE) N. 1316/2013**, che istituisce un **Meccanismo per Collegare l'Europa** (*Connecting Europe Facility – CEF*), stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti trans-europee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia e di sfruttare le potenziali sinergie tra di essi. Il Regolamento rappresenta un'importante leva finanziaria dedicata alla realizzazione dei corridoi, definendo la dotazione finanziaria per il periodo 2014-2020 in misura di circa 33,2 miliardi di euro. Di questi, circa 26,2 miliardi per il settore dei trasporti, di cui 11,3 trasferiti dal Fondo di coesione e da investire esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento per tale Fondo. Il Regolamento definisce condizioni, metodi e procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti trans-europee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune.

2.1.3 *Il Piano di azione per i trasporti per la regione del Mediterraneo 2014-2020 (RTAP)*

L'Unione Europea, a partire dal trattato di Maastricht (1991), punta ad una rete comune per i trasporti. Nello stesso 1991 l'UE propone di estendere la rete verso i Paesi dell'Est. Verso Sud il processo inizia a Barcellona nel 1995, ma è con la prima Conferenza Euro-Mediterranea dei Trasporti tenutasi a Marrakech nel 2005 che si è avviato un processo di intensa cooperazione tra i

Paesi delle due sponde del Mediterraneo nel settore dei trasporti. Un passaggio cruciale è stato rappresentato dall'approvazione di un Piano d'Azione per i Trasporti per la regione del Mediterraneo per il periodo 2007-2013, i cui risultati sono stati oggetto di una valutazione approvata durante l'incontro dei Ministri dei Trasporti dell'Unione per il Mediterraneo (UpM) in occasione della Conferenza Euro-Mediterranea di Bruxelles del 14 novembre 2013. Nella stessa Conferenza è stata adottata una Dichiarazione che ribadisce la centralità della **cooperazione Euro-Mediterranea in ambito di trasporti**, basata su due pilastri:

1. **riforma regolatoria e convergenza** nei diversi segmenti del Trasporto;
2. implementazione della futura **Rete di Trasporto Trans-Mediterranea (TMN-T)**, che dovrà essere collegata alla rete TEN-T. (cfr. paragrafo seguente, ad essa dedicato.)

Nel corso del 13° Forum del Trasporto Euromediterraneo (Bruxelles, 25 marzo 2015), è stato quindi approvato il nuovo RTAP per il periodo 2014-2020. Nel Piano, che ribadisce gli obiettivi del precedente periodo di programmazione, si definisce un quadro di riferimento che dà coerenza a tutte le iniziative, siano esse di livello bilaterale, sub-regionale, regionale ed internazionale, che interessano il settore dei trasporti nel contesto Mediterraneo. Ai fini del raggiungimento degli obiettivi del Piano, sono previste 23 azioni, Suddivise in quattro ambiti di intervento:

- ✓ Trasporto marittimo;
- ✓ Trasporto di terra (strada, ferrovia, trasporto urbano);
- ✓ Trasporto aereo;
- ✓ Rete Euro-Mediterranea integrata di trasporto multimodale.

L'implementazione del RTAP sarà coordinata e monitorata dallo **strumento per il dialogo Euromed** istituito in seno all'Unione per il Mediterraneo e coordinato dalla Commissione Europea con il supporto del Segretariato dell'UpM ed il coinvolgimento di tutti gli Stati membri sia a livello ministeriale sia attraverso gruppi di lavoro tematici.

Le azioni per il trasporto marittimo e quelle per l'integrazione della rete multimodale sono di specifico interesse per il PSNPL, e pertanto si intendono specificamente richiamate.

In particolare per i trasporti marittimi: l'azione 1 volta all'efficienza ed alla trasparenza nei porti; l'azione 2 e la 3 volte alla *safety* ed alla *security*; la 4 all'ambiente; la 5 per il training e la certificazione; la 6 per le autostrade del mare trans-mediterranee; la 7 per i diritti dei passeggeri nei trasporti marittimi.

Per le integrazioni delle reti: la 19 è l'azione specifica per la connessione TMN-T con TEN T; la 20 per il supporto finanziario; la 21 per gli strumenti tecnici; la 22 per lo sviluppo della logistica; la 23 per l'estensione della TMN-T. Per quest'ultimo punto si rinvia al paragrafo specifico delle TMN-T.

IL PSNPL si pone in raccordo diretto con il RTAP 2014-2020, e a tal fine si avvierà un percorso di piena integrazione, come desumibile anche dalle azioni di cui al cap. 4 del presente Piano.

2.1.4 *La Rete di Trasporto Trans-Mediterranea – TMN*

Il Mediterraneo, negli ultimi anni, ha riaffermato la sua posizione strategica con l'incremento delle relazioni tra i Paesi delle due sponde, e con la riacquisita centralità nelle relazioni fra l'UE ed il resto del mondo tramite esso.

Ad oggi, è possibile affermare come non esista un sistema definito per il trasporto nel Mediterraneo, ma solo un insieme scoordinato di rami e nodi, senza alcuna organizzazione a rete.

L'UE a partire dal trattato di Maastricht si è data come obiettivo centrale lo sviluppo di una rete comune tra i 15 Paesi membri.

Nello stesso 1991 si è svolta la Conferenza Paneuropea di Praga per verificare le condizioni per estendere verso Est i progetti intra-UE. A Creta (1994) sono stati identificati i corridoi extra-UE, e a Helsinky (1997) i corridoi (TINA) nei Paesi dell'Est sono finanziati dall'UE. In sei anni (1991-97) è definito un

nuovo gruppo di progetti verso Est che è finanziato, pur non essendo quei Paesi, allora, parte integrante dell'UE.

Verso Sud il processo inizia a Barcellona nel 1995, dopo 10 anni si svolge la prima conferenza Euro-Mediterranea dei Trasporti (Marrakech 2005) e dopo altri 8 la seconda (Bruxelles 2013), in cui si decide di realizzare una rete Euro-Mediterranea dei Trasporti.

La rete dei trasporti del Mediterraneo

Il 14 novembre 2013 si è svolta a Bruxelles la Conferenza sui trasporti nel Mediterraneo. Hanno partecipato i ministri dei trasporti di tutti i Paesi che compongono l'Unione per il Mediterraneo (*Union for the Mediterranean*), sotto la Co-presidenza dell'Unione Europea e del Regno Hascemita di Giordania. Dell'UpM fanno parte i 28 Paesi UE, la Commissione Europea e 15 Paesi della sponda Sud del Mediterraneo.

Nella dichiarazione finale di Bruxelles sono richiamati i passi svolti da Marrakech in avanti, nell'ambito del Processo di Barcellona.

I ministri hanno affermato: la necessità di un sistema di trasporto sicuro, sostenibile ed efficiente; il ruolo chiave che ha una rete dei trasporti Euro-Mediterranea integrata e multimodale, per rafforzare gli scambi tra gli Stati UE ed i Partner Mediterranei e tra gli stessi Partner Mediterranei; l'importanza della cooperazione Euro mediterranea fondata sulla convergenza delle normative nelle varie modalità di trasporto e sull'esigenza di realizzare una Rete Trans-Mediterranea dei Trasporti (TMN-T) che sia connessa alla rete europea dei trasporti (TEN-T).

I Ministri hanno dato mandato al Forum Euro-Mediterraneo dei Trasporti di definire una mappa indicativa della rete TMN-T, di identificare una lista di progetti prioritari nella TMN-T, insieme con le azioni rilevanti di supporto, di esplorare gli scenari di possibili connessioni tra la rete TMN-T e la rete TEN-T.

Gli scambi nel Mediterraneo tra i Paesi del gruppo 5+5

I ministri, nella Conferenza di Bruxelles, hanno richiamato l'importante cooperazione avuta con il gruppo dei Paesi 5+5, il cui segretariato è gestito dal CETMO (*Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale*). I Paesi della sponda Nord sono: Francia, Italia, Malta, Portogallo, Spagna. I Paesi della sponda Sud sono: Algeria, Libia, Mauritania, Marocco, Tunisia. I ministri dei trasporti del gruppo 5+5 hanno svolto otto conferenze, l'ultima a Lisbona nell'Ottobre 2014.

Nelle Tabelle 1 e 2 sono riportati i dati sintetici CETMO relativi al 2010; i dati sono gli ultimi disponibili per le relazioni 5+5, che considerano già la crisi. Senza voler svolgere un'analisi sistematica dei flussi commerciali, che viene dettagliata nelle altre sezioni del Capitolo 2, è comunque possibile trarre alcuni elementi di sintesi utili per evidenziare l'impatto che la rete dei trasporti nel Mediterraneo ha sull'Italia.

(Mln €)	ALGERIA	MAROCCO	LIBIA	TUNISIA	MAURITANIA	5+5	RESTO DEL MONDO	TOTALE
ITALIA	2.862	1.422	2.696	3.417	17	10.414	305.732	316.146
FRANCIA	5.230	3.984	980	3.388	198	13.779	367.357	381.136
SPAGNA	2.037	3.448	259	896	80	6.719	176.475	183.195
MALTA	7	4	85	8	0	104	2.754	2.859
PORTO-GALLO	210	301	43	141	8	702	33.411	34.113
5+5	10.346	9.158	4.063	7.849	303			
RESTO DEL MONDO	20.640	18.023	10.705	9.507	1.272		0	0
TOTALE	30.986	27.182	14.768	17.355	1.575		0	0

Tabella 1 - Scambi nel Mediterraneo tra i Paesi del gruppo 5+5 (A)

(Mln €)	ITALIA	FRANCIA	SPAGNA	MALTA	PORTO GALLO	5+5	RESTO DEL MONDO	TOTALE
ALGERIA	8.058	2.318	4.550	2	269	15.198	28.027	43.225
MAROCCO	525	2.835	2.744	7	109	6.220	7.564	13.784
LIBIA	12.275	4.724	3.352	52	737	21.140	13.139	34.279
TUNISIA	2.330	3.532	628	6	112	6.608	6.375	12.982
MAURITANIA	119	174	101	0	1	396	1.375	1.771
5+5	23.308	13.583	11.375	67	1.228			
RESTO DEL MONDO	340.788	428.144	225.583	4.223	55.761			
TOTALE	364.096	441.728	236.958	4.290	56.989			

Tabella 2 - Scambi nel Mediterraneo tra i Paesi del gruppo 5+5 (B)

- ✓ L'Italia acquista dai 5 Paesi del Sud merci per 23.4 miliardi di euro, e vende per 10.4; complessivamente il volume degli scambi è quindi di 33.8 miliardi con una differenza, in rosso, di 13 miliardi.
- ✓ La Francia ha un volume complessivo di 27,4 miliardi, in pieno equilibrio tra acquisti e vendite.
- ✓ La Spagna ha un volume di 18 miliardi, il Portogallo di 2 miliardi, Malta di 0,17.
- ✓ Inoltre, l'Italia, da sola, acquista il 50% delle merci acquistate dai 5 Paesi del Nord nei 5 Paesi del Sud.

Da questi dati sintetici emerge che l'Italia è il primo Paese per interscambi nel Mediterraneo, ed è il primo contribuente netto, a differenza degli altri Paesi che hanno una bilancia commerciale in equilibrio, o muovono risorse modeste.

È utile sottolineare che i dati considerati sono la traduzione in valore di merci materiali, e non di servizi immateriali, è quindi evidente che gli scambi

si basano sulla qualità del sistema dei trasporti utilizzato, e le merci possono essere tanto più esportate (anche solo coprendo il rosso di cui sopra) quanto più la rete dei trasporti è efficiente ed efficace.

L'Italia e la programmazione della TMN-T

Per la rete del Mediterraneo è necessaria una strategia unitaria in relazione al dibattito internazionale in corso presso il Forum.

Il ruolo dell'Italia è importante, per le decisioni relative a tutta l'UE ed al Mediterraneo, sia per la localizzazione geografica che per lo scenario economico-commerciale, come definito nel Capitolo 1: dalle poche cifre sopra riportate, emerge che i trasporti nel Mediterraneo impegnano miliardi di euro ma evolvono con una programmazione blanda, di cui l'Italia può e deve diventare motore centrale. Per attivare una politica propositiva dell'Italia, vengono definite specifiche attività nell'ambito delle azioni previste dal PSNPL.

Le scadenze decisionali

Il processo a livello europeo sta andando avanti, ed insieme alla rete TMN-T, si sta lavorando al Piano di azione per i trasporti nel Mediterraneo (par. 2.1.3).

Il 10 dicembre 2014 si è tenuta in Italia, a Civitavecchia, la conferenza per il finanziamento delle reti del Mediterraneo TMN-T. La Conferenza di Alto-Livello UpM ha visto la partecipazione di tutti i Paesi Partner Euro-Mediterranei e più di altri 120 soggetti titolati: principali istituzioni finanziarie europee ed internazionali, compagnie private. La Conferenza ha offerto un'importante occasione di dialogo tra i promotori dei progetti ed i beneficiari, per approfondire come mobilitare e coordinare tutti i potenziali partner verso l'effettiva implementazione della TMN-T, ed i suoi progetti prioritari in relazione alla TEN-T. Nella Conferenza sono stati proposti strumenti innovativi e modi alternativi per il finanziamento considerando il ruolo importante che il settore privato può assumere. In particolare sono stati analizzati gli strumenti accessibili per facilitare il finanziamento dei

progetti TMN-T, per mezzo di Assistenza Tecnica, PPP, ed altro; è stata sottolineata l'importanza di promuovere il coordinamento tra i differenti attori.

Entro il 2016 si svolgerà la Conferenza dei ministri dei Trasporti dei Paesi del Mediterraneo, in cui si decideranno le linee guida fondamentali per la definizione della rete TMN-T.

Come già detto, ed alla luce di tutti gli elementi sopra rappresentati, il Piano costituisce quindi una tappa decisiva per il rilancio italiano nelle politiche del Mediterraneo. Su questa base le azioni del PSNPL (cfr. Cap. 4) disegnano una nuova prospettiva, nell'ambito del processo di Barcellona e degli avanzamenti dell'Unione per il Mediterraneo.

2.1.5 *I corridoi merci ferroviari, il Reg 913/2010*

L'UE, sin da Maastricht, ha posto l'obiettivo della realizzazione di un sistema condiviso e integrato dei trasporti che connetta tutti i Paesi dell'Unione.

Il sistema portuale, senza un'integrazione profonda con il sistema ferroviario e stradale, non può esplicare le potenzialità che il posizionamento geografico ed economico dell'Italia offre: l'integrazione terrestre, ferroviaria sulle lunghe distanze e stradale sulle brevi e medie, costituisce fattore necessario per la costituzione di un sistema portuale nazionale.

La Rete TEN T e i corridoi infrastrutturali ferroviari

L'Italia è interessata da 4 corridoi infrastrutturali ferroviari TEN T.

- ✓ Baltico-Adriatico: da Ravenna/Trieste a Danzica;
- ✓ Scandinavo-Mediterraneo: da Helsinki a Valletta;
- ✓ Mediterraneo: da Algeciras a Budapest (comprende la Torino-Lione);
- ✓ Reno-Alpi: da Genova a Rotterdam.

I Corridoi TEN T sono presentati e discussi nel paragrafo 2.1.1, vengono qui richiamati perché costituiscono riferimento finale dell'integrazione a sistema della portualità italiana, e quindi costituiscono invarianti per le decisionalità dei singoli porti.

Situazione attuale della rete ferroviaria UE

L'UE, oltre a porre l'obiettivo di un sistema integrato futuro (TEN-T), si pone il problema della situazione attuale.

Nei fatti la situazione attuale dei sistemi ferroviari dei Paesi UE ha una molteplicità di caratteristiche tecniche, che implicano una sconnessione tra i vari Paesi; tale situazione determina un grave ostacolo al perseguimento delle strategie UE.

Le principali differenze nelle caratteristiche tecniche riguardano:

- ✓ distanza tra i binari (scartamento) che non è identica in tutti i Paesi;
- ✓ alimentazione elettrica;
- ✓ dispositivi di segnalamento;
- ✓ lunghezza massima del treno che può circolare;
- ✓ peso massimo del treno;
- ✓ sagome delle gallerie e quindi dimensioni (altezze) dei carri ferroviari che possono transitare.

Interoperabilità ferroviaria tecnica e corridoi ERTMS

L'UE introduce l'interoperabilità per il segnalamento e mette a punto un sistema comune per la gestione del traffico detto ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), a cui l'Italia si adeguerà secondo un *Deployment Plan* concordato con la DG Move.

Nel 2009 vengono individuati 6 corridoi da attrezzare con ERTMS, e viene definito un calendario di completamento.

- ✓ L'Italia è interessata da tre di questi corridoi:
- ✓ Corridoio A: Rotterdam - Genova, entro il 2015;
- ✓ Corridoio B: Stoccolma - Napoli, fino a Verona entro il 2015, a Napoli entro il 2020;
- ✓ Corridoio D: Valencia - Budapest, entro il 2015.

Interoperabilità ferroviaria commerciale e corridoi merci

I corridoi ERTMS avviano a soluzione uno dei problemi tecnici prima evidenziati. Accanto ai problemi tecnici rimangono aperti problemi di disconnessione commerciale, di rilievo ancora maggiore: gli operatori che effettuano un servizio internazionale tra due Paesi, attraversandone un terzo, devono contrattualizzare tre proprietari di rete, concordare i prezzi, concordare gli orari, e quindi trovare una soluzione alle specifiche tecniche di reti diverse.

Nel 2010 (Reg 913), l'UE, nell'ambito delle strategie per la crescita e l'occupazione, individua come elemento essenziale per una mobilità sostenibile l'attivazione di corridoi merci ferroviari (***Rail Freight Corridor, RFC***) internazionali.

Un corridoio merci RFC è formato dall'insieme delle linee ferroviarie, comprese le linee ferrovia-traghetto, nel territorio degli Stati membri e, ove opportuno, Paesi terzi europei, che collegano due o più terminali lungo un tracciato principale. Il corridoio fornisce uno sportello unico a tutti gli operatori che attivano treni merci internazionali lungo le linee appartenenti al corridoio.

Nel 2013 i corridoi merci sono stati aggiornati rispetto ai nuovi corridoi infrastrutturali TEN-T, e sono state definite le date per l'istituzione di ciascuno di essi. L'Italia è interessata da 4 corridoi merci ferroviari:

- ✓ RFC 1: da Genova a Rotterdam ed Anversa, novembre 2013;
- ✓ RFC 3: da Stoccolma ad Augusta e Palermo, novembre 2015;
- ✓ RFC 5: da Trieste a Danzica, novembre 2015;
- ✓ RFC 6: da Algeciras a Budapest, novembre 2013.

I corridoi RFC 1 e RFC 5

Il corridoio RFC 1 è stato attivato ed ha sede in Germania, il corridoio RFC 5 è in corso di attivazione ed ha sede in Polonia.

I due corridoi sono strategici per l'Italia perché costituiscono la base di partenza dai due grandi archi portuali italiani Est ed Ovest verso l'UE. Il corridoio RFC 1, Reno-Alpino, raccorda il sistema Nord-Tirrenico con il Mare

del Nord. Il corridoio RFC 5, Baltico-Adriatico, raccorda il sistema Nord-Adriatico con il Baltico.

Il corridoio RFC 3

Il corridoio RFC 3 è in via di attivazione, e deve essere ufficialmente operativo a fine 2015. È stato già sviluppato il primo studio sulla domanda (*Transport Market Study TMS*), in cui sono state analizzate le caratteristiche tecniche attuali del corridoio rispetto alle richieste degli operatori ed ai principali colli di bottiglia.

Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo attraversa tutta l'Italia e collega i porti del Mezzogiorno con le aree economiche più forti dell'UE.

Nello studio di domanda si segnala che il corridoio RFC 3 potrebbe costituire dall'Italia per la Germania del Sud una valida alternativa ai corridoi RFC 1 Reno-Alpino e RFC 8 Mar del Nord-Baltico.

Il corridoio RFC 6

Il corridoio RFC 6 è stato attivato, ed ha la sede operativa in Italia, è il corridoio che attraversa tutta la Pianura Padana ed il Triveneto, dalla Spagna e la Francia verso la Slovenia e l'Ungheria. Il corridoio attraversa questi cinque Paesi europei. Considerando solo la caratteristica lunghezza treno, si nota che in Francia possono circolare su tutto il territorio treni fino a 750 metri, mentre in Italia ci sono tratti in cui passano al più treni da 550 metri.

La lunghezza del treno merci è una caratteristica tecnica, ma ha risvolti commerciali particolarmente importanti perché con essa cresce anche il vantaggio di portare merci dato dalla riduzione del costo per vagone. Più corto è il treno minore è il vantaggio.

RFC 6 ha informato, nell'aprile 2015, che la prenotazione delle tracce per il 2016 ha avuto un incremento del 100% rispetto al 2015.

2.2 La programmazione nazionale corrente

Per offrire un quadro del sistema portuale e logistico nella programmazione nazionale è necessario effettuare una disamina dell'approccio ai trasporti ed

alle infrastrutture nelle politiche di coesione, partendo dal *Position paper* della Commissione Europea relativo al periodo di Programmazione 2014-2020, documento analitico della CE da cui hanno preso le mosse le attività negoziali che hanno condotto alla stipula dell'Accordo di Partenariato nell'ottobre 2014.

Nel suo *Position paper*[11] del dicembre 2012, la Commissione Europea – nel porre l'accento sulla necessità di ammodernare e integrare le infrastrutture di rete per il trasporto ferroviario e marittimo nelle aree meno sviluppate – sottolinea, tra le altre cose, la necessità che "l'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra. È necessario che l'Italia si basi su una **strategia inerente al ruolo e alla posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici integrati efficienti**. I progetti collegati alla rete TEN-T dovrebbero essere inclusi in un unico programma nazionale per le Regioni meno sviluppate, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale".

A fronte di tale posizione, l'Italia – nel negoziare nell'ambito dell'Accordo di Partenariato[12] la propria strategia per l'individuazione degli ambiti di intervento della programmazione 2014/2020 – ha specificato le modalità di attuazione dell'Obiettivo Tematico 7 denominato "*Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete*", che riguarda le sole Regioni meno sviluppate (Campania, Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata). Nell'Accordo viene ribadito che gli investimenti

[11] Rif. Ares (2012) 1326063 - 09/11/2012. "Position Paper" dei Servizi della Commissione sulla preparazione dell'Accordo di Partenariato e dei Programmi in Italia per il periodo 2014-2020.

[12] Per "Accordo di Partenariato" si intende "un documento preparato da uno Stato membro con il coinvolgimento dei *partner* in linea con l'approccio della *Governance* a più livelli, che definisce la strategia e le priorità di tale Stato membro nonché le modalità di impiego efficace ed efficiente dei fondi SIE al fine di perseguire la strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e approvato dalla Commissione in seguito a valutazione e dialogo con lo Stato membro interessato" - Cfr. Reg. (UE) N. 1303/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013.

saranno destinati in via prioritaria ad interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi.

Tra i risultati attesi degli obiettivi di ri-orientamento modale e miglioramento dei servizi in questa sede rilevano il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale. Con riferimento a quest'ultimo, l'Accordo specifica che:

- ✓ la programmazione dovrà avvenire per "aree logistiche integrate", che includono un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete TEN;
- ✓ la strategia dovrà tenere in conto il "gigantismo navale", concentrando i relativi servizi su un numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retroportuale e/o interportuale;
- ✓ la competitività degli altri porti verrà sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retroportuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, *in primis* ferroviarie;
- ✓ tutti gli interventi saranno conformi ai Piani Regolatori Portuali in vigore;
- ✓ si dovrà perseguire l'ottimizzazione della filiera procedurale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in logica *single window/one stop shop* (doganale, ma non solo);
- ✓ lo sviluppo di un impianto integrato di comunicazione a servizio dello scambio di merci al consumo potrà, inoltre, essere supportato tramite la piattaforma UIRNET ed, eventualmente, da altre di interesse generale.

Queste indicazioni programmatiche a livello di Paese sono recepite all'interno del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti

2014/2020 (attualmente in fase avanzata di negoziato con la Commissione Europea) che riprende non solo i risultati attesi ma anche e soprattutto la modalità di *governance,* che viene individuata nelle "aree logistiche integrate".

Del resto già nel 2001 il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica stabiliva un deciso indirizzo a favore dello sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso, attraverso lo strumento c.d. di "Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)", inteso come insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale che sarebbero dovuti andare a creare la dorsale del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci.

Anche il Piano Nazionale della Logistica del 2010, in qualità di documento di settore, andava correttamente a riconoscere il valore strategico dei porti, indicando la necessità di efficientare il sistema portuale e logistico agendo come fattore abilitante per addivenire realmente a fare dell'Italia la "piattaforma logistica naturale nel mezzo del Mediterraneo", adeguando le infrastrutture stradali e ferroviarie per efficientare le connessioni, in una logica di rete.

Più di recente, quanto alla collocazione nell'ambito della Programmazione Nazionale delle Opere Pubbliche, la versione di aprile 2015 dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (documento ufficiale per il soddisfacimento della condizionalità ex ante in materia di infrastrutture e trasporti) ha sancito un cambio di rotta nella finalità dell'Allegato stesso verso un ruolo di Quadro generale nazionale per gli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti in cui, a tendere, si tenga conto del riferimento strategico comunitario come base pianificatoria obbligata; lo stesso Allegato specifica che la direzione è ora quella caratterizzata dai nodi, urbani, portuali, logistici, della mobilità, telematici, quali punti di intersezione delle reti, ad alta efficienza tecnologica e organizzativa e vere sedi di produzione di valore. I contenuti dell'Allegato, arricchiti attualmente da un'analisi SWOT in versione light, andranno

anch'essi a confluire nell'unico Documento di Programmazione Pluriennale, citato nella premessa del presente Piano.

2.2.1 *Le risorse delle Autorità Portuali*

Al fine di fornire un quadro completo dell'attuale assetto economico del settore portuale nazionale, si dettagliano di seguito alcuni dati relativi al bilancio delle Autorità Portuali per l'anno 2013, raccolti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione della redazione della Relazione annuale sull'attività delle Autorità Portuali. Dalla relazione emerge che nel 2013 il complesso delle entrate del Settore Portuale Nazionale, pari a circa 862 milioni di euro, risulta in diminuzione del 13% rispetto al 2012, così come il complesso delle uscite pari a 730 milioni di euro, con una diminuzione del 25%.

Le entrate correnti del Settore Portuale Nazionale nel suo complesso ammontano a circa 512 milioni di euro, costituite per il 53% da tasse (272,1 mln €), per il 29,5% da canoni demaniali (151,2 mln €), per il 7% da entrate derivanti dalla vendita di beni e servizi (38 mln €), per il 3,9% da altri redditi patrimoniali (19,8 mln €), per il 3,3% da "altre entrate correnti" (17 mln €), e per il 2,7% da contributi pubblici (13,9 mln €).

Le entrate per tasse, che nel 2013 hanno avuto un aumento del 17%, incidono in maniera rilevante sul totale delle entrate correnti (53%).

Sono leggermente diminuite le entrate per canoni demaniali (-3%). Negative rispetto all'anno precedente le entrate correnti derivanti dalla vendita di beni e servizi, -10%. I contributi pubblici di parte corrente registrano una diminuzione del 33%, in considerazione della circostanza che 16 Autorità portuali su 24 non hanno avuto contributi pubblici di parte corrente. Diminuiscono anche le entrate correnti derivanti da altri redditi e proventi, -28%.

Circa il 61% del complesso delle entrate correnti è concentrato in otto porti: il 15% nel porto di Genova, il 9% a Civitavecchia e Venezia, l'8% a Trieste, il 6% a Cagliari, il 5% a Napoli, Taranto e Livorno.

Il complesso delle uscite correnti nel 2013 ammonta a circa 276 milioni di euro, costituite per il 37% da uscite per il personale (101 mln €), per il 25% per prestazioni istituzionali (68 mln €), per il 21% da "altre uscite correnti" (58 mln €), per il 10% da uscite per l'acquisto di beni e servizi (27 mln €), per il 5% da uscite per gli oneri finanziari e tributari (14 mln €), ed infine per il 3% da uscite per gli organi dell'ente (7 mln €). L'incidenza delle uscite per l'acquisto di beni e servizi risulta pressoché costante negli ultimi anni (2011, 2012, 2013). Aumenta dal 19% del 2012 al 21% del 2013 l'incidenza delle "altre uscite correnti".

Circa il 58% del complesso delle uscite correnti è concentrato in sette porti: il 13% nei porti di Civitavecchia e Genova, il 9% a Venezia, l'8% a Trieste, il 6% a Napoli, il 5% a Livorno e La Spezia.

A fronte di un aumento delle entrate correnti (4%), si è avuta una diminuzione delle uscite correnti dell'1%, determinando, di conseguenza, un miglioramento del saldo positivo di parte corrente che risulta pari a 236 milioni di euro, con un aumento del 9,3% rispetto al 2012 (216 milioni).

Migliora, ma in misura minore, +8,8%, il saldo tra le entrate proprie e le spese di funzionamento pari a 345 milioni di euro nel 2013 a fronte di 317 milioni di euro nel 2012. A fronte di uscite di funzionamento per 136 milioni di euro, si sono prodotte entrate proprie derivanti dall'attività istituzionale delle Autorità portuali pari a 481 milioni di euro. Di conseguenza migliora leggermente l'indice di efficienza della gestione, ottenuto rapportando l'ammontare delle entrate proprie all'ammontare delle spese di funzionamento, che nel 2013 risulta pari a 3,54 (nel 2012 era pari a 3,23).

La Tabella 3 mostra i dati principali delle entrate e delle uscite del Settore Portuale Nazionale:

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

SETTORE PORTUALE NAZIONALE RENDICONTO GENERALE 2013							
ENTRATE				**USCITE**			
	SOMME ACCERTATE	%	var % 2013/2012		SOMME IMPEGNATE	%	var % 2013/2012
ENTRATE CORRENTI PROPRIE	**481.206.741**	**94,0%**	**4,8%**	**USCITE DI FUNZIONAMENTO**	**135.859.558**	**49%**	**-4%**
Canoni demaniali	151.199.894	29,5%	-3,0%	Uscite per gli organi dell'Ente	7.284.822	3%	-5%
Tasse	272.108.744	53,1%	17,0%				
Altri redditi e proventi	19.868.104	3,9%	-28,0%	Uscite per il personale	101.380.483	37%	-5%
Vendita di beni e prestazioni di servizi	38.030.000	7,4%	-10,0%	Uscite per l'acquisto di beni e servizi	27.194.253	10%	-2%
CONTRIBUTI CORRENTI	**13.921.752**	**2,7%**	**-33,0%**	**ONERI FINANZIARI TRIBUTARI**	13.898.389	**5%**	**-4%**
Stato	1.131.314	0,2%	-45,0%				
Regione	9.415.236	1,8%	-44,0%	**USCITE PER PRESTAZIONI ISTITUZIONALI**	**68.476.222**	25%	1%
Province e Comuni	1.282.877	0,3%	413,0%				
Altri enti pubblcii	2.092.324	0,4%	14,0%	**ALTRE USCITE CORRENTI**	57.961.520	21%	7%
ALTRE ENTRATE CORRENTI	17.043.172	3,3%	22,0%				
TOTALE ENTRATE CORRENTI (TITOLO I)	**512.171.665**	**59,4%**	**3,7%**	**TOTALE USCITE CORRENTI (TITOLO I)**	**276.195.690**	**38%**	**-1%**
ALIENAZIONE DI BENI PATRIMONIALI	**19.140**	**0,0%**	**-85,0%**	**INVESTIMENTI**	304.594.035	**86%**	**-49%**
RISCOSSIONE DI CREDITI	**5.455.077**	**2,2%**	**51,0%**	**opere e fabbricati e progettazioni**	222.828.454	**63%**	**-59%**
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	**197.861.178**	**79,4%**	**-45,0%**	**manutenzione straordinaria**	60.650.296	**17%**	**39%**
Stato per opere	115.558.987	46,4%	-37,0%	impianti portuali, attrezzature, beni mobili e immateriali	**21.115.285**	6%	83%
Stato per manutenzioni straordinarie	42.475.925	17,0%	-73,0%	PARTECIPAZIONI (azionarie, patrimoniali, titoli)	**29.312.506**	8%	706%
Regione	28.955.245	11,6%	84,0%	INDENNITA' DI ANZIANITA'	**3.662.050**	1%	-41%
Province e Comuni	0	0,0%	-	USCITE PER RIMBORSO PRESTITI	**15.654.669**	4%	-24%
Altri enti pubblcii	10.871.021	4,4%	31,0%	Rimborso mutui	12.330.009	4%	-34%
ENTRATE DA PRESTITI	**45.901.731**	**18,4%**	**-35,0%**	**Rimborso di altri debiti**	3.324.660	**1%**	**66%**
Mutui	43.257.002	17,4%	-38,0%	ALTRE USCITE IN CONTO CAPITALE	26.616	0%	37%
Altri debiti finanziari	2.644.729	1,1%	100,0%				
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE (TITOLO II)	**249.237.125**	**28,9%**	**-43,0%**	**TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE (TITOLO II)**	**353.249.876**	**48%**	**-43%**
PARTITE DI GIRO (TITOLO III)	**100.772.267**	**11,7%**	**55,0%**	**PARTITE DI GIRO (TITOLO III)**	100.863.009	**14%**	**56%**
TOTALE ENTRATE	**862.181.057**	**100,0%**	**-13,0%**	**TOTALE USCITE**	**730.308.575**	**100%**	**-25%**
TOTALE RESIDUI ATTIVI	**2.069.712.874**	**100,0%**	**-14,5%**	**TOTALE RESIDUI PASSIVI**	2.479.706.658	**100%**	**-14%**
di parte corrente	271.566.755	13,1%	6,0%	di parte corrente	98.469.384	4%	-5%
in conto capitale	1.730.929.245	83,6%	-17,7%	in conto capitale	**2.313.618.804**	93%	-16%
di partite di giro	67.216.873	3,3%	10,0%	di partite di giro	**67.618.470**	3%	119%
Risultato d'amministrazione	**Risultato finanziario**			**Risultato economico**	**Patrimonio netto**		
1.156.525.582	**131.872.483**			**191.084.790**	**1.895.371.384**		

Tabella 3 - Settore portuale nazionale - Rendiconto generale 2013 - Fonte: MIT

2.3 L'Italia oggi nel mercato portuale e logistico

La definizione delle strategie del Piano, delle conseguenti azioni, e della stima degli impatti attesi prende le mosse dall'inquadramento della rilevanza del settore della portualità e della logistica, fornendo una visioni d'insieme dell'attuale posizionamento dell'Italia, relativamente al trasporto di merci (classificabile secondo la geografia degli scambi tra traffico relativo all'*import-export* di un Paese, trasporto di *cabotaggio*, e *flussi in transito*) ed al trasporto di passeggeri (che comprende il traffico passeggeri per fini turistici, il trasporto legato alla continuità territoriale nonché il traffico crocieristico).

Il *cluster* portuale, sia merci che passeggeri, genera nel complesso - con effetti diretti e indiretti – circa il 2,6% del PIL italiano, registrando oltre 11.000 imprese nel settore e 93.000 addetti impiegati[13]. L'effetto moltiplicativo, come definito nel medesimo rapporto e confermato dal CENSIS in studi precedenti, risulta essere tra i più elevati, pari a 2,9 a livello di fatturato (media italiana) e 2,4 a livello di occupati.

Complessivamente sono interessati dall'**interscambio commerciale marittimo oltre 220 miliardi di Euro** (*ISTAT, Coeweb, 2015*), che rappresentano oltre il 15% del PIL nazionale (*2013*).

Il ***cluster* della logistica** nel suo insieme, invece, incide per il **14% sul PIL italiano**, registrando **150.000 imprese** nel settore e **un milione di addetti** (corrispondente a circa il 5% dell'occupazione complessiva).

A titolo di confronto il solo porto di Rotterdam ha un impatto sul PIL olandese pari al 2,1% con impiego diretto di manodopera di 90.000 addetti (oltre a 50.000 indiretti). Il settore della logistica in Germania occupa oltre 2,5 milioni di persone, dimostrando la centralità della logistica per le scelte strategiche del Paese.

[13] Unioncamere, Quarto Rapporto sull'Economa del Mare, 2015.

Il *cluster* portuale rappresenta un settore strategico di primaria importanza nel sistema internazionale dei trasporti. In Europa viaggia via mare oltre il 75% della merce importata ed esportata da Paesi *extra-UE*. I flussi marittimi sono concentrati su determinate rotte intercontinentali e prediligono alcuni Paesi che per posizione geografica, caratteristiche e qualità dei servizi e/o dotazioni infrastrutturali rappresentano un canale d'accesso da e per il mercato europeo. Basti pensare che il 75% dei traffici marittimi europei si concentra in soli 7 Stati, tra cui l'Italia che, con una percentuale di traffico del 13%, occupa il terzo posto dopo Olanda (15%) e Regno Unito (13,5%) e seguita da Spagna (11,7%), Germania (8,1%), Francia (7,9%) e Belgio (6,1%) (cfr. Figura 4).

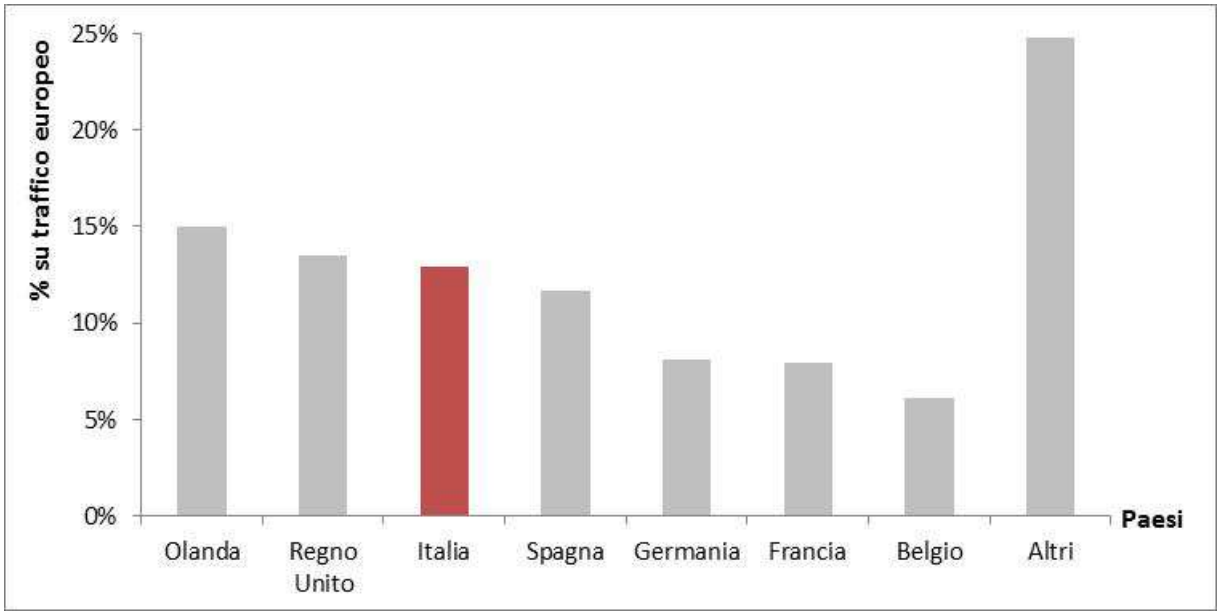


Figura 4 - Market share traffico marittimo merci europeo
Fonte: Eurostat 2012

Nello scenario euro-mediterraneo, la centralità dell'Italia è testimoniata dagli alti volumi intercettati dai porti italiani (più del 30% dei flussi che passano attraverso il Mediterraneo). Alcune elaborazioni su dati EUROSTAT (SRM, 2013) indicano inoltre che l'Italia è leader in ambito EU27 per merci trasportate in *Short Sea Shipping* nel Mediterraneo con 204,4 mln di tonnellate (37,5% del totale); l'Italia detiene il primato anche nel Mar Nero con 43,1 mln di tonnellate, pari al 33,2% del totale. Ciò riflette, ovviamente, anche il ruolo di primo partner commerciale che l'Italia ha verso molti dei Paesi di

quest'area. Il ruolo dei porti italiani è visibile in particolare sia in relazione al traffico marittimo dei container, nel quale hanno raggiunto i maggiori volumi nel 2007, con una movimentazione di poco superiore ai 10 milioni di TEU/anno (includendo anche il *transhipment* e il doppio conteggio relativo al feederaggio nazionale).

Il posizionamento dei porti italiani in ambito UE in termini di *market share* di ciascun segmento rispetto ai corrispondenti valori in ambito UE è riportato nella seguente Figura 5. Nell'analizzare i dati relativi ai traffici containerizzati, occorre distinguere due funzioni principali svolte dai porti (e dai cluster portuali) nella struttura del trasporto marittimo:

- ✓ una funzione *gateway* a servizio dei traffici import/export:
  - locale o *regional*, se di diretta pertinenza del cluster portuale, normalmente servita via gomma (più raramente con la ferrovia o con le vie di navigazione interna);
  - di servizio a mercati "lontani", potenzialmente servita preferibilmente via ferrovia o per vie navigabili interne, ulteriormente suddividibile in *gateway* nazionale e internazionale;
- ✓ una funzione di *transhipment*, legata a spostamenti nave-nave e dunque non direttamente collegata al territorio di riferimento del porto.

	Share in % of total cargo handled in main ports						Total cargo handled in main ports (million tonnes)	Total cargo handled in all ports (million tonnes)
	Liquid bulk goods	Dry bulk goods	Large containers	Ro-Ro Mobile Units	Other cargo, nes	Unknown		
EU-28	**38**	**23**	**20**	**12**	**6**	**1**	**3 642.7**	**3 718.0**
BELGIUM (BE)	30	14	40	9	7	0	**226.9**	228.1
BULGARIA (BG)	42	40	7	1	10	0	**28.8**	28.8
DENMARK (DK)	27	34	7	27	5	0	**79.4**	87.8
GERMANY (DE)	16	23	44	12	5	0	**297.3**	297.3
ESTONIA (EE)	65	12	5	9	9	0	**39.5**	42.9
IRELAND (IE)	25	34	14	26	1	0	**45.9**	46.7
GREECE (EL)	38	19	28	13	3	0	**140.2**	161.0
SPAIN (ES)	38	21	31	4	6	0	**403.2**	403.7
FRANCE (FR) (3)	43	19	12	10	4	12	**300.3**	304.2
CROATIA (HR)	46	28	8	4	13	0	**15.2**	19.4
ITALY (IT)	43	14	18	19	6	0	**446.8**	457.1
CYPRUS (CY)	40	32	24	2	3	0	**7.2**	7.2
LATVIA (LV)	34	50	6	4	5	0	**65.8**	67.1
LITHUANIA (LT)	45	35	9	7	4	0	**39.8**	39.8
MALTA (MT)	40	15	28	15	3	0	**3.1**	5.5
NETHERLANDS (NL)	48	25	17	3	7	0	**548.4**	548.4
POLAND (PL)	23	42	20	10	5	0	**63.8**	64.3
PORTUGAL (PT)	41	22	28	0	9	0	**76.5**	78.2
ROMANIA (RO)	23	50	12	1	14	0	**42.5**	43.6
SLOVENIA (SI)	17	40	29	4	10	0	**17.2**	17.2
FINLAND (FI)	35	28	10	16	12	0	**102.2**	105.1
SWEDEN (SE)	36	16	8	27	13	0	**161.6**	161.6
UNITED KINGDOM (UK)	40	25	12	19	4	0	**491.4**	503.0
ICELAND (IS)	:	:	:	:	:	:	**:**	:
NORWAY (NO)	46	39	3	5	6	0	**187.3**	209.3
MONTENEGRO (ME)	:	:	:	:	:	:	**:**	1.3
TURKEY (TR)	30	40	21	2	6	0	**379.4**	379.4

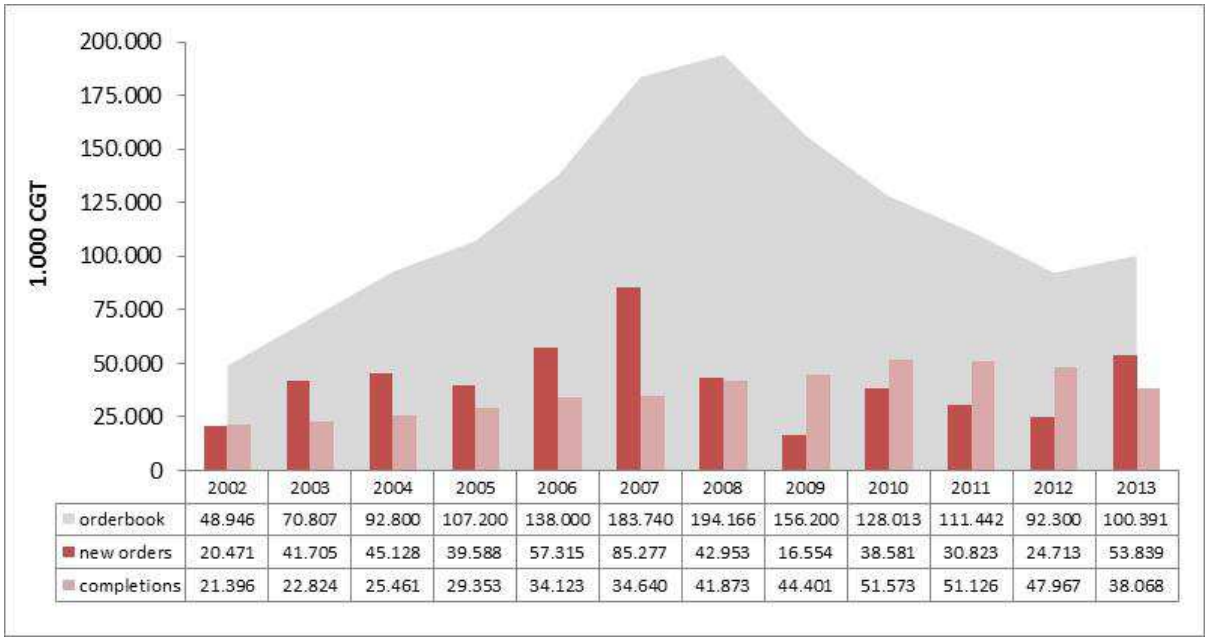
(1) According to Directive 2009/42, "main ports", in terms of transport of goods, are ports handling more than 1 million tonnes of goods annually (see also methodological notes).
(2) Liquid bulk: liquefied gas, crude oil, oil products, other liquid bulk goods
Dry bulk: ores, coal, agricultural products (e.g. grain, soya, tapioca), other dry bulk goods
Large containers: 20 ft freight units, 40 ft freight units, freight units > 20 ft and < 40 ft, freight units > 40 ft
Ro-Ro mobile units: a) Mobile self-propelled units: road goods vehicles and accompanying trailers, passenger cars, motorcycles and accompanying trailers/caravans, passenger buses, trade vehicles (including import/export motor vehicles), live animals on the hoof, other mobile self-propelled units.
b) Mobile non-self-propelled units: unaccompanied road goods trailers and semi-trailers, unaccompanied caravans and other road, agricultural and industrial vehicles, rail wagons, shipborne port-to-port trailers and shipborne barges engaged in goods transport, other mobile non-self-propelled units
Other cargo, not elsewhere specified (nes): forestry products, iron and steel products, other general cargo.
(3) Data by type of cargo have been estimated by Eurostat based on partial data.

Figura 5 - *Market share* tipologie traffico merci
Fonte: Eurostat 2015 (dati di traffico somma dei flussi import+export relativi al 2013)

2.4 Il comparto della cantieristica navale

A livello globale il 2009 è stato l'anno della fase recessiva dell'economia. La crisi ha investito lo *shipping* per il combinato effetto della stretta creditizia, della caduta del valore delle navi poste a garanzia dei finanziamenti e del crollo dei noli, seguito dal brusco rallentamento del commercio internazionale. Da qui il rapido crescere del numero delle navi in disarmo, ivi incluse alcune di quelle appena ritirate dal costruttore, per cui si sono fatti via via più aleatori i contratti per navi con consegna dal 2010.

Il 2013 ha però registrato una ripresa degli ordinativi di navi mercantili: la domanda ha infatti superato i 50 Mil.Tslc, valore più che raddoppiato rispetto ai 24,7 Mil. Tslc del 2012 (Figura 6).



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
orderbook	48.946	70.807	92.800	107.200	138.000	183.740	194.166	156.200	128.013	111.442	92.300	100.391
new orders	20.471	41.705	45.128	39.588	57.315	85.277	42.953	16.554	38.581	30.823	24.713	53.839
completions	21.396	22.824	25.461	29.353	34.123	34.640	41.873	44.401	51.573	51.126	47.967	38.068

Figura 6 - Orderbook mondiale (2002-2013) - Fonte: IHS Fairplay

In tale quadro gli ordini di navi da trasporto standard, in particolare *bulk carrier* e *portacontainer*, hanno rappresentato quasi i due terzi del totale, mentre nel comparto *high-tech* hanno registrato un buon andamento gli ordinativi legati al comparto *offshore*, a quello del gas (LNG ed LPG) e dei prodotti chimici.

La crescita della domanda di nuove costruzioni è stata generata dalla concomitanza di diversi fattori, fra cui il forte interesse per navi con caratteristiche di "*energy efficiency*" - sostenuto da schemi di finanziamento messi in campo, in particolare, dai governi di Cina e Corea - ed una non trascurabile componente speculativa attratta da prezzi che negli ultimi 5 anni sono scesi di oltre il 70 %.

Per quanto riguarda la distribuzione geografica della domanda si conferma la supremazia del "blocco orientale", con Cina Corea e Giappone che, insieme, hanno acquisito l'86% degli ordini lasciando all'Europa una quota, espressa in Tslc, del 5%. Considerando tuttavia i dati a valore la quota dei cantieri

europei risulta almeno doppia, a testimonianza di un posizionamento traguardato sui segmenti a maggior complessità e valore (Figura 7).

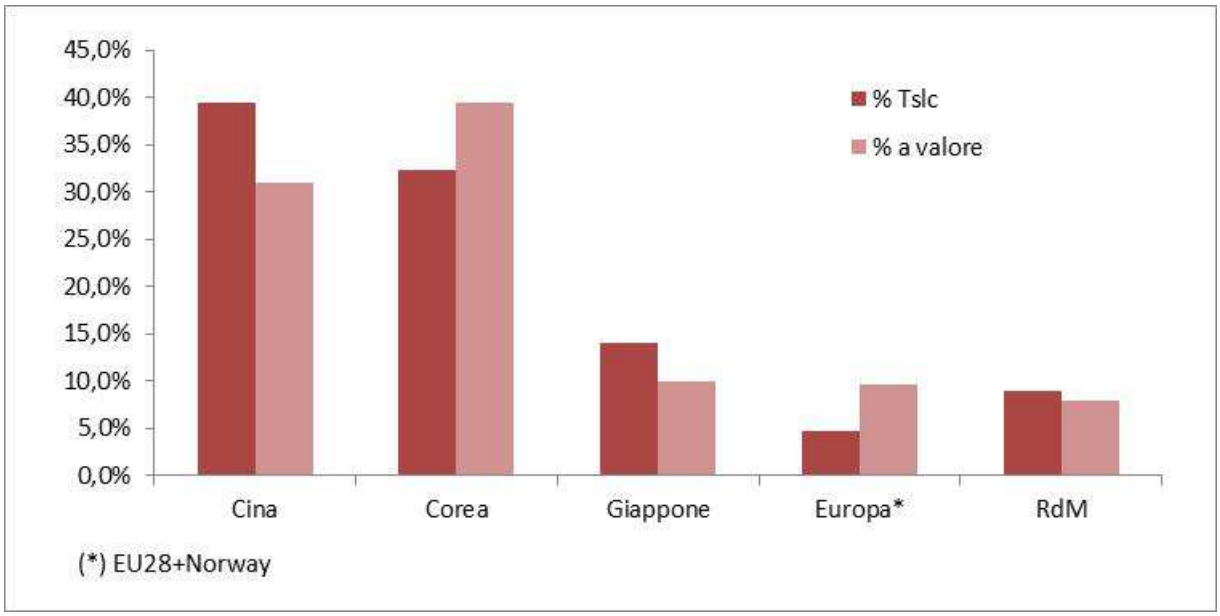


Figura 7 - La distribuzione geografica degli ordini navali (2013) -Fonte: Assonave

2.4.1 *La cantieristica navale italiana*

La filiera della cantieristica navale italiana, che comprende le attività di costruzioni di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e, infine, di istallazione di macchine e apparecchiature industriali connesse, rappresenta un segmento non trascurabile dell'economia del mare, in grado di movimentare attività ed occupati anche in aree non costiere grazie alla rilevanza del suo indotto.

Tra le imprese dell'economia del mare, la cantieristica occupa saldamente il primo posto, con circa 27 mila attività imprenditoriali, il 64,2% delle quali localizzate nei comuni costieri, che incidono per il 15,2% sul totale delle imprese della *blue economy*, laddove le imprese di trasporto fluvio-marittimo di persone e merci rappresentano "solo" il 6%.

Nel contesto nazionale, l'incidenza della filiera della cantieristica sul complesso dell'economia marittima è più forte al Nord, ed in particolare nelle

regioni del Nord-Ovest, dove il segmento incide per il 29,5% sulla blue economy contro la media nazionale del 15,2% (Figura 8).

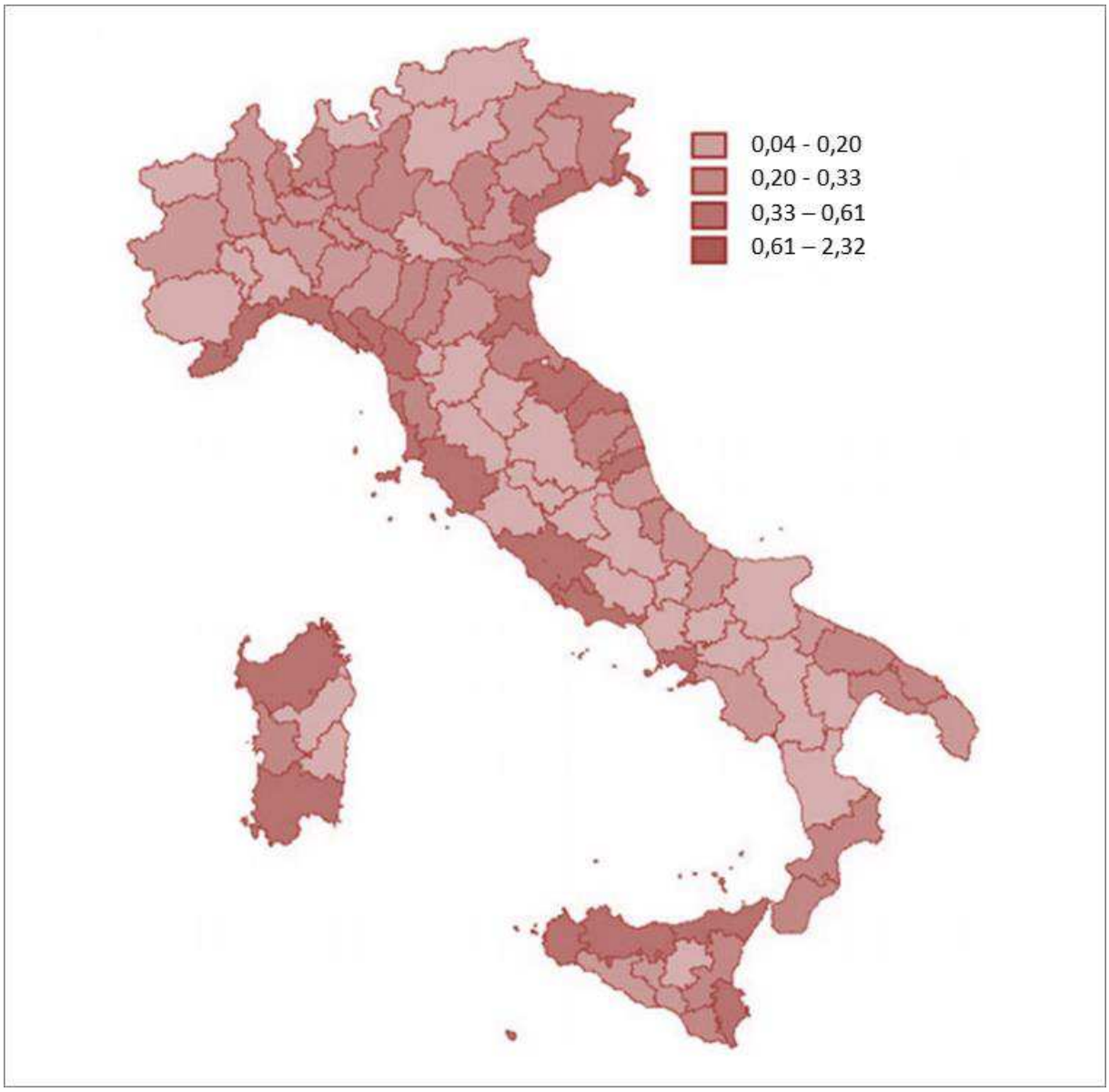


Figura 8 - Incidenza delle imprese della filiera della cantieristica sul totale delle imprese, per provincia (classi di incidenze percentuali sul totale provinciale), Anno 2014 - Fonte: Unioncamere

Il contributo del segmento all'economia nazionale si esplica nell'alto valore aggiunto, calcolato in circa 7 miliardi, parti al 16,5% del valore aggiunto dell'intera economia del mare, e nel gran numero di addetti impiegati dalle imprese del segmento, pari a circa 134 mila unità. Anche in relazione al valore aggiunto ed alla forza lavoro impiegata il Nord Ovest rappresenta l'area in cui la cantieristica registra la maggiore incidenza sull'economia del

mare, con valori rispettivamente del 36,8% e del 33%). I dati sopra elencati tengono conto della forte contrazione che il segmento ha subito negli anni della crisi, dovuto al processo di riduzione delle imprese, che ha colpito la filiera della cantieristica in proporzione maggiore rispetto agli altri segmenti dell'economia del mare, comportando un calo, rispetto al 2009, del 10,1% della forza lavoro e del 6,9% di valore aggiunto).

A fronte delle difficoltà affrontate dal segmento negli ultimi anni, è tuttavia opportuno evidenziare che la filiera della cantieristica riesce a produrre un effetto moltiplicatore pari a 2,4 euro sul resto dell'economia, tanto che, nel 2014, a fronte di 7,2 miliardi di euro prodotti, ne sono stati attivati 17,4, prevalentemente in attività legate alla metallurgia, alla ricerca e sviluppo, ecc.

Alla scala europea i cantieri italiani vantano una posizione di rilievo sia continentale sia a livello mondiale, operando in nicchie di mercato altamente specializzate e a elevato contenuto tecnologico, quali la costruzione di navi da crociera e traghetti di ultima generazione.

La struttura della cantieristica italiana è sempre più polarizzata fra una grande azienda *leader* globale del settore - Fincantieri - ed un gruppo di cantieri medio-piccoli, la cui competitività è fondata su modelli produttivi snelli e flessibili, nonché da indiscutibili competenze tecnologiche, e su un posizionamento in nicchie di mercato caratterizzate dalla ridotta dimensione dei prodotti e dalla possibilità di fornire servizi personalizzati ad una clientela particolarmente esigente.

Fra il 2008 ed il 2012 sono stati colpiti dalla crisi soprattutto questi cantieri minori: si è registrato un diffuso ricorso agli ammortizzatori sociali per far fronte alla drastica riduzione degli ordinativi ed al conseguente rallentamento dell'attività produttiva, che non ha impedito la chiusura di alcuni o la loro riconversione alla produzione di yacht o ad attività di *refitting*.

Nel 2007, anno d'oro del settore ma ultimo prima della crisi globale, gli ordini di navi presso cantieri italiani sono stati quarantanove. Nel 2012 sono stati undici. Ma numeri ancora più bassi si sono raggiunti negli anni

precedenti: nel 2008 sette ordini; nel 2009 solo uno; nel 2010 cinque e dieci nel 2011. La situazione è ancora più evidente se si confronta il triennio 2005-2007, quando i nuovi ordini sono stati complessivamente 101, con il quinquennio della crisi, in cui gli ordini sono stati solo 34 (Figura 9).

Nonostante tutto, nel contesto descritto l'industria navalmeccanica italiana ha saputo mantenere la *leadership* europea, soprattutto nel settore della costruzione di navi da crociera, e approfittare nel 2013 della ripresa della domanda con l'acquisizione di navi per oltre 500.000 Tslc (circa 2.2 Mld €) conto 170.000 Tslc (800 Mln€).

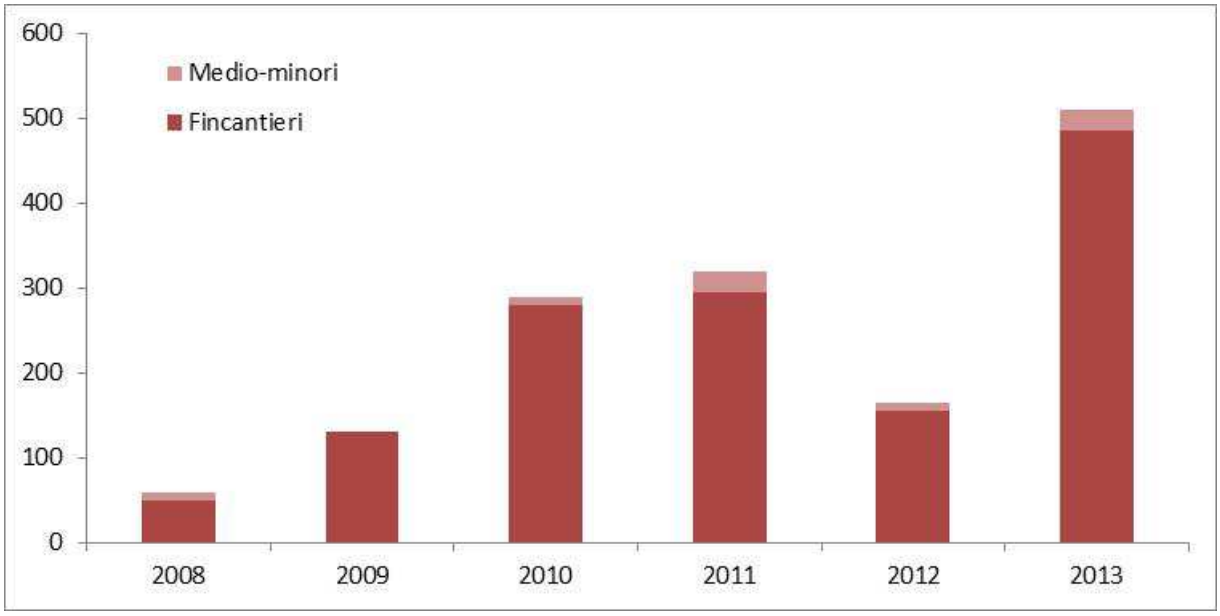


Figura 9 - Nuovi ordini 2008-2013 – Fonte Assonave

Cruise Lines International Association Europe (*Clia Europe*), la più grande associazione mondiale del settore delle crociere, certifica al 2014 il valore della cantieristica italiana in 4,4 miliardi investiti e 12 nuove navi. Una *leadership* che la Penisola conserva negli anni, seguita da Gran Bretagna e Germania.

È opinione condivisa che l'inversione di tendenza dei mercati, unitamente alla disponibilità di adeguati supporti per l'attività di Ricerca, Sviluppo e Innovazione, potranno consentire anche alla cantieristica medio-minore di emergere dalla crisi, consolidando il favorevole posizionamento nei mercati di riferimento.

2.4.2 *Le politiche europee di settore*

Come già precedentemente detto la crescita della domanda di nuove costruzioni registrata nel 2013 è stata generata anche dal forte interesse per navi con caratteristiche di "*energy efficiency*".

Al riguardo grande importanza rivestono le iniziative lanciate dalla Commissione in materia di contenimento delle emissioni nel trasporto marittimo, finalizzate ad anticipare in Europa l'introduzione delle prescrizioni che stanno lentamente consolidandosi, in parallelo, anche in sede IMO.

Tra le iniziative lanciate:

- ✓ la c.d. "*Sulphur Directive*" del 2012 della Direzione Generale Ambiente, che prevede una significativa riduzione del tenore dello zolfo contenuto nei combustibili ad uso navale a partire dal 2015 nelle aree SECA (*Sulphur Emission Control Areas*) e dal 2020 nelle restanti acque europee.
- ✓ Nel 2013 la Direzione Generale Clima ha emanato una Comunicazione "*Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhouse gas reduction policies*" ed una proposta di Regolamento per il controllo sistematico delle emissioni di CO2 delle navi che toccano i porti europei , che dovrebbe divenire operativa nel 2018.
- ✓ In parallelo la Direzione Generale Mobilità e Trasporti ha avviato la strategia denominata "*Clean Power for Transport - Alternative fuels for sustainable mobility in Europe*" - articolata nella Comunicazione "*European alternative fuels strategy"* e nella connessa Direttiva "*On the deployment of alternative fuels infrastructure*" - che in riferimento al comparto marittimo prevede la realizzazione di una rete di distribuzione del gas naturale nei principali porti europei.

Per favorire l'implementazione dei provvedimenti di cui sopra è stato istituito il c.d. *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF), un organismo a forte partecipazione dell'industria - anche nazionale – il cui compito è definire le linee-guida per l'implementazione della c.d. *Sulphur Directive,*

creando le condizioni di base, anche di natura normativa e regolamentare, per favorire l'adozione dell'LNG come combustibile navale e l'impiego di apparati (e.g. *scrubbers*) per l'abbattimento delle emissioni nocive.

L'approvazione delle nuove normative è stata accolta con un mix di pareri prevalentemente critici in cui è prevalso un "fronte della prudenza", che ha di fatto posticipato la loro entrata in vigore, determinando un effetto di spiazzamento per armatori, cantieri e produttori di impianti e sistemi dedicati che avevano già investito nello sviluppo delle relative tecnologie[14].

È invece opportuno valutare attentamente gli aspetti positivi della nuova normativa, soprattutto per le rilevanti ricadute economiche e occupazionali - oltreché ambientali - generabili in Europa, dove la crisi dei cantieri aspetta da anni occasioni di rilancio delle prospettive di sviluppo attraverso la qualità e l'innovazione tecnologica.

In assenza di iniziative di promozione alla sostituzione delle obsolete flotte operanti nel Mediterraneo con unità ad avanzate caratteristiche di efficienza energetica realizzate in Europa, la domanda di rinnovo spingerebbe inevitabilmente le flotte europee verso il Far East, ovvero verso Paesi che già stanno promuovendo le tecnologie "verdi" e le industrie nazionali.

2.5 Il Sistema Mare per la crescita del turismo italiano

I porti italiani sono caratterizzati anche da una forte presenza del traffico **passeggeri**. Nel settore passeggeri l'Italia, pur risentendo negli ultimi anni di un andamento del traffico da stabile a negativo, con una quota vicina al 20% della domanda complessiva, è per numero di passeggeri seconda solo alla Grecia (Figura 10). Per quanto riguarda il traffico di passeggeri crocieristici, l'Italia si colloca saldamente al primo posto, anche in qualità di *home port* (Figura 11).

[14] È stata posticipata dal 2020 al 2025 la data entro la quale realizzare la rete di distribuzione del gas naturale prevista dalla Direttiva sopra richiamata; in sede IMO è stata invece posposta dal 2016 al 2021 l'entrata in vigore di nuove norme per l'abbattimento delle emissioni di ossidi di azoto (NOx)..

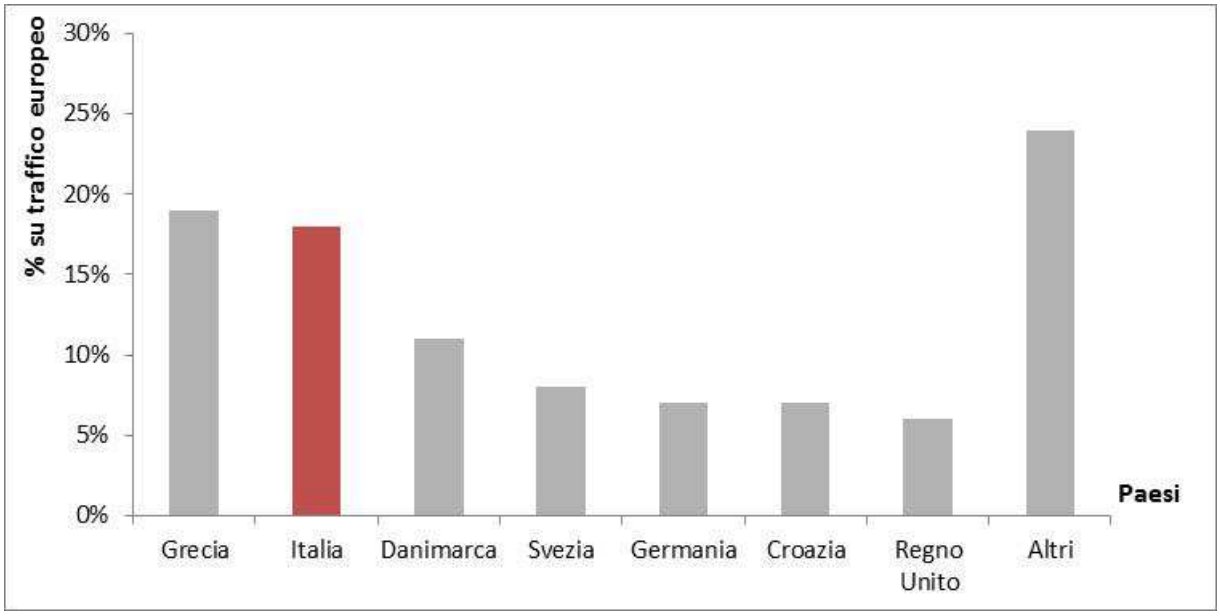


Figura 10 - *Market share* traffico marittimo passeggeri europeo Fonte: Eurostat 2012

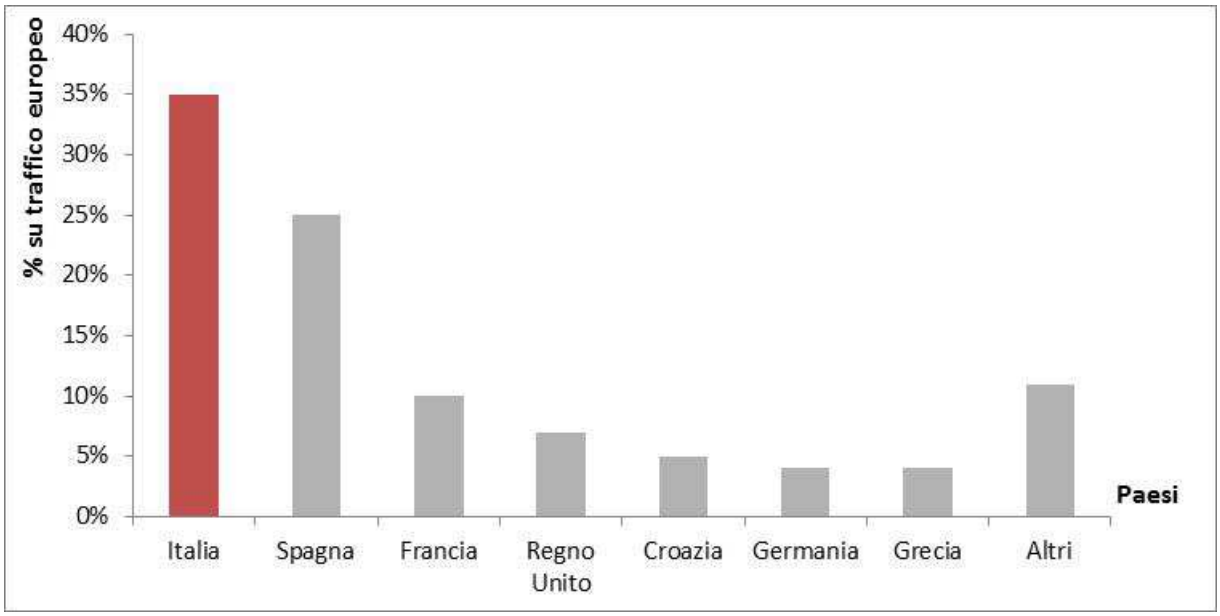


Figura 11 - *Market share* traffico marittimo crocieristico europeo Fonte: Eurostat 2012

In generale si evidenzia un traffico maggiore sul Tirreno derivante dall'importanza degli scambi con le isole maggiori e dei servizi di continuità territoriale. Non solo i volumi attuali sono già considerevoli, ma l'ottica del Piano presente non può prescindere dalla volontà di incentivare ed efficientare il traffico crocieristico come porta di ingresso per il Paese, al fine dell'aumento del settore turistico italiano.

In questo senso, il rilancio del settore turistico, attraverso azioni governative che sono andate convergendo anche in vista dell'Expo di Milano 2015,

potrebbe essere incentivato maggiormente anche attraverso i gate costituiti dagli ampi porti turistici mediterranei, al fine di:

- ✓ Valorizzare le aree del Paese che per caratteristiche di dotazione di risorse (culturali, ambientali) possano divenire destinatarie di flussi turistici.
- ✓ Promuovere la conoscenza a livello internazionale delle risorse territoriali delle Regioni.
- ✓ Indurre effetti rilevanti in termini di competitività dei territori e dei sistemi produttivi e innescare processi di sviluppo e crescita basati sulla valorizzazione delle loro risorse.
- ✓ Valorizzare ed efficientare le realtà legate al settore del diporto;
- ✓ Aumentare la presenza di turisti internazionali nelle zone meno conosciute d'Italia e l'export di prodotti italiani nel mondo.

Tale azione naturalmente andrebbe condotta in forte sinergia con le Regioni, le Province Autonome e i Dicasteri competenti *ratione materiae* (Politiche agricole, alimentari e forestali; Beni e attività culturali e turismo; Affari esteri e cooperazione internazionale; Istruzione, università e ricerca; Ambiente, tutela del territorio e del mare) che hanno già avviato, in Italia e all'estero, iniziative collaterali di promozione, interscambio culturale, animazione e formazione.

Per quanto riguarda il traffico **crocieristico,** i poli principali sono facilmente riconoscibili in Civitavecchia, Venezia, Napoli e Genova, legati all'attrattività turistica ed alla capacità di fornire servizi a terra alle navi ed ai passeggeri. Tuttavia, emerge una domanda diffusa su altri porti, con rilevanza in crescita in tutti gli scali (porti siculi, porti toscani, porti pugliesi, ecc.), a dimostrazione della necessità di ampliare la capacità delle realtà meridionali di aumentare l'attrattività per il turismo legato alle crociere.

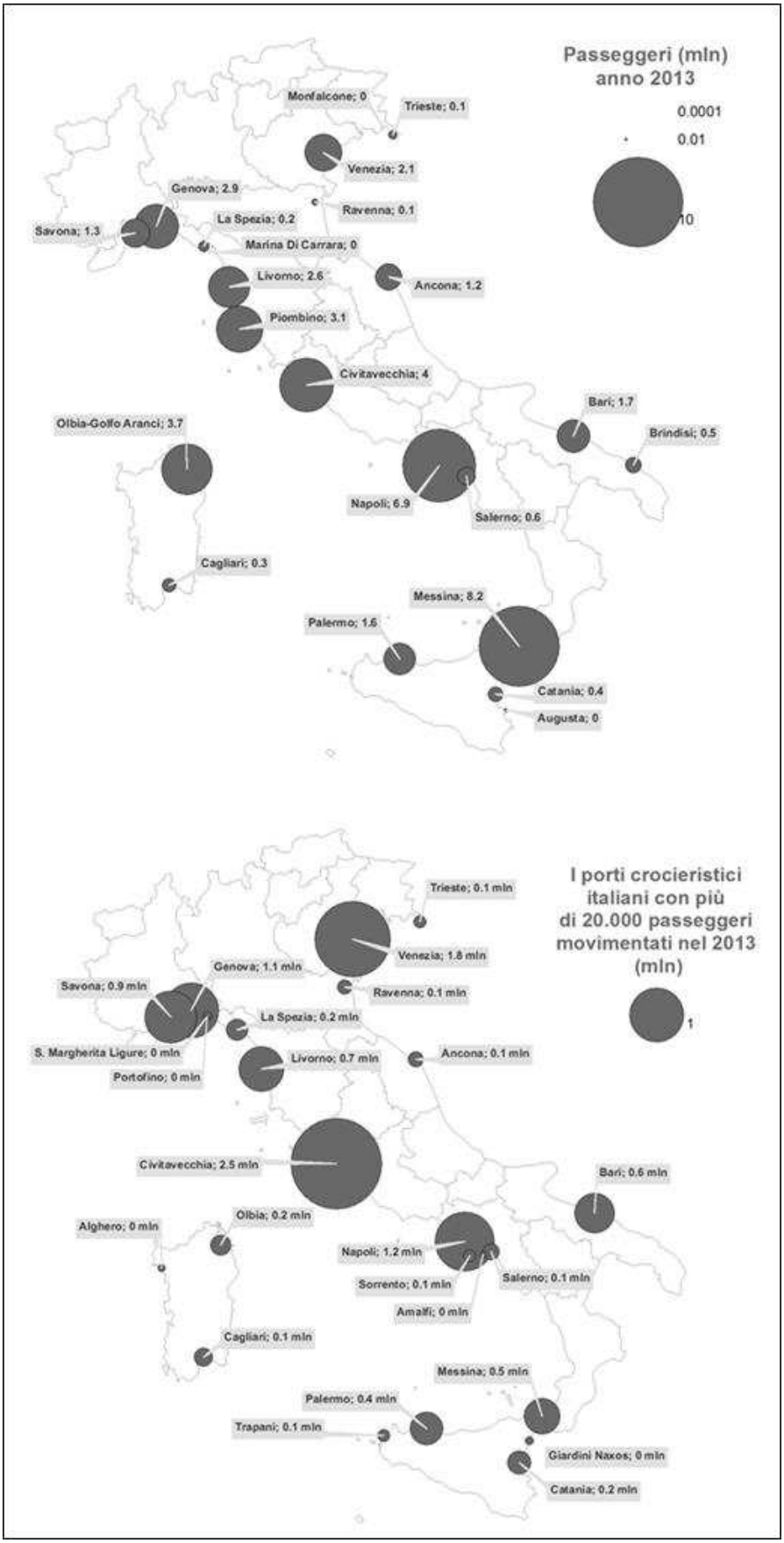


Figura 12 - Traffico passeggeri per tipologia di traffico 2013

PORTI	Traffico Passeggeri	Crociere Imbarchi-sbarchi	Crociere Transiti	Crociere Totale	Totale
Savona-Vado	1.286.371	670.031	269.007	939.038	2.225.409
Genova	2.899.193	649.282	400.803	1.050.085	3.949.278
La Spezia	213.858	1.507	204.133	205.640	419.498
Marina di Carrara	1.237	-	-	-	1.237
Livorno	2.557.826	4.991	731.525	736.516	3.294.342
Piombino	3.079.480	-	-	-	3.079.480
Civitavecchia	4.033.783	989.999	1.548.259	2.538.258	6.572.041
Napoli	6.931.856	110.689	1.064.329	1.175.018	8.106.874
Salerno	601.175	12.997	108.922	121.919	723.094
Gioia Tauro	-	-	-	-	-
Taranto	-	-	-	-	-
Brindisi	474.600	-	-	-	474.600
Bari	1.700.591	165.031	439.750	604.781	2.305.372
Ancona	1.174.054	42.128	67.364	109.492	1.283.546
Ravenna	101.819	16.827	80.214	97.041	198.860
Venezia	2.072.642	1.512.596	303.227	1.815.823	3.888.465
Monfalcone	-	-	-	-	-
Trieste	147.414	52.297	17.947	70.244	217.658
Messina-Milazzo	8.175.725	36.190	465.126	501.316	8.677.041
Catania	390.457	35.313	196.452	231.765	622.222
Augusta	20.232	-	-	-	20.232
Palermo	1.632.320	42.869	368.130	410.999	2.043.319
Cagliari-Sarroch	343.418	5.731	140.272	146.003	489.421
Olbia-Golfo Aranci	3.660.136	-	189.702	189.702	3.849.838
TOTALE	41.498.187	4.348.478	6.595.162	10.943.640	52.441.827

Tabella 4 - Traffico marittimo italiano passeggeri

Il settore della crocieristica, con le potenzialità intrinseche del settore turistico in una realtà come quella dell'Italia, presenta numerosi elementi che meritano una specifica attenzione:

- ✓ Un nuovo approccio alla "*customer care*", per cui deve essere garantita la qualità del trasporto e del viaggio "punto a punto", con la garanzia di elevati standard dei collegamenti intermodali, che sono parte integrante dell'esperienza di viaggio, e del giudizio, appunto, sulla bontà dell'esperienza;
- ✓ L'esigenza di coordinamento con tutti i soggetti che hanno un ruolo di *policy making* nel settore turistico, sia a livello centrale che locale, nonché con i principali attori del settore, per massimizzare l'impatto positivo di un trend in crescita;
- ✓ L'adeguamento delle strutture, intese sia come infrastrutture che come servizi, con una attenzione particolare anche ai viaggiatori diversamente abili, anche attraverso l'uso di apposite tecnologie.

2.6 L'evoluzione del trasporto marittimo internazionale di merci

Le caratteristiche delle merci trasportate e la geografica degli scambi a livello internazionale offrono uno sguardo che consente di collocare l'Italia in un panorama più ampio.

Il trasporto marittimo internazionale di merce ha avuto, a livello mondiale, un andamento sempre crescente ad un tasso storico di circa il 2,2% annuo (Figura 13), con lievi cali registrati solo due volte negli ultimi 30 anni (nel 1985 e nel 2009). Il traffico internazionale di merci caricate ha raggiunto 9.548 milioni di tonnellate nel 2013.

Tale crescita (Figura 13) ha riguardato soprattutto le merci secche ed il *general cargo,* settore all'interno del quale il peso del container è cresciuto enormemente. Il *trade* di rinfuse liquide è invece rimasto abbastanza stabile nel lungo periodo.

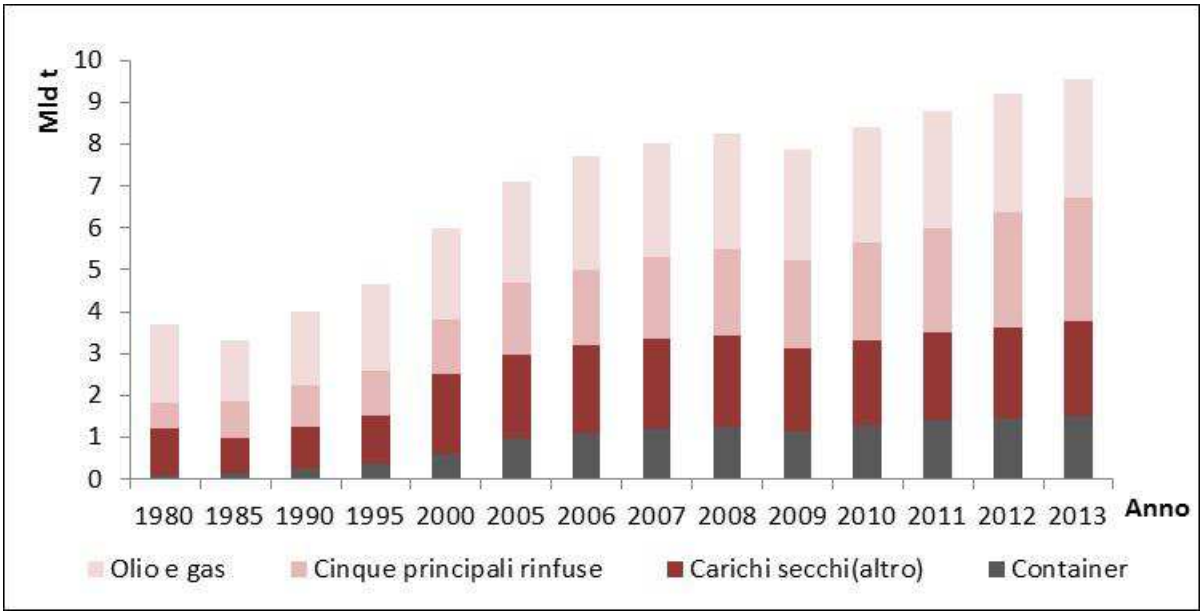


Figura 13 - Traffico marittimo internazionale 1980-2013 (Mld Ton/anno)
Fonte: UNCTAD, 2014.

La crescita degli scambi globali via mare ha sempre visto tassi di crescita superiori a quelli dell'economia misurata attraverso il PIL e alle dinamiche della produzione industriale.

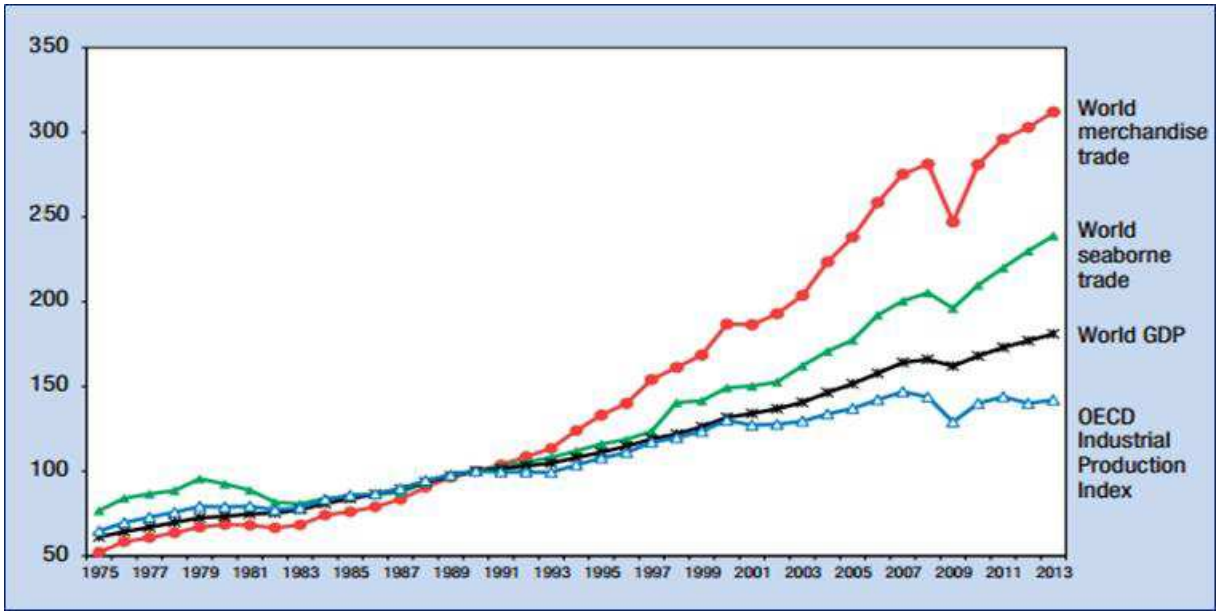


Figura 14 - Andamento di commercio internazionale complessivo, via mare, PIL e produzione industriale (1975-2013) Fonte: UNCTAD, 2014.

A livello globale, se si osserva il movimento complessivo delle merci del 2013 per area geografica (Figura 14), si registra una forte polarizzazione degli scambi sull'Asia, seguita, con valori più ridotti, da Africa e Oceania, aree per le quali prevalgono gli imbarchi, in quanto fornitrici di materie prime. Il peso

maggiore sui movimenti complessivi di merce è infatti da attribuire al trasporto di rinfuse liquide (oli, prodotti derivati e gas liquefatti) e rinfuse secche (granaglie, carboni, minerali, ecc.): da questo punto di vista sia Europa che Asia sono aree in cui prevalgono le importazioni (Figura 15).

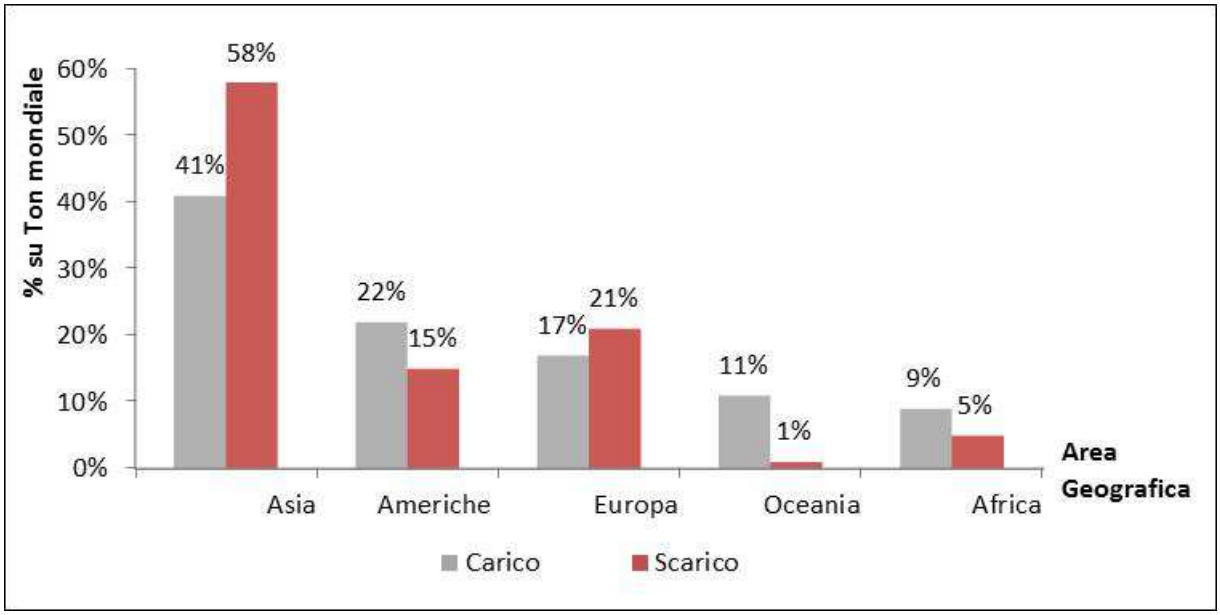


Figura 15 - Traffico marittimo carico/scarico merci per Area Geografica (anno 2013)
Fonte: UNCTAD, 2014.

Per quanto riguarda i flussi container, più legati alla globalizzazione dei mercati, una mappatura delle rotte principali evidenzia la crescita della rotta Europa-Asia e viceversa, che dal 2009 al 2011 ha superato la rotta transpacifica, per poi rallentare negli anni successivi, crescendo comunque di più di quella transatlantica (Figura 16).

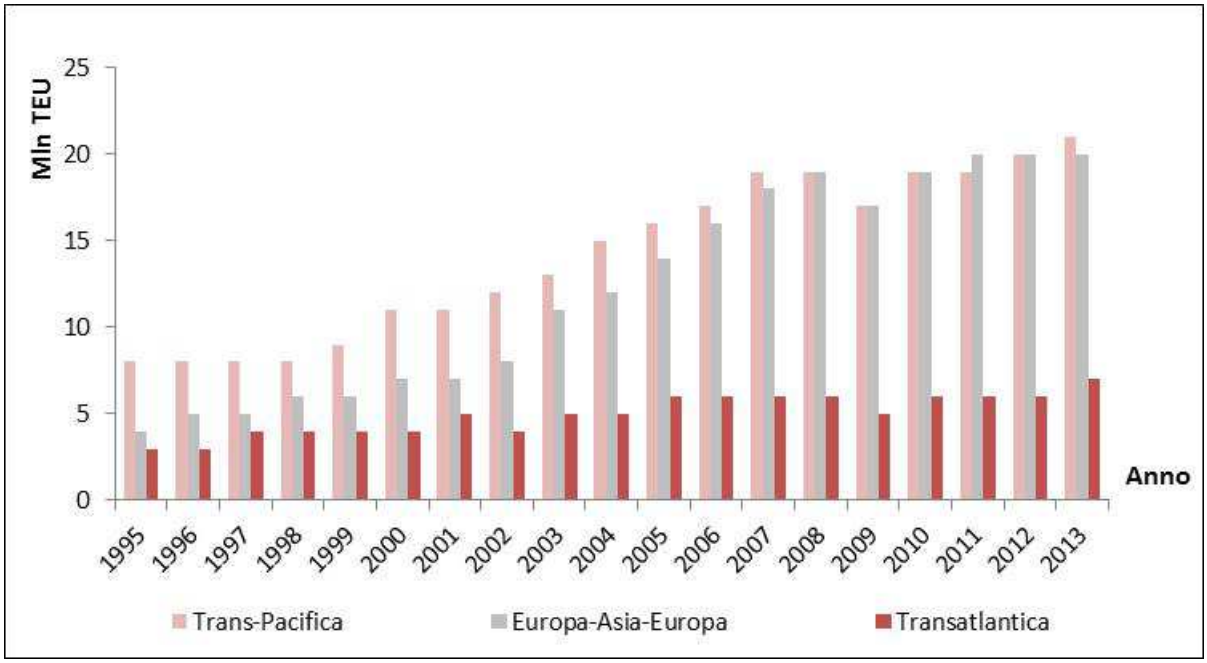


Figura 16 - Traffico marittimo container: andamento storico principali rotte 1995-2013 (Mln TEU) Fonte: UNCTAD, 2014.

Questi trend evidenziano un traffico in crescita sulla rotta del Mediterraneo, elemento di interesse per il sistema portuale. In generale, le quote di mercato dei porti del Northern Range e quelli del Mediterraneo rispetto al totale dei traffici europei si sono attestate dal 1998 attorno ad una media del 55% e del 30% rispettivamente, con piccole fluttuazioni nei trend storici[15]. Tra l'altro, l'ultimo grande significativo incremento dei terminal container mediterranei si è avuto a metà degli anni novanta con la nascita di alcuni grandi porti di *transhipment*. La crisi del 2008-2009, che ha prodotto a livello europeo una contrazione del mercato container di circa 15 milioni di TEU, ha visto i porti del Northern Range contrarsi maggiormente, salvo poi riprendere più velocemente rispetto ai porti del Southern Range; allo stato attuale, anche sui trend di crescita non si osservano differenze significative.

2.7 I driver della domanda a livello globale

I fattori che caratterizzano l'evoluzione della domanda a livello globale, da prendere in considerazione per definire lo scenario evolutivo che potrà

[15] Si veda ad es. Notteboom (2012).

interessare il sistema portuale italiano nei prossimi anni, sono molteplici e complessi, con dinamiche evolutive in corso di articolata e difficile comprensione.

Il primo fattore rilevante, come si argomenterà nel Paragrafo 3.1, è rappresentato dall'andamento dell'economia, in ragione della sua correlazione con la domanda, con evidenza delle aree che avranno maggiore attrazione/generazione di traffico nei prossimi anni. Risulta pertanto importante tener conto non solo di quanto la domanda varierà in funzione dell'andamento degli aggregati macroeconomici, ma anche di dove il baricentro e le direttrici di tali flussi di domanda saranno prevalentemente localizzati.

Il ***footprint* manifatturiero** rappresenta un altro elemento rilevante in quanto ha una forte interrelazione con lo sviluppo del *cluster* marittimo. In tal senso, nonostante la forte spinta delocalizzatrice alla quale si è assistito negli ultimi 15-20 anni, l'Europa continua a rappresentare un polo di produzione manifatturiero, con intensi scambi sia in importazione che in esportazione, sia con economie mature che con i Paesi emergenti.

La rappresentazione delle attività economiche (Figura 17) sulla base del numero di addetti manifatturieri illustra chiaramente, a livello continentale, la dimensione delle aree produttive nell'Europa Orientale, ed a livello nazionale il peso del centro-Nord rispetto alle altre aree del Paese[16].

Va poi osservato che il sistema produttivo ha potenziale di interazione molto articolato con le realtà portuali, dove si osservano in alcuni esempi iniziative di riutilizzo e riconversione di aree industriali nel (o in prossimità del) sedime portuale in un progetto di sistema, in cui i servizi marittimi giocano un ruolo importante.

[16] Si richiama per approfondimenti anche il capitolo 3 della bozza di Piano Nazionale della Logistica 2012-2020.

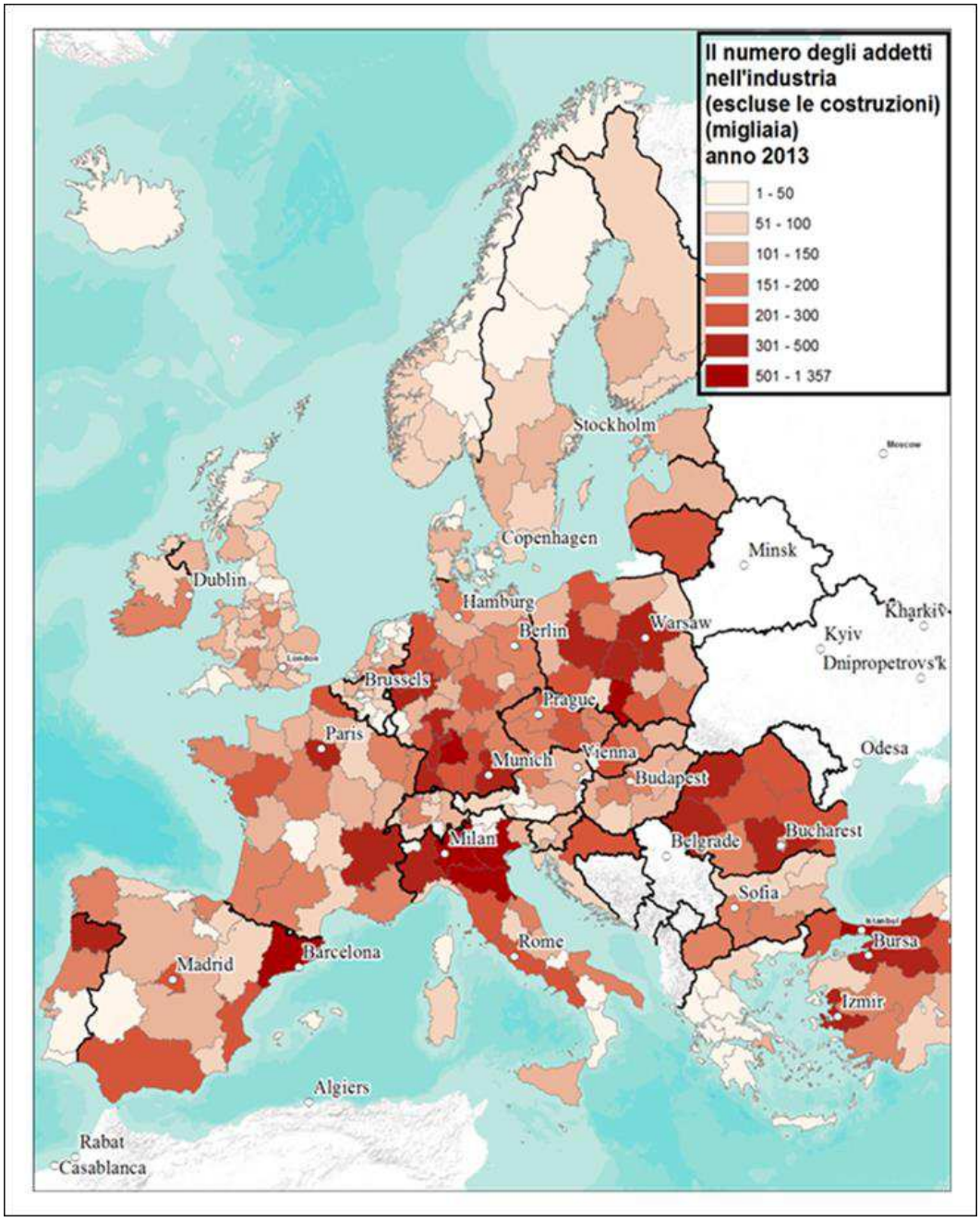


Figura 17 - Addetti manifatturieri per regione NUTS 2
Fonte: Eurostat.

Parallelamente alle attività manifatturiere, occorre anche considerare che le **attività di logistica** contribuiscono a generare e attrarre traffici marittimi: ne sono esempio le attività di logistica di alto valore aggiunto e di distribuzione a livello europeo, tipiche delle aree in prossimità dei porti del Northern

Range[17], o le attività svolte in regimi speciali (zone economiche speciali, aree in regime di esenzione doganale, …) in numerosi porti. Sempre più spesso, dunque, lo sviluppo dei traffici portuali è legato anche alle caratteristiche del sistema logistico nazionale, rispetto al quale l'Italia sconta sia un gap di posizionamento delle sue imprese di logistica rispetto ai grandi *player* stranieri, sia un ruolo prevalentemente "periferico" delle reti di logistica distributiva nazionale. Ha pesato e continua a pesare in particolare la piccola e media dimensione della maggior parte delle imprese del settore, e la conseguente dispersione sul territorio delle unità produttive, mentre il resto d'Europa registra una tendenza opposta alla concentrazione mediante accorpamenti, acquisizioni e fusioni di imprese, soprattutto intorno alle grandi città ed alle aree metropolitane.

Il terzo fenomeno globale di forte impatto sul settore marittimo, di cui in particolare il settore portuale deve tener conto nell'organizzare la propria offerta, è rappresentato dall'evoluzione del settore dello *shipping***.** Gli elementi rilevanti sono fondamentalmente due:

- ✓ la tendenza alla *concentrazione del mercato* (sia nel settore container sia in quello Ro-Ro) testimoniata negli anni dall'elevato numero e dalla dimensione di fusioni e acquisizioni nonché da alleanze ed **aggregazioni di *big player*** per operare lungo le rotte più importanti in condizioni di maggiore efficienza (riempimento navi, ottimizzazione carichi e rotte). Tale concentrazione pone le compagnie in una posizione di maggiore forza negoziale nei confronti dei porti, in quanto in grado di influenzare i flussi di merci. Nel caso del trasporto container, la concentrazione del mercato riguarda anche i *terminal operator*: i primi dieci operatori terminalisti coprono il 65% del mercato, mentre per le *shipping companies* l'analogo parametro è pari al 59%[18]. Le alleanze 2M (Maersk e MSC) e O3 (CMA CGM – CSCL –

[17] Si veda ad es. l'analisi di Notteboom (2012) sulla polarizzazione logistica e sulle aree logistiche nelle regioni multi-portuali *gateway* del Northern Range.

[18] Isfort su dati Notteboom e Alphaliner

UASC) potranno arrivare a gestire più del 50% della capacità di traffico sulle rotte tra Asia e Nord Europa e Mediterraneo (Figura 18).

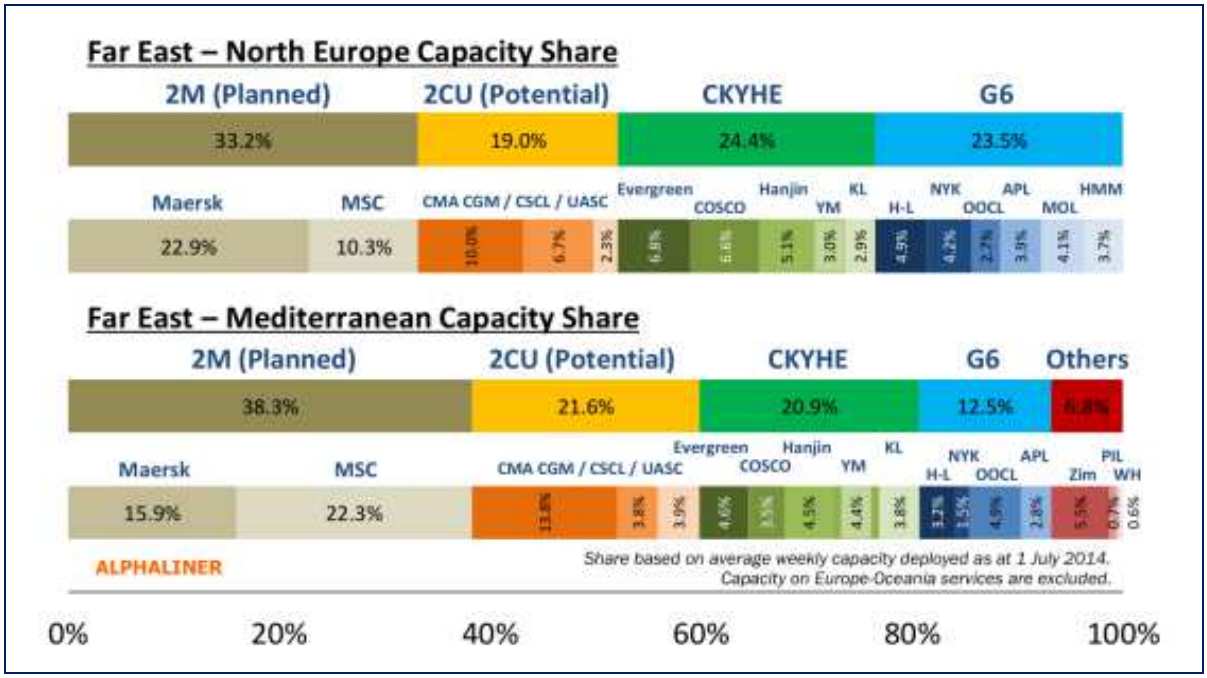


Figura 18 - Alleanze delle compagnie marittime sulle rotte Transatlantiche, Transpacifiche e Estremo Oriente-Europa - Fonte: Alphaliner, 2014.

- ✓ la tendenza alla **crescita dimensionale delle navi**, che garantisce forti economie di scala agli operatori mentre pone invece sfide alla capacità di accoglimento delle navi da parte dei porti. L'*orderbook* delle prime 100 compagnie di navigazione al mondo prevede la produzione di 419 unità con capacità media di 8.000 TEU e ben 100 unità con capacità superiore ai 10.000 TEU che richiedono fondali tra i 16-16,5 metri. La crescita dimensionale delle navi ha già determinato in parte e determinerà ancora in futuro importanti variazioni nella struttura delle rotte, e dunque delle *call* nei porti. Ad esempio, da un lato le navi più grandi tendono a ridurre al minimo il numero di *call* per ciascuna area geografica servita, spingendo fortemente alla concentrazione dei traffici in pochissimi grandi *hub*, mentre dall'altro vi sono maggiori possibilità di collegamenti diretti con servizi *deep-sea* effettuati con naviglio di taglia "media". Va altresì ricordato che il carico/scarico delle *megacarrier* richiede anche adeguate prestazioni nei terminal, sia in termini di *equipment* sia in termini di pressione sulle reti di

trasporto per l'inoltro terrestre nel caso di traffici *gateway*. Pertanto, l'approfondimento dei fondali va inquadrato in un disegno complessivo in cui si definiscano priorità ed esigenze, ed in cui si tenga conto anche dell'intera *performance* del porto o del sistema portuale di riferimento.

L'evoluzione del settore dello *shipping* assume particolare rilevanza anche in altri settori, con compagnie marittime italiane a giocare ruoli rilevanti nel traffico *bulk* e nel Ro-Ro, quest'ultimo caratterizzato da una leadership a livello mondiale (Figura 19).

		Bandiera Nazionale		Bandiera estera		Totale	
	Paesi	N.	000 GT	N.	000 GT	N.	000 GT
1	ITALIA	132	2.072	25	628	157	2.700
2	Cina	94	993	20	212	114	1.205
3	Grecia	92	880	22	244	114	1.124
4	Svezia	17	406	23	647	40	1.053
5	Giappone	120	880	9	158	129	1.037
6	Francia	38	740	14	227	52	967
7	Estonia	13	252	14	486	27	738
8	Norvegia	122	575	10	120	132	696
9	Regno Unito	41	460	15	231	56	691
10	Danimarca	32	331	14	333	46	663
11	Spagna	32	467	7	81	39	549
12	Germania	21	230	15	226	36	456
13	Canada	56	377	2	6	58	383
14	Finlandia	9	223	6	132	15	355
15	Corea del Sud	18	162	8	174	26	336
16	Indonesia	77	312	3	10	80	322
17	USA	55	239	6	71	61	310
18	Filippine	51	213	2	14	53	227
19	Turchia	53	176	3	12	56	188
20	Irlanda	0	0	7	183	7	183
	Altri	195	1.399	63	700	258	2.099
	TOTALE	1.268	11.387	288	4.895	1.556	16.282
Navi di almeno 1.000 gt per nazionalità dell'armatore							
Inclusi: Passegeri e Ro-ro merci							

Figura 19 - Principali flotte mondiali di navi Ro-Ro - Fonte: elaborazione Confitarma su dati ISL Brema basati su Clarkson Research Services Limited.

Altro elemento di forte impatto sui flussi marittimi è rappresentato dalle **politiche energetiche**. I traffici marittimi, infatti, risultano fortemente

condizionati dalla domanda relativa alle materie prime per produzione energetica e dai costi del carburante, entrambi fattori legati alle politiche industriali ed alle strategie energetiche dei Paesi interessati. In tal senso, si osservano già i prodromi di trend di lungo periodo, con previsioni di aumento del fabbisogno energetico mondiale del 35% nel 2040, come conseguenza, principalmente, del raddoppiato fabbisogno di Cina e India. D'altra parte, anche il mix energetico dei singoli Paesi sta subendo variazioni potenzialmente rilevanti per il trasporto marittimo (ad es. gli USA non sono più prevalenti importatori di gas metano, ma esportatori). Inoltre, nel settore petrolifero la tendenza in atto è quella di trasportare maggiormente prodotto raffinato (*refinery capacity shift*), e si registrerà una crescita di domanda per il LNG (*Liquified Natural Gas*) a causa della diversificazione degli approvvigionamenti e al suo utilizzo come carburante (per la navigazione e per autotrazione).

2.8 L'analisi della domanda portuale per l'Italia

2.8.1 *Le caratteristiche della domanda*

Come accennato in precedenza, l'importanza del settore marittimo italiano emerge quando si considera che sulla totalità delle merci scambiate con l'estero, avvengono via mare circa il **70% delle importazioni** in quantità (corrispondente al 38% in valore) ed il **50% delle esportazioni** (corrispondente al 31% in valore).

I dati storici riferiti all'*import-export* italiano via mare (Figura 20) evidenziano quantitativi crescenti in *export*, e cali diffusi all'*import* legati principalmente alla riduzione di approvvigionamenti di materie prime. L'unica area dalla quale sono cresciute fortemente le importazioni a partire dal 2000 è l'Asia, area dalla quale appare importante evidenziare il calo registrato negli ultimi 3 anni che ha portato i volumi a valori lontani dai massimi registrati nel 2007.

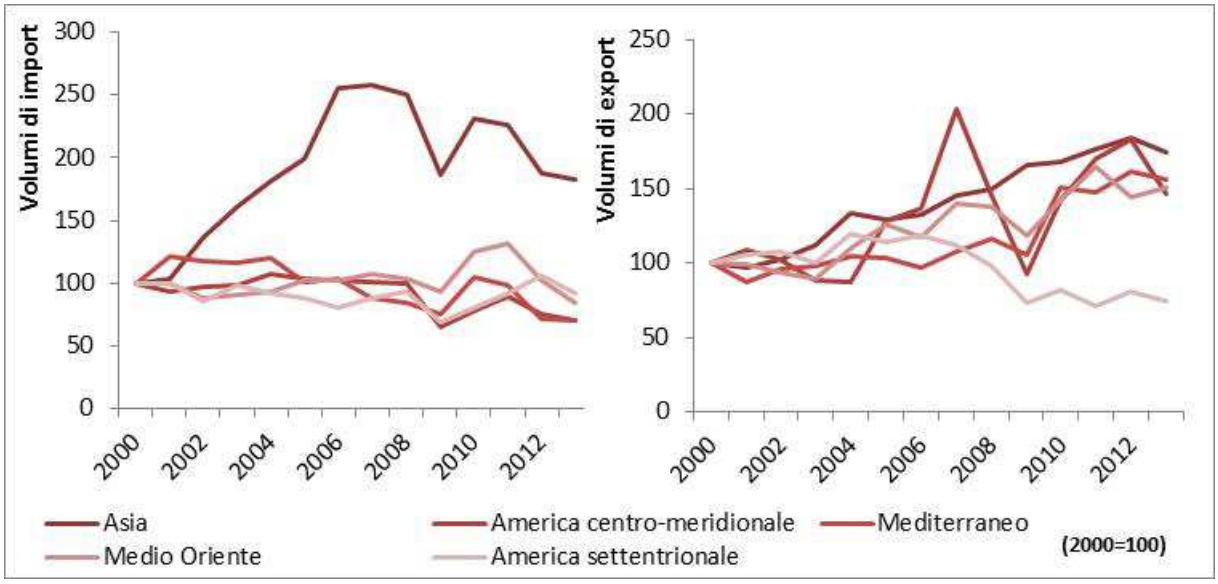


Figura 20 - Andamento di importazioni ed esportazioni via mare in quantità (2000=100) Fonte dati: Coeweb, ISTAT.

Limitando l'analisi alla merce varia, quella potenzialmente trasportabile in container, il commercio estero italiano via mare per area geografica evidenzia sul periodo osservato la crescita delle esportazioni verso i principali mercati: Asia, Mediterraneo, Medio Oriente, America. L'*import* evidenzia un aumento di medio periodo dall'area asiatica, tuttavia ben lontano dai massimi del 2007 (Figura 21).

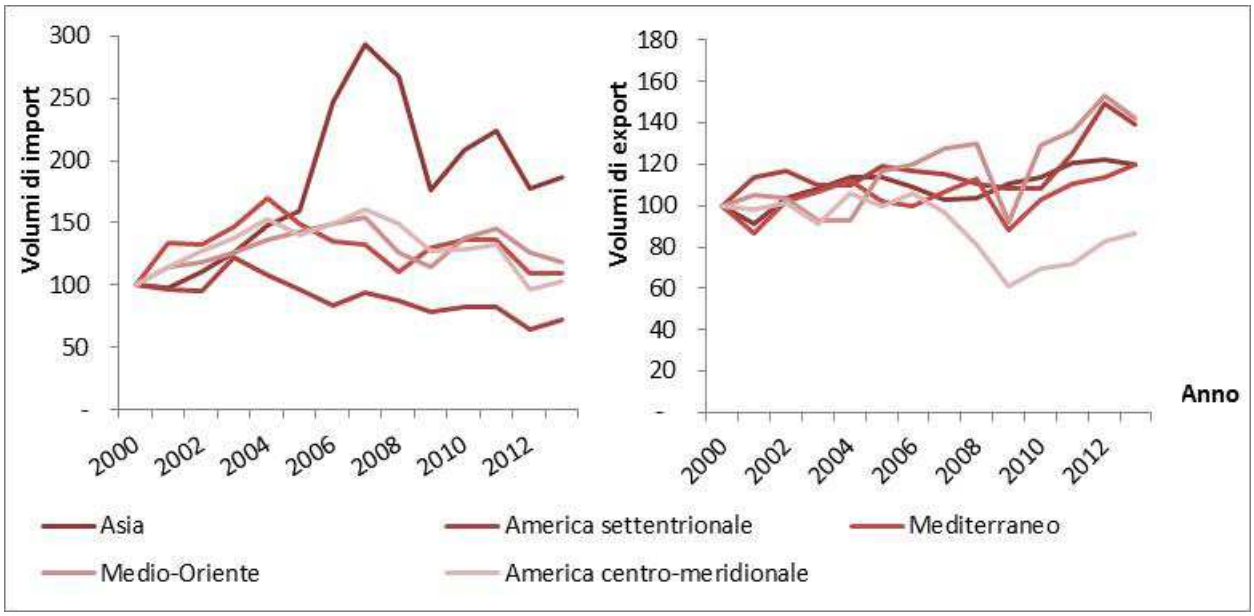


Figura 21 - Andamento di importazioni ed esportazioni di merce varia via mare in quantità (2000=100) Fonte dati: Coeweb, ISTAT.

Complessivamente nel corso degli ultimi anni il traffico portuale ha subito gli effetti negativi del decremento di alcune variabili macroeconomiche chiave:

- ✓ in primo luogo il **PIL**, il cui valore 2013 è pari al livello del 2000, con un forte calo registrato a partire dal 2007;
- ✓ **produzione industriale** italiana calata del 25% dal 2007 al 2013/2014;
- ✓ calo della **domanda interna** (-1,1% annuo medio dal 2005 al 2013) ed in particolare della **domanda energetica** e dell'utilizzo della **capacità di raffinazione nazionale**, con conseguente **calo dell'import di materie prime** (rinfuse secche e liquide) e delle **importazioni** (in quantità) negli ultimi anni.

L'andamento incerto del ciclo macroeconomico ha infatti determinato:

- ✓ una diminuzione delle **importazioni** (al netto delle materie prime) in misura di circa il **30%** rispetto al **picco del 2007**;
- ✓ una dinamica più espansiva per le **esportazioni** che hanno ripreso a **crescere** dopo il forte calo del 2009. Nello specifico, come messo in luce anche dal rapporto ICE 2014, si evidenziano cambiamenti in:
  - settori: incremento delle esportazioni per i settori di punta del *made in Italy* (macchinari, beni di consumo e prodotti agricoli, in particolare beni di lusso e vino).
  - mercati di destinazione: calata in parte la domanda dei partner UE, in crescita l'importanza dei mercati asiatici e latino-americani (non solo grazie a Cina e Brasile - BRICS - ma anche ad altri mercati emergenti).

La combinazione di questi effetti consente da un lato di interpretare gli andamenti recenti della domanda, dall'altro di comprendere come questa possa evolvere nel prossimo futuro, come descritto per ciascun segmento considerato nella sezione 2.8.2. I primi dati provvisori del 2015 evidenziano, tra l'altro, l'ulteriore effetto positivo sulle esportazioni derivante dal rafforzamento del dollaro statunitense rispetto alla valuta comunitaria.

Le figure successive mostrano i dati relativi all'andamento complessivo dei porti italiani (Figura 22, Tabella 5).

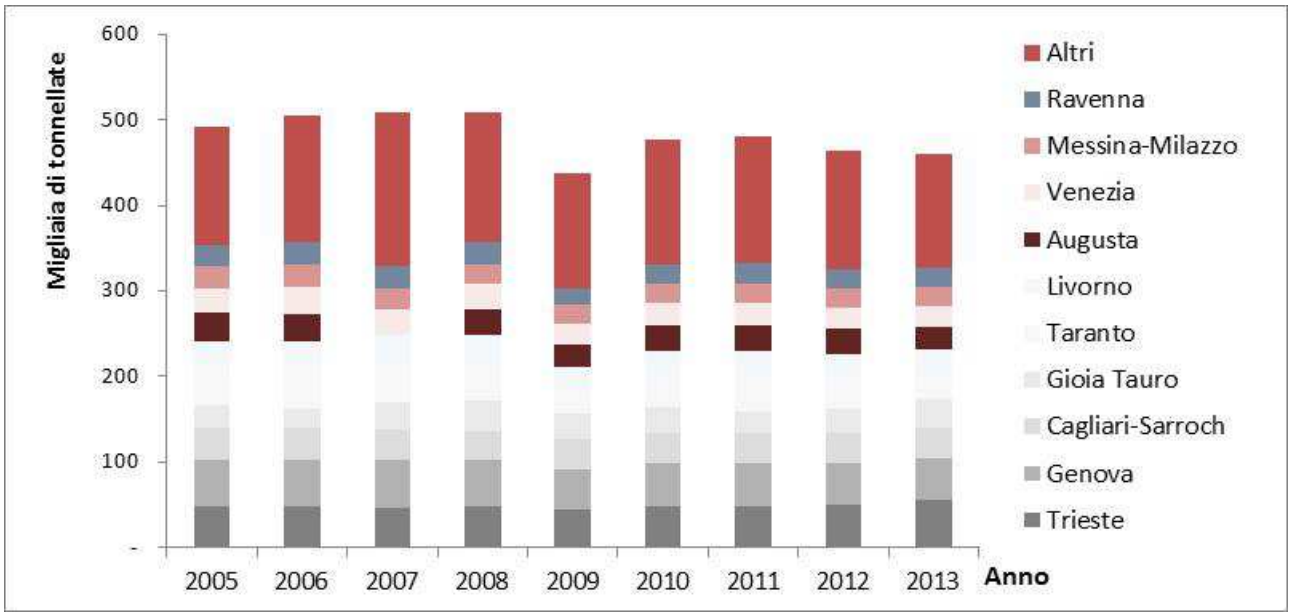


Figura 22 - Andamento traffico complessivo porti italiani 2005-2013 (tonnellate.)

PORTI	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci in container	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale merci
Savona-Vado	6.4	3.4	0.7	2.0	0.9	13.4
Genova	16.9	4.0	19.4	7.8	0.5	48.5
La Spezia	0.8	1.4	12.9	-	0.5	15.5
Marina di Carrara	-	0.4	0.0	-	1.4	1.8
Livorno	8.4	0.8	6.6	10.0	2.2	28.0
Piombino	0.0	4.0	-	0.7	0.6	5.2
Civitavecchia	1.1	5.2	0.5	4.0	0.0	10.7
Napoli	5.9	4.1	5.0	5.4	-	20.4
Salerno	-	0.1	3.3	6.6	0.9	11.0
Gioia Tauro	0.6	0.0	32.8	0.3	-	33.8
Taranto	4.2	16.7	1.7	-	5.9	28.5
Brindisi	2.6	5.6	0.4	1.8	0.0	10.4
Bari	-	1.4	0.3	2.5	0.0	4.2
Ancona	3.3	0.6	1.1	2.1	-	7.0
Ravenna	4.4	9.8	2.5	1.2	4.6	22.5
Venezia	9.9	6.5	4.3	1.2	2.4	24.4
Monfalcone	-	2.7	-	0.2	1.1	4.0
Trieste	42.0	1.0	6.0	6.8	0.7	56.6
Messina-Milazzo	17.2	0.2	-	5.8	-	23.2
Catania	0.0	0.2	0.3	5.1	0.2	5.8
Augusta	25.3	1.1	0.0	0.4	0.1	26.9
Palermo	0.7	0.2	0.2	5.4	-	6.5
Cagliari-Sarroch	24.3	0.6	10.2	0.5	0.0	35.6
Olbia-Golfo Aranci	0.6	1.6	-	5.0	-	7.2
TOTALE	179.6	74.0	108.1	74.9	24.3	460.8

Tabella 5- Traffico marittimo italiano per porto e tipo di carico

I porti italiani sono caratterizzati prevalentemente da traffico *multi-purpose* con basso livello di specializzazione, funzionali ai traffici dei relativi bacini di gravitazione, come evidenziato nella seguente figura 23. Solo quattro porti hanno flussi superiori a 30 milioni di tonnellate.

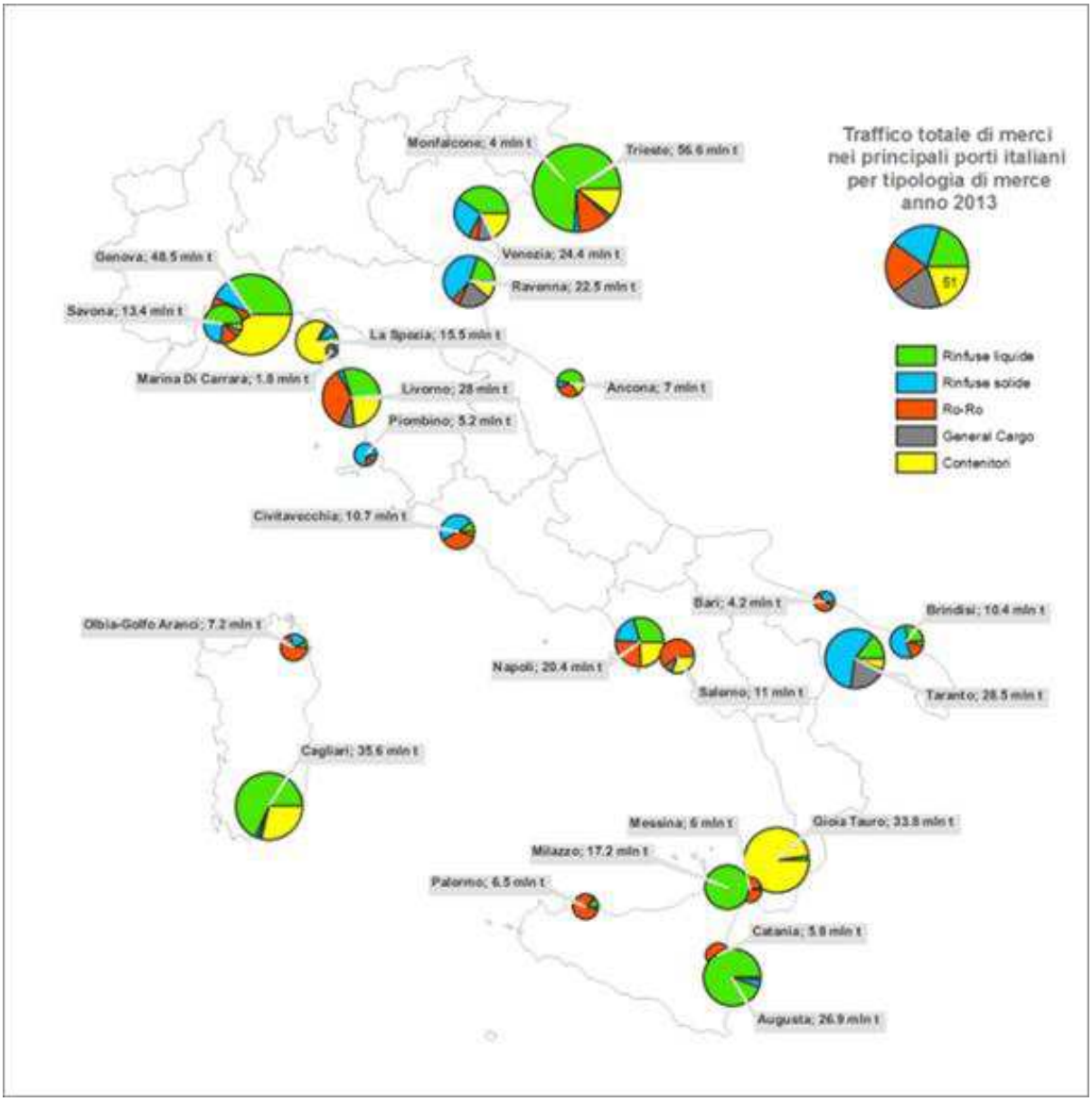


Figura 23 - Traffico porti per tipologia di traffico 2013 (tonnellate)

2.8.2 *La domanda per segmenti*

Di seguito per ciascun segmento vengono analizzati gli andamenti recenti specifici ed evidenziati i *driver* principali che potrebbero condizionare l'andamento nei prossimi anni.

2.8.2.1 Ro-Ro

Il traffico Ro-Ro è di grande importanza per lo *shipping* e l'economia italiana e strategico per la centralità del Paese rispetto a partner commerciali privilegiati nel Mediterraneo e, in prospettiva, per un allargamento ad Est.

Nonostante il generale rallentamento dell'economia negli ultimi anni, con conseguente calo dei traffici transoceanici e dello *Short Sea*, le direttrici di trasporto Ro-Ro (Figura 24) hanno saputo mantenere comunque livelli di traffico sostenuti, soprattutto grazie alla flessibilità dei servizi offerti ed alla loro veloce capacità adattiva rispetto ai flussi di carico.

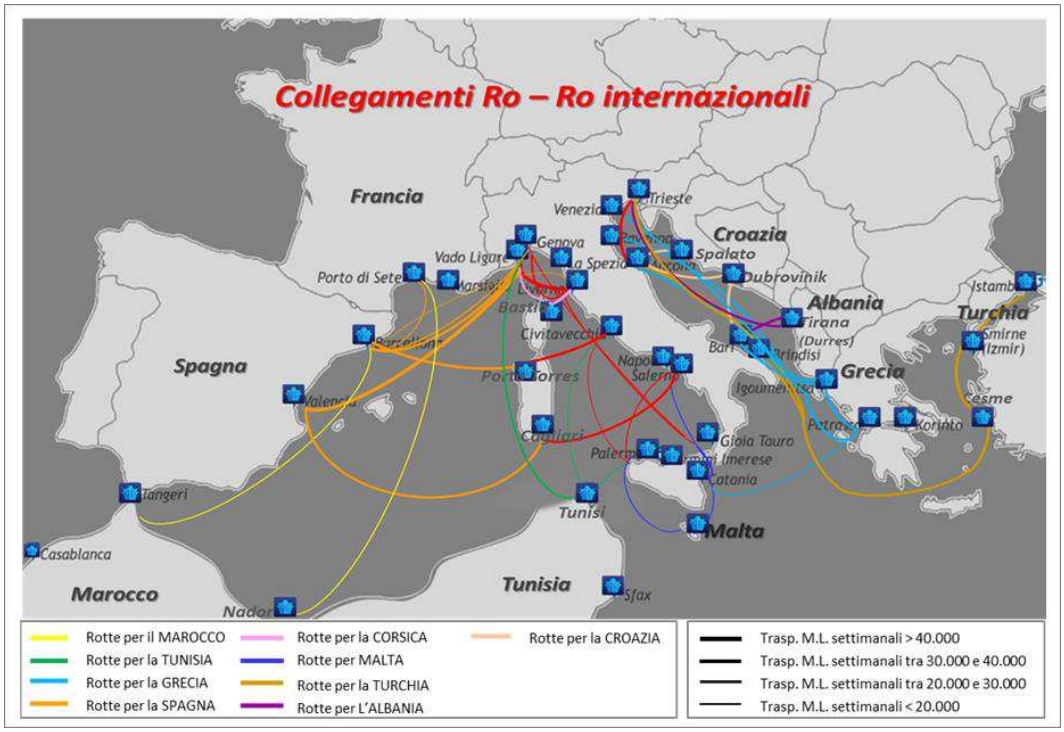


Figura 24 - Collegamenti Ro-Ro Internazionali nel Mediterraneo
Fonte Rete Autostrade del Mediterraneo

L'ultimo decennio ha visto intense variazioni nella struttura della domanda e dell'offerta, con reciproche influenze: complessivamente, il calo del traffico internazionale su alcune relazioni "storiche" (ad es. Italia-Grecia e, per alcuni anni, Italia-Spagna) è stato bilanciato dall'incremento, specializzazione e stabilizzazione di nuovi servizi che coprono importanti relazioni del Mediterraneo, con particolare proiezione verso la sponda nord dell'Africa, la Turchia e il Mar Nero. Spesso, tali linee Ro-Ro internazionali, soprattutto quelle attestate nell'area settentrionale del Paese, hanno una connotazione prevalente di collegamenti per il transito delle merci, pertanto consentono una ulteriore propensione internazionale grazie al collegamento offerto con

gli altri bacini serviti[19].

La competizione relativa tra i porti italiani è elevata, e va interpretata sia alla luce della composizione della domanda interna di trasporto che delle dotazioni infrastrutturali dei porti stessi (ad es. rilevante è il problema della localizzazione degli impianti di bunkeraggio);. D'altra parte, va riconosciuto che il segmento di mercato Ro-Ro si rivolge prevalentemente al mercato dell'autotrasporto che, in virtù della sua storica frammentazione, non riesce spesso ad esprimere prospettive di sviluppo e di interazione fattive con le compagnie di navigazione.

Una componente strategica del traffico Ro-Ro è costituita dalle cosiddette "Autostrade del Mare", progetto inserito già dal 2004 nell'ambito della programmazione comunitaria delle reti TEN/T per promuovere l'intermodalità strada-mare laddove sussiste un'alternativa ai percorsi stradali. Su tali direttrici l'azione congiunta della progettualità al livello europeo e di iniziative nazionali (il cosiddetto "Ecobonus") hanno consentito, congiuntamente agli ingenti investimenti privati attivati da parte degli operatori, di conseguire importanti sviluppi della rete di collegamenti e dei traffici movimentati, in particolare per le aree centrali e settentrionali del versante tirrenico. Con i conseguenti benefici in termini di risparmi energetici e di riduzione delle esternalità ambientali alimentate da tale *shift* modale.

Il rallentamento nei traffici Ro-Ro registrato negli ultimi anni[20] (Figura 25) è spiegabile soprattutto per effetto di dinamiche strutturali specifiche, in particolare la già citata incidenza della crisi del mercato greco, nonché alcune difficoltà burocratiche soprattutto nei traffici extra-EU.

[19] Si veda ad es. l'analisi delle direttrici Ancona-Grecia (autorità portuale di Ancona, 2013) e di quelle attestate al porto di Trieste.

[20] Va peraltro segnalato che nel settore vi è una strutturale scarsità di informazioni dettagliate e aggiornate sulla domanda e sull'offerta, quesitone che sarà affrontata specificamente nelle azioni di piano (capitolo 4).

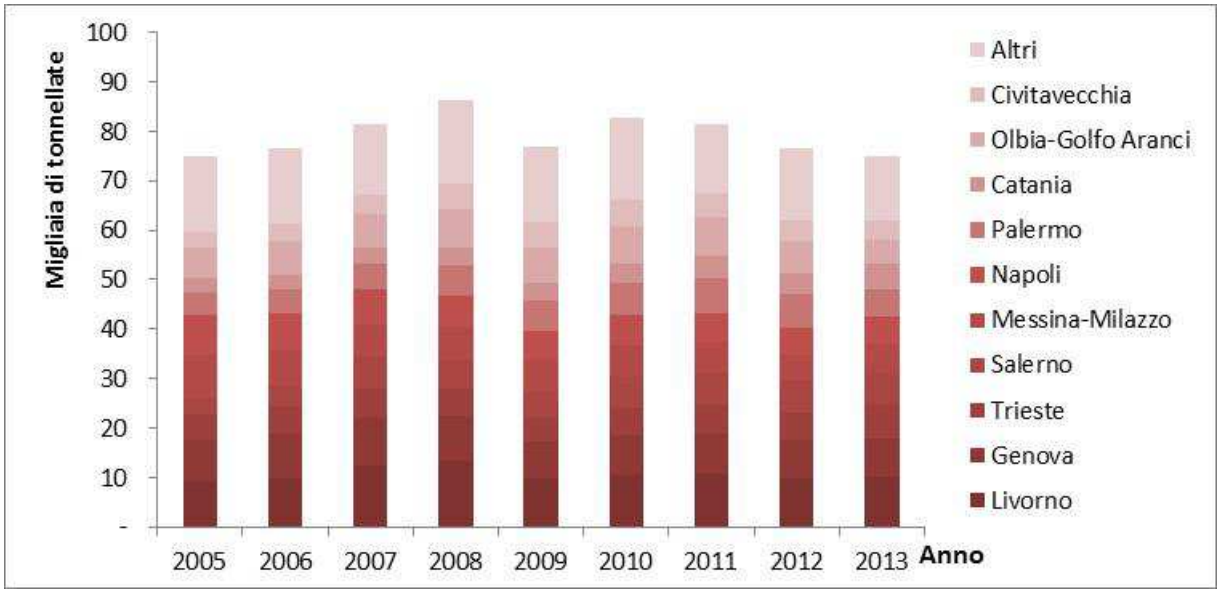


Figura 25 - Andamento Ro-Ro (Migliaia di Tons/anno) Fonte: Assoporti.

Allo stato attuale (ISFORT, 2014), si stima che delle circa 75,7 milioni di tonnellate/anno di traffici Ro-Ro complessivi dei porti italiani, circa 48,8 siano di cabotaggio e traffici nazionali, 13,6 tra i porti del Tirreno e il bacino mediterraneo occidentale e 13,3 dai porti adriatici verso il Mediterraneo orientale. È opportuno anche ricordare la rilevante presenza in alcuni porti di importanti flussi relativi al settore *automotive*, rispetto ai quali in alcuni casi le compagnie di navigazione svolgono un ruolo di integratori di sistema nell'intera catena di trasporto. Uno studio dell'ISTAT dell'aprile del 2014[21] ha consentito di rilevare la progressiva minore incidenza del servizio nazionale di trasporto merci su strada rispetto al servizio di trasporto marittimo in cabotaggio e che l'incremento del servizio di trasporto merci via mare è consistente per le relazioni di traffico con percorrenza chilometrica più elevata, mettendo in luce altresì come, nonostante il citato sviluppo dei servizi e dei traffici, persistano potenzialità di ulteriore spostamento di flussi di traffico su strada verso le Autostrade del Mare.

Il settore è comunque molto dinamico, e l'esperienza positiva dell'incentivo "Ecobonus", portato come *Best Practice* al livello europeo, unitamente alle

[21] "Trasporto marittimo e trasporto su strada: un'analisi integrata per lo studio dello shift modale", D. Berna e V. Stancati, 2014

eccellenze imprenditoriali italiane nel settore, all'elevata propensione all'innovazione con esempi di nuovi terminal Ro-Ro che favoriscono anche l'intermodalità ferroviaria e, non da ultimo, alla specifica attenzione dedicatagli dai programmi di finanziamento comunitari, sono tutti fattori che contribuiscono ad accrescerne la rilevanza strategica per l'Italia nel Mediterraneo.

Da segnalare, infine, che vi sono anche esempi recenti di progetti "industriali" in cui lo sviluppo di linee Ro-Ro appare funzionale e sinergico a progetti di produzione e commercializzazione (ad es. nel settore agroalimentare), il che rappresenta una prospettiva di ulteriore interesse economico ed occupazionale ai fini dello sviluppo di questo segmento di traffici.

2.8.2.2 Container

In generale, guardando all'andamento complessivo dei traffici containerizzati nazionali negli ultimi anni, in seguito alla forte flessione registrata nel 2009 i porti italiani hanno ripreso a crescere ritornando nel 2014 sui valori prossimi ai massimi del 2007: tale aumento è dovuto principalmente alla crescita di recupero nel complesso del traffico di destinazione (traffico *gateway*) rispetto al settore *transhipment* che ha visto invece un calo di rilevanza all'interno del Mediterraneo nonostante la tenuta di un importante porto quale Gioia Tauro.

In dettaglio, il traffico ***gateway***[22]***,*** dopo la flessione nel 2009, ha registrato una ripresa dal 2010, fino a raggiungere nel 2013 il volume di traffico più

[22] La domanda di trasporto *gateway* dipende, come detto, in primo luogo dall'andamento di *import-export* intercontinentale per il settore manifatturiero del bacino geografico di gravitazione dei porti e dal mercato di consumo. Tale andamento negli anni è stato influenzato dall'evoluzione della struttura produttiva e da fattori specifici (es.: delocalizzazione produttiva, evoluzione delle catene logistiche e delle loro modalità di gestione, evoluzione dei modelli di produzione e consumo, reddito disponibile, ecc.). Essa dipende anche, per quanto detto in precedenza, anche dalle strategie delle compagnie di navigazione e dai soggetti in carico di organizzare il trasporto door-to-door (le compagnie stesse per le quote di traffici in "carrier haulage", oppure MTO e spedizionieri). La domanda soddisfatta dal sistema portuale e logistico è pertanto una domanda derivata sia dalla forza

alto degli ultimi anni (poco più di 6 mln di TEU, includendo anche i vuoti). Tra il 2005 ed il 2013 si è pertanto registrato un incremento di 1 MTEU con un CAGR pari a circa il 2,1% (Figura 26). I dati preliminari relativi al 2014 indicano un'ulteriore crescita rispetto ai valori 2013, guidata dal risultato di Genova. Secondo i dati prodotti dall'Agenzia delle Dogane gli scambi *import-export* nel 2014 sono cresciuti del 4,6% in tonnellate. Anche il confronto con gli altri sistemi portuali (Northern range e altri porti Med europei) evidenzia che il traffico *gateway* dei porti italiani è cresciuto meno rispetto al Nord Europa ma più che nel resto dei porti Med (Figura 27).

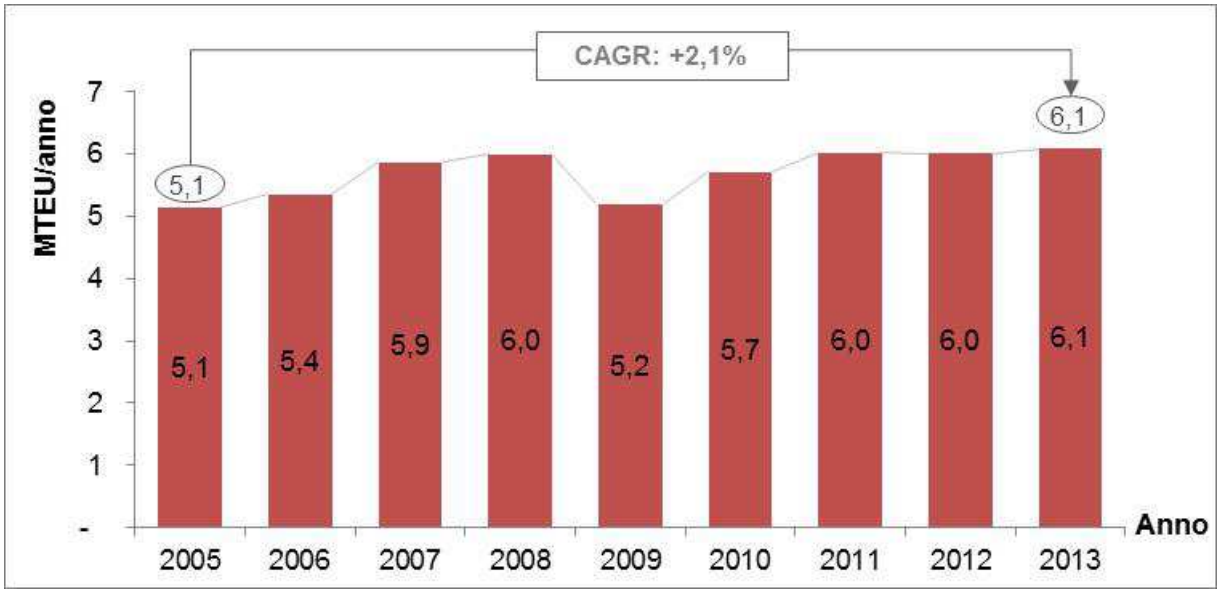


Figura 26 - Volumi Container *gateway* 2005-2013 (MTEU/anno).
Elaborazione su dati Assoporti.

del tessuto produttivo retrostante i porti che dal livello di consumo del bacino di gravitazione.

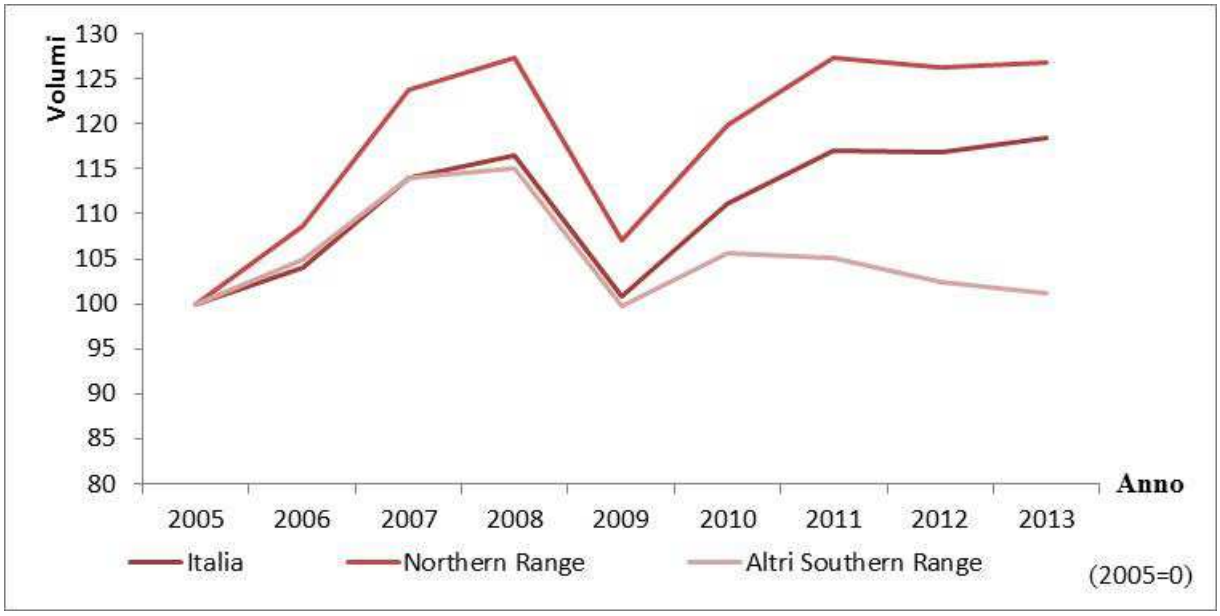


Figura 27 - Andamento comparato per sistemi portuali (traffico container escluso *transhipment* indicizzato, 2005=100.)

I dati Agenzia delle Dogane evidenziano altresì una prevalenza dei flussi in esportazione rispetto a quelli in importazione, in particolare nei principali porti *gateway* del Nord Italia. Il grafico (Figura 28) illustra, su dati Banca d'Italia, l'andamento di esportazioni ed importazioni da cui emerge negli ultimi anni un disaccoppiamento: un calo delle importazioni a fronte di una crescita dell'*export*.

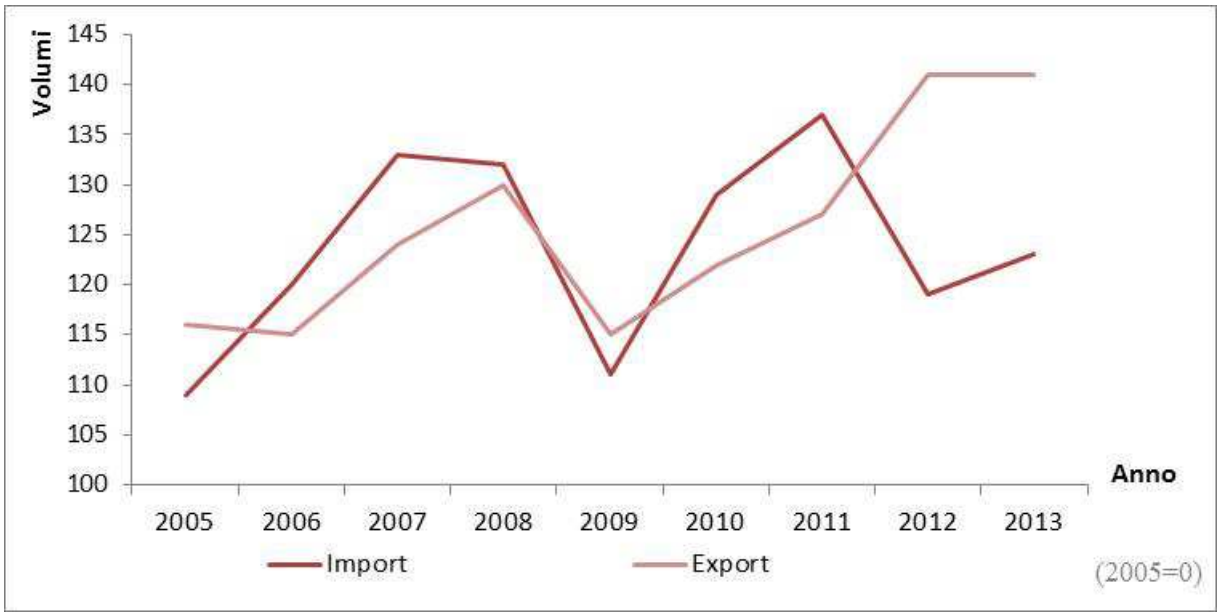


Figura 28 - Andamento *Import ed Export* via container (2001=100)
Elaborazione su dati Banca d'Italia.

La Figura 29 riporta la distribuzione dei flussi per sistemi portuali, mentre la dinamica di crescita recente del traffico (Figura 30) sembra premiare maggiormente il *cluster* Nord Adriatico (da Ravenna a Trieste) in termini relativi); in termini assoluti, tali differenze sono molto più piccole, la crescita 2005-2013 è pari a 400.000 TEU per il Nord Tirreno, 500.000 TEU per il Nord Adriatico e 100.000 TEU per gli altri porti.

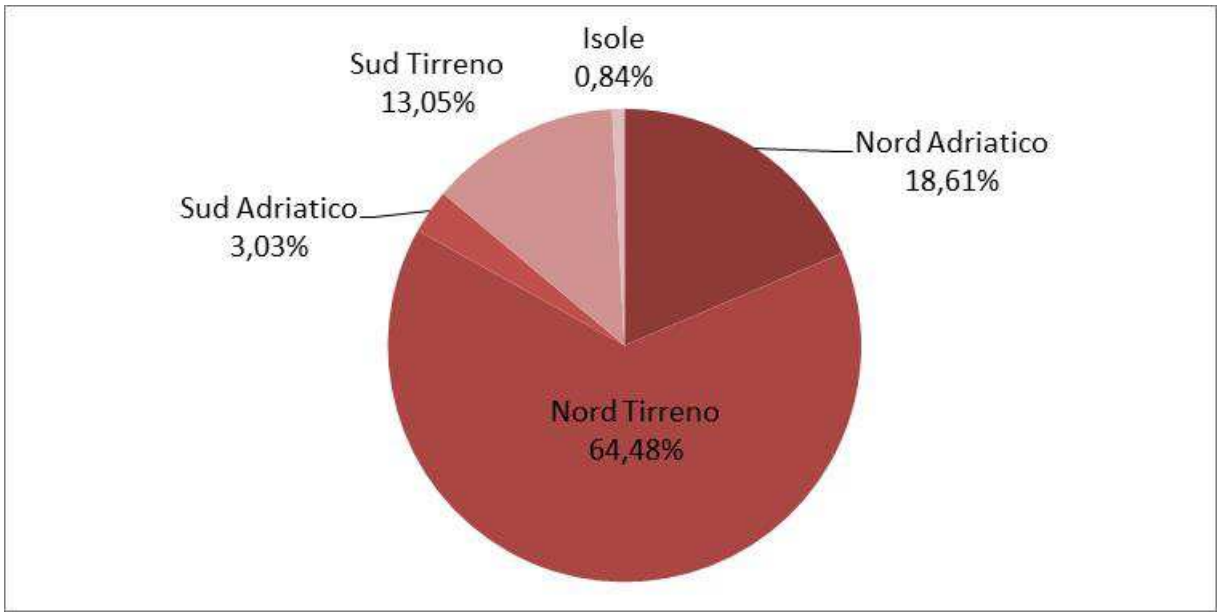


Figura 29 - Traffico *gateway* per *cluster* portuale (anno 2013) – Elaborazione dati Assoporti

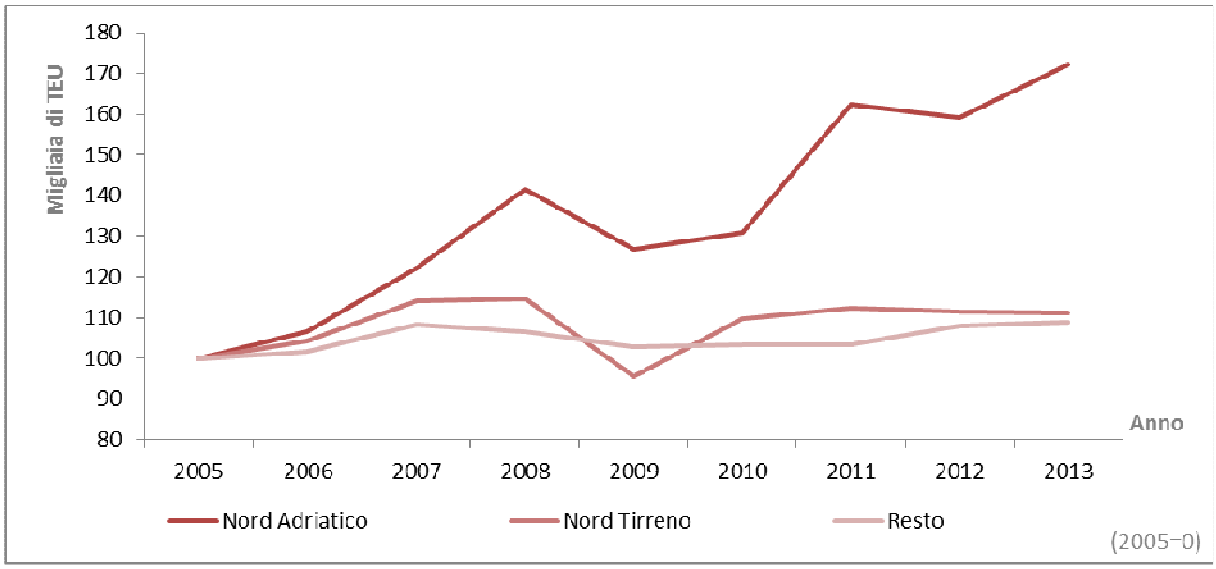


Figura 30 - Andamento flussi per cluster portuale (2005-2013) Elab. su dati Assoporti

La domanda del segmento *transhipment* è da ricondurre al bacino di riferimento dei grandi *hub* portuali, che a sua volta è funzione primaria[23] dell'organizzazione del *network* delle grandi compagnie di *shipping*. Per questi motivi, può registrare un andamento fortemente divergente da quello del PIL del paese di riferimento, come accaduto sia per l'Italia che per la Spagna e per la Grecia, dove negli anni passati, a fronte di una forte crescita della movimentazione dei container, il PIL registrava dati fortemente negativi.

Gli scali di *transhipment* sono cresciuti lungo la rotta principale di attraversamento del Mediterraneo e sono oggi quelli con più elevati traffici nell'area (pur determinati dall'effetto del doppio conteggio derivante dal carico/scarico nave madre/nave *feeder*) (Figure 31 e 32).

L'attività di *transhipment* puro ha registrato negli ultimi anni un calo del traffico gestito dai porti italiani (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto), come riportato in Tabella 6, determinato soprattutto dal calo del traffico di Taranto e dalla forte competizione di infrastrutture portuali localizzate in altri Paesi mediterranei: Grecia, Spagna, Malta e Nord Africa (in particolare gli scali di Port Said e di Tangeri). Come conseguenza, nell'arco temporale 2005-2013 in cui il traffico nel Mediterraneo è cresciuto con un tasso annuo (CAGR) del 6,5%, gli scali italiani di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto hanno visto la *market share* calare dal 32% nel 2005 al 17% nel 2013.

[23] In tal senso, va detto che i porti del Northern Range non si caratterizzano per una funzione "pura" di *transhipment*, potendo spesso contare su una rilevante commistione tra traffici di trasbordo e traffici *gateway*.

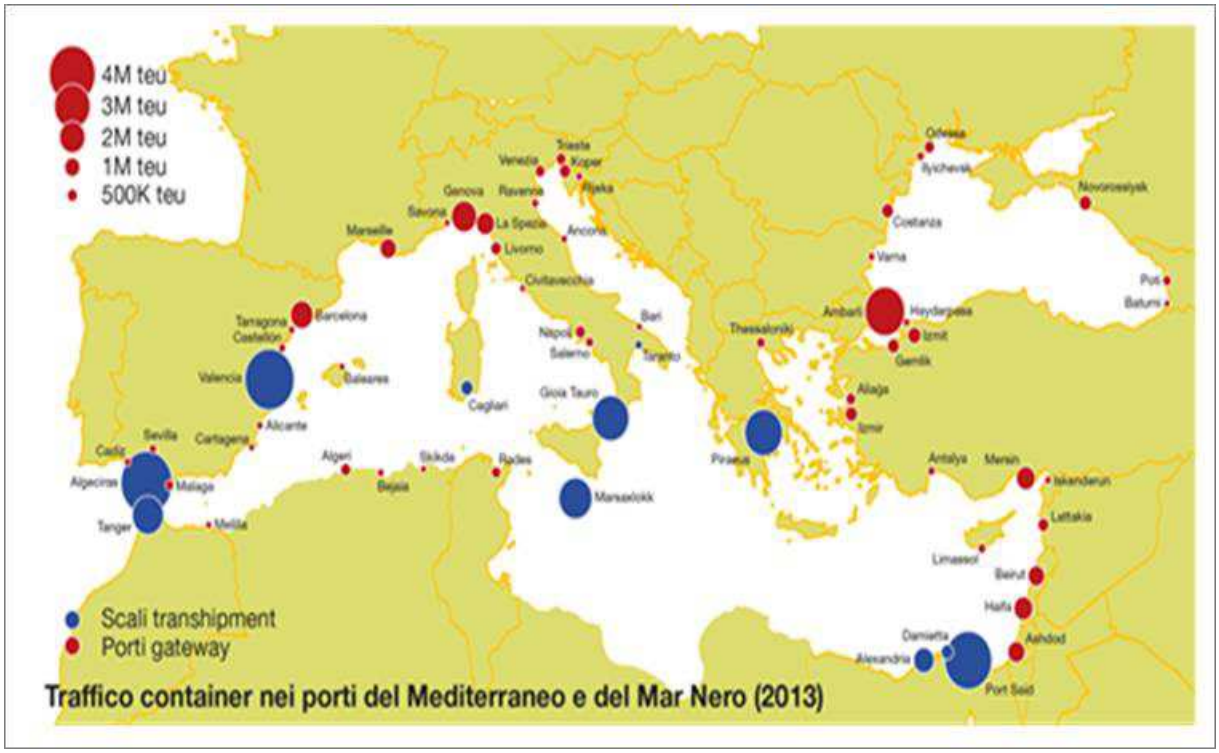


Figura 31 - Volumi traffico container porti Mediterraneo e Mar Nero
Fonte: TRT, 2015.

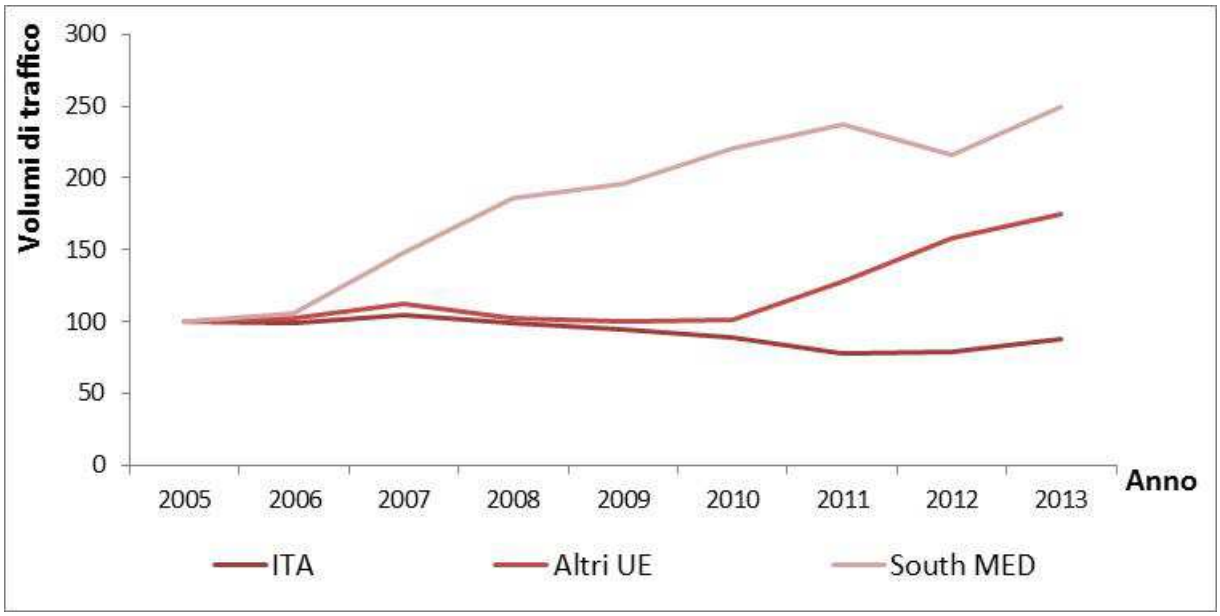


Figura 32 - Andamento traffico *transhipment* MED

Porti	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014/2007 Variaz. %
Cagliari	547	308	737	629	603	628	702	656*	+20,0
Gioia Tauro	3445	2468	2857	2852	2305	2721	3094	2970*	-13,7
Taranto	756	787	741	582	604	263	197	149	-80,3

Tabella 6 - Andamento del traffico nei porti di *Transhipment* italiano (migliaia di TEU)
Fonte: Banca dati Assoporti, anni vari

2.8.2.3 Rinfuse Liquide

Le Rinfuse Liquide sono un settore, ancorché in calo, molto rilevante in termini di volumi e pertanto molto strategico (elevati introiti per le attività portuali) Allo stato attuale, con netta prevalenza dell'*import*, si movimentano circa 175 milioni di tonnellate, principalmente correlate alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare. Il mercato è prevalentemente caratterizzato da grossi volumi di merce gestiti da un numero contenuto di caricatori, con una geografia localizzata nei punti di origine dei flussi di estrazione/raffinazione delle materie prime e dei flussi di approvvigionamento ad impianti di raffinazione e depositi costieri.

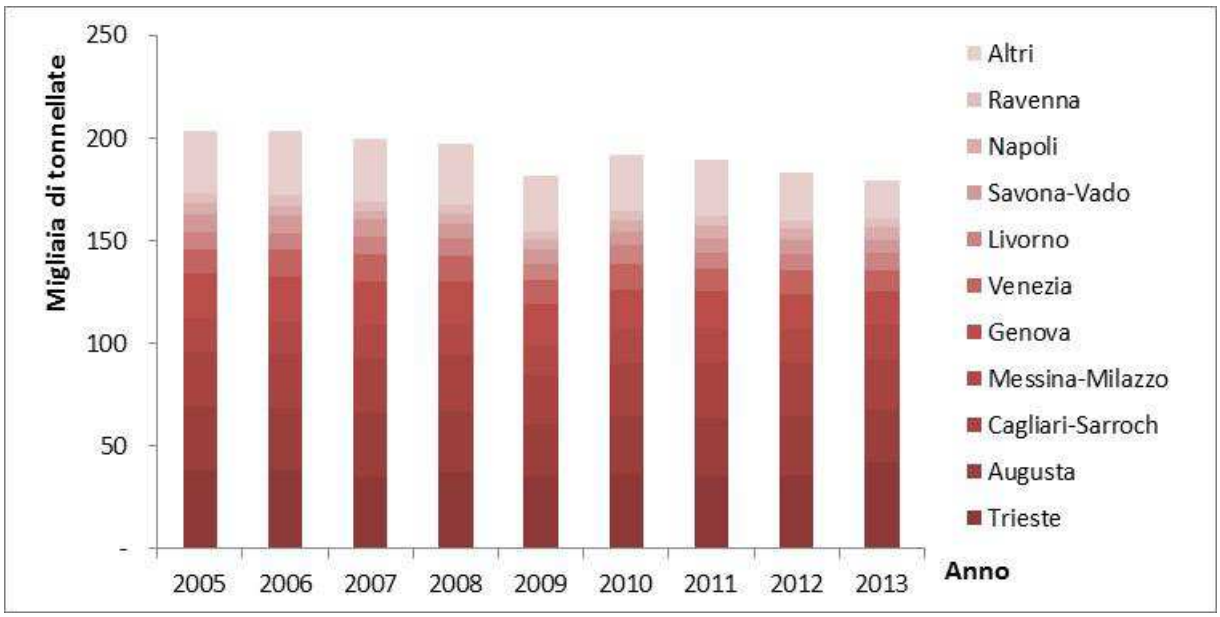


Figura 33 - Andamento rinfuse liquide (Migliaia di Tons/anno).

I traffici marittimi di rinfuse liquide negli ultimi anni sono calati (Figura 33) per effetto di un calo della domanda energetica nazionale, che secondo

alcuni studi è da ritenersi strutturale in quanto derivante dalla riduzione della produzione industriale, dalle politiche di efficienza e diversificazione energetica, dalla riduzione dei consumi e dalla riduzione della dipendenza dalle importazioni. Peraltro, come argomentato in precedenza, la crescita della domanda di LNG, sia per rigassificazione e immissione nella rete gas nazionale, sia per il settore dello *shipping* e in prospettiva per autotrazione, potrebbe modificare la struttura della domanda e bilanciare questa tendenza.

2.8.2.4 Rinfuse Solide

Le Rinfuse Solide alimentano diverse filiere industriali, che negli ultimi anni hanno registrato un calo, in linea con l'andamento della produzione industriale (-20% dal 2005 al 2013), arrivando a volumi movimentati di circa 71 milioni nel 2013. La maggior parte del traffico afferisce a scali di tipo industriale, per i quali la domanda deriva direttamente dalla produzione in loco (vedi ad esempio l'ILVA di Taranto) e la tendenza in atto dipende principalmente dal grado di utilizzo degli impianti.

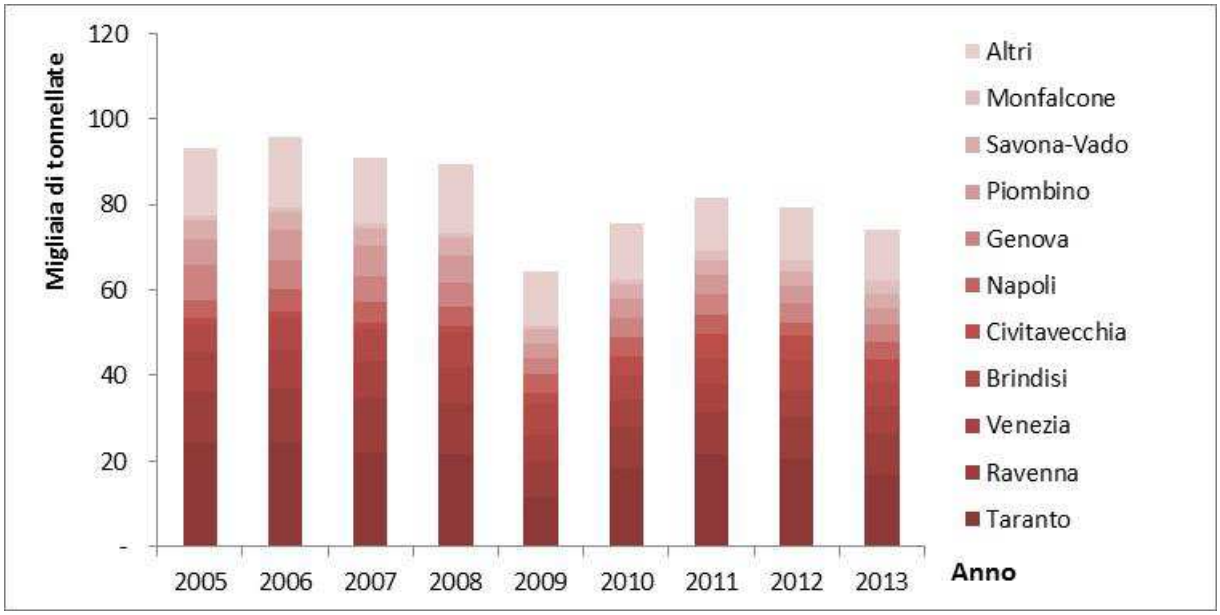


Figura 34 - Andamento rinfuse solide (Migliaia di Tons/anno)

Il calo più o meno costante della domanda (Figura 34), accanto al calo della produzione industriale può essere spiegato in parte anche per effetto della ridotta propensione all'innovazione in termini di assetti proprietari sulla

gestione dei terminal e sui mezzi di movimentazione, oltre che per effetto della ridotta dimensione di molti terminal commerciali. Come nel caso delle rinfuse liquide, anche la domanda attuale e potenziale di rinfuse solide è caratterizzata da grossi volumi di merce gestiti in prevalenza da pochi grandi caricatori legati a specifiche attività (centrali elettriche, impianti siderurgici, filiera del grano, ecc.). A questo si affiancano tanti flussi di rinfuse cosiddette minori, che in genere sono gestite da terminal specializzati.

2.8.2.5 General Cargo

Le merci varie non containerizzate (*general cargo*) tendono nel tempo a diventare residuali ma rimangono vitali per la *supply chain* di vari distretti industriali. In questa categoria rientra ad esempio il *project cargo* nel quale l'Italia ha una posizione di assoluto rilievo nel panorama internazionale, con una forte evoluzione legata all'esportazione di tecnologia, *know-how* e specializzazione di operatori.

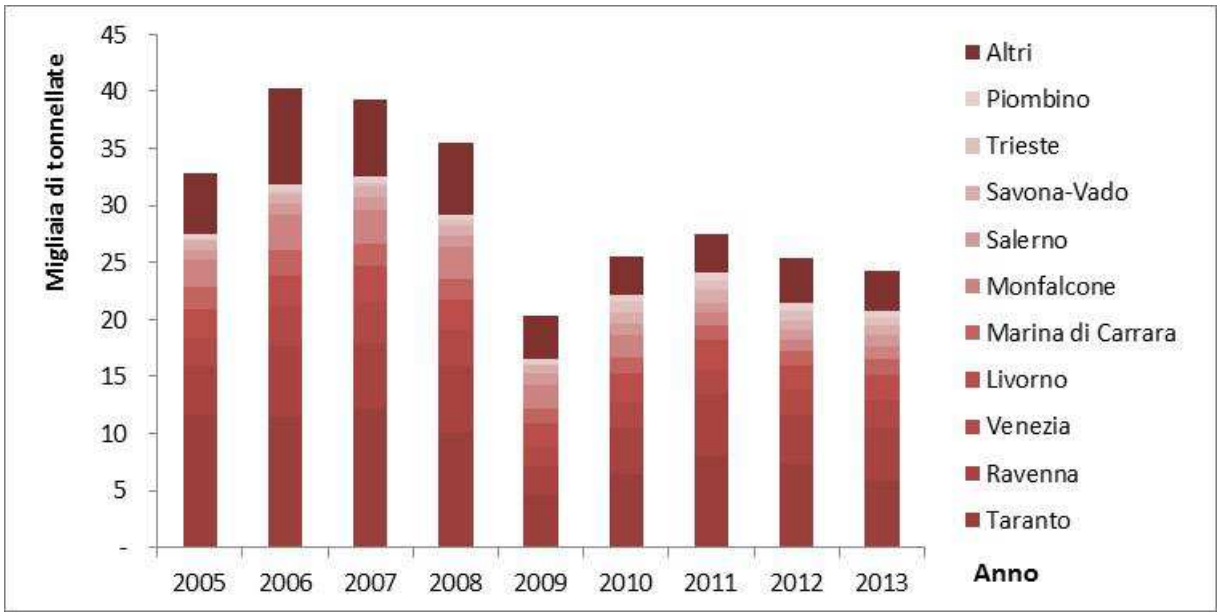


Figura 35 - Andamento General Cargo (Migliaia di Tons/anno).

La domanda *general cargo*, quantificabile in 22 milioni di tonnellate nel 2013 (Figura 35), per sua natura risulta molto varia per tipologie di merce ed origini/destinazioni ed è di fatto funzionale ad inoltri con altre modalità di trasporto e come tale meno contendibile, spesso legata a filiere industriali di

diretta afferenza del porto. Mediamente si riscontra un basso grado di specializzazione.

L'andamento della domanda complessiva è risultato fortemente correlato all'andamento del PIL e come aggregato è difficile ipotizzare un'elevata crescita della domanda in questo settore. Tuttavia, proprio per la varietà delle merci caricate offre opportunità differenziate nei singoli sotto-segmenti e andamenti differenziati per porto.

2.8.2.6 Traffico Passeggeri

La domanda del trasporto marittimo passeggeri è legata principalmente alla continuità territoriale ed alla domanda turistica ed è caratterizzata da elevata stagionalità, con incrementi consistenti nei periodi estivi.

Occorre differenziare la domanda rispetto alle caratteristiche proprie di ciascun collegamento e comparto: alcuni porti presentano quote a volte anche rilevanti di traffico pendolare (es. su navi veloci) o dovute a servizi di continuità territoriale (es. Stretto di Messina, Isola d'Elba), mentre per altri risultano prevalenti i traffici internazionali ed il comparto crocieristico.

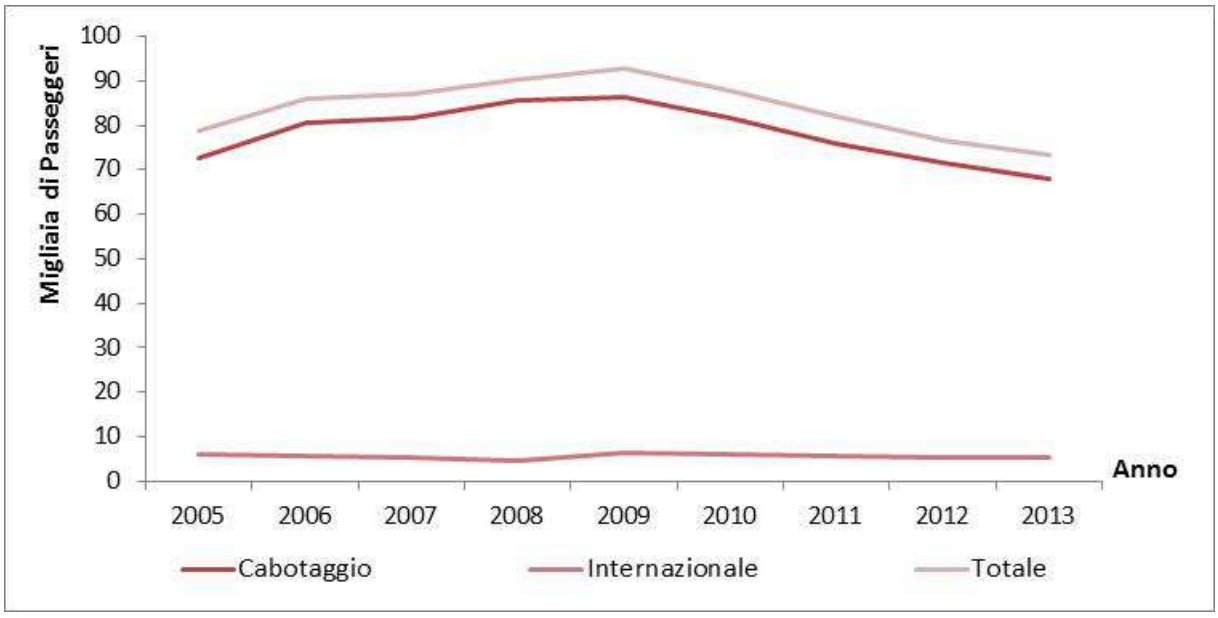


Figura 36 - Andamento traffico passeggeri imbarcati e sbarcati in Italia.

Il traffico marittimo passeggeri italiano rappresenta una quota modesta della movimentazione passeggeri complessiva su tutti i modi, è stimato in circa il 4% del trasporto totale di viaggiatori, ma rilevante per determinati porti ed in particolare per il settore crociere.

La navigazione di cabotaggio (solo traffico passeggeri interno italiano) prevale nettamente sul totale (93%) dei passeggeri movimentati. Complessivamente, il traffico passeggeri è calato del 1,8% all'anno rispetto al 2005 (Figura 36).

2.8.2.7 Crociere

La domanda per il traffico passeggeri crocieristico è legata all'andamento ed ai cambiamenti del comparto turistico ed alle dinamiche di offerta (incremento delle rotte e programmazione dei diversi itinerari, immissione in servizio di nuove navi, ma anche miglioramento dell'offerta portuale in termini anche di servizi dedicati).

La domanda è solo in parte correlata al PIL italiano: pur essendo consistente la presenza di passeggeri italiani sul totale dei cittadini europei imbarcati (13,7% nel 2013), è comunque rilevante la presenza di passeggeri provenienti da altri Paesi (in testa Gran Bretagna e Germania). Questo dato è significativo considerando anche la *leadership* europea dell'Italia rispetto al numero di passeggeri imbarcati (35,2% nel 2013). In generale, il segmento crocieristico si è caratterizzato negli ultimi anni per tassi di crescita molto elevati per il settore nel complesso e per il Mediterraneo, con i porti italiani sicuramente protagonisti (Figura 37). Si nota comunque un rallentamento negli ultimi anni, con il dato 2014 attestato a 10,4 milioni di passeggeri trasportati (-7% circa rispetto agli 11.2 milioni del 2013); peraltro, dati recenti[24] indicano una ripresa per il 2015, con previsioni di ritornare a 11 milioni di passeggeri movimentati entro la fine dell'anno.

[24] Si veda lo "Speciale Crociere 2015" elaborato da Risposte Turismo.

Il bilanciamento tra capacità e domanda è fortemente legato alle politiche di prezzo adottate dalle compagnie: il consistente abbassamento del prezzo medio di una crociera non è solo legato a questioni dimensionali (mercato delle *megaship*) ma anche a politiche commerciali anticongiunturali adottate dalle compagnie (offerte stagionali). Si rileva altresì un dinamismo aggiuntivo derivante da un probabile "effetto travaso" da altri prodotti turistici.

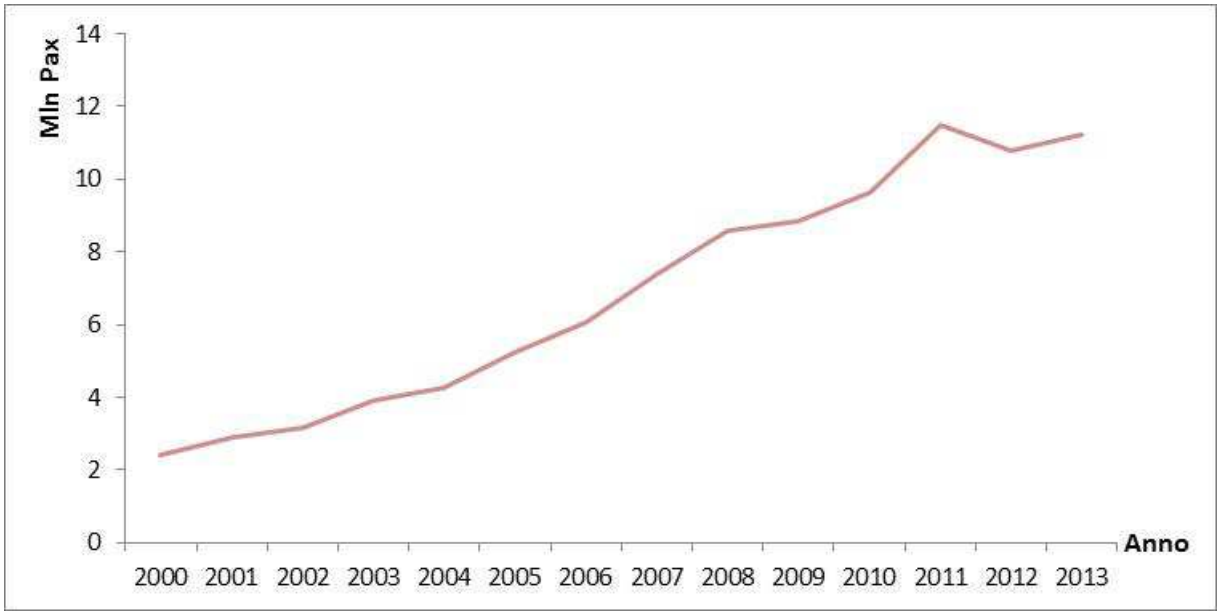


Figura 37 - Passeggeri imbarcati e sbarcati da navi da crociera nei porti italiani.

2.8.3 *Navigazione fluviale*

La navigazione interna rappresenta per l'Unione Europea una componente fondamentale della rete di trasporto delle merci. Con circa 37mila chilometri di vie fluviali che connettono centinaia di città e regioni industriali, e 12 Stati membri dell'UE dotati di reti interconnesse di vie navigabili interne, la modalità di trasporto della navigazione fluviale dispiega un enorme potenziale a livello europeo e, rappresenta per l'Europa una valida alternativa alle altre modalità di trasporto, rispetto alle quali la navigazione di vie interne presenta minori problemi legati alla congestione ed alla capacità, maggiore affidabilità e capacità di rispondere ad un aumento della domanda, ed un ridotto impatto ambientale in termini di inquinamento e consumo di energia: a titolo d'esempio, il consumo di energia per km/ton di merci trasportante per vie di navigazione interne corrisponde al 17% di quello

relativo al trasporto su strada ed al 50% di quello relativo al trasporto ferroviario[25]. Per la centralità delle vie d'acqua interne, la navigazione fluviale trova ampio spazio nella mappa dei corridoi TEN-T, anche in termini di accesso ai finanziamenti europei.



Figura 38 - Core Network: Vie navigabili interne e porti negli stati del'UE -. Fonte: Commissione Europea

[25] Commissione Europea

Come si evince dalla Figura 38, l'Italia si colloca in posizione periferica rispetto alla rete fluviale europea. Tuttavia, seppur caratterizzato ancora da volumi modesti il sistema idroviario per la navigazione fluviale merita di essere menzionato per le sue enormi potenzialità nel contesto del trasporto intermodale. La rete *core* TEN-T comprende, per l'Italia, il sistema Padano-Veneto.

2.8.3.1 Il sistema Padano-Veneto

Il sistema Padano-Veneto è composto sia dall'alveo del fiume Po che dall'idrovia Fissero Tartaro e Canal Bianco, dai canali navigabili della Laguna di Venezia nonché, per mezzo della navigazione costiera, dai porti nord adriatici.

Detto sistema fluvio-marittimo è stato inserito nella nuova rete prioritaria TEN-T. Sono stati riconosciuti porti "*core* fluviali" sia i porti interni di Mantova e Cremona, sia i porti marittimi di Venezia, Trieste e Ravenna; col secondo regolamento del "*Connecting Europe Facility*" è stata riconosciuta l'intera connessione fluvio-marittima che da Milano (in prospettiva) raggiunge l'Adriatico come sezione del Corridoio Prioritario Mediterraneo.

Dal punto di vista normativo, il **Sistema Idroviario dell'Italia del Nord**, istituito dalla L.380/90 in attuazione del Piano Generale dei Trasporti, è amministrato dalle Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate (Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte), riunite in intesa. I soggetti coinvolti nella realizzazione del **Sistema Idroviario dell'Italia del Nord** sono quindi lo **Stato**, attraverso la competente struttura ministeriale, e le **Regioni** Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia ed Emilia Romagna. Le Regioni, quindi, si pongono quali Enti attuatori degli interventi finanziati e, *"sono uniche responsabili della regolarità delle procedure di gara, dell'aggiudicazione, della gestione dei rapporti con gli appaltatori, dell'esecuzione dei lavori [….] nonché della corretta ed efficiente gestione dei fondi erogati dal Ministero dei trasporti e della navigazione".*

Le funzioni amministrative relativamente al Po ed alle idrovie collegate sono esercitate dall'**Intesa Interregionale per la navigazione interna del fiume Po e idrovie collegate**.

L'idrovia Fissero Tartaro Canal Bianco Po di Levante collega Mantova alla Laguna di Venezia e al mare con un percorso di circa 135 km, attraversando il territorio delle province di Mantova, Verona, Rovigo e Venezia.

La navigazione è consentita 365 giorni/anno a chiatte di classe V europea ovvero con dimensioni massime pari a mt 110x 11,40 con portate prossime alle 1.800 tonnellate.

Ad ausilio e monitoraggio della navigazione è stato recentemente realizzato, con il co-finanziamento TEN-T dell'Unione Europea, un apposito sistema RIS (*River Information Services*).

Sull'idrovia si evidenziano in particolare i porti fluviali di Rovigo e Valdaro (Mn) mentre, considerando la tratta sul corso del fiume Po, è raggiungibile anche il Porto di Cremona per circa 235 giorni/anno conseguentemente a limitazioni idrografiche.

Il sistema dovrà essere implementato estendendo le condizioni di piena navigabilità 365 giorni/anno fino a Cremona e in successiva fase fino a Milano, nonché con la definizione di specifiche regole che armonizzino la navigazione costiera e la navigazione interna.

Da segnalarsi inoltre è l'ormai consolidato l'utilizzo di questa modalità per il trasporto di carichi eccezionali (*project cargo*) destinati all'imbarco su navi *heavy-lift* in partenza dal Porto di Venezia.

Il trasporto fluviale su questa direttrice consente pertanto di collegare il tessuto produttivo lombardo, ovvero una delle regioni manifatturiere più importanti d'Europa, con l'offerta di collegamenti marittimi del Porto di Venezia, presentando i seguenti vantaggi rispetto alle altre modalità:

- ✓ Ridotti consumi energetici: rispetto al trasporto su strada e rispetto al trasporto ferroviario;

- ✓ Riduzione delle emissioni inquinanti e complessivamente dei costi esterni rispetto alle modalità tradizionali;
- ✓ Elevato livello di sicurezza per il trasporto di merce pericolosa;
- ✓ Trasportabilità di colli con ingombri non altrimenti trasportabili.

2.9 La situazione corrente dell'offerta portuale

Il presente paragrafo si propone di offrire una disamina dello stato corrente dell'offerta portuale e logistica del territorio italiano, andando ad analizzare:

- ✓ in primo luogo elementi che diano una misura della **disponibilità quantitativa** delle infrastrutture;
- ✓ in secondo luogo elementi che diano una misura del **grado di utilizzo** attuale delle infrastrutture;
- ✓ in ultimo indicazioni su **funzionalità ed efficienza** delle infrastrutture.

Tale dato di analisi di partenza diventa imprescindibile per un'azione pianificatoria che agisca nell'ottica dell'efficientamento dell'armatura esistente da un lato, e dell'altro garantisca la selezione di interventi materiali ed immateriali serventi alla realizzazione della strategia nazionale declinata nelle azioni riportate al capitolo 4, da raggiungersi attraverso un nuovo assetto di *governance* così come riportato al capitolo 5.

L'offerta portuale e di piattaforme logistiche disponibile non sempre tiene debitamente in conto gli attuali livelli e caratteristiche della domanda, e presenta, in particolare nel settore degli interporti, vari casi di capacità non utilizzata e sovradimensionamento degli impianti realizzati. Sotto altri profili, invece, la più recente evoluzione della domanda ha evidenziato andamenti differenziati dei vari segmenti e a dispetto di un contesto generalmente debole, per alcuni di essi si è reso necessario effettuare investimenti rilevanti.

Sono in particolare il settore container e quello delle crociere quelli sui quali è stata forte l'attenzione da un lato degli operatori e dall'altro delle Autorità Portuali. Gli investimenti in corso e previsti dagli enti preposti alla pianificazione degli interventi guardano soprattutto ai container, in quanto

in crescita ed in quanto l'evoluzione tecnologica pone requisiti precisi chiaramente identificabili (le dimensioni delle navi da gestire e/o la crescita dei flussi più rilevanti e concentrati lato terra), ed alle crociere in quanto trainate da una forte crescita della domanda, che genera in parallelo un forte impatto economico e occupazionale. Peraltro, si ritiene che tale fenomeno vada inquadrato e bilanciato nell'ottica di una prospettiva di centralità del sistema portuale italiano rispetto non solo ai traffici container, ma anche agli altri segmenti di domanda (Ro-Ro, rinfuse, general cargo non unitizzato), come accade già in alcune realtà nazionali.

Inoltre, vi sono numerosi fenomeni emergenti con i quali l'offerta infrastrutturale e di servizi portuali in senso lato dovrà confrontarsi nel medio periodo. In particolare, vale la pena citare che le importanti e radicali evoluzioni tecnologiche nel settore marittimo stanno rapidamente facendo emergere il tema dell'obsolescenza di alcune dotazioni infrastrutturali e di servizio portuali italiane, prima ancora che della loro congestione. Inoltre, vi sono segnali di una inversione di tendenza nella "de-industrializzazione" delle aree portuali, per effetto sia del recupero/riconversione di impianti produttivi sia della crescente spinta al *"re-shoring*" e al conseguente riaccorciamento delle catene logistiche, che sembra essere un fenomeno rilevante in prospettiva.

L'analisi della dotazione effettiva corrente del sistema logistico e portuale non dipende solo da una visione dell'armatura infrastruttura, ma anche da altri elementi:

- ✓ la qualità delle reti di trasporto principali, stradale e ferroviaria. A questo proposito la pianificazione infrastrutturale europea, incentrata sui nove corridoi centrali (dei quali quattro di interesse per l'Italia, cfr. sezione precedente dedicata) garantisce che nel medio periodo i porti principali siano collegati con infrastrutture di elevata qualità e capacità;
- ✓ le infrastrutture immateriali, tecnologiche in particolare, quali elementi fondanti e fattore abilitante della competitività del sistema in misura

uguale se non superiore all'infrastruttura fisica;

- ✓ la gestione delle infrastrutture, intesa come l'offerta di servizi, in particolare ferroviari ma anche doganali e terminalistici, fondamentali per la gestione di flussi concentrati lato terra;
- ✓ le piattaforme logistiche e gli interporti, distribuiti sul territorio e che necessitano di maggiore integrazione con le realtà portuali al fine di sfruttare a pieno la capacità disponibile.

Di seguito si fornisce una visione *as is* del sistema italiano, con riferimento a:

- ✓ dotazione infrastrutturale
- ✓ capacità di movimentazione;
- ✓ collegamenti ultimo miglio;
- ✓ piattaforme logistiche;
- ✓ offerta tecnologica;
- ✓ servizi in porto.

2.9.1 *Le infrastrutture*

I fondali e le banchine sono gli elementi principali legati all'accessibilità lato mare per i quali l'offerta portuale deve seguire i requisiti della domanda. Le grandi navi container richiedono da un lato l'approfondimento dei fondali, dall'altro l'allungamento delle banchine (per consentire accosti di navi più lunghe e accosti contemporanei di navi).

Il confronto con i porti esteri evidenzia che i più importanti porti del Nord Europa hanno profondità almeno pari a 16 m, mentre diversi porti italiani con rilevanti flussi container sono al di sotto di tale soglia (Napoli, Livorno, Ravenna, Venezia, Genova e La Spezia).

Le profondità dei principali porti italiani – comprese in un *range* tra i 9,8 e i 18 metri – consentono comunque complessivamente di ospitare l'armamento attuale, per tutti i segmenti considerati (Figura 39).

Gioia Tauro e Trieste sono allo stato attuale i porti nei quali è possibile ospitare le navi più grandi, affiancati dal nuovo terminal di Savona-Vado in costruzione.

Interventi di dragaggio sono già pianificati in otto porti italiani fino a 16 m di profondità e consentirebbero di accogliere tutte le nuove grandi navi.

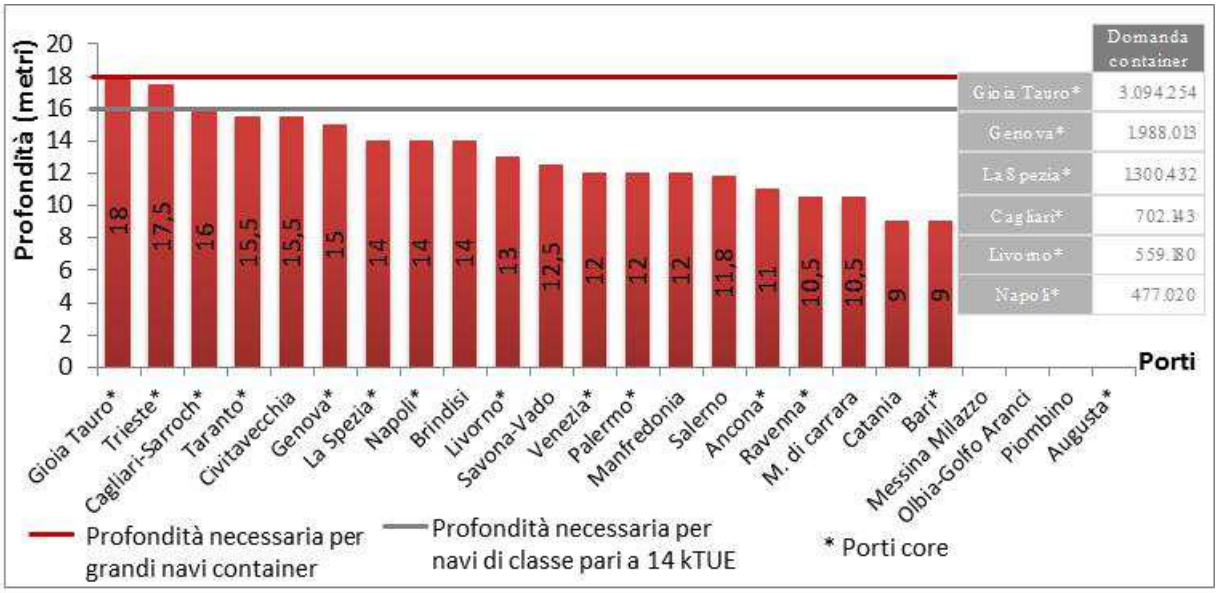


Figura 39 - Profondità fondali nei principali porti italiani (dati di traffico in TEU al 2013)

Nel segmento container il traffico è relativamente più concentrato e presenta un tasso di utilizzo delle banchine più intenso. L'incremento dimensionale delle navi, oltre a richiedere un adeguamento dei mezzi di movimentazione della merce, presuppone soste più lunghe delle navi in porto (per il maggior numero di operazioni da effettuare) e un conseguente aggravio per quanto riguarda l'intensità di utilizzo delle banchine.

Per questo motivo i porti candidati ad ospitare navi di maggiori dimensioni devono poter adeguare l'offerta relativa, se pur in misura commisurata ai dati previsionali sul segmento (cfr. a tal proposito par. 3.1).

Per gli altri segmenti di domanda considerati di fatto non esistono problemi di disponibilità di banchina, da un lato in quanto il traffico in termini di numero di navi è stabile o in calo, dall'altro perché non si assiste a modifiche sostanziali nelle dimensioni del naviglio utilizzato.

Per le rinfuse liquide e per le rinfuse secche tutti i porti specializzati sono

dotati di banchine adatte ad accogliere navi di classe fino a 85.000 DWT.

Sul versante passeggeri, le dinamiche evolutive della flotta crocieristica richiedono adeguamenti delle banchine (lunghezza degli accosti). Tuttavia 13 porti sono oggi in grado di ospitare navi con lunghezza superiore a 300m.

Una debolezza strutturale dei porti italiani è relativa alle dimensioni complessive delle aree portuali, vincolo che ne limita fortemente le possibilità di ampliamento. In particolare nel confronto con i principali porti europei, emerge come la superficie complessiva dei dieci porti italiani più grandi sia dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam.

Negli scali esteri vengono spesso comprese anche grandi aree utilizzate per attività logistiche, che rappresentano spazi per la creazione di valore aggiunto; questo fatto sottolinea in misura ancora più evidente come l'integrazione tra porti ed aree logistiche e retroportuali sia un indirizzo strategico da perseguire.

Per quanto le differenze tra gli spazi portuali disponibili dipendano in gran parte dalla morfologia dei territori costieri, questo è anche un indice delle scelte fatte in passato sullo sviluppo di grandi scali.

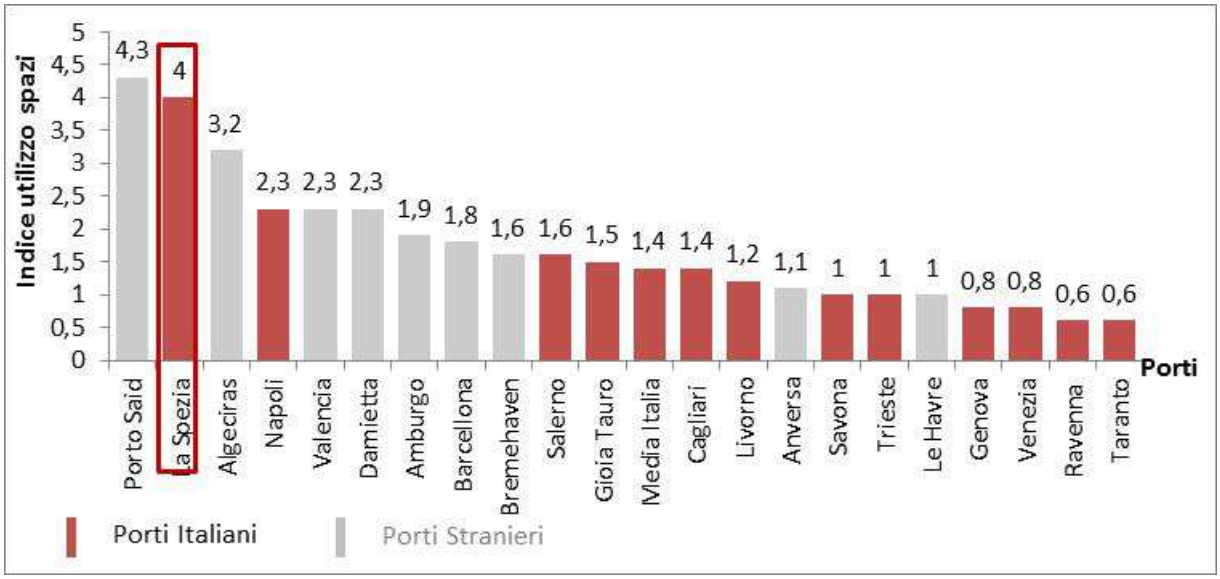


Figura 40 - Indice utilizzo spazi nei terminal container italiani, europei e mediterranei.

Ne consegue che, guardando al traffico container che presenta un uso intensivo del suolo, la dotazione in termini di piazzali, funzionali alle operazioni di sbarco, imbarco e spedizione dei beni trasportati dalle navi non è comparabile, per questioni di scala, con quella internazionale nettamente superiore.

È peraltro opportuno segnalare che uno studio recente (Polo e Ricci, 2015), nello stimare la capacità dei porti lato mare sulla base della morfologia del bacino e della localizzazione dei terminali, delle regole di sicurezza della navigazione, e della utilizzazione di riferimento (attuale e futura) dei terminali da parte delle navi, ha evidenziato che circa il 60% dei porti italiani ha un funzionamento definito "regolare", mentre per altri si evidenziano fenomeni di *bottleneck*, particolarmente concentrati nell'Adriatico e nel Tirreno centrale.

2.9.2 *La capacità di movimentazione*

L'attuale capacità italiana di movimentazione di container, sulla base dei dati comunicati dalle AP, è pari a 15,3 Mln TEU, corrispondente ad un livello di utilizzo del 66% (con traffici complessivi pari a 10,2 Mln TEU, cfr. Figura 41). In considerazione degli interventi in corso ed in fase avanzata di progettazione (cfr. al riguardo il paragrafo 2.10), la capacità complessiva andrà aumentando, sebbene non tutta la capacità sia in grado di servire tutta la domanda. Possibili economie di scala potrebbero essere, invece, ingenerate attraverso l'aggregazione della gestione di porti diversi, anche nel caso di aumento dei traffici superiori alle previsioni (cfr. par. 3.1.). Valutazioni ulteriori riguardano la corrispondenza tra domanda e offerta per singolo scalo: si osserva un livello di utilizzo prossimo alla capacità complessiva nel porto di La Spezia ed un livello di saturazione elevato a Genova (80%), Trieste (76%), Ancona (85%), Ravenna (76%).

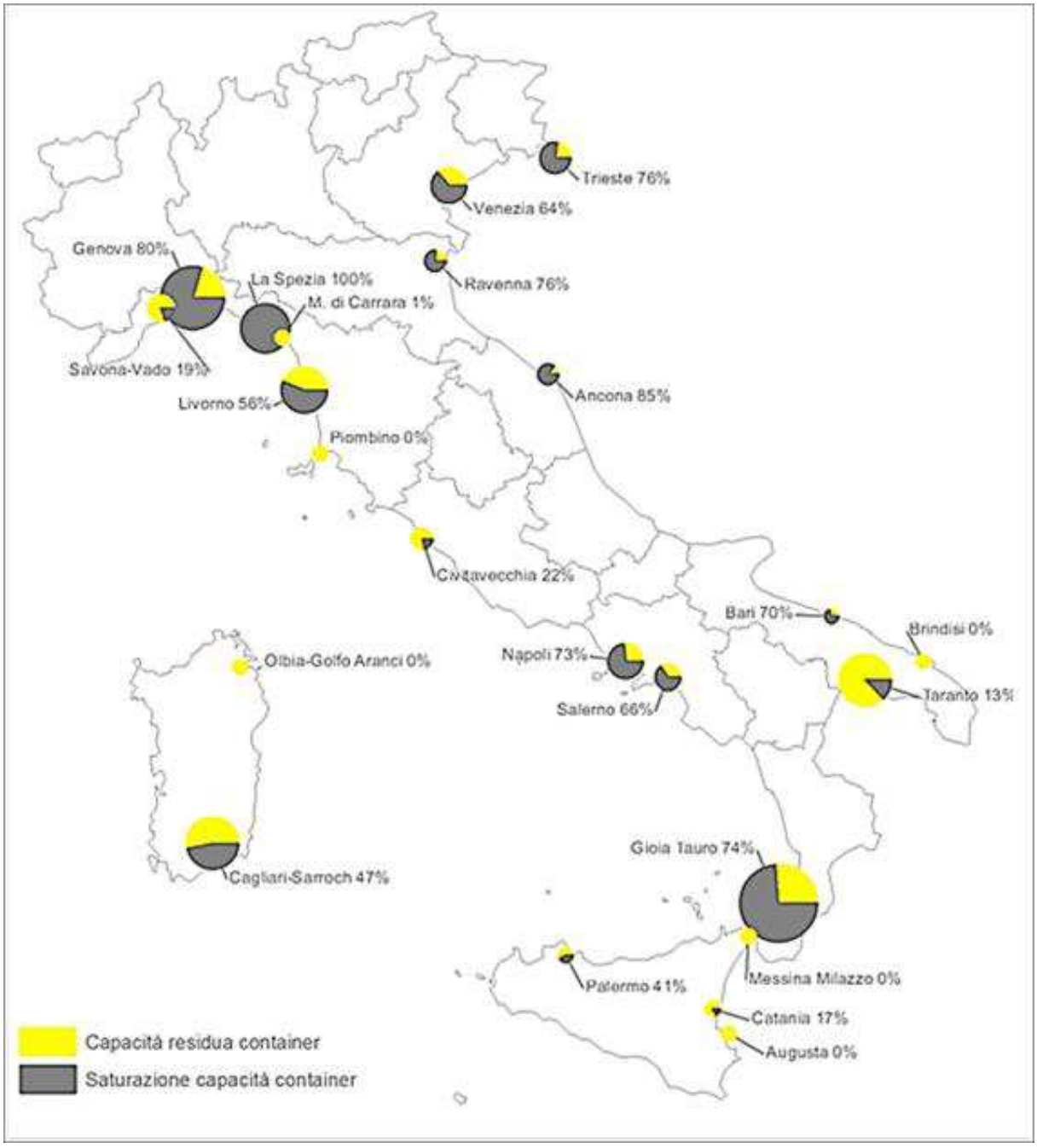


Figura 41 - Utilizzo capacità movimentazione container.

Per quanto riguarda gli scali *transhipment*, i livelli di utilizzo sono fortemente differenziati da porto a porto (47% di saturazione a Cagliari, 74% a Gioia Tauro, e 13% a Taranto).

2.9.3 *I collegamenti di ultimo miglio*

Esistenza e qualità dei collegamenti *ultimo miglio* dovrebbero essere tratti distintivi della qualità dell'offerta portuale. La crescita dimensionale delle

navi, guidata dalla ricerca di economie di scala crescenti, pone sfide analoghe sul lato terra. Per questo motivo, è fondamentale che i porti siano collegati in maniera efficiente alle reti ferroviaria e stradale.

Per la rete ferroviaria le variabili chiave, oltre alla disponibilità in sé del collegamento, sono la lunghezza massima dei treni operabili in porto, il *layout* dei binari asserviti (che ne condiziona l'operatività), le modalità di effettuazione delle manovre (spesso fattore di scarsa competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale).

I binari raccordati a servizio dei terminal dove avvengono le operazioni di carico/scarico sono talvolta di lunghezza insufficiente e/o distanti dalle banchine: tale assetto comporta la necessità di un maggior numero di manovre per la formazione del treno e percorsi dei container su mezzi gommati più lunghi.

Inoltre, come anzidetto, la gestione di picchi di traffico in corrispondenza con gli arrivi delle grandi navi richiede una disponibilità di binari elevata ed una capacità di gestione dei convogli molto efficiente, anche allo scopo di realizzare collegamenti frequenti con aree retroportuali.

Il coordinamento con gli standard ferroviari adottati sui corridoi TEN è un altro fattore condizionante gli sviluppi dell'offerta: la competizione con altri scali si gioca soprattutto sull'efficienza dei collegamenti di terra e i costi ferroviari sono fortemente decrescenti con la dimensione dei convogli. Oggi la maggior parte della rete italiana non consente di far transitare treni con una lunghezza superiore ai 550 m. Inoltre, i vincoli sulle sagome ammissibili spesso limitano il transito a convogli intermodali con carico di container *High Cube* (il cui utilizzo è oggi pari al 15% del traffico container, in rapida crescita) e semirimorchi stradali.

Su tali *bottleneck* sono stati improntati programmi di investimento infrastrutturali di RFI nel medio periodo, che:

- ✓ con interventi sulle linee, abiliterebbero il transito di treni con moduli da 750m nella zona Nord e di treni con moduli da 650 nella zona Centro-Sud;
- ✓ con interventi sulle sagome, porterebbero ad una copertura molto ampia della rete ferroviaria nazionale con sagome P/C 45 (vincolo per il transito *High cube*) e P/C 80 (vincolo per il transito semirimorchi h=4m su carri P, autoarticolati e autotreni h=4m su carri ultrabassi).

Genova, La Spezia, Livorno e Venezia sono i porti che nel tempo hanno portato avanti investimenti più importanti di infrastrutturazione ferroviaria. La mappa successiva (Figura 42) sintetizza i principali dati relativi all'accessibilità dei porti attualmente sede di Autorità Portuale.

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

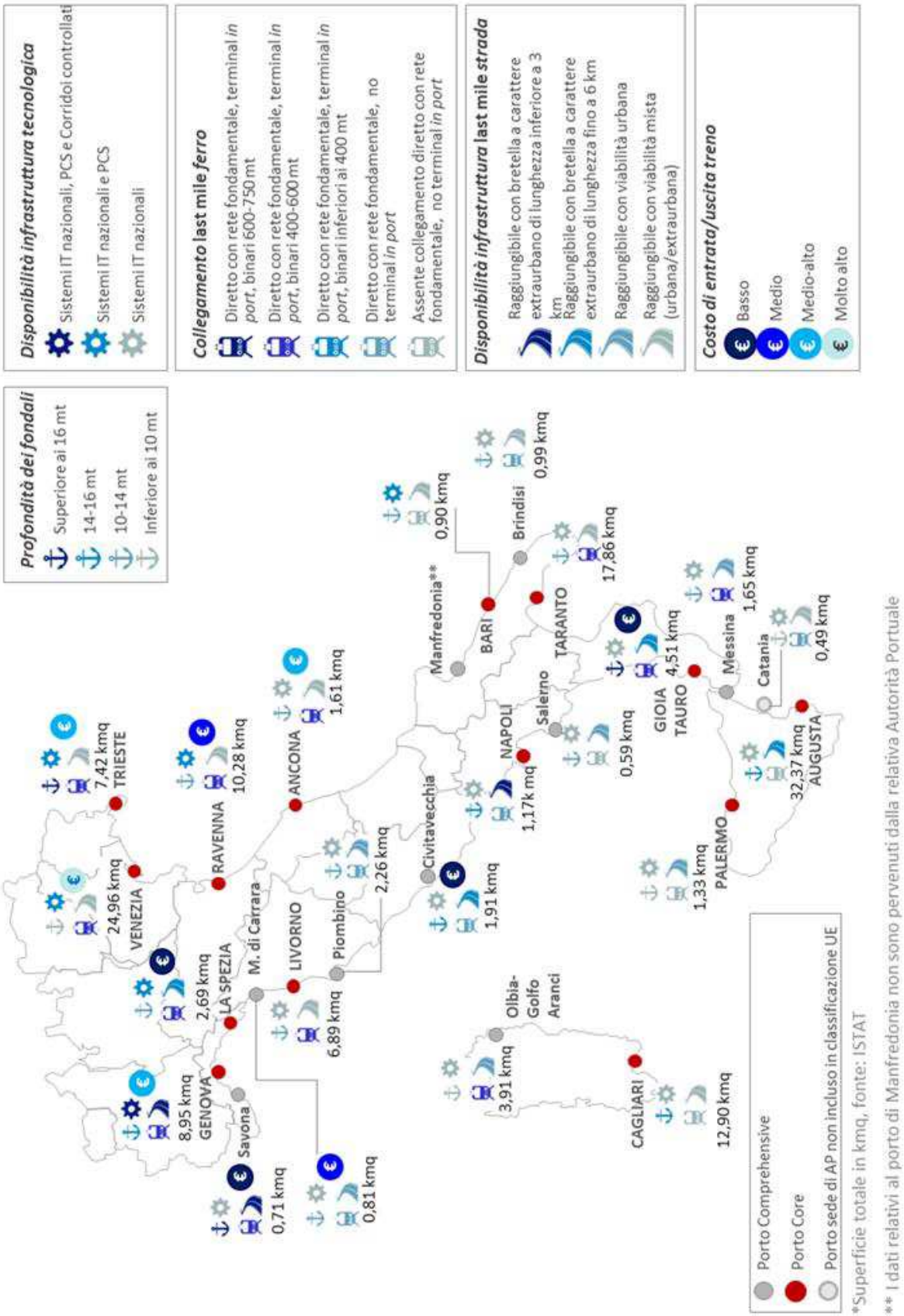


Figura 42 - Offerta infrastrutturale italiana
Elaborazione dati DIPE, ISTAT, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Agenzia delle Dogane.

2.9.4 *Le piattaforme logistiche*

In Italia i principali nodi intermodali, oltre ai porti, sono gli interporti ed i terminal intermodali (Figura 43).

Gli interporti sono infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione fra le reti. Più in particolare, un interporto può essere definito come un complesso di infrastrutture e servizi finalizzati allo scambio di merci tra diverse modalità di trasporto.

Si tratta, dunque, di strutture complesse, che si collocano al centro della *supply-chain* e che sono in grado di accogliere non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature ecc.).

Accanto agli interporti, che integrano le attività connesse al transito delle merci con quelle relative alla lavorazione e al *warehousing*, esistono altre tipologie di infrastrutture logistiche specializzate in alcune di tali attività. Queste sono in gran parte gestite da operatori privati che fanno riferimento a scali ferroviari esistenti o che si collocano su aree interamente private, adeguatamente infrastrutturate. Si può trattare di centri intermodali, centri merci, autoporti o piattaforme logistiche in senso lato.

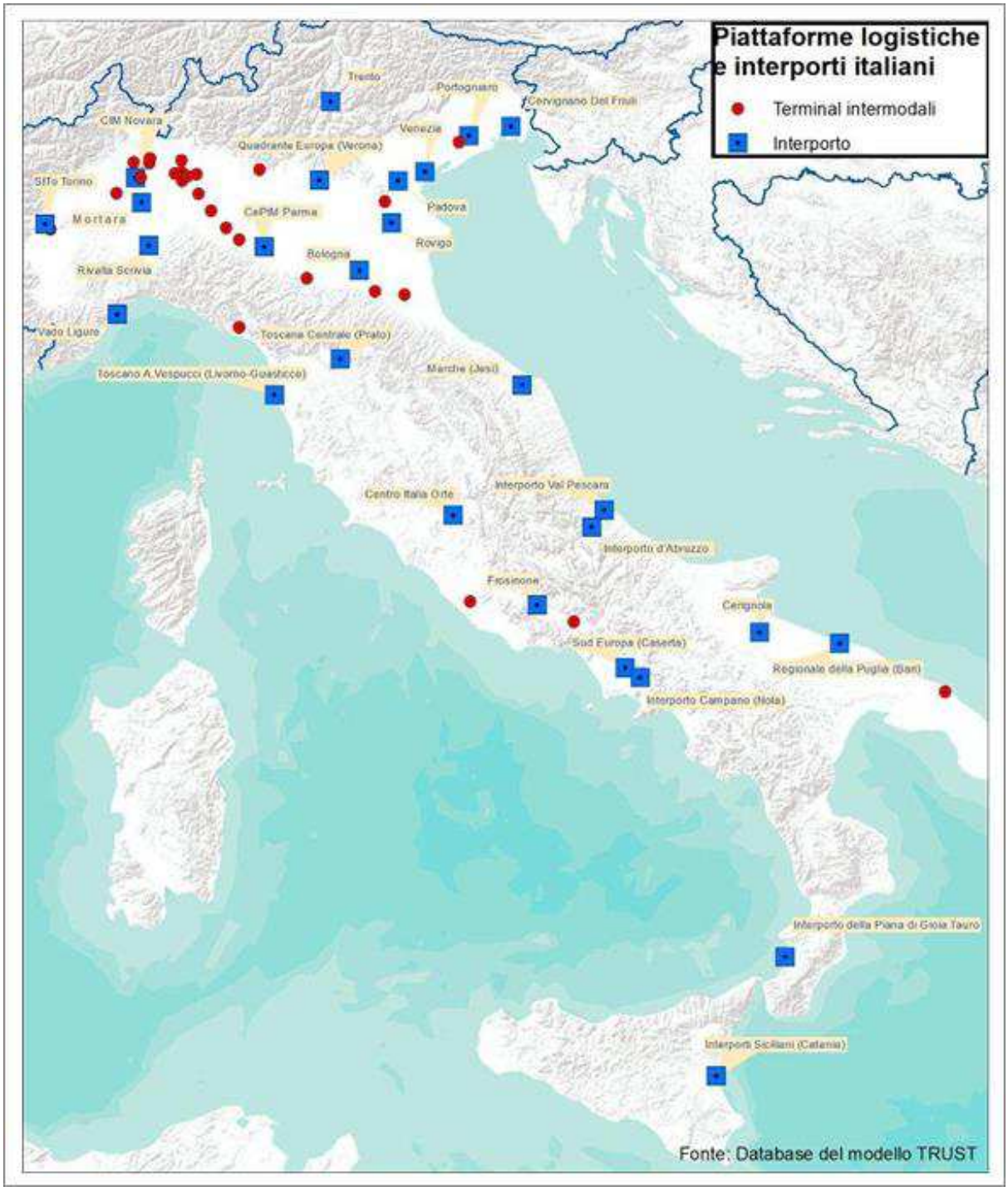


Figura 43 - Localizzazione interporti e piattaforme logistiche italiane
Elaborazione su dati fonti multiple

Guardando più in particolare agli interporti, si segnala come in molti casi la corrente distribuzione sul territorio sia in parte "superata", rispetto all'attuale struttura del tessuto produttivo italiano, al punto che di rado si rileva una logica di "contiguità territoriali" che le aree produttive a cui i singoli interporti sono serventi, con conseguenti diseconomie. I collegamenti

alle reti principali stradale e ferroviaria perlopiù sono buoni, anche grazie alla localizzazione in corrispondenza dei corridoi TEN.

In genere dispongono di infrastrutture per la gestione di treni più lunghi rispetto a quelli dei porti, con tre infrastrutture attrezzate per la formazione di treni da 750m (Bologna, Rivalta Scrivia e Cervignano del Friuli).

Gli interporti offrono una capacità di espansione delle proprie aree di ulteriori 10 mln di mq nel medio-breve periodo (+47% rispetto all'attuale) ed oltre nel medio-lungo periodo (+74%) rappresentativa di una potenzialità di offerta interportuale ancora inespressa (rapporto UIR, 2012).

La domanda soddisfatta oggi segnala che:

- ✓ solo in pochi casi i flussi merci hanno volumi soddisfacenti;
- ✓ gran parte dei volumi gestiti sono riferibili a logistica di terra, in quanto i flussi ferroviari prevalenti generati dal sistema economico nazionale sono orientati agli scambi continentali intraeuropei. Tali flussi sono molto rilevanti e vengono effettuati soprattutto con casse mobili e semirimorchi, unità di carico tipiche del trasporto intermodale;
- ✓ c'è scarsa integrazione con le realtà portuali nazionali. Le brevi distanze e la relativa frammentazione della domanda sono gli elementi storici sfavorevoli all'effettuazione di servizi ferroviari da/per i porti. Una maggiore integrazione è possibile solamente intravedendo una funzione retroportuale, che presuppone che vengano trasferiti negli interporti una serie di servizi attraverso pratiche quali i corridoi doganali, servizi ferroviari dedicati (navetta) e che venga garantita un'interoperabilità delle piattaforme tecnologiche utilizzate;
- ✓ sono frequenti i collegamenti ferroviari con aree portuali estere (Nord europee), a testimonianza della dimensione del fenomeno di utilizzo di porti esteri da parte di merci destinate al mercato italiano. Va tuttavia segnalato che l'utilizzo di questi servizi è misto rispetto alle unità di carico (container, casse mobili, semi-rimorchi), evidenziando flussi di

origine diversa (marittima, terrestre o da combinato marittimo/ servizi *short sea*).

La figura di seguito sintetizza le principali caratteristiche dei collegamenti degli interporti alle reti stradale e ferroviaria.

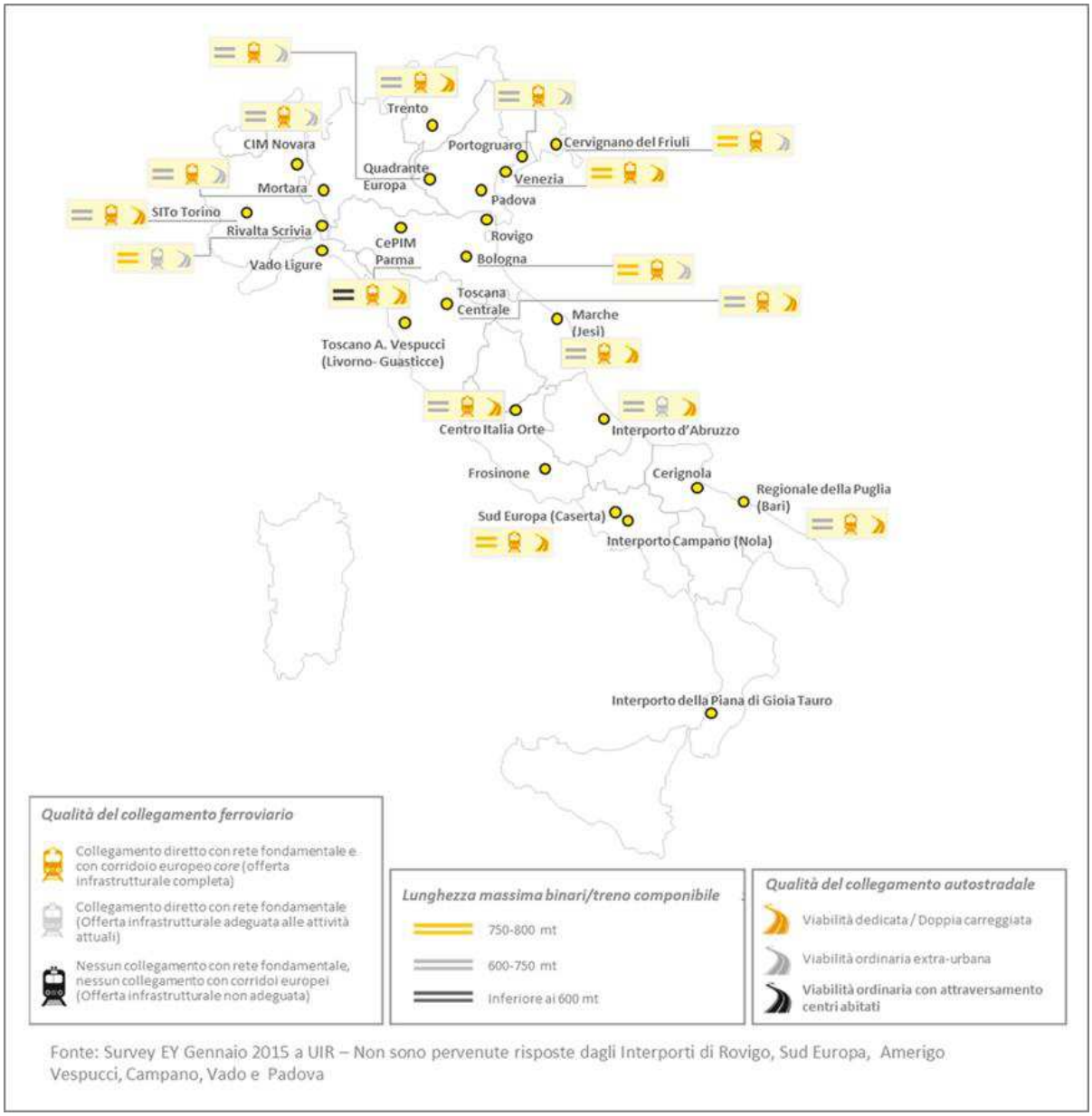


Figura 44 - Dotazione infrastrutturale interporti (lunghezza massima binari, qualità del collegamento su ferro e su gomma). Elaborazione dati UIR.

La rete core dei corridoi europei individua 15 *Rail Road Terminal* (RRT), in parte corrispondenti a interporti, in parte a scali ferroviari di altra natura (Milano Smistamento, Pomezia) ed ignorando infrastrutture molto importanti quali i terminal privati Hupac di Busto Arsizio o Sogemar di Melzo che

effettuano un numero di servizi ferroviari molto elevato o interporti che come detto hanno relazioni importanti (Rivalta Scrivia, Trento).

I 15 nodi core sono i seguenti:

- ✓ Jesi – Interporto Marche;
- ✓ Interporto di Bari;
- ✓ Interporto di Bologna;
- ✓ Interporto di Cervignano;
- ✓ Interporto di Prato;
- ✓ Interporto di Vado Ligure;
- ✓ Interporto di Guasticce;
- ✓ Scalo di Milano Smistamento;
- ✓ Interporto di Nola;
- ✓ Interporto di Marcianise;
- ✓ Interporto di Novara;
- ✓ Interporto di Padova;
- ✓ Scalo di Pomezia;
- ✓ Interporto di Torino;
- ✓ Interporto di Verona.

2.9.5 *La tecnologia*

Il sistema dell'offerta tecnologica e informatica (utilizzo delle tecnologie informatiche, condivisioni di reti, piattaforme uniche per la gestione di adempimenti amministrativi nei porti e nei sistemi logistici), pur avendo nell'ultimo biennio fatto considerevoli passi in avanti, offre un grande potenziale di miglioramento. Si tratta di interventi dal costo in alcuni casi nullo, in altri molto contenuto rispetto a quello delle opere infrastrutturali, ma che possono contribuire in misura importante ad accrescere la capacità produttiva degli scali, velocizzando – nel breve-medio periodo – i cicli operativi e accelerando lo svuotamento dei piazzali. In questo modo, tra l'altro, si contengono anche i costi complessivi per gli utenti finali, costi che

hanno una relazione di proporzionalità con la durata dell'intero ciclo di trasporto.

Il sistema della portualità e della logistica è supportato, per la gestione dell'operatività e dei colloqui tra i diversi attori coinvolti nella catena logistica, da una molteplicità di sistemi informatici (PMIS, Sportello Unico Doganale, PCS, PIC, PIL ed RVMS del gruppo Ferrovie, PLN di UIRNet s.p.a.) che:

- ✓ hanno in taluni casi un livello di utilizzo ancora limitato per inerzie e burocrazie locali (vedi PMIS e Sportello Unico Doganale);
- ✓ per gli adempimenti amministrativi hanno un grado di interoperabilità con le amministrazioni coinvolte ancora molto limitato ad un numero ristretto di processi/procedure;
- ✓ seguono uno sviluppo indipendente senza una *roadmap* condivisa;
- ✓ in particolare, i *Port Community System* (PCS) sono presenti solo in alcune realtà portuali, e laddove presenti hanno un grado di maturità disomogeneo sul territorio nazionale (e comunque concentrato sul trasporto containerizzato), in quanto ciascuna realtà ha implementato processi e servizi secondo le esigenze specifiche della comunità singola, senza una logica di opportuna centralizzazione, che deve essere garantita dal Ministero ed in una logica di supporto funzionale centralizzato attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale.
- ✓ non sono, nei fatti, sviluppati nell'ambito dell'architettura europea per gli ITS KAREN ed italiana ARTIST.

Guardando ai livelli di applicazione ed agli esempi operativi:

- ✓ Il "corridoio Doganale" realizzato presso il porto di Genova consente agli operatori di presentare le dichiarazioni doganali dei container trasportati in modo più rapido ed efficace, rendendo maggiormente efficiente e veloce il passaggio da una modalità di trasporto all'altra;
- ✓ Il "Fast Corridor Ferroviario", stipulato nel corrente maggio 2015 tra l'Agenzia delle Dogane e Ferrovie dello Stato, in sperimentazione solo su alcuni poli, ha l'obiettivo di "parallelizzare" tempi e le procedure di

espletamento delle pratiche doganali e di trasporto delle merci per favorire la crescita del trasporto combinato ferroviario nei flussi in import;

- ✓ È in corso lo sviluppo della National Single Window in ottemperanza a quanto previsto dalla Direttiva 65/2010.

2.9.6 *I servizi in porto*

Tipologia e qualità dei servizi offerti in porto rappresentano parte fondamentale della valutazione dell'offerta portuale e logistica del Paese.

La varietà di servizi dà una misura della complessità da un lato della gestione portuale, dall'altro della capacità di garantire che i vari anelli della filiera siano tutti adeguatamente soddisfatti.

Si possono distinguere:

- ✓ servizi alle navi, principalmente quelli riferibili ai cosiddetti servizi tecnico nautici, ma anche quelli ambientali (gestione reflui, rifiuti, acque di zavorra ecc.),
- ✓ servizi alle merci distinguibili in:
  - controlli doganali e altri adempimenti formali;
  - *handling*, stoccaggio e movimentazione merci;
  - inoltro merce lato terra a destinazione finale.

2.9.6.1 Servizi alle navi

I servizi tecnico nautici comunemente considerati sono: **pilotaggio**, **rimorchio**, **ormeggio** e **battellaggio**.

I servizi tecnico nautici (STN) svolgono non solo funzioni commerciali ma anche di sicurezza, ed hanno per questo un rilievo di primo piano. Il settore è caratterizzato da approcci spesso non omogenei tra le varie realtà portuali esistenti.

La tabella sottostante, per ciascuno dei servizi, illustra, per le disposizioni vigenti, le caratteristiche distintive

	Servizio Tecnico Nautico		
	Pilotaggio	Ormeggio	Rimorchio
Disciplina generale del servizio	Codice della Navigazione	Regolamento della Navigazione Marittima	Codice della Navigazione
Obbligatorietà del servizio	Obbligatorio (da Ordinanze AM o DPR) – eccetto per navi di minor tonnellaggio	Obbligatorio (da Ordinanze AM)	Facoltativo
Modello di affidamento del servizio	Servizio affidato in esclusiva dall'AM	Servizio affidato in esclusiva	In concessione con gara europea
Fornitori del servizio	Corporazione Piloti (a cui si accede per titoli ed esami)	"Gruppo di Ormeggiatori" – Cooperativa (a cui si accede con concorso per titoli ed esami)	1 Impresa Privata per porto
Regolamento operativo del servizio	Regolamento locale di pilotaggio	Regolamento locale di ormeggio	Regolamento locale di rimorchio (eventuale)
Attori coinvolti nella definizione del regolamento operativo	AM d'intesa con AP e sentite le associazioni di categoria	AM d'intesa con AP	AM d'intesa con AP (nella prassi con approvazione del MIT)
Dimensionamento	Numero dei Piloti in ciascun porto è determinato in base alle esigenze locali	Numero di Ormeggiatori di ciascun gruppo di Ormeggiatori è determinato in base alle esigenze locali	Numero e caratteristiche di rimorchiatori disciplinato dal regolamento locale

	Servizio Tecnico Nautico		
	Pilotaggio	Ormeggio	Rimorchio
Definizione Tariffa	Istruttoria nazionale Coge, Assoporti, utenza portuale, erogatori del servizio (Federpiloti) con approvazione finale del MIT. Prassi: valutazione biennale del MIT sulla base di un modello matematico, della proposta di Federpiloti	Criteri stabiliti da istruttoria nazionale Coge, AP, utenza portuale, erogatori e fruitori del servizio con approvazione MIT. Tariffe istituite con provvedimento dell'AM.	Tariffe stabilite da AM di concerto con AP
Vigilanza e controllo del servizio	AM	AM	AM
Vincoli e limitazioni	Non è possibile l'autoproduzione del servizio	-	-

Tabella 7 - Servizi Tecnico-Nautici

Il principale punto di attenzione è riscontrabile per il servizio di rimorchio in quanto molto differenziato secondo le caratteristiche del porto e le tipologie di nave, ed il cui costo in alcuni casi è considerato discriminante per la scelta del porto. Anche il pilotaggio presenta elementi di rilievo che rendono importante l'adozione di misure di omogeneizzazione.

Tra gli elementi che caratterizzano l'offerta portuale diventano sempre più rilevanti la gestione ambientale e la riduzione dell'inquinamento. A questi sono associati servizi specifici e strutture dedicate (ad esempio ricezione reflui e rifiuti prodotti dalle navi).

Key requirements derivano da:

- ✓ Convenzioni Internazionali (in particolare MARPOL e in misura minore la SOLAS su *safety* e *security*);
- ✓ Direttive Europee (gestione rifiuti, gestione rumore ambientale).

2.9.6.2 Servizi alle merci

a) Controlli e adempimenti formali

Dal punto di vista dei controlli doganali, l'elevata numerosità di procedimenti prodromici e contestuali necessari per export e import distribuiti su 23 Uffici di competenza differenti non sempre coordinati, genera inefficienze sul sistema (elevati tempi e costi), e frequenti ridondanze informative.

A questo si affiancano onerosità ed eterogeneità degli adempimenti, percepite dagli operatori a livello nazionale (su quota di merce ispezionata, analiticità delle verifiche, tempi effettivi e scarsa prevedibilità).

In particolare, un documento strategico di Ambrosetti su dati World Bank (2012) indica che, pur essendo tra i Paesi a più elevato *Logistics Performance* Index (LPI) – in particolare 22ma con un LPI=3.64 in una scala da 0 a 5 – " […] *l'Italia si colloca al penultimo posto nell'efficienza del processo di sdoganamento e in quart'ultima posizione sia per quanto riguarda la capacità di tracing e tracking delle spedizioni, sia per quanto riguarda la frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti, all' 11mo posto in ambito europeo per performance di sdoganamento*".

b) Handling

I costi dei servizi di movimentazione dipendono in larga misura dalla tipologia di merce considerata e sono territorialmente disomogenei in quanto fissati in maniera differenziata tra porto e porto (risultano molto correlati anche alle vocazioni dei singoli porti).

I costi sono influenzati da un lato da quello della manodopera, fattore penalizzante in alcuni segmenti specifici (es. container nei porti *transhipment* del Sud rispetto a *competitor* mediterranei, o in Adriatico rispetto a porti sloveni e croati), dall'altro dall'attrezzatura disponibile e dalla produttività.

c) Collegamenti porto-*hinterland*

I collegamenti lato terra verso l'*hinterland* sono frequentemente indicati come deficitari. Tale considerazione è da attribuire principalmente ai collegamenti via ferro, modalità di trasporto per la quale l'Italia presenta numeri inferiori ai principali partner europei.

La bassa qualità dell'offerta di servizi porto-*hinterland* via ferro è attribuibile:

- ✓ alla bassa qualità delle infrastrutture che spesso non consentono il transito di convogli di dimensione economicamente adeguata (*cfr* paragrafo 2.9.3 precedente);
- ✓ alla frammentazione della catena, alle modalità di gestione delle manovre (primaria e secondaria) in porto che determinano costi eccessivi e limitano la possibilità di effettuare servizi di medio lungo raggio;
- ✓ dalla morfologia del territorio e degli scambi, strutturalmente più adatta al trasporto su strada (frammentazione, dimensione clienti e trasportatori, distanze medie percorse).

2.10 La struttura gestionale ed organizzativa in vigore

La definizione di una strategia nazionale per il sistema della portualità e della logistica deve tener conto, oltre che dell'offerta infrastrutturale e di servizi, anche degli aspetti di *governance* del sistema, che ne affiancano lo sviluppo.

In primo luogo, quindi, è utile un approfondimento comparativo per identificare le caratteristiche di differenti modelli, le linee comuni e quelle distintive, individuando aspetti che, mutuati nel contesto italiano, potrebbero facilitare lo sviluppo della strategia nazionale sulla portualità e la logistica. In particolare, si parte da un'analisi della particolare forma di *governance* delle Autorità Portuali italiane, messa a confronto con altri modelli vigenti nell'ambito dell'Unione Europea. I risvolti di tale analisi sono rilevanti soprattutto per la messa a fuoco di fattori (legati alla natura giuridica, al tipo di responsabilità, nonché all'organizzazione) che possono avere un impatto

sull'efficienza dell'intero sistema portuale e logistico. Il rilievo di questa prospettiva di analisi risiede nel fatto che la competitività e l'attrattività (rispetto a merci e passeggeri), nonché la capacità dei sistemi portuali di attrarre investimenti privati, dipendono sì dal livello di infrastrutturazione lato mare/ terra, ma anche – se non soprattutto – dall'efficienza del sistema di *governance,* o comunque da un allineamento del sistema di *governance* al modello strategico di portualità che si desidera perseguire.

2.10.1 *Benchmark dei modelli in uso in alcuni porti europei*

I modelli di *governance* presenti a livello europeo[26], che si possono ricondurre a cinque macro aree geografiche omogenee (regione anseatica, regione neo-anseatica, regione anglosassone, regione latina e regione neo-latina, cfr. Figura 45), sono il risultato di una composizione di vari elementi caratterizzanti (rapporto tra AP e vari livelli di governo, modello organizzativo[27], obiettivi industriali[28], disponibilità di spazi, responsabilità degli investimenti[29] e autonomia finanziaria[30]).

[26] Per questa sezione, *cfr* "Il rilancio della portualità e della logistica italiana come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese", The European House – Ambrosetti.

[27] Tipologie di modello organizzativo: Public service ports, Tool ports, Landlord ports e Fully privatised ports.

[28] Obiettivi industriali: profitto, massimizzazione dei volumi e valore aggiunto.

[29]Responsabilità degli investimenti, effettuando la distinzione delle Autorità Portuali sulla base della responsabilità finanziaria relativa:
agli investimenti in conto capitale;
all'amministrazione;
alla gestione operativa;
alla manutenzione.

[30]Autonomia finanziaria, classificando le Autorità Portuali in base al grado di autonomia finanziaria, di responsabilità sugli investimenti e di effettive capacità di controllo sulle entrate.



Figura 45 - Distribuzione geografica dei modelli di *Governance* dei porti europei.

BOX n.1 - Principali modelli organizzativi:

- ✓ *public service ports*, porti a carattere pubblico e gestiti da Autorità Portuali, cui fanno capo tutte le funzioni e le attività, comprese le operazioni portuali, senza alcun intervento da parte di soggetti privati. Si tratta di un assetto gestionale ormai ampiamente superato;
- ✓ *tool ports*, porti a carattere prevalentemente pubblico, in cui le Autorità Portuali possiedono e sviluppano le infrastrutture portuali e prestano alcuni servizi. Altre imprese effettuano, a titolo privato e senza concessione, servizi quali, ad esempio, la movimentazione delle merci sulle navi e sulle banchine;
- ✓ *landlord ports*, porti a carattere pubblico-privato in cui le Autorità Portuali si occupano della regolamentazione e sono proprietarie degli spazi portuali e delle infrastrutture. Le imprese private sono concessionarie ed effettuano la maggior parte dei servizi portuali. Si tratta del modello più diffuso fra i porti di media e grande dimensione;
- ✓ *fully privatised ports*, porti in cui gli spazi portuali sono di proprietà privata e, in alcuni casi (come ad esempio nel Regno Unito), anche la funzione di regolamentazione viene lasciata agli attori del comparto (autoregolamentazione).

Lo schema a matrice (Tabella 8) mostra come – a livello europeo – (a parte il modello britannico) ci sia una sorta di **omogeneità, sotto il profilo del modello organizzativo (il *landlord port model)* e del tipo di responsabilità sugli investimenti**.

L'unico modello che si discosta significativamente è, appunto, quello anglosassone, caratterizzato da un modello organizzativo che tende al *fully privatised ports*, in cui l'Autorità Portuale è assente o con poteri marginali e

non esiste nessuna separazione fra la responsabilità dell'Autorità Portuale e dei privati.

Il quadro europeo prevalente è, quindi, di porti regolamentati e infrastrutturati dal Pubblico e concessi a privati per le attività commerciali.

MODELLI DI GOVERNANCE

ASSI DI VALUTAZIONE	Anseatica	Neo-Anseatica	Latina	Neo-Latina	Anglosas Sone
Personalità giuridica dell'AP e rapporto con i livelli di governo	AP Pubblica. Stretto legame con il governo locale	AP Pubblica. Stretto legame con il governo locale	AP Pubblica. Stretto legame con il governo centrale	AP Pubblica. Stretto legame con il governo centrale	AP assente o con funzioni marginali
Modello organizzativo	Tendenza verso il Landlord *port* model	Tendenza verso il *Landlord port* model	Tendenza verso il *Landlord* port model	Tendenza verso il Landlord port model	Fully privatised *ports* Scarsa influenza dell'AP e autodisciplina
Obiettivi Industriali	Massimizzazione del valore aggiunto delle attività portuali	Massimizzazione dei volumi movimentati	Massimizzazione del valore aggiunto delle attività portuali	Massimizzazione dei volumi movimentati	Forte orientamento a obiettivi di redditività in termini di profitto
Disponibilità degli spazi portuali per l'AP	Piena proprietà delle aree e facoltà di cessione	Piena proprietà delle aree e facoltà di cessione	Parziale proprietà delle aree e nessuna facoltà di cessione	Parziale proprietà delle aree e nessuna facoltà di cessione	Piena proprietà delle aree e facoltà di cessione

MODELLI DI GOVERNANCE

	Anseatica	Neo-Anseatica	Latina	Neo-Latina	Anglosassone
Responsabilità sugli investimenti	AP: investimenti in conto capitale, amministrazione, gestione operativa e manutenzione Privati: gestione terminali e servizi portuali	AP: investimenti in conto capitale, amministrazione, gestione operativa e manutenzione Privati: gestione terminali e servizi portuali	AP: investimenti in conto capitale, amministrazione, gestione operativa e manutenzione Privati: gestione terminali e servizi portuali	AP: investimenti in conto capitale, amministrazione, gestione operativa e manutenzione Privati: gestione terminali e servizi portuali	Nessuna separazione fra responsabilità dell'AP e dei privati
Autonomia finanziaria	Elevata autonomia finanziaria dell'AP	Elevata autonomia finanziaria dell'AP	Scarsa autonomia finanziaria dell'AP	Scarsa autonomia finanziaria dell'AP	Totale autonomia del soggetto responsabile della gestione del porto

Tabella 8 - Modelli di Governance dei porti europei

2.10.2 *Il modello Italiano*

Approfondendo il modello di *governance* italiano, la legge 84/94, ad oggi in vigore, ne rappresenta il punto di riferimento. Risultato di un primo processo di liberalizzazione ed innovazione rispetto alla situazione precedente, la legge 84/94 modificò, il modello di *governance* da *Public Service* a *Landlord Port Model,* producendo un profondo mutamento sugli assetti istituzionali ed operativi nei porti italiani:

- ✓ con l'affidamento della gestione dei *terminal* a soggetti privati;
- ✓ con l'istituzione di 24 Autorità Portuali dotate di autonomia organizzativa, di bilancio e finanziaria (parzialmente).

Il risultato di tale riforma è stato un sistema portuale caratterizzato da una molteplicità di funzioni e attori che devono interagire tra loro per la gestione e lo svolgimento dell'intero ciclo portuale.

In particolare, le funzioni connesse alla *governance* del porto, da una rilettura della legge 84/94, possono essere classificate in cinque categorie:

- ✓ regolazione e vigilanza, in capo al Ministero[31];
- ✓ indirizzo e coordinamento gestionale, attribuiti alle AP[32];
- ✓ gestione operativa, attribuita principalmente a operatori privati[33];
- ✓ programmazione strategica, pianificazione e gestione degli investimenti[34];
- ✓ regolazione e gestione dei controlli[35].

È utile analizzare come si distribuisce – nell'attuale modello di *governance* italiano – la titolarità dello svolgimento di ciascuna componente delle cinque macro-funzioni, e in particolare:

- ✓ MIT o un soggetto pubblico sotto il diretto controllo del MIT a livello locale;
- ✓ ente pubblico diverso dal MIT;
- ✓ soggetto Privato.

Nella Tabella che segue è evidenziato come l'attuale modello di g*overnance* tenda ad attribuire lo svolgimento delle differenti funzioni principalmente ad un soggetto pubblico locale sotto il diretto controllo del MIT, ovvero le Autorità Portuali.

---

[31] Regolazione delle concessioni di aree e banchine portuali (non esercitata), Regolazione delle Autorizzazioni e Vigilanza sulle Autorità Portuali.

[32] Rilascio concessioni delle aree e banchine portuali, rilascio di un numero limitato di Autorizzazioni alle imprese aventi obbligo di pubblicazione delle tariffe; indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo operazioni portuali, promozione dei traffici;

[33] Fornitura a titolo oneroso di alcuni servizi di interesse per gli operatori commerciali, non strettamente connessi alle operazioni portuali; manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, compreso il mantenimento dei fondali; imbarco, sbarco, stoccaggio e immagazzinaggio merci; fornitura di servizi alle navi; altre attività economiche.

[34] Proposta del Piano Regolatore Portuale (PRP); proposta del Piano Operativo Triennale (POT); adozione del Piano Regolatore Portuale (PRP); adozione del Piano Operativo Triennale (POT); rapporti con stakeholder istituzionali/pubblici per allineamento alle strategie portuali; programmazione strategica infrastrutturale; finanziamento delle opere; realizzazione delle opere.

[35] Regolazione dei controlli; esecuzione dei controlli; coordinamento funzionale dei controlli.

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

FUNZIONI		MODELLO ATTUALE			
		PUBBLICO MIT		ALTRI ENTI PUBBLICI	PRIVATO
		LOCALE	CENTRALE		
REGOLAZIONE E VIGILANZA	Regolazione delle Concessioni di aree e banchine portuali (DM assente)	✓	!		
	Regolazione delle Autorizzazioni		✓		
	Vigilanza sulle AAPP/Bacini/Uffici Territoriali	-	-	-	-
INDIRIZZO E COORDINAMENTO GESTIONALE	Rilascio concessioni della aree e banchine portuali	✓			
	Rilascio di un numero limitato di Autorizzazioni alle imprese aventi obbligo di pubblicazione delle tariffe	✓			
	Indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo operazioni portuali	✓			
	Promozione dei traffici	✓			
GESTIONE OPERATIVA	Fornitura a titolo oneroso di alcuni servizi di interesse per gli operatori commerciali, non strettamente connessi alle operazioni portuali	✓			
	Manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, compresa il mantenimento dei fondali	✓			
	Imbarco, sbarco, stoccaggio e immagazzinaggio merci				✓
	Fornitura di servizi alle navi				✓
	Altre attività economiche				✓

FUNZIONI		MODELLO ATTUALE			
		PUBBLICO MIT		ALTRI ENTI PUBBLICI	PRIVATO
		LOCALE	CENTRALE		
PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, PIANIFICAZIONE E GESTIONE INVESTIMENTI	Proposta del Piano Regolatore Portuale (PRP)	✓			
	Proposta del Piano Operativo Triennale (POT)	✓			
	Adozione del Piano Regolatore Portuale (PRP)	✓		✓	
	Adozione del Piano Operativo Triennale (POT)	✓		✓	
	Rapporti con stakeholder istituzionali/pubblici per allineamento alle strategie portuali		✓		
	Programmazione strategica infrastrutturale	-	-	-	-
	Finanziamento delle Opere		✓		
	Realizzazione delle Opere	✓			
REGOLAZIONE E GESTIONE CONTROLLI	Regolazione dei controlli			✓	
	Esecuzione dei controlli			✓	
	Coordinamento funzionale dei controlli	-	-	-	-

Tabella 9 - Modello di *governance*

Andando ad analizzare nel dettaglio le funzioni e le relative caratteristiche che compongono l'attuale modello di *governance* italiano è possibile evidenziare come il MIT possieda centralmente la **funzione di regolazione** delle autorizzazioni mentre la regolazione delle concessioni, in virtù del mancato decreto attuativo ministeriale, è di fatto nella prassi, stabilita a livello locale dalle Autorità Portuali.

In relazione alla **funzione di indirizzo e coordinamento gestionale** è possibile rilevare che le Autorità Portuali amministrano in modo diretto le aree ed i beni del demanio marittimo mediante concessioni e autorizzazioni, mentre le imprese private ed i concessionari delle aree portuali, individuati con procedure non discriminatorie ed aperte ad imprese nazionali ed estere, svolgono le attività portuali in senso stretto ed i servizi portuali.

Analizzando la funzione di **Gestione operativa** emerge che le Autorità Portuali possono costituire o partecipare a società esercenti attività accessorie e strumentali rispetto ai predetti compiti istituzionali, fermo restando, comunque, il divieto di esercitare, sia direttamente che tramite partecipazioni societarie, le operazioni portuali e quelle ad esse strettamente connesse.

Relativamente alla **Programmazione strategica ed alla pianificazione e gestione degli investimenti** è importante evidenziare che nell'attuale modello la pianificazione e realizzazione degli investimenti portuali è svolta a livello locale con l'utilizzo di tre strumenti:

- ✓ il **Piano Regolatore Portuale (PRP)** che consente la definizione del perimetro e dell'assetto delle aree portuali e l'individuazione delle connessioni stradali e ferroviarie. La procedura di autorizzazione del PRP risulta eccessivamente complessa a causa della numerosità degli enti coinvolti (Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, Regione, Provincia, Comuni interessati, Camera di Commercio, sindacati e rappresentanze imprenditoriali) e per l'iter di approvazione molto lungo (adozione da parte del Comitato Portuale, intesa con i Comuni interessati, parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavoratori Pubblici, nullaosta in materia di compatibilità ambientale, approvazione finale da parte della Regione). Le tempistiche di autorizzazione, che variano sensibilmente da Comune a Comune, presentano in generale, un elevato grado di indeterminatezza;
- ✓ il **Piano Operativo Triennale (POT)** attraverso il quale vengono definite le strategie di sviluppo delle attività portuali e degli interventi

(infrastrutturali e non) funzionali agli obiettivi del PRP. La procedura di autorizzazione del POT risulta eccessivamente complessa a causa della numerosità degli enti coinvolti (Regione, Provincia, Comuni interessati, Camera di Commercio, sindacati e rappresentanze imprenditoriali) e per l'iter di approvazione molto lungo (Definizione del documento sulla base degli indirizzi emersi dal Comitato Portuale, Partecipazione al processo delle Amministrazioni statali e locali e degli operatori economici interessati);

- ✓ le **Gare pubbliche** utilizzate per la selezione dei fornitori per l'esecuzione delle opere di investimento.

Per quanto riguarda le **funzioni di regolazione e gestione dei controlli sulla merce** emerge che attualmente tutti i controlli svolti dagli Enti preposti a tale attività non risultano coordinati tra loro, ma espletati separatamente da 23 attori istituzionali/pubblici producendo elevati effetti di ridondanza e impatti sull'efficienza operativa. Le regole (tipologia, numero e modalità dei controlli), nonostante siano notevolmente impattanti sulle tempistiche di svolgimento del ciclo di *import-export* portuale, sono di esclusiva competenza dei singoli Enti sui quali l'Autorità Portuale non ha, di fatto, potere di controllo né di gestione.

Il modello di *governance* finora descritto dovrebbe garantire l'efficace mantenimento e sviluppo della dotazione infrastrutturale e l'espletamento, corretto (in conformità a leggi nazionali e comunitarie) ed efficiente (tempi di attraversamento brevi), dell'intero ciclo logistico portuale. Il raggiungimento di tali finalità in Italia, risulta particolarmente complesso per una elevata presenza di differenti attori sia istituzionali/pubblici che privati nella gestione operativa (come mostrato in figura) e infrastrutturale.

Infatti, in aggiunta alle Autorità Portuali con le funzioni descritte, alle imprese di servizio/ compagnie portuali/agenzie portuali affidatarie dello svolgimento dei servizi portuali e agli Enti responsabili dei controlli (tra i principali per numerosità di controlli: Agenzie delle Dogane, Sanità Marittima, Ministero delle Politiche Agricole e Forestali, …), ci sono molteplici

ulteriori attori coinvolti nell'espletamento operativo del ciclo logistico portuale, tra cui i principali:

- ✓ **Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori** incaricati dello svolgimento dei Servizi Tecnico Nautici;
- ✓ **Imprese ferroviarie** deputate alla fornitura del servizio di trasporto ferroviario;
- ✓ **Gestori di manovre ferroviarie** (talvolta gestiti da società differenti dal Gestore Infrastruttura o Impresa ferroviaria, con impatti in termini di efficienza della catena logistica);
- ✓ Operatori dell'autotrasporto;
- ✓ Spedizionieri.

In conclusione, l'elevata complessità del ciclo portuale sia nella fase di realizzazione/gestione operativa che nella fase di programmazione degli interventi è causata dall'obbligatorietà di sottoporre al vaglio di un consistente numero di attori le decisioni di indirizzo delle Autorità Portuali.

Partendo dalle funzioni del modello di *governance* e considerando gli aspetti derivanti dalla gestione operativa del ciclo logistico portuale e dalla programmazione e gestione di opere di investimento infrastrutturale delle aree portuali, è stato elaborato uno **schema di modello operativo sintetico** (cfr. Figura 46).

Dall'analisi del modello operativo italiano si evidenzia come l'Autorità Portuale gestisca con concessioni e autorizzazioni le attività portuali a livello locale, sebbene con **modalità concessorie non uniformi e non proprie di un libero mercato** (per effetto combinato di molteplici fattori: assenza del Decreto ministeriale attuativo, mancanza di regolamentazione del fine concessione che incrementa il *lock in* verso i terminalisti storici, …) e un **assetto organizzativo del lavoro portuale articolato e non completamente liberalizzato** in quanto ancora ancorato a schemi passati (Imprese di servizio, Consorzi/Agenzie). Si evidenzia, inoltre, che sebbene l'Autorità Portuale debba coordinare le operazioni portuali e gli attori che operano nel porto, di fatto non sono disciplinati rapporti funzionali o di scopo tra i

diversi enti che operano sia centralmente che sul territorio per la gestione dei controlli (e quindi degli Enti di competenza). Non sono disciplinati neanche modus operandi funzionali per la gestione efficace degli scambi intermodali, del decongestionamento dei piazzali e della gestione degli spazi (che riguardano gli altri attori coinvolti nel ciclo portuale). Infine sul versante degli investimenti, sono disciplinati gli iter autorizzativi dei PRP e POT per i confronti con gli Enti locali, ma non è istituito un modello operativo per una programmazione organica portuale, ferroviaria, autostradale e interportuale tra i diversi enti e società che operano sia centralmente che sul territorio.

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

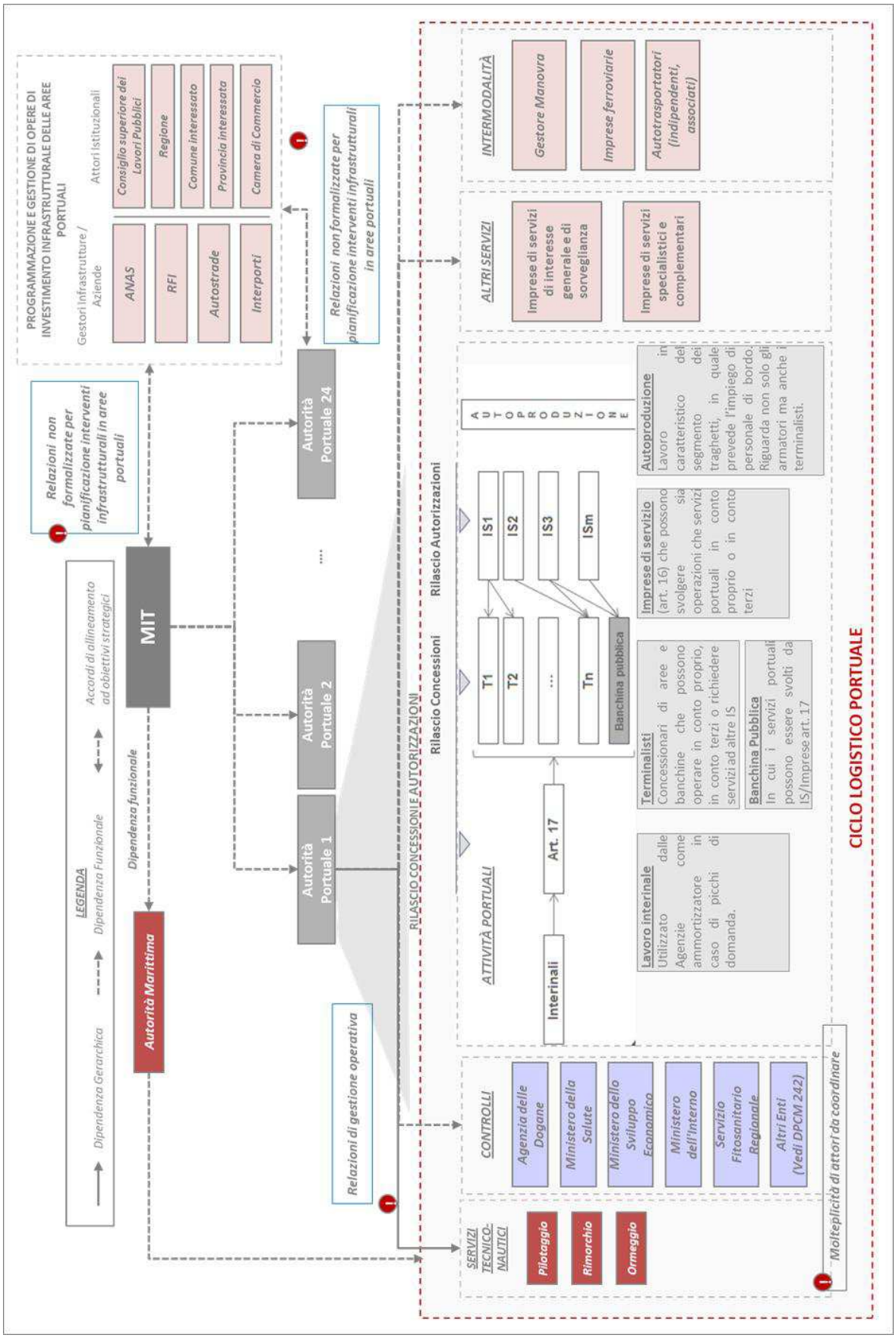


Figura 46 - Modello Operativo Italiano per la gestione della Portualità.

Complessivamente, dalla disamina effettuata i vantaggi dell'attuale modello di *governance* possono essere definiti in:

- ✓ **applicazione di logiche di mercato, seppur regolato** (mediante Concessioni e Autorizzazioni), con l'affidamento delle aree e della gestione dei servizi portuali rispettivamente a Terminalisti (Art. 18 Legge 84/94) e Imprese Portuali (Art.16 Legge 84/94);
- ✓ facilitazione nei rapporti con gli enti locali, grazie alla presenza territoriale;
- ✓ conoscenza/proattività nella gestione delle problematiche di carattere locale operativo, grazie alla presenza territoriale;

I principali svantaggi sono invece connessi a:

- ✓ elevata frammentazione e scarso coordinamento degli operatori portuali;
- ✓ limitata autonomia funzionale data alle Autorità Portuali, dovuta principalmente a:
  - il processo decisionale influenzato dalla partecipazione di numerosi soggetti rende più complesso comporre interessi spesso contrastanti (con impatti sui tempi di approvazione dei Piani Regolatori Portuali);
  - la complessità del processo di nomina dei presidenti delle Autorità Portuali;
  - la difficoltà, in presenza di altri soggetti con funzioni autonome, di esercitare il ruolo di coordinamento attribuito alle Autorità Portuali dalla legge 84/1994;
- ✓ limitata autonomia finanziaria data alle Autorità Portuali;
- ✓ assenza di regolamentazione del "fine concessione", con conseguenti richieste di rinnovi anticipati/blocco degli investimenti (con impatti sull'efficienza operativa) da parte dei Terminalisti affidatari;

- ✓ difficoltà di creare e gestire dal basso progetti di investimento integrati, non disponendo di funzioni giuridiche e strumenti per promuovere efficacemente ed effettuare una programmazione integrata multimodale trainando gli atri soggetti interessati (gestore infrastruttura ferroviaria, stradale, …).

2.11 Breve disamina dell'attuale parco progetti in ambito portuale in Italia

Gli ordini di grandezza degli investimenti programmati dalle Autorità Portuali giustificano l'esigenza di un coordinamento forte dell'attività programmatoria di settore a livello nazionale, che abbia anche il compito di rappresentare il sistema Paese nelle sedi internazionali.

A tal fine il Piano intende valorizzare gli investimenti in corso di realizzazione, riconducendoli all'interno di una cornice di programmazione strategica nazionale che indirizzi i futuri finanziamenti su interventi organicamente ad essi funzionali, ma soprattutto coerenti con scenari attendibili della domanda.

Tale esigenza è di fatto giustificata dalle stesse previsioni di traffico formulate dalle Autorità Portuali che spesso non tengono conto degli interventi ipotizzati da altre porti e appaiono eccessivamente ottimistiche, con conseguenti effetti sia sulla programmazione di rilevanti investimenti infrastrutturali, sia sulla variazione dei piani regolatori portuali, spesso eccessivamente orientati allo sviluppo di interventi dedicati al mero traffico container.

Quasi tutte le AP italiane, infatti, puntano a realizzare opere infrastrutturali molto ambiziose, soprattutto al fine di intercettare la crescita dei flussi di importazioni di merci containerizzate provenienti dall'Asia.

Tali grandi opere infrastrutturali sono spesso finalizzate a diversificare o potenziare l'offerta di servizi di un determinato porto (vedi il caso di Gioia Tauro, di Augusta o di Civitavecchia), talvolta in competizione con porti italiani limitrofi e senza verificare concretamente le reali potenzialità di

crescita delle movimentazioni merci e lo sviluppo dei collegamenti ferroviari o stradali che sottendono tali progetti[36]. Peraltro, spesso viene trascurato il tema cruciale di garantire una adeguata manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, al considerevole patrimonio infrastrutturale già esistente.

Dall'analisi dei Programmi triennali 2015-2017, inviati dalle AP nel rispetto dell'adempimento previsto dall'articolo 128 del decreto legislativo 163/2006, risultano complessivamente previsti circa 6,3 miliardi di investimenti nel triennio, di cui oltre 1,5 miliardi nel 2015, 1,9 nel 2016 e circa 2,8 miliardi nel 2017.

I quattro maggiori porti per quantità di investimenti previsti nel triennio in esame sono Civitavecchia (1,5 miliardi circa), Napoli (636 milioni), Augusta (348 milioni) e La Spezia (346 milioni).

Le coperture finanziarie ipotizzate per questi massicci investimenti sono state indicate in maniera molto diversa a seconda dell'AP e non è possibile ricostruire un quadro omogeneo confrontabile. Vengono indicati principalmente fondi propri dell'AP, fondi del Ministero infrastrutture e trasporti, fondi PON o POR-FESR, fondo perequativo (ex legge 296/2006), trasferimenti regionali, mutui (l. 388/2000 o l. 166/2002), gettito da alienazioni e contributi privati.

La maggior parte degli investimenti sono volti alle nuove costruzioni (74%), con una distribuzione nel triennio che raddoppia nell'ultimo anno rispetto ai primi due. La quota destinata alle demolizioni e al recupero sono pari rispettivamente al 11% e al 10%; residuali quelle di ristrutturazione e restauro.

---

[36] Il fenomeno della competizione tra porti vicini (c.d. *individualismo portuale*), basato su ingenti investimenti ad esempio per la costruzione di nuovi terminal container, è peraltro di stampo europeo. Esempio classico è il Northern Range, nel quale la capacità infrastrutturale per accogliere traffici container è cresciuta a dismisura anche in porti molto vicini (es. Anversa e Rotterdam), producendo fenomeni secondari rilevanti (*overcapacity* strutturale, abbassamento delle tariffe portuali per catturare traffici ecc…). Tra l'altro, di questi fattori e fenomeni si dovrebbe tener compiutamente conto nei progetti di sviluppo infrastrutturale italiano, da un lato nel promuovere una concentrazione degli investimenti in pochi porti e dall'altro nel valutare attentamente la competizione con il Northern Range sulla base delle tariffe e della capacità che possono già offrire oggi sul mercato.

TIPOLOGIA	2015	2016	2017	TOTALE
Nuova costruzione	1.116.418.837,43	143.118.348,67	2.131.091.285,00	4.684.628.471,10
Ristrutturazione	6.890.000,00	500.000,00	3.500.000,00	10.890.000,00
Manutenzione	79.727.432,28	39.144.000,00	115.950.000,00	234.821.432,00
Recupero	167.450.000,00	250.229.677,00	222.307.000,00	639.986.677,00
Restauro	1.007.430,00	10.300.000,00	16.500.000,00	27.807.430,00
Demolizione	199.725.695,07	191.965.100,00	313.619.250,00	705.310.045,07

Tabella 10 - Stima del valore complessivo degli interventi inclusi nei Programmi triennali delle opere pubbliche delle autorità portuali (2015-2017) per tipologia
Fonte: MIT -.

Nei porti di rilevanza nazionale e internazionale sono generalmente mantenuti in capo allo Stato gli oneri per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione.

Di seguito si riporta un elenco, esemplificativo e non esaustivo, delle principali opere in corso e/o in fase avanzata di progettazione, che ben esemplifica quanto sopra rappresentato[37]:

AP	Finalità dell'intervento	Intervento	Fase attuazione
Gioia Tauro	Collegamento Ferroviario	Nuovo terminal intermodale nuova costruzione ferroviaria e servizi ferroviari.	In gara
La Spezia	Collegamento Ferroviario	Potenziamento impianti ferroviari della Spezia Marittima.	Gara da bandire
Livorno	Collegamento Ferroviario	Piattaforma Europa: Realizzazione del collegamento ferroviario diretto della Darsena Toscana con la linea tirrenica lato Nord, funzionale alla Piattaforma Europa, e della nuova stazione elettrificata presso la Darsena Toscana, detta "Livorno Darsena", che sarà collocata in Darsena Toscana (Sponda Ovest), contigua alla stazione di Livorno Calambrone, e costituita da uno	Progettazione in corso

[37] Fonte: Dipe e Piani Operativi Triennali. I dati sono stati soggetti a ulteriore verifica presso le Autorità Portuali interessate

AP	Finalità dell'intervento	Intervento	Fase attuazione
		scalo di 3 binari della lunghezza di circa 750 m.	
Ancona	Container	Prolungamento della nuova banchina rettilinea lunghezza della banchina 273,0 m; profondità di progetto del fondale marino antistante - 14,00 m; superficie del piazzale retrostante la banchina mq 35100 circa; carico d'esercizio 50,0 KN/mq.	Gara in corso di indizione
Augusta	Container	Adeguamento di un tratto di banchina del porto commerciale per l'attracco di mega navi container e attrezzaggio con gru a portale.	Cantierato
Augusta	Container	Realizzazione di un terminal attrezzato per traffici containerizzati - progetto unificato del I stralcio ad esclusione dell'area ex MM e II stralcio).	Cantierato
Civitavecchia	Container	"Opere Strategiche I Lotto Funzionale Prolungamento Antemurale C. Colombo, Darsena Servizi e Darsena Traghetti", con realizzazione di terminal container.	Cantierato
Genova	Container	Nuovo terminal contenitori di Calata Bettolo, che porterà ad un aumento della capacità di ulteriori 300.000 TEU (totale 2 milioni di TEU).	Cantierato
Genova	Container	Ampliamento delle aree contenitori del compendio Ronco-Canepa con capacità totale 400.000 TEU.	Cantierato
La Spezia	Container	Ampliamento che porterà ad un aumento della capacità di ulteriori 300.000 TEU (totale 2 milioni di TEU).	Progettazione in corso
Napoli	Container	Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata e collegamenti. Realizzazione parte infrastrutturale del terminal costituita dalla cassa di colmata per recapito finale di sedimenti da dragaggio 1.100.000 mc. Piazzale	Cantierato

AP	Finalità dell'intervento	Intervento	Fase attuazione
		da 250.000 mq e un incremento traffico containers di 1.000.000 TEUS/anno.	
Ravenna	Container	Adeguamento delle banchine operative - II stralcio - San Vitale II e III lotto potenziamento.	Cantierato
Salerno	Container	Consolidamento molo Trapezio ponente e testata.	Cantierato
Savona	Container	Piattaforma *multipurpose* di Vado Ligure. Costruzione di un'espansione a mare nella rada di Vado, tra il terminal Ro-Ro Forship e la foce del Torrente Segno, destinata ad accogliere un terminal container per navi sopra i 14.000 TEU, con capacità di movimentazione annua, a regime, di almeno 720.000 TEU e gli impianti delle attività rinfusiere.	Cantierato
Taranto	Container	Piastra portuale del porto di Taranto, Il progetto è costituito dai seguenti interventi a. Strada dei moli e impianti, b. Ampliamento del IV sporgente, c. Darsena a Ovest del IV sporgente, d. Piattaforma logistica, e. Vasca di colmata (opera connessa).	Cantierato
Venezia	Container	Terminal container Montesyndial 1° stralcio 610 m di banchina e 124.000 mq di piazzali (inclusa demolizione impianti industriali e bonifica dell'area.	In gara la progettazione
Venezia	Container	In procinto di essere avviata la realizzazione della piattaforma Offshore si compone di una diga foranea lunga 4.2 chilometri al cui interno troveranno spazio un terminal petrolifero e un terminal container in grado di ospitare contemporaneamente tre navi portacontainer di ultima generazione.	Progettazione in corso
Ancona	Ro-Ro	Realizzazione di nuova piattaforma logistica nell'area ex-"Marotti" (I stralcio).	Cantierato
Bari	Ro-Ro	Lavori di completamento delle	Cantierato

AP	Finalità dell'intervento	Intervento	Fase attuazione
		strutture portuali nell'area Pizzoli Marisabella (ampliamento e manutenzione).	
Brindisi	Ro-Ro	Costruzione di una nuova banchina di collegamento tra le esistenti Punto Franco e Montecatini e rettifica del dente di attracco alla banchina S. Apollinare.	Cantierato
Catania	Ro-Ro	Realizzazione di una darsena con 1.100 m.l. di banchine, cinque approdi, 120 mila m.q. di piazzali operativi per decongestionare la parte storica del porto dalla movimentazione di trailer e container.	Cantierato
Messina	Ro-Ro	Lavori di completamento delle banchine e pontili interni al bacino portuale (con oltre 400m ml di nuovi accosti) ed escavazione fondali operativi.	Cantierato
Olbia	Ro-Ro	Porto Torres - Lavori di prolungamento dell'Antemurale di ponente e resecazione della banchina Alto Fondale.	Gara aggiudicata
Salerno	Ro-Ro	Nuove briccole al Molo Ponente. Realizzazione di un sistema di accosto ed ormeggio per l'attracco di navi Ro-Ro e Ro/Pax al molo di sottoflutto al posto di ormeggio n. 26. La realizzazione di tale ulteriore ormeggio consentirà di attivare nuove linee Ro-Ro e Ro/Pax e di migliorare l'efficienza di tali collegamenti.	Cantierato
Trieste	Ro-Ro	Primo stralcio della Piattaforma logistica tra lo Scalo legnami ed il Punto Franco Oli minerali, che consentirà l'acquisizione di un nuovo accosto attrezzato per navi Ro-Ro, la creazione di nuovi accosti per merci e containers, nonché la possibilità di utilizzare le retrostanti aree per le operazioni portuali e/o l'accatastamento e la movimentazione di container e deposito merci.	Cantierato

AP	Finalità dell'intervento	Intervento	Fase attuazione
Venezia	Ro-Ro	Terminal Autostrada del Mare di Fusina (inclusa demolizione impianti industriali e bonifica dell'area).	Cantierato
Cagliari	Dragaggi	Manutenzione fondali del porto vecchio e delle banchine Ichnusa, Garau e Rinascita, approfondimento a -7,50 m fondali antistanti banchina Garau e testata molo Ichnusa, pulizia fondale ai piedi della banchina Ichnusa, consolidamento piede delle banchine Capitaneria, della radice dei moli Rinascita e Sabaudo, interventi generalizzati sui muri di banchina degli stessi moli con ripristino del paramento verticale in pietra, in alcuni casi ripristino del coronamento in granito.	Gara aggiudicata
Civitavecchia	Dragaggi	Opere di completamento del porto commerciale di Gaeta.	Cantierato
Gioia Tauro	Dragaggi	Lavori di approfondimento, (a - 17 m s.l.m. per 650 ml banchina; e -14 m s.l.m. per 450 ml banchina) e consolidamento dei fondali del canale portuale. Adeguamento strutturale elementi banchina di levante tratto D e realizzazione della terza via di corsa.	Cantierato
Massa Carrara	Dragaggi	Dragaggio dei fondali del porto.	N/D
Ravenna	Dragaggi	Approfondimento Canale Piombone, dragaggio e nuova protezione sponda.	Cantierato
Piombino	Ultimo miglio	Interventi infrastrutturali in attuazione nuovo PRP per il rilancio della competitività industriale e portuale.	Cantierato
Salerno	Ultimo miglio	Hub portuale di Salerno Porta Ovest: realizzazione del collegamento del Porto con l'autostrada A3, prevalentemente in galleria, distinto da quello per il collegamento della parte alta del Centro storico.	Cantierato

AP	Finalità dell'intervento	Intervento	Fase attuazione
Salerno	Crociere	Prolungamento di 180 del Molo Manfredi e consolidamento della testata del Molo 3 Gennaio, al fine di conseguire un ormeggio di navi da crociera di lunghezza complessiva pari a 350 m.	Ultimato

E' comunque significativo osservare che, tra le tante opere previste o ipotizzate, pochissime sono quelle effettivamente in corso e/o in fase di ultimazione. Gran parte delle altre iniziative relative alle grandi opere infrastrutturali portuali non hanno ancora visto l'avvio dei lavori. Tale situazione di stallo è determinata, tra le altre, anche da una programmazione senza stringenti vincoli finanziari, in cui le richieste di finanziamento risultano sistematicamente superiori alle disponibilità reali, quasi sempre in assenza di compartecipazione di capitali privati.

2.12 L'analisi SWOT del sistema portuale nazionale

Di seguito, a valle della disamina eseguita sulla situazione corrente del settore, si riporta un quadro interpretativo che individua le criticità ed i vincoli attuali del sistema, ma anche le sue potenzialità e/o gli elementi concorrenziali.

È stata formulata un'analisi **SWOT** sia **trasversale** (relativamente a tutti gli ambiti portuali) sia **per segmenti** (analizzando i differenti comparti di domanda), che evidenzia i punti di forza e di debolezza così come le opportunità e le minacce del sistema portuale nazionale.

- ✓ Per quanto riguarda il **sistema portuale e logistico** nel suo complesso, il principale *punto di forza* risiede nella sua posizione geografica al centro del Mediterraneo, che colloca l'Italia strategicamente lungo importanti rotte di traffico merci (Asia - Europa[38] o Nord Africa –

[38] 21 milioni di TEU secondo World *Shipping* Council.

Europa che, come è stato evidenziato in fase di analisi, mostrano un trend in crescita) e crocieristico.

- ✓ I *punti di debolezza* si caratterizzano principalmente in termini di **inefficienza**, con un impatto considerevole su costi e tempi di transito: tale inefficienza è direttamente collegata al cosiddetto *ultimo miglio* lato terra (soprattutto ferroviario), alla numerosità e variabilità degli interlocutori necessari ai processi di *import/export*, nonché agli elevati costi dei servizi di supporto alle navi (in particolare i servizi tecnico nautici).
- ✓ L'assenza di *big player* italiani(operatori con importanti quote di mercato in Italia e all'estero) è tra gli elementi chiave di debolezza sistemica che hanno provocato una fuga di flussi di trasporto merci dai porti nazionali a favore di porti Nordeuropei.

D'altro canto, tuttavia, il sistema portuale e logistico italiano può avvantaggiarsi di grandi *opportunità*, derivanti principalmente dalla crescita generalizzata dei traffici marittimi nel Mediterraneo e dal numero relativamente elevato di corridoi europei transitanti per l'Italia, che ne fanno potenziale leader a livello europeo, nonché un ricettore di ampio budget di fondi derivanti dalla *Connecting Europe Facility*, che consentiranno interventi importanti e di impatto per incrementare la qualità dei servizi e ridurre i costi logistici, agendo non solo e non principalmente sull'armatura infrastrutturale, spesso, come sopra segnalato, in *overcapacity*, ma anche su interventi immateriali legati ai sistemi informativi e telematici, rapidamente realizzabili e con costi relativamente ridotti rispetto a quelli delle infrastrutture tradizionali "*hard*".

Infine, l'analisi delle caratteristiche della domanda globale, europea e nazionale, incrociata con i dati relativi all'offerta portuale italiana, evidenzia un elemento preoccupante, che rappresenta una minaccia per il sistema portuale e logistico nazionale: la presenza di un elevato numero di *competitor* sui settori con maggiori trend di crescita, che traggono vantaggio

da catene logistiche più integrate ed efficienti, da costi dei servizi più competitivi, da politiche marittime integrate gestite come priorità nazionali.

Il segmento **container *gateway*** vede fra i suoi punti di forza e opportunità di ulteriore crescita la rilevanza del bacino produttivo industriale e di consumo del Nord Italia ed una buona vicinanza alla cosiddetta "*catchment area* europea[39]", altrettanto significativa dal punto di vista produttivo e dei consumi. In particolare, la Svizzera, i Länder meridionali della Germania, l'Austria, la Repubblica Ceca ed il Sud della Polonia rappresentano già realtà forti e consolidate, mentre altre aree centrali europee più ad Est (Ungheria, Slovacchia, Serbia, ecc) rappresentano realtà in evoluzione e prossima crescita. Relativamente ai punti di debolezza il settore presenta una carenza di spazi per ulteriori ampliamenti della superficie dei terminal portuali, non compensata da un efficiente ricorso all'intermodalità ferroviaria in grado di liberare le aree lato mare attraverso la movimentazione di quote di traffico significative.

Fra le minacce potenziali si segnalano invece le politiche restrittive ai transiti alpini (dedicate soprattutto alla gomma) e una *fierce competition* da parte dei porti del Nord, legata anche ad una loro obiettiva *overcapacity*.

Sul traffico **container di *transhipment*** il grande vantaggio nazionale è relativo all'assenza di vincoli di capacità infrastrutturali, con potenzialità adeguate per ricevere il naviglio di maggiori dimensioni. Anche per questo segmento di domanda può svilupparsi l'opportunità di servire indirettamente la *catchment area* europea, ampliando il bacino di gravitazione. Fra i punti deboli va ricordato l'alto costo del lavoro rispetto a competitor internazionali in particolare nel Nord Africa, mentre minacce sono possibili da evoluzioni strategiche del trasporto internazionale, ancora non del tutto definite nel loro processo, legate all'apertura di nuove rotte (raddoppio di Panama, rotta

[39]Per mercato contendibile si intende un'area nella quale il differenziale di costo di trasporto sostenuto movimentando le merci via Nord o via Sud sia inferiore al 25%. Su questa porzione di mercato, che si colloca a cavallo dell'arco alpino e comprende alcune tra le aree economiche più vivaci, si gioca la ridefinizione degli equilibri a livello europeo (CDP, 2011).

artica ma anche, in misura minore, collegamenti via terra Europa - Asia) e da *partnership* strategiche tra porti esteri che escludano l'Italia (alleanze orizzontali).

Sulle **rinfuse secche** i punti di forza sono rappresentati dalla molteplice presenza di filiere industriali alimentari, distribuite sul territorio nazionale, mentre la debolezza risulta dalla frammentazione dell'offerta terminalistica, eccetto che per pochi grandi impianti e per le centrali elettriche.

Infine, crescita selettiva su specifiche filiere (grano, soia, ...) e riduzione della domanda interna di materie prime rappresentano rispettivamente le principali opportunità e minacce.

Per le **rinfuse liquide**, è importante sottolineare l'elevato *know-how* in presenza stabile di impianti di origine/destinazione di prodotti raffinati, mentre le procedure di attivazione di nuove opportunità di riconversione risultano lente e di difficile applicabilità.

Vi è una forte opportunità di crescita nel mercato **LNG**, legata da un lato agli investimenti per la rigassificazione e conseguente immissione nella rete gas nazionale (investimenti di maggiore entità), dall'altro alla creazione di una diffusa rete di distribuzione e deposito/stoccaggio di LNG (le opportunità oggi riguardano il settore dello *shipping* come risposte alle direttive europee in materia ma in futuro potrebbero riguardare il settore dell'autotrazione). Nel settore *oil* si conferma la tendenza al calo dell'attività di raffinazione nazionale determinata dalla bassa redditività e dallo spostamento di tale attività verso i Paesi produttori.

Per quanto riguarda il traffico **Ro-Ro**, la sua forza è rappresentata dalla forte presenza di operatori nazionali, oltre che dalla facilità di attivazione dei servizi in un contesto di opportunità distribuite sul territorio per scambi domestici e internazionali.

La crescita dei traffici intra-mediterranei e le politiche comunitarie per l'incentivazione dello sviluppo delle Autostrade del Mare rappresentano importanti opportunità nel settore. Un ulteriore fattore incentivante è la

possibile acquisizione di quota parte di tale traffico (semirimorchi) da parte della ferrovia a valle dell'adeguamento delle sagome lungo i corridoi TEN-T. Rischi sono collegati alla competizione modale (incertezza delle politiche incentivanti, controlli sul rispetto delle regole). In diversi casi va segnalata inoltre una carenza di collegamenti efficienti con la rete autostradale.

Il **traffico passeggeri** presenta un'elevata domanda su alcune relazioni consolidate (stretto di Messina, collegamenti con la Sardegna) ma una necessità di miglioramento nei servizi di terra e nei collegamenti con altre modalità di trasporto (ferrovia/aereo). Le opportunità sono date dall'aumento della domanda del settore turistico, e dalla tendenza di crescita generale del settore crocieristico, mentre le minacce dipendono dallo sviluppo di settori concorrenti ed in particolare del *low cost* aeronautico.

Per le **crociere** è molto importante la numerosità di destinazioni ad alto livello di attrattività turistica, ideali per le crociere mediterranee, seconde nel mercato solo a quelle caraibiche, in un contesto di complessiva crescita della domanda.

Si registra, tuttavia, una scarsa capacità commerciale nei confronti delle compagnie armatoriali, che decidono anche in larga autonomia le rotte e le strategie da percorrere, oltre ad una limitata intermodalità, che rimane da consolidare sia relativamente alla ferrovia che all'aereo (*fly & cruise*).

In conclusione, l'analisi SWOT prodotta, combinata con le analisi di dettaglio di domanda e offerta portuale e logistica, evidenzia alcuni aspetti critici che in qualche modo rappresentano le *ratio* per la quale è richiesto il Piano. Emerge anche dalle consultazioni degli ultimi mesi, dai lavori del Comitato, dagli Stati Generali, dai dati messi a disposizione dall'Agenzia delle Dogane, che il sistema portuale e logistico sconta un *gap* di competitività nei confronti dei sistemi concorrenti, testimoniato dal debole andamento dei traffici gestiti negli ultimi anni. Questo rischia di tradursi in una marginalità del sistema Italia rispetto ad altre economie europee, rischio che necessita un'azione forte di contrasto. Non ultimo, il sistema dei controlli e delle procedure necessita di uno snellimento, specie per favorire le esportazioni

che di fatto incrementano il valore aggiunto della produzione nazionale e di conseguenza il PIL, ma anche per evitare il fenomeno della fuga della merce importata e dell'utilizzo di altri scali concorrenti, legato soprattutto ad aspetti fiscali e di diversa applicazione di regolamenti comuni, ma anche all'organizzazione logistica ed alle scelte degli operatori, che preferiscono sistemi che offrono maggiori garanzie (per qualità dei servizi, costi, tempi, modalità di trasporto disponibile, capacità di movimentazione).

Emergono d'altro canto grandi opportunità, generate dai traffici container che attraversano il Mediterraneo, dagli scambi intra-Med, dai flussi turistici, dall'attenzione alle tematiche ambientali e dalla necessità di rispondere offrendo servizi di qualità.

Il principio ispiratore del Piano diviene quindi quello di agganciarsi ai settori a maggiore potenziale, adottando un approccio logistico integrato, che elimini i *bottleneck* locali e di sistema, infrastrutturali e procedurali, lato mare e lato terra, che sia in grado di garantire regole certe e tempi certi, provvedendo contemporaneamente al riassetto del sistema di *governance* portuale, ed al perseguimento di un maggiore coordinamento degli investimenti strategici.

In questo modo è raggiungibile l'obiettivo di porre l'intero **sistema portuale e logistico nazionale al servizio di una crescita diffusa del Paese**, che non può che passare per la ripresa delle attività produttive, la riduzione delle diseguaglianze territoriali, lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno, la tutela del patrimonio naturalistico del Paese e la promozione di un ruolo centrale per l'Italia nella politica Euro-Mediterranea.

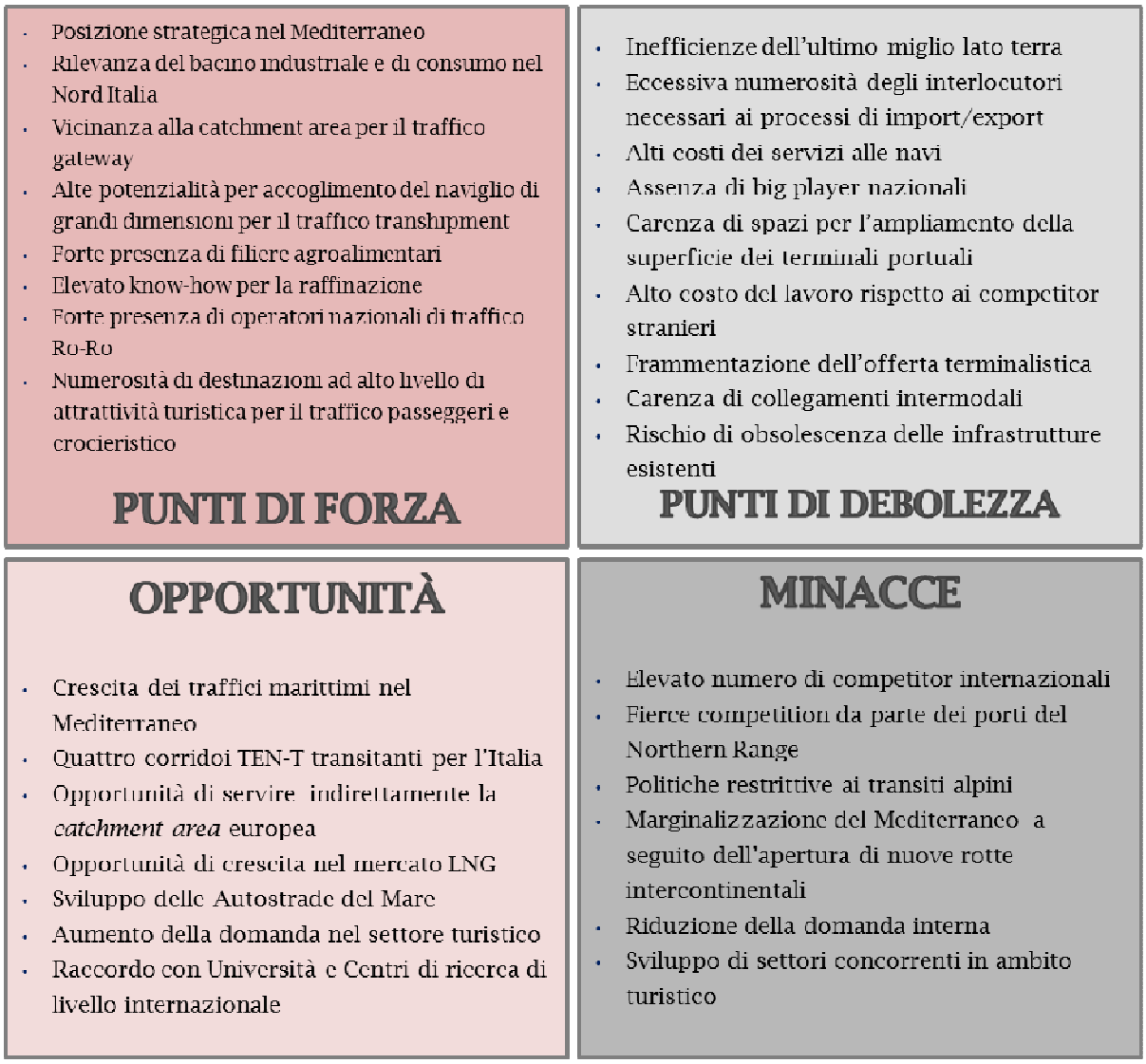


Figura 47 - Analisi SWOT

3. Prospettive future ed obiettivi del Piano

3.1 Premessa

La definizione degli scenari tendenziali di domanda è un tema di centrale interesse per il Piano, la cui complessità discende dalla necessità di quantificare una serie di fenomeni rilevanti per la stima dei flussi nel sistema portuale italiano, tra cui è opportuno richiamare i seguenti:

- ✓ *Scenari macroeconomici*. Il periodo di crisi economica a partire dal 2007 ha reso incerte e poco affidabili le previsioni di domanda, nel passato tradizionalmente ancorate alle previsioni di aggregati macroeconomici stabili negli andamenti tendenziali[40]. Il ciclo di parziale ripresa dei traffici, descritto nel Capitolo 2, mostra inoltre la presenza di fenomeni di isteresi e di riduzione dei tassi di crescita rispetto ai periodi pre-crisi. Inoltre, la diversa velocità di crescita delle aree geografiche del mondo ha creato nuove opportunità di traffico, di fatto definite in termini di direttrici (es. Paesi del BRICS, Est Europa, sponda Sud del Mediterraneo) ma dalla quantificazione non semplice oltre che di non facile "cattura" da parte dei porti italiani. Si osserva anche una sovrapposizione di effetti macroeconomici a diversa velocità di impatto, ad esempio l'andamento dei rapporti di cambio tra le valute – che può innescare fenomeni di crescita dell'export in intervalli di tempo abbastanza ristretti – si sovrappone a modifiche strutturali sostanziali del tessuto industriale del Paese, con importanti chiusure e depotenziamenti di stabilimenti e impianti produttivi, con effetti più duraturi e di lungo termine sui traffici. In aggiunta, vanno anche

[40] Vi sono recenti casi notevoli di errori nelle previsioni di domanda, ad es. la Port Authority di Los Angeles ha rivisto al ribasso le previsioni di domanda alla base dei suoi investimenti futuri: in particolare, il superamento della soglia dei 20 milioni di TEU/anno movimentati, previsto nel 2010 secondo le previsioni di traffico pre-crisi del 2007, è ora previsto non prima del 2019.

ricordati gli effetti di azioni di politica industriale e di sostegno all'internazionalizzazione, che possono determinare effetti positivi sui flussi merci.

- ✓ *Scenari geopolitici e sociali.* Ad esempio, la quantificazione dei segmenti di domanda potenziali derivanti dal potenziamento e dallo sviluppo delle relazioni con la sponda Sud del Mediterraneo, elemento rilevante per alcune scelte di Piano, pur disponibile da studi e ricerche condotte nel passato, è fortemente condizionata dall'evoluzione degli scenari geopolitici dell'area. Anche gli andamenti demografici possono avere effetti non trascurabili nel medio-lungo periodo.
- ✓ *Strategie e posizionamento di mercato degli attori di settore.* In molti casi, le grandi variazioni di flussi di traffico nei nodi portuali e su numerose direttrici dipendono in buona parte dalle scelte e dalle strategie degli operatori di settore (compagnie marittime, terminalisti, autorità portuali). Pertanto, prevedere ad esempio le variazioni di traffici containerizzati di *transhipment* per effetto della competizione tra i grandi *hub* del Mediterraneo (ad es. Malta, Gioia Tauro, TangerMed, Pireo), o valutare la competitività relativa nel servire aree contendibili, vuol dire di fatto prevedere le strategie delle compagnie di navigazione container, piuttosto che basarsi solo su correlazioni tra andamento macroeconomico e traffici portuali. Se ciò è vero a livello nazionale, è ancor più vero a livello di analisi dei singoli cluster portuali: è infatti possibile richiamare numerosi esempi di spostamenti anche significativi di traffici tra porti "vicini" (ad es. nel Nord Tirreno, nel Nord Adriatico, nel sistema campano, nel sistema pugliese) in vari segmenti di domanda (container, Ro-Ro, crociere, …) derivanti principalmente da scelte di mercato di terminalisti, compagnie marittime, Autorità Portuali. Va infine ricordato che, seppur con numerosi slittamenti, l'allargamento del canale di Panama, la cui inaugurazione è prevista nel 2016 alla data di stesura del Piano, potrebbe produrre nuovi significativi cambiamenti nella geografia delle

rotte container a livello mondiale[41], con effetti diretti sui flussi nel Mediterraneo.

- ✓ *Struttura delle supply chain e delle reti distributive*. Specularmente a quanto accade lato mare, anche lato terra le scelte industriali e logistiche degli operatori di settore contribuiscono in misura non trascurabile a determinare i traffici portuali: di ciò deve tenersi conto compiutamente nella definizione delle previsioni di domanda. Ad esempio, nella definizione dei flussi di traffico containerizzato "recuperabili" dal sistema portuale italiano rispetto ai porti del *Northern Range*, va tenuto conto della struttura delle reti di distribuzione europea dei grandi *player* di mercato, che molto spesso sono già attestate nel Nord Europa e, pertanto, strutturalmente orientate a dialogare con i porti del Northern Range anche se la destinazione finale è italiana. Inoltre, iniziano ad avere un ruolo non trascurabile i fenomeni di *re-shoring* inteso non soltanto come rientro degli investimenti in Italia, ma riavvicinamento dalla Cina al Mediterraneo e/o all'Europa dell'Est con conseguente cambiamento dell'organizzazione delle filiere logistiche e trasportistiche.
- ✓ *Effetti derivanti dalla competitività materiale e immateriale dei porti*. La distribuzione dei flussi tra cluster portuali e, all'interno di questi, tra singoli porti dipende anche dalla qualità e dall'adeguatezza delle dotazioni infrastrutturali e dalle *performance* in termini di tempi e costi, lato mare e lato terra. Negli scenari futuri occorre quindi definire propriamente e accuratamente le ipotesi di sviluppo delle infrastrutture e dei servizi tra tutti i porti italiani ed esteri rilevanti per il piano. È importante sottolineare che in generale gli incrementi di *performance* devono essere garantiti anche in termini di affidabilità, che molto spesso nel settore della logistica e del trasporto merci conta quanto ed anche più dei tempi e costi assoluti di resa.

[41] La rinnovata centralità della rotta transatlantica, in questo scenario, potrebbe essere ulteriormente favorita dal perdurare della debolezza dell'Euro rispetto al Dollaro USA.

La effettiva quantificazione di tali fenomeni e la conseguente stima di previsioni affidabili e robuste negli scenari futuri, almeno di medio periodo al 2020, è ad oggi resa estremamente difficoltosa innanzitutto dalla carenza, dalla parzialità e dalla disomogeneità dei dati disponibili. D'altra parte, si riscontrano in non rari casi nella letteratura e negli studi di settore eterogeneità e discordanza nelle previsioni di domanda, sia per le difficoltà prima citate sia, in alcuni casi, perché funzionali a supportare specifici progetti infrastrutturali. Va quindi riconosciuto che, allo stato attuale, non si è in grado di tener quantitativamente ed efficacemente conto di tutti gli aspetti prima citati.

Da un lato, ciò richiede e giustifica, in primo luogo, la definizione di un'azione di Piano specificamente finalizzata a dotare il Ministero di una competenza stabile e aggiornata nel tempo per il monitoraggio e la pianificazione, che sia in grado di supportare, verificare e validare le previsioni di domanda alla base dei singoli investimenti infrastrutturali di competenza, in un'ottica di sistema e con cadenza annuale. Si rimanda a tale riguardo alla previsione di cui all'Azione 1.2 del capitolo 4.

Dall'altro lato, con riferimento alle previsioni di domanda del Piano, l'approccio seguito è quello, in questa fase e con le conoscenze attuali, di identificare scenari tendenziali di variazione dei traffici marittimi per segmento, espressi in termini di intervallo, con cui ragionevolmente il sistema portuale italiano si confronterà nei prossimi anni. A tal fine, si ritiene inoltre ragionevole non proiettare alcuna previsione ad un orizzonte successivo al 2020, pur richiamando in alcuni casi proiezioni di altri studi legati ad orizzonti temporali più lontani, rimandando alla già citata azione 1.2 per un aggiornamento e un sostanziale approfondimento delle analisi di domanda.

Il paragrafo approfondisce quindi alcune tendenze generali sullo scenario macroeconomico di riferimento (par. 3.1.1) e successivamente sulle ipotesi di variazione dei traffici per segmento di traffico marittimo (par. 3.1.2).

3.1.1 *Scenario macroeconomico di riferimento*

Le previsioni del Fondo Monetario Internazionale del 2015 relativamente alla crescita attesa al 2020 (Figura 48) mostrano che le economie emergenti asiatiche continueranno ad avere tassi di crescita sostenuti. Va tuttavia sottolineato il significativo rallentamento della crescita economica della Cina, il cui tasso cala significativamente rispetto ai due decenni precedenti, pur rimanendo ancora a livelli molto elevati in valore assoluto. Raggiungeranno forti tassi di crescita anche il continente africano ed i Paesi dell'Europa Orientale, aree geografiche che rappresentano opportunità di crescita per la portualità italiana.

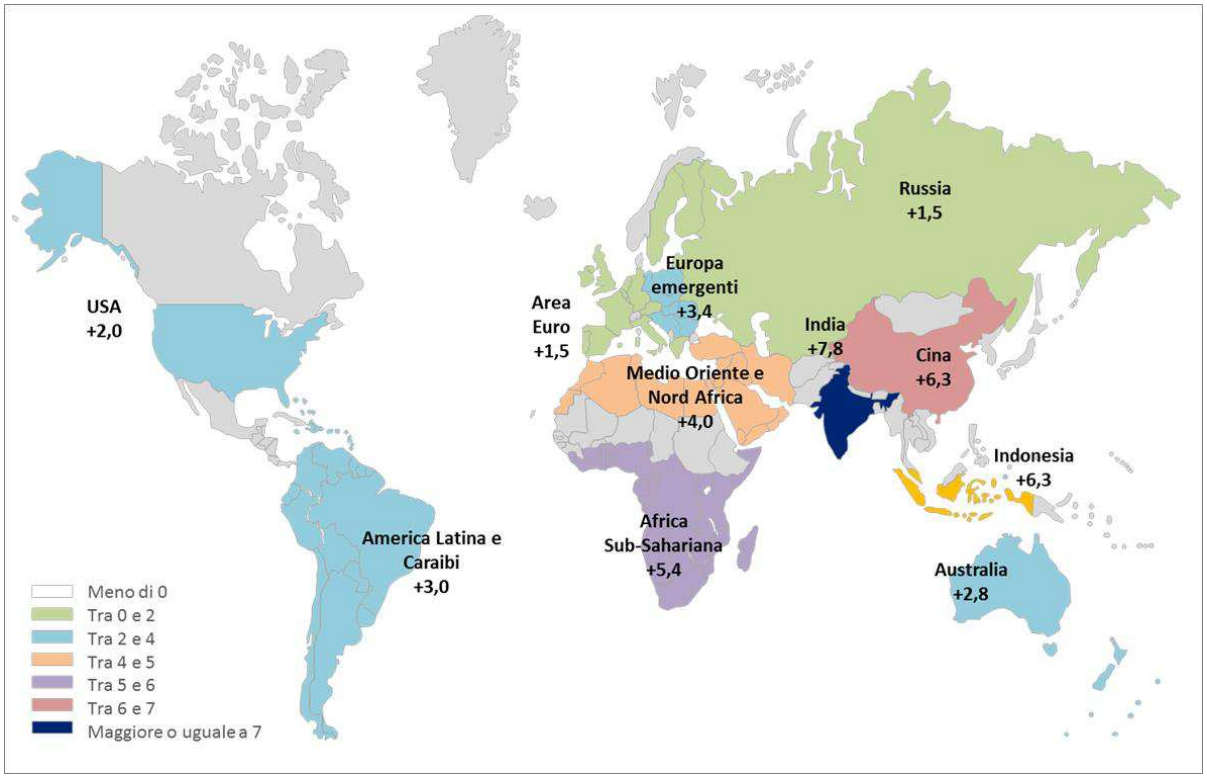


Figura 48 - Tasso di crescita annuale del PIL (outlook al 2020) per le principali aree geografiche mondiali Fonte: IMF Database, elaborazioni degli autori, Aprile 2015.

In particolare, per l'Italia e per il Mediterraneo saranno sempre più rilevanti gli scambi con l'area asiatica, e la rotta Asia-Europa si conferma uno degli assi portanti del traffico merci internazionale. Il cambiamento di strategia della politica di sviluppo economico della Cina, volta a far crescere i consumi interni di beni e servizi, oltre che le esportazioni, potrebbe comportare interessanti risvolti nell'ambito del trasporto marittimo (maggior riequilibrio

dei carichi *inbound* ed *outbound*, e della logistica (creazione di reti distributive interne, *upgrading* della logistica distributiva, ecc.). Pur riconoscendone tale ruolo chiave, sarebbe comunque limitante guardare alla sola componente di traffici con il *Far East* quale elemento cardine dello sviluppo portuale nazionale: in particolare, risultano di primario interesse (anche prospettico) i traffici all'interno del bacino del Mediterraneo, quelli verso l'area dell'Est Europa, dei Balcani e della Turchia e quelli verso l'America, incluse le economie emergenti del Sud, segmenti rispetto ai quali i porti italiani possono svolgere un ruolo centrale e concorrente rispetto ad altri Paesi europei. A sostegno di questa tesi, basta far riferimento ai tassi di crescita del PIL attuali e prospettici per i principali Paesi del Mediterraneo, riportati nella seguente Tabella 11.

Paese	PIL 2015 (mld US$)	2015	2016	2020
Italia	1.843	+0,5	+1,0	+1,0
Francia	2.470	+1,2	+1,5	+1,9
Grecia	207	+2,5	+3,7	+2,6
Portogallo	201	+1,6	+1,5	+1,2
Spagna	1.230	+2,5	+2.0	+1,7
Area Euro	11.680	+1,5	+1,6	+1,5
Algeria	187	+2,6	+3,9	+3,6
Egitto	297	+4,0	+4,3	+5,0
Giordania	38	+3,8	+4,5	+4,5
Israele	307	+3,5	+3,3	+2,9
Marocco	102	+4,4	+5,0	+5,4
Tunisia	45	+3,0	+3,8	+4,7
Turchia	753	+3,1	+3,6	+3,5
Tot. N. Africa Israele e Medio Oriente	2.882	+2,7	+3,7	+4,0

Tabella 11 - Dimensione assoluta e tassi di crescita del PIL per i principali Paesi del Mediterraneo (valori reali) - Fonte: FMI, WEO, Aprile 2015

In parallelo alla crescita economica, i mercati emergenti rappresentano aree in cui i consumi cresceranno in misura molto più sostenuta rispetto ad Europa ed Italia, offrendo opportunità come mercati di sbocco per l'*export*. In particolare, i consumi dei mercati emergenti dovrebbero mostrare una

crescita rilevante, fino a raggiungere un'incidenza sul PIL mondiale pari a quello dei Paesi occidentali; i Paesi BRICS genereranno la metà della spesa e del consumo mondiale nel 2050.

Per quanto riguarda in dettaglio l'Italia, in uno scenario congiunturale così complesso ed incerto, con previsioni di PIL costantemente riviste pur nella presenza negli ultimi mesi di segnali di ripresa, appare estremamente difficile azzardare previsioni al 2020. Nelle analisi successive si è fatto riferimento agli ultimi dati del Fondo Monetario Internazionale[42], che indicano per il nostro Paese una crescita del PIL dello 0.5% nel 2015 e una crescita media dell'1% fino al 2020.

3.1.2 *Tendenze nei traffici marittimi al 2020*

Riprendendo l'analisi dello stato attuale dei traffici, brevemente delineata nel Capitolo 2, risulta evidente che i traffici totali in tonnellate/anno espressi dalla portualità italiana sono sostanzialmente stagnanti da più di un decennio, con un bilancio complessivo nullo nei seppur diversi andamenti per segmento. A tal proposito, una recente analisi basata su una correlazione aggregata tra andamento del PIL e traffici marittimi italiani[43] mostra come, in base agli andamenti macroeconomici riportati nel paragrafo precedente e tenendo conto anche delle previsioni del DEF 2015, i traffici marittimi totali saranno tendenzialmente nel 2020 di poco superiori ai valori del 2003, corrispondenti in particolare ad un incremento delle tonnellate effettive (cioè al netto del *transhipment* e delle rinfuse liquide inoltrate via condotta dal porto di Trieste) di circa il 9% rispetto ai valori del 2014. Tale scenario tendenziale, interpretabile come linea di proiezione tendenziale di uno scenario *as is* in assenza di interventi, va ovviamente interpretato alla luce delle azioni di Piano e dell'effetto che ci si attende da queste ultime sui traffici stessi.

[42] World Economic Outlook, FMI, aprile 2015.

[43] Si veda Antonellini (2015).

Si è quindi ritenuto opportuno procedere anche con approfondimenti tendenziali per i segmenti di domanda relativi al Ro-Ro (par. 3.1.2.1), al traffico container (par.3.1.2.2) ed al traffico crocieristico (par. 3.1.2.3).

Per quanto riguarda le rinfuse liquide e solide, le previsioni di traffico risentono necessariamente dell'andamento tendenziale negli ultimi anni, con una contrazione delle movimentazioni già prima della crisi del 2009, sostanzialmente proseguita anche dopo la ripresa dei traffici nel 2010. D'altronde, le dinamiche evolutive di settore indicano prospettive di cambiamenti strutturali, con l'abbandono di traffici e merceologie tradizionali a favore di nuovi mercati potenziali, come riportato nel Capitolo 2. Risulta pertanto non ragionevole proporre previsioni tendenziali basate su proiezioni di trend passati, dipendendo le evoluzioni della domanda essenzialmente da scelte strutturali di sviluppo industriale dei porti e del loro tessuto produttivo di riferimento.

3.1.2.1 Ro-Ro

Per quanto riguarda i traffici Ro-Ro, è opportuno differenziare i due *target* prevalenti di domanda relativi a questo segmento, rappresentati rispettivamente dal cabotaggio nazionale e dai traffici internazionali, a loro volta Suddivisi per ambiti territoriali (Mediterraneo occidentale, sponda Sud del Mediterraneo, Mediterraneo orientale e Mar Nero).

La tendenza al 2020 va tracciata tenendo conto che ci si attende una crescita della domanda in virtù del positivo andamento degli scambi Italia-Mediterraneo (soprattutto *export*) e dei tassi di crescita attesi in Turchia e in Est Europa; a livello nazionale, alcuni studi evidenziano ancora margini inespressi in particolare sulla direttrice Nord-Sud. D'altra parte, il potenziale inespresso per effetto dei vincoli infrastrutturali e burocratici di cui si è detto nel Capitolo 2, e le spinte derivanti dalle azioni di piano che attribuisce centralità al Mediterraneo e ai traffici Ro-Ro, potranno ragionevolmente incidere in modo positivo sui volumi trasportati. In generale, sulla base delle analisi di recenti studi di settore – ad esempio MDS Transmodal (2013) – si può assumere un tasso di crescita annuo medio per il segmento Ro-Ro

intraeuropeo nel Mediterraneo compreso tra il 2% e il 3%, mentre per i traffici non intraeuropei ci si può riferire ad un tasso di crescita leggermente superiore, compreso tra il 2.5 e il 3.5% annuo, applicabili anche per il segmento *car carrier*.

Complessivamente, dunque, partendo dai valori di riferimento per il 2014 riportati nel Capitolo 2, si può ipotizzare una crescita che porterebbe a **un traffico Ro-Ro al 2020 compreso tra 85,7 e 90,8 milioni di tonnellate/anno, con una variazione tra +10,8 e +16 milioni di tonnellate/anno rispetto allo scenario 2014** (Figura 49)**.**

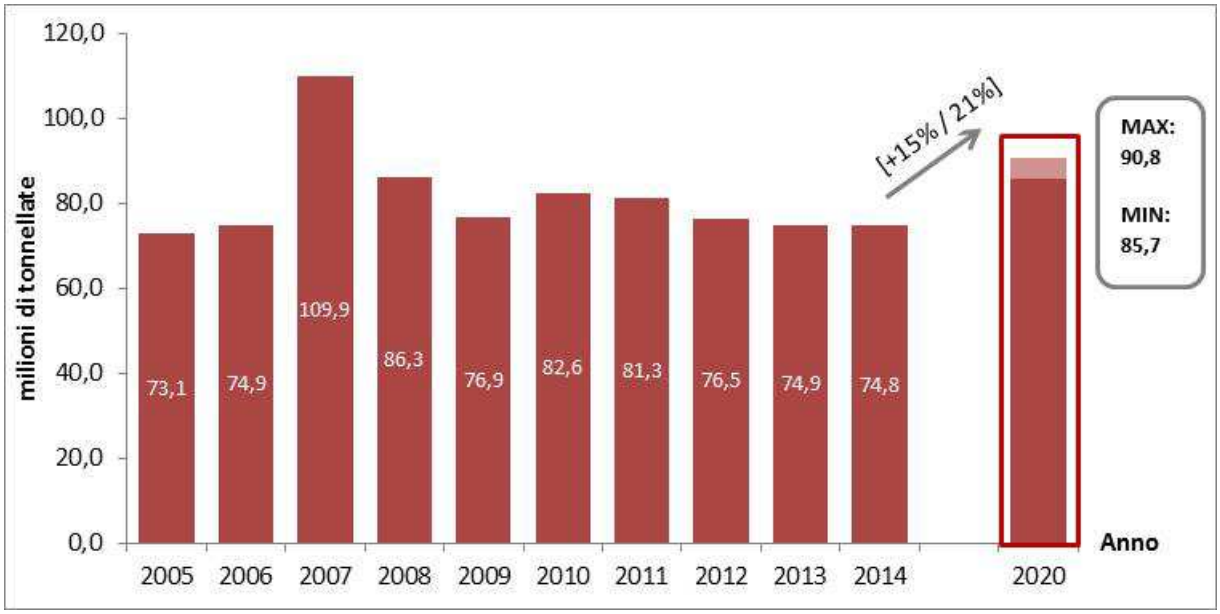


Figura 49 - Crescita previsionale traffico Ro-Ro nei porti italiani al 2020 (min e max, milioni di tonnellate.)

In termini di ripartizione dell'incremento di traffico tra i principali bacini portuali italiani, per quanto riguarda i traffici internazionali, basandosi sulle aree di influenza storiche di ciascun porto, ci si attende una crescita per i porti dell'adriatico, sia per recupero di traffici diminuiti per effetto della crisi economica, sia per dinamismo negli investimenti di alcuni porti di riferimento nell'area. D'altra parte, in accordo con le azioni di Piano, saranno premiati i porti che meglio saranno in grado di integrarsi in progetti "di filiera" e che sapranno far fronte per primi alle carenze infrastrutturali di settore. In tal senso, è opportuno ricordare che ad oggi l'accessibilità

marittima del centro-Nord ai mercati della sponda Sud del Mediterraneo è di gran lunga superiore a quella dei porti del Sud.

3.1.2.2 Container

La domanda container a livello mondiale e continentale è vista proseguire in crescita dai più accreditati istituti di ricerca, con incrementi percentuali annui variabili in funzione delle rotte e dei mercati di riferimento, come mostrato nella seguente Figura 50. Come argomentato in precedenza, la geografia dei traffici è funzione di numerosi fattori, lato offerta e lato domanda, e gli studi di settore non sono concordi nell'identificare traiettorie evolutive, dividendosi di fatto tra un'ulteriore prospettiva di sviluppo della rotta Europa-*Far East* ed un possibile recupero di centralità della rotta transatlantica.

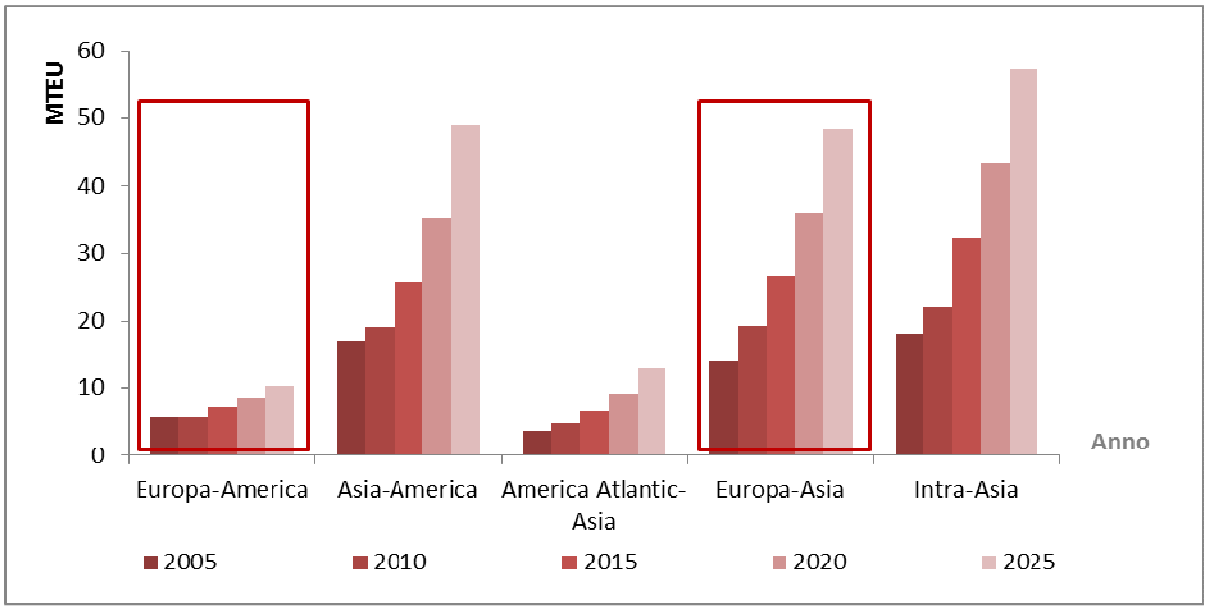


Figura 50 - Andamento domanda container sulle principali rotte
Fonte dati: UNCTAD, 2014.

Al fine di delineare scenari di tendenza per i traffici containerizzati a livello nazionale, le previsioni saranno tracciate trattando separatamente le aliquote *gateway* e *transhipment*.

- ✓ I driver di domanda che agiscono nel modificare i flussi containerizzati *gateway* riguardano, da un lato, la variazione della domanda legata alle attività import/export delle aziende nazionali ad oggi già soddisfatta

dai porti nazionali e, dall'altro, la variazione del saldo tra la quota di traffici non nazionali catturata dai porti italiani e quella che invece i porti stranieri guadagnano nel servire traffici import/export con destinazione nazionale. Pertanto, il volume effettivo del traffico *gateway* andrebbe determinato come sovrapposizione di tre aliquote:

- ✓ **Variazione della domanda import/export dell'Italia soddisfatta dai porti italiani**. Essa è stimabile tendenzialmente a partire da aggregati macroeconomici del Paese, con elasticità possibilmente e potenzialmente diverse per flussi in import ed export; si dovrebbe anche tener conto dell'incidenza del traffico *gateway* rappresentato dai contenitori vuoti rispetto al totale[44].
- ✓ **Recupero di domanda import/export dell'Italia che oggi transita attraverso altri sistemi portuali.** Sulla quantificazione di questa aliquota gli studi esistenti sono in molti casi sostanzialmente discordanti. In particolare, le stime più ottimistiche disponibili (che in alcuni casi parlano di quote superiori ai 1,5 milioni di TEU/anno) sono condizionate dall'inclusione di traffici dal Nord Europa verso l'Italia che comunque non costituirebbero volumi recuperabili per il segmento container, essendo molto più efficacemente serviti da altre catene multimodali di trasporto[45]. Altre stime, basate su dati elaborati dall'Agenzia delle Dogane che segnalano una elevata quota di importazioni intracomunitarie di merce di origine *extra-UE*, valutano tale aliquota tra 0,4 e 1,2 milioni di TEU/anno. In tal senso, bisogna comunque sempre ricordare che a volte sono le strutture delle *supply chain* e il posizionamento dei centri di distribuzione europei (baricentrici rispetto al *Northern* Range), a determinare un transito

[44] Va anche detto che numerosi studi iniziano a osservare un *decoupling* tra andamento del PIL e corrispondente andamento dei traffici marittimi, con una tendenza meritevole di ulteriori approfondimenti futuri.

[45] Ciò vale in particolare per i traffici dalla Gran Bretagna, dall'Irlanda e dai Paesi Scandinavi, che trovano maggior convenienza nel raggiungere l'Italia con una soluzione multimodale/intermodale con tratta marittima fino ad un porto del Northern Range e di qui preferibilmente via ferrovia verso il nostro Paese, e per le quali un'alternativa tutto mare verso i porti italiani sarebbe non competitiva.

attraverso il Northern Range. Nel complesso, dunque, si può ritenere che azioni mirate nel periodo fino al 2020 possano ragionevolmente determinare un recupero non superiore agli 0,6 milioni di TEU/anno.

- ✓ **Variazione della domanda servita dai porti italiani verso aree contendibili estere.** In particolare, si tratta di aree *landlocked* prevalentemente concentrate nella Regione Alpina ed in Europa Centro Orientale (Figura 51), ovvero quelle aree continentali in cui le prestazioni complessive (tempi, costi) delle catene di trasporto intermodali possono rendere il Northern Range e il Southern Range egualmente competitivi. In tal senso, la competizione si gioca sulla capacità dei porti di garantire ottimale accessibilità lato mare, adeguate infrastrutture e *performance* nei terminal e, soprattutto, rilevanti dotazioni di servizi di inoltro terrestre e di adeguata capacità infrastrutturale e capacità di inserirsi in una proposta credibile di offerta logistica *door-to-door* rispetto ai clienti caricatori. Come rilevato anche da Cassa Depositi e Prestiti nel 2012, emerge in particolare un'interessante capacità di espansione prospettica del bacino Nord-Adriatico verso l'area dell'Est Europa, che ci si attende crescerà a tassi maggiori rispetto alla media continentale.

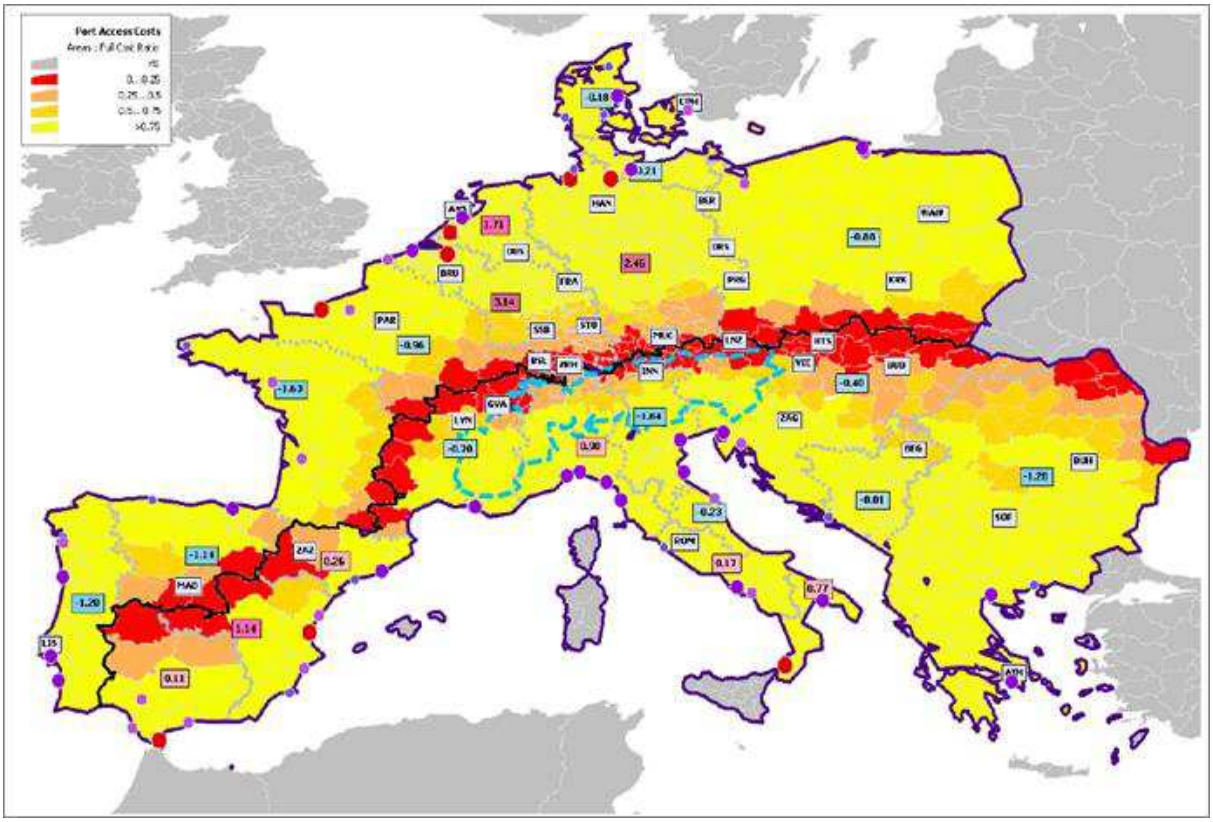


Figura 51 – Aree contendibili del mercato continentale europeo
Fonte: NEA, 2011.

Complessivamente – coerentemente con i limiti attuali riportati in premessa, che non permettono di valutare quantitativamente in maniera realistica ciascuna delle predette aliquote – una semplice proiezione del totale del traffico container *gateway* può essere basata su un'analisi dell'andamento dei valori aggregati riportato nella Figura 26 del Capitolo 2. In essa si osservano in particolare tassi di crescita superiori al 4% annuo nel periodo pre-crisi, un periodo di contrazione e recupero dei volumi di traffico tra il 2008 e il 2011, ed una lenta ripresa ad un tasso inferiore all'1% annuo dal 2011 in poi, con una ripresa che appare più significativa solo nel 2014, con tassi di crescita[46] nuovamente nell'ordine del 3%.

[46] Alcuni dati preliminari per i primi mesi del 2015 mostrano per alcuni porti una crescita notevole, anche a doppia cifra percentuale, che andrà interpretato una volta resi disponibili i dati complessivi per tutti i porti italiani e una volta tracciato un quadro consolidato sulle dimensioni della tipologia di naviglio impiegato e sulla struttura delle rotte. D'altra parte, è prematuro interpolare dati relativi ad un arco temporale così breve per tracciare linee di tendenza nel futuro, visti i cambiamenti strutturali prodotti dal lungo periodo di recessione economica.

Considerando le proiezioni di PIL riportate in Figura 16, e tenendo conto che alcuni porti italiani potrebbero beneficiare della maggior crescita delle economie di alcuni Paesi dell'area Euro-Mediterranea, si ritiene ragionevole ipotizzare uno scenario tendenziale di crescita annua del traffico container *gateway* compreso tra un tasso minimo del 2% ed uno ottimistico attorno al 3,5%, corrispondenti ad una forchetta di **traffico container *gateway* al 2020 compresa tra 7,2 milioni di TEU e 8 milioni di TEU**. Rimandando ai necessari studi ed approfondimenti identificati anche nelle azioni di piano per una valutazione compiuta e quantitativamente basata sulla definizione di tutte le componenti di domanda predette, si ritiene quindi che in media il **traffico *gateway* dei porti italiani al 2020 crescerà in un intervallo compreso tra +0,8 e +1,6 milioni di TEU rispetto al 2014**[47] (Figura 52).

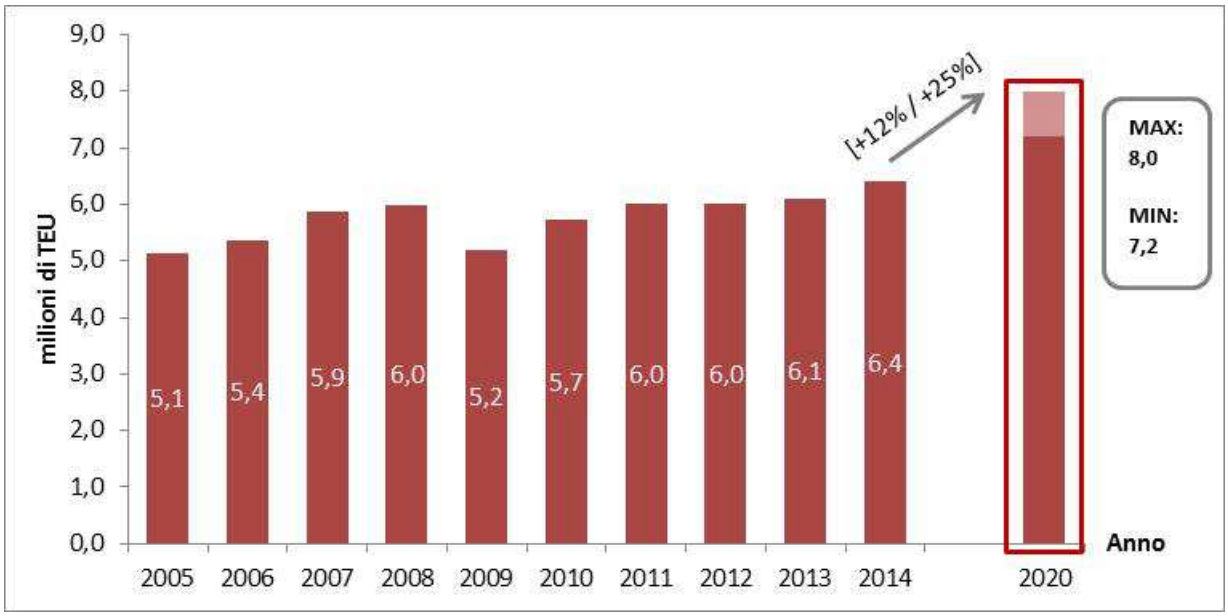


Figura 52 - Crescita previsionale traffico container *gateway* nei porti italiani al 2020 (min e max, milioni di TEU).

[47] Per confronto, lo studio sulla portualità Nord-adriatica condotto nel 2012 da MDS Transmodal (2014) con il suo *European Container Port Demand Model*, studio riportato anche in alcuni dei *Core network corridor studies* della UE del dicembre 2014, stima al 2030 un flusso di circa 12.4 milioni di TEU per i soli traffici gateway dei porti del Nord tirreno e del NAPA (includendo quindi anche Koper e Rijeka), nelle ipotesi di massima competitività di tali cluster. Ciò corrisponde a un tasso annuo di crescita del 4.7% medio (rispetto ai 5,4 MTEU del 2012), con una crescita più marcata per il Nord adriatico rispetto all'arco tirrenico. Se, per ipotesi, le condizioni ideali di cui sopra si realizzassero da subito, secondo tale studio si arriverebbe quindi a 8.4 milioni di TEU di traffico gateway al 2020.

Una disaggregazione dei traffici *gateway* per i tre macro-bacini nazionali (Nord Tirreno, Nord Adriatico, resto d'Italia) può essere fatta tenendo conto che numerosi studi di letteratura indicano, in coerenza con le tendenze macroeconomiche a scala Euro-Mediterranea, che la crescita tendenziale percentuale del bacino Nord Adriatico potrà essere superiore a quella del Nord Tirreno, con un trend di tale tipo già osservato in passato[48]. In termini assoluti, queste differenze sono molto contenute e dipendono da un numero di fattori a priori complessi da quantificare, ossia: capacità disponibile nei vari scali, rotazioni dei servizi nelle strategie degli armatori, tipologia di servizi (diretti/*feeder*); in aggiunta, nel caso del Nord Adriatico, occorre anche tener conto di possibili spostamenti di flussi tra porti italiani e stranieri (Koper, Rijeka). Complessivamente, si stima che il bacino del Nord Tirreno possa ambire ad una tendenza ottimistica di traffici attestata a circa 4,9 milioni di TEU/anno e il bacino del Nord Adriatico circa 1,9 milioni di TEU/anno. Più contenute appaiono invece le prospettive di sviluppo degli altri porti rispetto ai traffici *gateway*, attestati attorno a circa 1,3 milioni di TEU/anno.

Per quanto riguarda il segmento *transhipment*, non esiste innanzitutto una correlazione significativa tra flussi di *transhipment* nei porti a livello Paese e aggregati macroeconomici. Inoltre, in accordo con quanto argomentato nel Capitolo 2, le scelte strategiche e operative delle compagnie di navigazione e gli accordi con i potenziali grandi *hub* portuali del Mediterraneo sono gli elementi che determinano di fatto gli andamenti del mercato, in un contesto in cui i *big players* si riducono e la competizione si è fatta così forte da determinare effetti già negativi sui porti italiani negli ultimi anni.[49] Non avendo quindi senso azzardare previsioni, ci si limita ad osservare che applicando lo stesso scenario tendenziale del traffico *gateway* si passerebbe

[48] Si vedano ad es. gli studi di MDS Transmodal (2014, su dati 2012) e lo studio di NEA (2011) ripreso dalla Cassa Depositi e Prestiti (2012).

[49] Si veda ad es. il recente caso del porto del Pireo, divenuto di fatto uno dei principali hub del Mediterraneo in pochi mesi per scelte specifiche di compagnie di navigazione, in un contesto macroeconomico fortemente negativo e deteriorato.

dai 3,8 MTEU del 2014 a una forchetta compresa tra 4,2 e 4,7 MTEU/anno al 2020, portando quindi complessivamente il traffico container dei porti italiani dai 10,2 MTEU/anno del 2014 ad un valore compreso tra 11,2 MTEU e 12,58 MTEU al 2020. Tali valori, lo si ribadisce, non possono essere giustificativi di alcun investimento o iniziativa di sviluppo non concertata con i *player* di mercato. Va comunque detto che la tendenza degli ultimi anni vede un aumento complessivo dei flussi di *transhipment* nel Mediterraneo (anche se i porti italiani non ne hanno beneficiato), e l'ulteriore decisa spinta al gigantismo navale fa pensare che, almeno nel medio periodo, il segmento *transhipment* continuerà ad esprimere numeri in crescita (Figura 53).

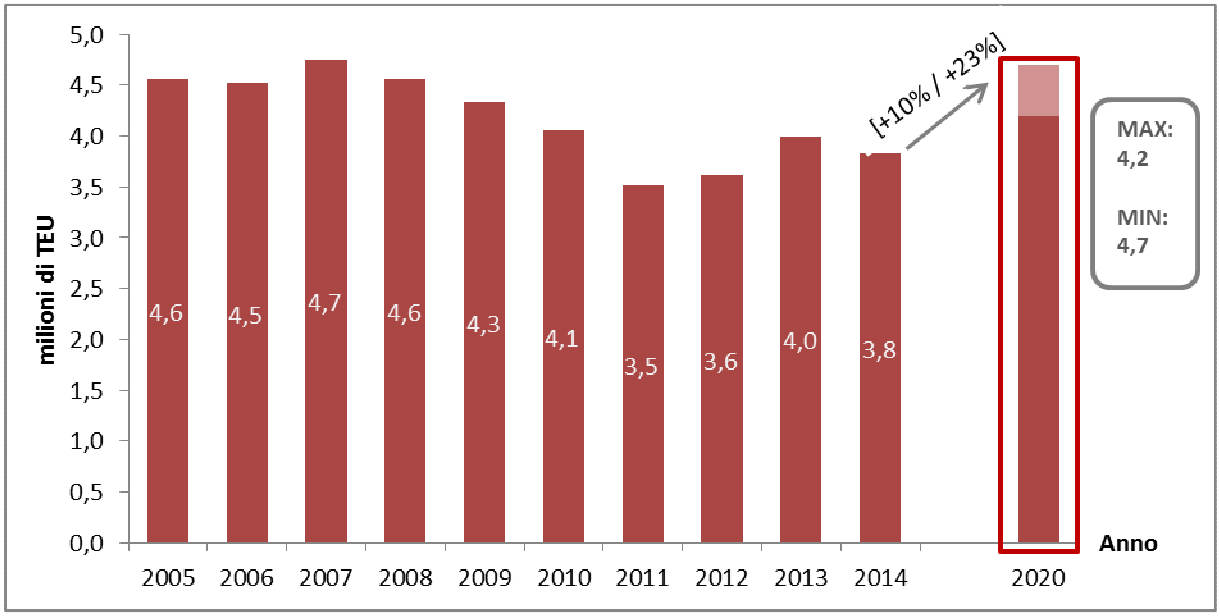


Figura 53 - Crescita previsionale traffico container *transhipment* nei porti italiani al 2020 (min e max, milioni di TEU).

3.1.2.3 Crociere

La tendenza evolutiva dei traffici crocieristici è tracciata ipotizzando una prosecuzione della crescita in linea con le previsioni di espansione del settore a livello internazionale ed in particolare nel Mediterraneo. In generale, le previsioni di domanda di settore sono abbastanza robuste se si guarda ai passeggeri trasportati (cioè al numero totale di viaggiatori su navi da crociera), che uno studio di *Ocean Shipping Consultants* del 2013 prevedeva in crescita a livello mondiale dai circa 24 milioni di passeggeri del 2015 a 29,7 milioni di passeggeri nel 2020 (+23%). Ovviamente, le previsioni a livello

di movimentato dei porti di un Paese, e in particolare per l'Italia, risentono delle strategie delle compagnie *leader* di mercato – in analogia con quanto già descritto per il ruolo che le grandi *ocean carriers* hanno nel determinare i flussi di transhipment nel settore container – e dipendono anche dal numero di porti scalati da una stessa nave durante una crociera. In ogni caso, guardando ai tassi di crescita degli ultimi anni e tenendo conto della possibilità di una relativa maturazione del mercato, si può ipotizzare un ragionevole tasso di crescita compreso tra il 4% e il 5% annuo, corrispondente ad un aumento al 2020 rispetto al 2015 compreso tra il 21,6% e il 27,6%, in linea dunque con i trend a livello mondiale prima riportati.

Pertanto, ritenendo che nel 2015 si raggiungeranno nuovamente gli 11 milioni di passeggeri (si vedano i dati nel paragrafo2.8.2.7), il valore *target* di traffico complessivo al 2020 è stimato in **13,6 milioni di passeggeri**, pari a **+2,6 milioni di passeggeri al 2020**. In termini di bacini di traffico, si ritiene innanzitutto importante consolidare il ruolo e il contributo dei cosiddetti *home port* e delle destinazioni a più forte valenza turistica[50].

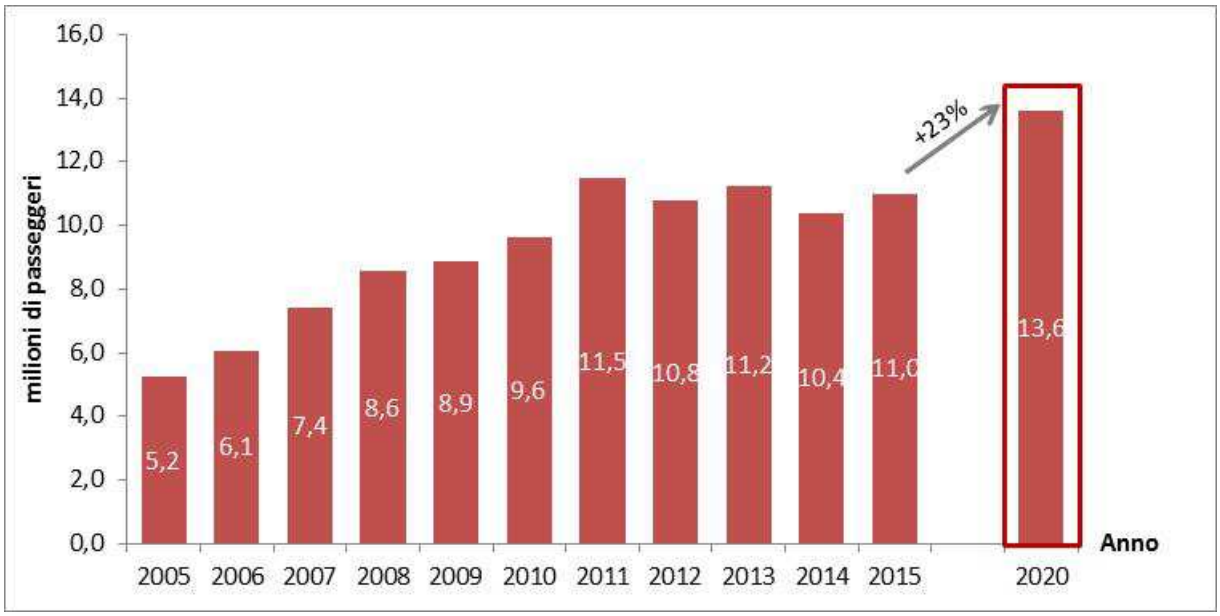


Figura 54 - Crescita previsionale traffico crociere nei porti italiani al 2020 (mln passeggeri).

[50] Attualmente i porti più importanti sono Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova e Savona e secondariamente La Spezia, Livorno, Palermo, Messina e Bari.

Peraltro, si ritiene auspicabile il lancio di nuovi itinerari crocieristici che valorizzino oltre alle città d'arte anche le principali mete balneari del Sud Italia (Puglia e Calabria) e delle Isole, il che può rappresentare elemento ulteriore di crescita dei traffici. La forte rilevanza del settore per le principali località turistiche (Roma, Venezia, Firenze in primis) richiede che vengano adottate misure per l'accoglimento delle navi negli scali portuali di riferimento.

3.2 Gli obiettivi strategici per il Sistema Mare

Come dichiarato nell'Introduzione, l'obiettivo che il Piano si propone è quello di massimizzare il valore aggiunto della risorsa mare, non solo per il cluster marittimo, portuale e logistico stesso, ma per l'intero sistema Paese.

L'idea di fondo è che esista una catena del valore del Sistema Mare, che si esplicita:

- ✓ nel porto;
- ✓ nel territorio circostante;
- ✓ nel territorio nazionale;
- ✓ nelle relazioni dell'Italia con il Mediterraneo;
- ✓ nelle relazioni dell'Italia, come attore *leader* del Mediterraneo, con il resto del mondo.

Il Piano, tenuta in considerazione **la situazione attuale** della portualità e della logistica marittima, così come descritte al Capitolo 2, nonché **le analisi prospettiche** di evoluzione di cui al paragrafo 3.1, si pone il raggiungimento di **obiettivi strategici**, propone altrettante azioni, per le quali si rimanda al Capitolo 4, la cui attuazione avverrà attraverso azioni normative e/o amministrative coerenti con le linee guida fornite dal PSNPL.

Di seguito vengono descritti i dieci obiettivi individuati per il Sistema Mare.

Obiettivo 1 – Semplificazione e snellimento

Per essere competitivi, e costituire la scelta più giusta per gli operatori, il nostro Sistema Mare dovrà essere organizzato in modo tale da ridurre tempi

e costi di transito delle merci. Bisognerà anche agire per ottimizzare le procedure approvative delle opere e le tempistiche di realizzazione degli interventi sui Porti, con forte incidenza sui costi degli stessi, per andare a convergere verso la media europea.

Obiettivo 2 – Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi

È fondamentale migliorare l'efficienza e l'efficacia dei Servizi Tecnico-Nautici; uniformare le condizioni di accesso alle concessioni demaniali; favorire efficienza e uniformità del lavoro portuale; creare le condizioni per mercati più concorrenziali e trasparenti nei porti italiani.

Obiettivo 3 – Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri

Parallelamente agli interventi infrastrutturali, è urgente migliorare l'accessibilità lato terra e lato mare dei porti, potenziando i servizi ferroviari di inoltro terrestre delle merci dai porti e promuovendo nuovi servizi e collegamenti marittimi a supporto di mercati e di filiere logistiche con il maggiore potenziale di crescita e creazione di valore aggiunto.

Obiettivo 4: Integrazione del Sistema Logistico

Il Sistema Mare può accrescere e migliorare la qualità e la competitività dei servizi logistici forniti dentro e fuori il porto attraverso un approccio di sinergia e coordinamento, che garantisca l'integrazione funzionale e gestionale dei sistemi portuali con gli interporti e con le piattaforme logistiche, nell'ottica non solo di valorizzare la contiguità territoriale, ma anche le omogeneità strategiche, anche tra realtà territorialmente non adiacenti, ma che abbiano già mostrato la capacità di fare positivamente business congiunto.

Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali

È necessario puntare ad un miglioramento complessivo delle prestazioni dei porti italiani per le diverse tipologie di traffico anche attraverso la rimozione dei limiti infrastrutturali, evitando sprechi di risorse pubbliche e massimizzando il coinvolgimento di capitali privati, attraverso l'incentivo del

ricorso, tra gli altri, allo strumento del *project financing* e delle forme di sostegno garantite dalla Banca Europea degli Investimenti. Al fine di migliorare le prestazioni del Sistema Mare, è necessario agire sul recupero e ammodernamento del capitale infrastrutturale esistente relativo alle opere di protezione, banchine, terminali, sistemi ausiliari, adeguamento mirato di fondali e banchine alle dimensioni del naviglio, sui colli di bottiglia dei collegamenti ferroviari e stradali per l'accessibilità di breve e lungo raggio ai porti. Esistenza e qualità dei collegamenti *ultimo miglio* debbono divenire tratti distintivi dell'offerta portuale italiana.

Obiettivo 6 - Innovazione

È necessario favorire l'innovazione tecnologica ed in particolare la diffusione di *Intelligent Transport Systems* per la gestione delle operazioni portuali. L'innovazione deve essere non solo *market driven*, ma deve anche coincidere con investimenti nazionali dedicati alla ricerca nel settore, incentivando i collegamenti delle università e dei centri di ricerca con il territorio e con il tessuto industriale collegato alla portualità e alla logistica, nell'ottica di circolo virtuoso stesa dalla stessa Unione Europea con la strategia *Horizon 2020*.

Obiettivo 7 - Sostenibilità

La crescita del Sistema Mare e la massimizzazione del suo valore aggiunto devono avvenire nel rispetto del principio della sostenibilità; pertanto, è necessario ridurre l'impatto dei porti sull'ambiente in termini globali (gas serra) e locali. A tal fine si intende promuovere l'utilizzo intelligente dell'energia attraverso l'adozione di misure orientate a risparmio ed efficienza energetica, integrate alle tecnologie di produzione e sfruttamento[51] delle fonti rinnovabili.

Ci si propone inoltre di incentivare iniziative volte alla minimizzazione dell'impatto ambientale dei sistemi portuali nel loro complesso, anche

[51] Si vedano ad esempio le iniziative in ambito *storage* dell'energia elettrica da rinnovabile

attraverso l'uso razionale delle risorse a disposizione e l'avvio di circoli virtuosi di riutilizzo delle stesse ("*from cradle to cradle*").

È inoltre necessario sviluppare un *framework* di strumenti orientati alla misura, *benchmarking,* controllo, monitoraggio e valutazione delle iniziative a Piano, in ottica di miglioramento continuo dei risultati attesi[52].

Anche nel settore della progettazione degli investimenti, risulta necessario innovare il modo con cui concepire e disegnare l'infrastruttura portuale e come essa si relaziona con i propri utenti, attraverso l'integrazione con elementi di innovazione tecnologica[53].

Obiettivo 8: Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie

Attraverso una pianificazione centralizzata e pluriennale delle risorse finanziarie per le infrastrutture, da garantirsi attraverso il redigendo Documento di Programmazione Pluriennale, si intende fornire certezza e continuità delle risorse necessarie per gli investimenti dei sistemi portuali.

Tale obiettivo potrà essere raggiunto attraverso una messa a sistema delle fonti esistenti (ad esempio, FESR, Fondo di Sviluppo e Coesione, Piano Junker, etc.), al fine di individuare la fonte più corretta da imputare a ciascuna categoria di investimento, in ragione del grado di maturità dello stesso, dei suoi obiettivi specifici, dell'analisi costi benefici condotta e delle previsioni circa le sue tempistiche realizzative.

Le risorse per la gestione dei servizi di interesse comune ed il co-finanziamento degli investimenti potranno essere generate dalla riscossione di canoni e tariffe, oltre cha da una quota dell'IVA generata, da assegnare alle diverse Autorità Portuali sulla base di criteri premiali definiti a livello nazionale.

[52] Cfr. l'utilizzo del *Environmental Ship Index* nell'ambito della *World Ports Climate Initiative* (http://wpci.iaphworldports.org/)

[53] Ad esempio *smart grid, internet of things*, dematerializzazione dei processi operativi.

Obiettivo 9 - Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale

Un coordinamento nazionale forte ed efficace e la condivisione sono due esigenze imprescindibili per garantire la realizzazione di una *vision* integrata per il settore della logistica e della portualità, che si auspica possa rafforzarsi attraverso il coinvolgimento armonico, in raccordo strutturato con il sistema delle Regioni, anche di quelle realtà portuali di importanza regionale in cui si svolgono importanti attività dal punto di vista del trasporto merci e passeggeri. Il livello nazionale, sia nel momento dell'assunzione delle decisioni, sia nel momento del controllo sulla loro attuazione, è infatti garanzia di approccio omogeneo e di azione geopolitica integrata per la proiezione internazionale delle sfide e delle potenzialità del Sistema Mare per l'intero Paese.

Per fare questo, è necessario ampliare le funzioni della Direzione Centrale del Ministero dedicata, che diverrà la Direzione Generale della Portualità e della Logistica, e che si occuperà, da un lato, di pianificare gli investimenti, e, dall'altro, di coinvolgere gli *stakeholder* del cluster marittimo e logistico in modo strutturato e continuo, consentendo il giusto grado di coinvolgimento di coloro che oggi operano in uno scenario frammentato.

Inoltre, tutte le scelte centralizzate dovranno essere trasparenti sia verso le istituzioni italiane ed europee, sia verso le imprese e gli operatori del settore. Esse devono quindi essere supportate da evidenze scientifiche ed analisi di scenario costantemente aggiornate: pertanto quello del Monitoraggio centralizzato e con cadenze prefissate della domanda dei diversi mercati collegati alla portualità e alla logistica marittima, oltre che dell'armatura infrastrutturale, sarà un tema centrale per il raggiungimento di questo obiettivo generale.

Obiettivo 10: Attualizzazione della governance del Sistema Mare

La nuova missione affidata dal Piano al Sistema Mare richiede un *governance* adeguata, un sistema che consenta un coordinamento forte, perché l'azione del Sistema come un attore unico e strutturato è uno dei fattori abilitanti

principali per poter agire con successo in un contesto europeo ed internazionale particolarmente competitivi.

Un maggiore coordinamento nazionale, ma non solo: un vero e proprio ripensamento della struttura di ripartizione del territorio nazionale, che consenta semplificazione e riduzione dei costi, ma soprattutto che garantisca di superare quell' "individualismo portuale" che ha causato molte criticità allo sviluppo del settore nel passato.

Agire attraverso una logica di accorpamento, del resto, oltre che rispondere ad una chiara indicazione della Legge 164/ 2014, costituisce una *chance* unica di superare un fattore oggettivo che ha sempre penalizzato la portualità italiana: l'assenza o la limitatezza di aree di espansione territoriale per i nostri porti, con un'obiettiva situazione di *land locking* che non ha possibilità di essere mutato se non, appunto, attraverso una logica di sistema. Accorpare realtà territorialmente contigue è lo strumento per creare aree di espansione territoriale dei nostri porti, senza espanderli fisicamente. Espansione reciproca attraverso la fusione delle proprie aree, ottimizzando l'utilizzo degli spazi, degli investimenti in atto, del personale, dei rapporti con gli operatori del cluster e dei rapporti con il tessuto sociale, economico e produttivo, nonché con le università e con i centri di ricerca.

Un approccio di centralizzazione che garantisca condizioni decisionali adeguate alle necessità dei mercati internazionali dello *shipping*.

Per il perseguimento di questi 10 obiettivi, sono state individuate altrettante azioni strategiche, declinate in specifiche attività, che vengono descritte al Capitolo 4 del presente Piano.

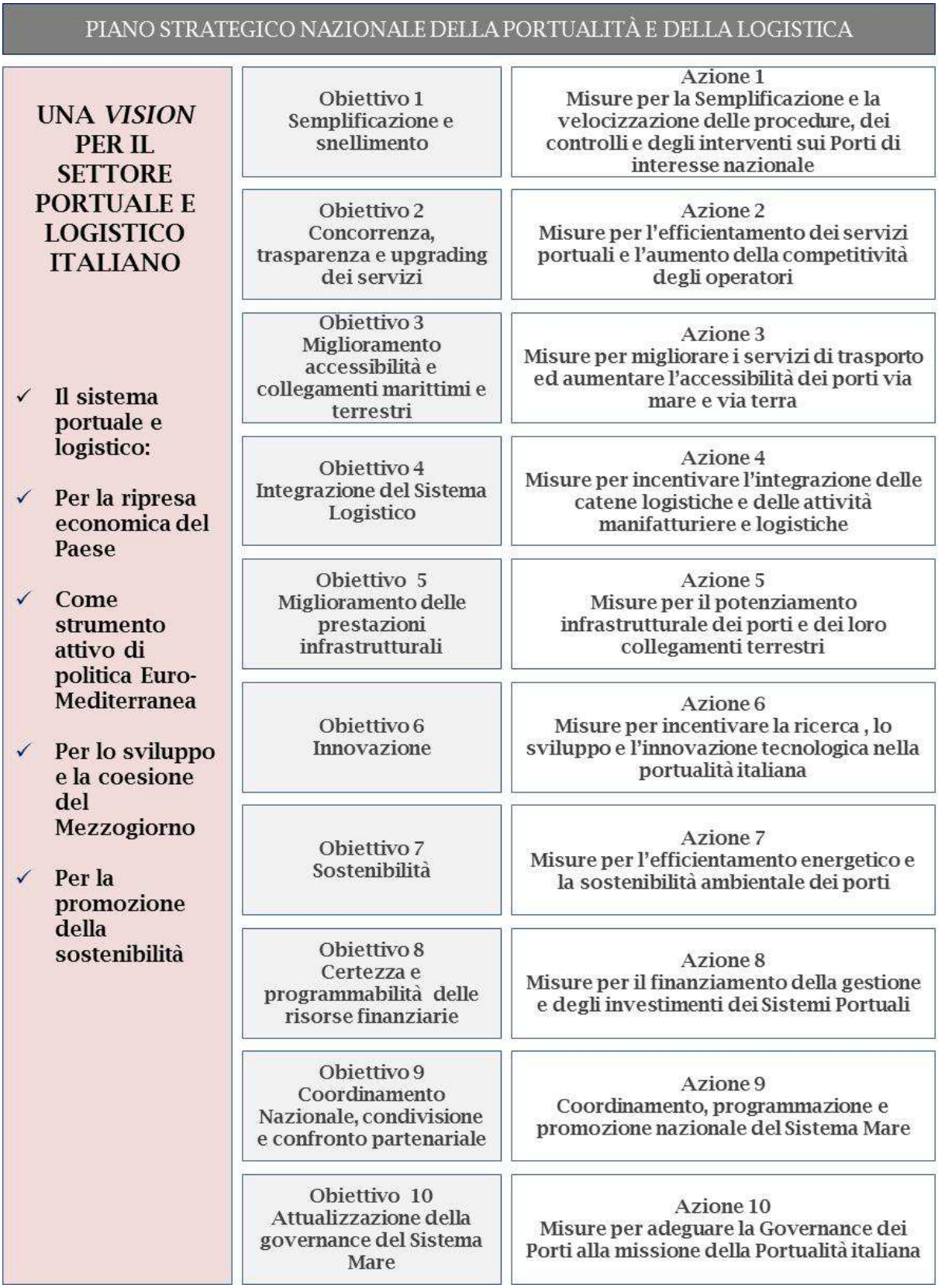


Figura 55 - Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: *Vision,* Obiettivi strategici, Azioni

4. Proposta di azioni strategiche per il Sistema Mare

Il presente capitolo intende fornire proposte di azioni, direttamente connesse agli obiettivi strategici di cui al par. 3.2, ciascuna declinata secondo specifiche attività, che sono il corredo attuativo del presente Piano, il cui obiettivo consiste nel fornire elementi di indirizzo strategico del settore della portualità e della logistica marittima, piuttosto che definire azioni direttamente implementabili.

Pertanto, quelle declinate di seguito sono azioni legate ad una visione programmatica di alto livello, la cui effettiva messa in atto dovrà essere demandata agli strumenti correttamente applicabili caso per caso, ovvero:

- ✓ Eventuali modifiche o integrazioni delle normativa vigente, in armonia con orientamenti e disposizioni comunitarie eventualmente in vigore;
- ✓ Proposte per modifiche o integrazioni della normativa europea vigente;
- ✓ Regolamenti attuativi o altri atti amministrativi specifici in capo alle Amministrazioni competenti *ratione materiae;*
- ✓ Futuri Piani Attuativi di Settore;
- ✓ Il redigendo Documento di Programmazione Pluriennale, per garantire uniformità nell'approccio alla pianificazione strategica degli investimenti infrastrutturali;
- ✓ Contratti di Programma con i Concessionari;
- ✓ Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Protocolli di Intesa e *Memorandum of Understanding* per attori cross-nazionali.

La tabella che segue riassume le azioni legate agli obiettivi strategici, declinate per attività:

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

AZIONI	ATTIVITÀ
AZIONE 1 Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui porti di interesse nazionale	**1.1.** Completamento dello sportello unico dei controlli **1.2.** Semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali **1.3.** Semplificazione delle procedure per il dragaggio dei fondali **1.4.** Recepimento delle direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali
AZIONE 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori	**2.1.** Definizione di indirizzi nazionali e modalità di assegnazione dei servizi tecnico nautici **2.2.** Regolamentazione delle concessioni demaniali e promozione della concorrenza e degli investimenti **2.3.** Incremento della competitività del lavoro portuale **2.4.** Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali nei punti di ingresso alle frontiere dei porti **2.5.** Promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento e il potenziamento del segmento crocieristico
AZIONE 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra	**3.1.** Semplificazione delle manovre ferroviarie nei porti **3.2.** Estensione dei corridoi ferroviari merci (RFC) europei, attivati e in corso di attivazione, sino all'interno dei porti gateway internazionali **3.3.** Introduzione del *Fast Corridor* Ferroviario in scali merci con dotazione e volumi di traffico adeguati **3.4.** Misure per la promozione dei collegamenti via mare con accesso ai terminali nazionali strategici per i traffici da e verso i porti del Mediterraneo **3.5.** Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare attraverso l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto merci. **3.6.** Misure per la promozione e lo sviluppo dei collegamenti fluvio-marittimi per l'inoltro terrestre delle merci rinfuse e unitizzate in arrivo e partenza dai porti adriatici.
AZIONE 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche	**4.1.** Istituzione delle Aree Logistiche Integrate nelle Regioni in ritardo di sviluppo **4.2.** Promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali **4.3.** Misure per l'incentivazione della localizzazione di attività manifatturiere e logistiche nelle aree portuali nazionali e nelle Aree Logistiche Integrate del Mezzogiorno. Incentivazione della ri-utilizzazione delle aree industriali dismesse e di aree disponibili all' interno delle circoscrizioni portuali per la localizzazione di attività manifatturiere e logistico-manifatturiere

AZIONI	ATTIVITÀ
AZIONE 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri	**5.1.** Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti proposti dalla AdSP **5.2.** Definizione di progetti sulle reti stradali, ferroviarie e idroviarie nazionali per aumentare la accessibilità nazionale ed internazionale dei porti italiani **5.3.** Costituzione di un osservatorio per l'analisi dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti **5.4.** Recupero di servitù militari e aree militari demaniali abbandonate, dismesse o sottoutilizzate
AZIONE 6 Misure per incentivare la ricerca , lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana	**6.1.** Digitalizzazione della catena logistica **6.2.** Promozione di collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP ed Università e Centri di Ricerca **6.3.** Promozione e finanziamento di programmi di alta formazione a livello nazionale **6.4.** Misure legislative atte a consolidare la diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale
AZIONE 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti	**7.1.** Ipotesi di D.L. che introduca l'obbligo di redazione dei Piani Energetici e Ambientali da parte delle AdSP **7.2.** Istituzione di un fondo nazionale GREENPORTS di co-finanziamento iniziative coerenti con i PEA dei Porti da assegnare sulla base di criteri di priorità e premialità. **7.3.** Di concerto con il MISE, introduzione di misure incentivanti per il rinnovo delle flotte nell'ottica di inserire natanti con caratteristiche di *green* ed *energy efficient,* in rispetto della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato
AZIONE 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali	**8.1.** Creazione di un sistema programmabile e bilanciato nell'allocazione delle risorse economiche generate all'interno dei porti del Sistema
AZIONE 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare	**9.1.** Riorganizzazione della Direzione Generale della Portualità e della Logistica del MIT con funzioni di monitoraggio e di programmazione del sistema nazionale **9.2.** Implementazione di un sistema per il monitoraggio e la pianificazione del sistema nazionale delle portualità, della logistica e del trasporto marittimo **9.3.** Istituzionalizzazione di un Forum del partenariato logistico e portuale **9.4.** Revisione ed armonizzazione delle norme sulla programmazione dei porti e delle perimetrazioni dell'AdSP **9.5.** Promozione del marketing strategico del sistema portuale e logistico italiano **9.6.** Definizione delle norme quadro per la predisposizione dei Piani regolatori e dei POT

AZIONI	ATTIVITÀ
AZIONE 10 Misure per adeguare la *Governance* dei Porti alla missione della Portualità italiana	**10.1.** Proposta di un nuovo modello di *Governance*

Tabella 12 - Azioni ed Attività di Piano

AZIONE 1. Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 1 Semplificazione e snellimento	1.1. **Completamento dello sportello unico dei controlli** in capo all'Agenzia delle Dogane con obiettivi quantitativi di riduzione dei tempi predefiniti e progressivi, che agirà in coordinamento con la AdSP, secondo quanto previsto dalla riforma della *governance*.
	1.2. **Semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali** mediante: (a) ulteriore valorizzazione dello strumento della conferenza dei servizi; (b) eventuale trasformazione dell'intervento di talune amministrazioni da vincolante a consultivo; (c) eventuale ulteriore valorizzazione, in determinati ambiti, dello strumento del silenzio-assenso; (d) applicazione per le opere comprese nei programmi approvati dalle AdSP conformemente al PSNPL della procedura di VIA speciale, anticipandola alla fase della progettazione preliminare; (e) fissazione di tempi certi per ciascuno degli atti del procedimento; (f) assoggettamento di tutte le controversie amministrative in materia portuale alle regole processuali previste per i contenziosi in materia di appalti pubblici.
	1.3. **Semplificazione delle procedure per il dragaggio dei fondali** mediante: (a) completamento dell'iter del Decreto in corso di approvazione da parte del MATTM per la semplificazione delle attività di immersione in mare dei materiali di escavo (erroneamente definiti in generale rifiuti); (b) revisione della disciplina della gestione dei sedimenti nelle aree marine ricadenti nei SIN-SIR, finalizzata al raggiungimento di una coerenza giuridica e tecnica della stessa e accompagnata dalla individuazione di nuovi criteri per la definizione di area marina "contaminata", sulla base dell'analisi dell'effettiva pericolosità ambientale e delle migliori tecniche di intervento possibili a costi sostenibili; (c) consenso al consolidamento e alla destinazione a fini produttivi delle vasche di colmata; (d) indicazione di una tempistica certa per l'approvazione dei progetti di dragaggio e possibilità di effettuare contestualmente le operazioni di bonifica e di dragaggio.
	1.4. Recepimento delle direttive di integrazione e

	semplificazione delle procedure da accordi internazionali (es. Single *Window*).

AZIONE 2. Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 2 Concorrenza, trasparenza e *upgrading* dei servizi	2.1. Indirizzi nazionali e modalità di assegnazione dei servizi tecnico nautici ▪ Introduzione di un sistema che prenda le mosse dalla individuazione degli obblighi di servizio pubblico (comprensivi del dimensionamento organizzativo), distinguendosi tra gli o.s.p. connessi alle esigenze di sicurezza della navigazione nelle acque portuali, di competenza della Capitaneria di Porto, e quelli connessi alle esigenze di sviluppo commerciale del porto, di competenza della AdSP. A queste ultime competerà altresì l'affidamento del servizio. Tale affidamento potrà avvenire mediante meccanismi di gara europea (servizi di rimorchio) per ambiti suscettibili di comprendere anche più porti (ove ciò consenta economie di scala e sia conforme all'interesse pubblico). In altri casi (pilotaggio e ormeggio), nelle more della emanazione di una disciplina della materia a livello europeo, si potrà mantenere l'attuale sistema di affidamento del servizio a entità espressione della collettività degli operatori professionali locali, in ogni caso prevedendosi la definizione a livello centrale degli elementi rilevanti ai fini della definizione (da parte della AdSP con riferimento a ciascun porto) delle tariffe del servizio, per pervenire ad una congrua riduzione delle stesse.
	2.2. **Regolamentazione delle concessioni demaniali e promozione della concorrenza e degli investimenti**, emanazione di un decreto ministeriale (già previsto dall'art. 18 della L. n.84/94) che renda omogenee e conformi ai principi dell'ordinamento comunitario le procedure per il rilascio delle concessioni alle imprese terminaliste. Al fine di aumentare la trasparenza e favorire gli investimenti privati, si prospetta l'esigenza di un aggiornamento del regime delle concessioni quanto a durata (da rapportarsi all'entità degli investimenti da effettuarsi, a partire dalla valutazione

	periodica dei Piani di impresa e dei livelli occupazionali che il concessionario si impegnava a raggiungere), disciplina del procedimento di scelta del concessionario e obblighi del concessionario (anche quanto alla tempistica degli investimenti ed ai risultati operativi da conseguire, con l'introduzione di adeguati meccanismi premiali e sanzionatori). Appare inoltre opportuno prevedere il superamento della attuale normativa relativa all'incameramento delle opere realizzate dal concessionario durante la concessione, prevedendosi l'introduzione, nei bandi per riassegnare le concessioni in scadenza, dell'obbligo della corresponsione, a carico del concessionario subentrante, di un indennizzo corrispondente al valore commerciale o del costo di rimpiazzo dei beni.
	2.3. **Incremento della competitività del lavoro portuale** in ottica di efficientamento della gestione, di semplificazione e di flessibilità, con attribuzione di sufficienti poteri alle costituende Autorità di Sistema Portuale (cfr. azione 10) per la gestione dei carichi di contingenti di manodopera.
	2.4. **Potenziare i controlli fitosanitari sui prodotti vegetali nei punti di ingresso alle frontiere dei porti** armonizzandoli in conformità ai protocolli tecnici definiti dalla *European and Mediterranean Plant Protection Organization*, allo scopo di evitare l'introduzione di patogeni e parassiti invasivi pericolosi per le colture agrarie e gli ecosistemi naturali. Particolare attenzione va dedicata ai prodotti confliggenti con le produzioni nazionali, sia per evitare l'introduzione di patogeni e parassiti distruttivi per gli impianti italiani sia per garantire il rispetto di standard qualitativi richiesti dalla normativa italiana.
	2.5. **Promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento e il potenziamento del segmento crocieristico,** sia nell'ipotesi di collegamenti intermodali, soprattutto ferroviari in AV, per i passeggeri, in alcune realtà portuali specifiche, sia grazie l'efficientamento tecnologico dei servizi ai terminal, in azione congiunta con le Amministrazioni competenti in materia di promozione del territorio.

AZIONE 3. Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 3 Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri	3.1. Misure per la **semplificazione delle manovre ferroviarie** nei porti, al fine di snellire ed integrare i processi nei Terminal Container Ferroviari del Gruppo e nelle aree portuali, valorizzando ed estendendo il ricorso anche a sistemi esistenti, come la Piattaforma PIL. Si punterà alla definizione di nuovi scenari per la gestione della manovra da parte delle imprese ferroviarie, in particolare con il superamento della divisione tra manovra primaria e secondaria, favorendo lo sviluppo dell'intermodalità nell'ottica di: ▪ Favorire il mercato, utilizzando logiche concorrenziali per l'assegnazione delle concessioni dei servizi di manovra da parte delle AdSP; ▪ Supportare la standardizzazione delle operazioni di manovra nei nodi logistici ferroviari presenti nel territorio nazionale, in genere caratterizzati da specifici ▪ Aspetti e fattori (caratteristiche strutturali e funzionali dell'impianto, numero e tipo di soggetti che vi operano); ▪ Semplificare l'accesso ai servizi infrastrutturali per favorire un utilizzo ottimale della capacità dei nodi logistici; ▪ Migliorare la qualità dei servizi offerti alle imprese ferroviarie mediante ▪ Introdurre modalità di gestione dei processi di manovra innovative e sicure attraverso le potenzialità messe a disposizione dalle tecnologie ICT; ▪ Favorire lo scambio delle informazioni logistiche durante tutte le fasi del processo di manovra rafforzando in questo modo le connessioni tra gli attori coinvolti nel trasporto ferroviario.

	3.2. Estensione dei corridoi ferroviari merci (RFC) europei, attivati e in corso di attivazione, sino all'interno dei porti *gateway* internazionali, con: ▪ Pieno coordinamento tra Gestori dell'Infrastruttura ferroviaria e Amministrazioni Portuali (Autorità di Sistema e Direzioni Portuali); ▪ Interfacciamento dei sistemi di prenotazione delle tracce internazionali offerte dal corridoio (RFC) ai sistemi informativi delle infrastrutture portuali; ▪ Garanzia da parte delle Amministrazioni portuali (AdS e DP) di garantire una pianificazione di allocazione delle tracce secondo i calendari internazionali di prenotazione tracce (per i porti gateway internazionali interessati dell'AdS). ▪ I corridoi hanno una pianificazione a lungo termine (12 mesi prima della partenza dell'orario di servizio) e una pianificazione a corto termine (molto limitata in volume) 21 giorni prima della partenza del treno. Su questa base la aree portuali *gateway* ferroviari internazionali dovranno avere una pianificazione di massima di lungo termine, da concordare con il corridoio RFC di riferimento, ed una pianificazione a breve e medio termine esecutiva in accordo con il corridoio RFC. L'estensione del servizio RFC, one stop shopping, sarà condizione necessaria per i gateway ferroviari internazionali dell'Italia.
	3.3. **Introduzione del *Fast Corridor* Ferroviario in scali merci con dotazione e volumi di traffico adeguati**. La soluzione consente di movimentare i container non ancora dichiarati e non soggetti a controlli dal porto di sbarco ad un'area di temporanea custodia presso il nodo logistico di destinazione attraverso un corridoio controllato ferroviario; tale soluzione prevede l'integrazione informativa (si veda anche attività 6.1) dei diversi soggetti logistici coinvolti nel "*Fast Corridor* Ferroviario" (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Autorità di Sistema Portuale, Direzioni Portuali, UIRNet s.p.a., Terminal Ferroviari e Portuali, Spedizionieri, Agenti Marittimi e MTO).

	3.4. Misure per la promozione dei collegamenti via mare con accesso ai terminali nazionali strategici per i traffici da e verso i porti del Mediterraneo (anche in ottica di prosecuzione verso la sponda atlantica dell'Africa) e del Mar Nero, attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti integrati "di filiera" che vedano coinvolto un raggruppamento di autotrasportatori, armatori, filiere produttive, AdSP e Università/centri di ricerca sulla base di studi di fattibilità e criteri di selezione proposti dalla Direzione Centrale, valorizzando eventuali sinergie con altre fonti di finanziamento di carattere comunitario.
	3.5. Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare attraverso **l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto merci**, anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di reti a carattere locale.
	3.6. Misure per la **promozione e lo sviluppo dei collegamenti fluvio-marittimi** per l'inoltro terrestre delle merci rinfuse e unitizzate in arrivo e partenza dai porti Adriatici verificandone le condizioni di competitività economica ed ambientale. Semplificazione delle procedure di navigazione interna e trasbordo nei porti. Creazione di corridoi per lo sdoganamento delle merci nei porti fluviali

AZIONE 4. Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 4 Integrazione del Sistema Logistico	4.1. **Istituzione delle Aree Logistiche Integrate nelle Regioni in ritardo di sviluppo**, nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di co-finanziamento sui fondi strutturali, per i quali le AdSP saranno il soggetto promotore capofila. Il meccanismo di *governance* delle ALI sarà declinato attraverso Accordi di Programma Quadro rafforzato o Accordi di Rete.

	4.2. **Promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali**, gestori di piattaforme logistiche ed eventualmente di servizi di collegamento attraverso premialità nella ripartizione delle risorse nazionali per gli investimenti e nella allocazione delle risorse generate localmente.
	4.3. Misure **per l'incentivazione della localizzazione di attività manifatturiere e logistiche nelle aree portuali nazionali e nelle Aree Logistiche Integrate del Mezzogiorno**. Incentivazione della ri-utilizzazione delle aree industriali dismesse e di aree disponibili all' interno delle circoscrizioni portuali per la localizzazione di attività manifatturiere e logistico-manifatturiere valorizzando i fenomeni di *back-shoring* e le rilocalizzazione delle attività lungo la catena logistica. Le opportunità di localizzazione nelle Aree Logistiche Integrate del mezzogiorno anche in relazione all' utilizzo delle risorse Europee per le regioni in ritardo di sviluppo

AZIONE 5. Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	5.1. Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti proposti dalla AdSP, con priorità assegnata alle opere di manutenzione straordinaria e valorizzazione delle infrastrutture portuali esistenti. Nella selezione delle opere sarà altresì necessario tenere conto delle opere di nuova costruzione (opere di protezione, banchine, fondali, terminali pax e merci, raccordi ferroviari e stradali interni, impianti di bunkeraggio), di tutti i segmenti di trasporto rilevanti, sulla base di studi di fattibilità tecnico economica ai sensi del DL 228/2011 e secondo la rispondenza alla strategie del settore definite nel PSNPL sulla base di una analisi multicriteriale. I criteri saranno definiti dalla Direzione Generale della Portualità e della Logistica.
	5.2. Definizione di progetti sulle reti stradali ,e ferroviarie e idroviarie nazionali per aumentare la accessibilità nazionale ed internazionale dei porti italiani. I progetti

	saranno sviluppati attraverso studi di fattibilità tecnico-economica dai gestori delle reti nazionali su proposta delle AdSP e della cabina di partenariato e, laddove convenienti, inseriti nella programmazione nazionale delle infrastrutture e/o proposti agli organismi di programmazione dei corridoi europei.
	5.3. **Costituzione di un osservatorio per l'analisi dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti** presso la DG del MIT anche al fine di consentire il *benchmarking* delle condizioni di realizzazione, promuovere la soluzione dei problemi locali e la diffusione delle migliore pratiche, la promozione di un approccio progettuale *Lean* che ottimizzi l'utilizzazione delle risorse pubbliche.
	5.4. Recupero di servitù militari e aree militari demaniali abbandonate, dismesse o sottoutilizzate, per aumentare le aree retroportuali minimizzando il consumo di suolo

AZIONE 6. Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 6 Innovazione	6.1. **Digitalizzazione della catena logistica** attraverso: ▪ definizione di misure e di un tavolo di coordinamento presso il MIT per definire la *governance* e migliorare significativamente integrazione, interazione e interoperabilità tra i molteplici sistemi informativi istituzionali già operanti e ad oggi non completamente integrati (es. PMIS, AIDA, i PCS, PNL, PIC, PIL, Sistri, PAT, RVMS), e per migliorare efficacia e penetrazione dell'offerta tecnologica dedicata alla *Business Community* a supporto dell'intera catena del trasporto e della logistica. ▪ realizzazione di un'architettura modulare cooperativa che permetta di integrare informazioni e servizi relativi al trasporto su gomma e intermodalità (PLN - UIRNet), alla gestione e controllo dei rifiuti (SISTRI - MATT), al trasporto ferroviario di merci (PIL/PIC - FS Italiane), al trasporto sulle vie del mare (PMIS – Comunità Portuali), alla gestione dei nodi (PLN,

	PCS, PIL) e al trasporto aereo (DG-Trasp. Aereo), con l'obiettivo di disporre di un *network* di servizi integrati secondo il principio della co-modalità e dell'intermodalità, nonché di coordinare misure d'intervento attraverso il monitoraggio e la valutazione degli effetti sui trasporti, sull'ambiente, sulla sicurezza e sull'efficienza del sistema logistico. ▪ sostegno alla integrazione dei sistemi, incrementando nelle successive versioni i sistemi o le parti di essi che rispondano ai requisiti dell'Architettura europea Karen o italiana, messa a punto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ARTIST. ▪ promozione e investimenti in iniziative (anche sulla scorta delle applicazioni in corso e delle azioni pilota già in essere in alcune realtà italiane) che supportino e, in alcuni casi abilitino, lo snellimento burocratico delle procedure amministrative connesse al trasporto e alla logistica; ▪ implementazione di sistemi per il monitoraggio delle merci pericolose e dei rifiuti speciali e dell'accesso dei passeggeri, con varchi per regolamentarne l'accesso e sistemi di *counting*.
	6.2. Promozione di **collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP ed Università e Centri di Ricerca**, aventi qualificazione scientifica di "eccellenza" nei settori di riferimento per le tematiche oggetto del presente Piano secondo i criteri di valutazione adottati dal Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca (MIUR), per le tematiche oggetto del presente Piano. Ai programmi di ricerca potranno partecipare università e centri di ricerca stranieri, tramite ricercatori di elevato *ranking* internazionale. I Programmi di collaborazione strutturata potranno riguardare: ricerca di base, ricerca industriale, ricerca pre-competitiva, sviluppo *start up* e *spin off*.
	6.3. **Promozione e finanziamento di programmi di alta formazione a livello nazionale**, finalizzati al raggiungimento di obiettivi di massima competenza, da parte del personale delle AdSP, nelle aree tecniche, economiche ed amministrative di riferimento per il presente Piano, ed in particolare delle applicazioni delle più recenti tecnologie dell'informazione. I programmi dovranno essere svolti con Dipartimenti universitari aventi qualificazione di

	"eccellenza" nel settore di ricerca di riferimento, secondo i criteri di valutazione adottati dal Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca (MIUR). Saranno relativi ad esempio a: lauree magistrali, corsi di dottorato, master di primo e secondo livello.
	6.4. Al fine di incentivare un approccio uniforme nel settore dell'informatizzazione della logistica, saranno poste in essere **misure legislative atte a consolidare la diffusione della Piattaforma Logistica Nazionale**, che, a tal fine, dovrà essere data in concessione gratuita per 2 anni e dovrà essere pertanto utilizzata da tutte le Autorità di Sistema Portuale. In considerazione della gratuità prevista per il primo biennio, ed a garanzia del Gestore della PLN – da individuarsi con gara-, per garantire i costi di gestione, di manutenzione e di efficientamento tecnologico della Piattaforma stessa, il Ministero si impegnerà al reperimento di fonti di finanziamento alternative (ordinarie e/o comunitarie) per quel biennio, anche al fine di assicurare la sostenibilità del Piano Economico e Finanziario dell'individuando Gestore della PLN.

AZIONE 7. Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 7 Sostenibilità	7.1. **Ipotesi di d.l. che introduca l'obbligo di redazione dei Piani Energetici e Ambientali da parte delle AdSP** con indicazione di azioni per il contenimento delle emissioni secondo linee guida emanate dal MIT e dal MATTM, stese al fine di: a. Incrementare la dotazione infrastrutturale dei porti dal punto di vista energetico (es. elettrificazione, collegamento a rete gas, introduzione generazione distribuita e autoconsumo, impianti di produzione ai più alto livelli di efficienza e da fonte rinnovabile; b. Garantire il rispetto dei livelli di emissione sempre più ridotti e compatibili anche del naviglio, dei motori, dei carburanti; c. Attrezzaggio dei porti alla fornitura di energia coerentemente con gli obiettivi sulle emissioni (es. dotazione di potenze elettriche adeguate, punti di riconsegna gas ove compatibile con questioni di

	sicurezza); d. Realizzare infrastrutture per lo stoccaggio e la distribuzione per LNG (tra le soluzioni più praticabili per riduzione tenore zolfo in carburanti), in parallelo a possibili strumenti di incentivazione al *revamping* dei motori di bordo come possibili *target* di efficientamento energetico e riduzione impatto ambientale; e. Attrezzare l'infrastruttura portuale con illuminazione efficiente (es. lampade a led, regolazione del flusso luminoso, …); f. Realizzare infrastrutture per l'ottenimento di titoli di efficienza energetica (es. inceneritori o attrezzatura portuale per l'importazione/ esportazione dei rifiuti.); g. Realizzare interventi per la riqualificazione ed efficientamento degli edifici e delle infrastrutture esistenti (es. sostituzione dei tetti dei cantieri con tetti fotovoltaici, ammodernamento sistemi di condizionamento, revisione coibentazioni interne ecc.); h. Realizzare interventi rivolti al recupero e alla salvaguardia dei fondali; i. Avviare programmi di monitoraggio di eventuali siti protetti vicini ai porti;
	7.2. Istituzione di un fondo nazionale GREENPORTS di co-finanziamento iniziative coerenti con i PEA dei Porti da assegnare sulla base di criteri di priorità e premialità ✓ Realizzare bandi di gara per l'assegnazione di finanziamento di interventi es quelli definiti nelle azioni tenendo conto dei seguenti driver: ▪ Potenziale di sviluppo territoriale; ▪ Incremento dell'occupazione territoriale; ▪ Coerenza con linee di sviluppo strategico italiane; ▪ Situazione territoriale rispetto a standard (es. dare una priorità maggiore a zone meno sviluppate); ▪ Sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento; ▪ Inserimento dell'intervento all'interno di un piano pluriennale di sviluppo.

	✓ Supportare le Autorità di Sistema Portuale ad identificare i criteri di valutazione per definizione di Piani di finanziamento nel medio e breve termine che tengano conto delle specificità territoriali e degli impatti potenziali delle diverse misure implementabili (ad esempio tramite ottimizzazione delle risorse naturali a disposizione attraverso la persecuzione di obiettivi di ottimizzazione dell'efficienza nella fase di allocazione delle risorse). ✓ Identificare potenziali punti di convergenza con iniziative di finanziamento poste in essere a livello comunitario (ad esempio programmi quali Horizon 2020), con il duplice obiettivo di: ▪ velocizzare il processo di reperimento delle risorse e implementazione dei piani di investimento; ▪ costruire metodologie di valutazione dei progetti di intervento sulle aree portuali attraverso una attività di *benchmarking* delle esperienze e dei programmi già esistenti.
	7.3. Di concerto con il MISE, **introduzione di misure incentivanti per il rinnovo delle flotte** nell'ottica di inserire natanti con caratteristiche di *green* ed *energy efficient*, in rispetto della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato.

AZIONE 8. Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie	8.1. Introduzione di un sistema di azioni che, attraverso la definizione di criteri equi e trasparenti, contribuisca a creare un **sistema bilanciato con riferimento all'allocazione delle risorse economiche generate all'interno dei porti del Sistema**. In particolare, previa definizione di apposite politiche di copertura economica, le entrate pubbliche derivanti da e.g., tasse, diritti, canoni e, limitatamente ad una quota da definire, dell'Imposta sul Valore Aggiunto, potrebbero essere destinate - in una misura minima da determinare - al singolo ambito portuale nel quale tali risorse sono state generate. I criteri di definizione della quota da allocare alla singola unità portuale

	dovranno essere definiti mediante provvedimento dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia, sentite le AdSP e le regioni interessate.

AZIONE 9. Avvio di un processo di monitoraggio, pianificazione e promozione della portualità e della logistica italiana

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 9 Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale	9.1. Riorganizzazione della Direzione Generale della Portualità e della Logistica del MIT con funzioni di monitoraggio dei traffici marittimi e relative catene multimodali, produzione e aggiornamento previsioni di domanda per segmento, di monitoraggio degli stati di approvazione e realizzazione dei progetti infrastrutturali di pianificazione, di approvazione dei Piani Regolatori di Sistema, di approvazione, anche ai fini della valutazione della loro compatibilità con il PSNPL, dei provvedimenti relativi ad investimenti infrastrutturali che comportino finanziamenti statali, comunitari o di istituzioni internazionali, nonché dei provvedimenti di incentivazione dello sviluppo dei traffici marittimi e multimodali; di indirizzo, vigilanza e controllo sull'attività delle Autorità di Sistema Portuale; di partecipazione agli organismi internazionali di programmazione e regolamentazione relativi ai trasporti marittimi.
	9.2. Implementazione di un sistema per il monitoraggio e la pianificazione del sistema nazionale delle portualità, della logistica e del trasporto marittimo. Questa attività è specificamente finalizzata a dotare il Ministero di una competenza stabile e aggiornata nel tempo per il monitoraggio e la pianificazione del sistema nazionale delle portualità, della logistica e del trasporto marittimo, che sia in grado da un lato di supportare, verificare e validare le previsioni di domanda alla base dei singoli investimenti infrastrutturali di competenza, in un'ottica di sistema e con cadenza annuale, e dall'altro monitorare con funzione di osservatorio l'evoluzione del mercato di settore. In termini di dati, il sistema dovrà agire quale osservatorio permanente sull'offerta e sulla domanda di trasporto e logistica rilevante per la portualità italiana, nonché sul sistema industriale e macroeconomico di contesto, alimentato da: (a) dati

	forniti dagli attori di sistema, raccolti in modo stabile e sistematico, beneficiando possibilmente anche dei processi di sviluppo infotelematico descritti in altre azioni di intervento; (b) dati disponibili e acquisibili da fonti pubbliche e/o da studi e società di settore. I dati dovranno essere processati ed integrati opportunamente, in modo da fornire un cruscotto informativo delle tendenze e delle criticità di sistema, essenziale per orientare l'azione di pianificazione. In termini di modelli, il sistema dovrà avere una capacità previsionale relativamente ai traffici marittimi dei porti italiani nel contesto internazionale, e dovrà in primo luogo essere in grado di stimare i flussi produzione-consumo e origine-destinazione sia nello scenario attuale sia in scenari futuri. I modelli dovranno inoltre essere integrabili con il SIMPT già a disposizione del Ministero e con analoghi strumenti modellistici disponibili a livello Euro-Mediterraneo, così da fornire opportuno supporto quantitativo alle scelte di pianificazione.
	9.3. **Istituzionalizzazione di un Forum del partenariato logistico e portuale** che avrà la funzione di avviare e mantenere – in fase di implementazione nonché in occasione della revisione annuale del Piano – un canale di collaborazione diretta con gli *stakeholder* del sistema portuale e logistico, anche al fine di garantire la partecipazione ed il dialogo e promuovendo logiche di inclusione sociale, condivisione delle informazioni, sorveglianza sui processi e scambio di buone prassi. In particolare – mutuando un approccio proprio del **Codice europeo di condotta sul partenariato** per i Fondi Strutturali e per gli altri fondi di investimento europei – i componenti del forum verranno identificati in base al criterio della *rappresentatività* al fine di dare la più ampia apertura ai contributi degli *stakeholder* e gli ambiti di confronto riguarderanno l'analisi e l'esplicitazione delle esigenze alla base del piano, la valutazione dell'efficacia delle azioni, nonché la condivisione dei momenti di revisione della strategia e di ridefinizione/*fine tuning* degli obiettivi. Il Forum, che sarà presieduto dalla Direzione Generale della Portualità e della Logistica e avrà una *componente istituzionale* e una *componente partenariale* (la cui composizione sarà definita a Piano avviato ma che comprenderà in generale rappresentanze del mondo delle associazioni e degli operatori). Le modalità operative del **Forum** prevendono un

	incontro in plenaria (con cadenza almeno annuale) e una forma di dialogo online, in cu verranno avviate forme di consultazione diretta su tematiche di specifico interesse e/o urgenza.
	9.4. **Revisione ed armonizzazione delle norme sulla programmazione dei porti e delle perimetrazioni dell'AdSP:** (a) Perimetrazione dell'ambito di competenza di ciascuna AdSP, comprendendovi tutte le aree di proprietà pubblica direttamente funzionali alle attività portuali e di logistica connesse al porto, mediante deliberazione della Direzione Generale del MIT; (b) Attribuzione al PRdS, adottato dalla AdSP (previo parere del Comune e della Regione) e approvato dalla DG PSSL; (c) garanzia di tempi certi (e sufficientemente brevi) per ciascuno dei passaggi della procedura in questione.
	9.5. Promozione del marketing strategico del sistema portuale e logistico italiano attraverso l'implementazione di azioni volte a: ▪ Incentivare accordi di collaborazione tra PMI operanti nel settore manifatturiero, anche a livello internazionale, attraverso il supporto delle Camere di Commercio e dell'ICE; ▪ Ampliamento del confronto partenariale all'interno delle Autorità di Sistema Portuale (cfr. azione 10 sulla *governance*) anche con il coinvolgimento delle Associazioni di settore per attività produttive e di servizi, incluso il settore turistico; ▪ Incentivare accordi di collaborazione, *joint venture*, operazioni di acquisizione & fusione, ecc. tra operatori dell'autotrasporto di Paesi terzi del Mediterraneo, con l'obiettivo di favorire la nascita di reti di imprese e/o medie-grandi imprese singole multi-Paese (Italo-tunisine, Italo-Marocchine, ecc.), operanti lungo le catene logistiche e distributive della regione; ▪ Disegnare programmi/progetti promozionali integrati comprendenti sia autorità portuali sia operatori privati (compagnie marittime, autotrasportatori, MTO, caricatori industriali, ecc.) focalizzati su mercati nuovi e difficili da aggredire (India, Indonesia, Brasile, Argentina, ecc.).
	9.6. **Definizione delle norme quadro per la predisposizione dei Piani regolatori e dei POT**, in linea con le procedure internazionali di formulazione di progetti di intervento con metodologie di tipo

	Logical Framework Approach (LFA); in linea con queste norme emanazione di apposite linee guida per la redazione dei piani regolatori e dei POT. Tramite le metodologie LFA, e l'uso di adeguati strumenti quantitativi, deve essere verificato il raggiungimento degli obiettivi generali del Piano Nazionale, e di quelli specifici del Sistema Portuale titolare del Piano regolatore o del POT

AZIONE 10. Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana

OBIETTIVO	ATTIVITÀ
Obiettivo 10 Attualizzazione della governance del Sistema Mare	10.1. Definizione della **proposta di un nuovo modello di *governance*** (si rimanda integralmente al Capitolo 5 del presente Piano).

Di seguito, si riportano:

- ✓ Rappresentazione con *Harvey balls* del grado di incidenza di ciascuna azione per i segmenti considerati (Figura 56);
- ✓ Matrice di prioritizzazione delle azioni (
- ✓
- ✓ Figura 57) secondo due dimensioni, ossia fattibilità e rilevanza, declinate per i seguenti driver:

FATTIBILITA':

- ✓ Non necessità di modifiche della normativa esistente;
- ✓ Esistenza di sperimentazioni analoghe già in corso;
- ✓ Implementabilità entro fine del 2016.

RILEVANZA:

- ✓ *Compliance* con i dettami dell'Unione Europea;
- ✓ Supporto a logiche di coesione territoriale;

- ✓ Ricaduta su diversi segmenti del settore portuale e logistico.

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

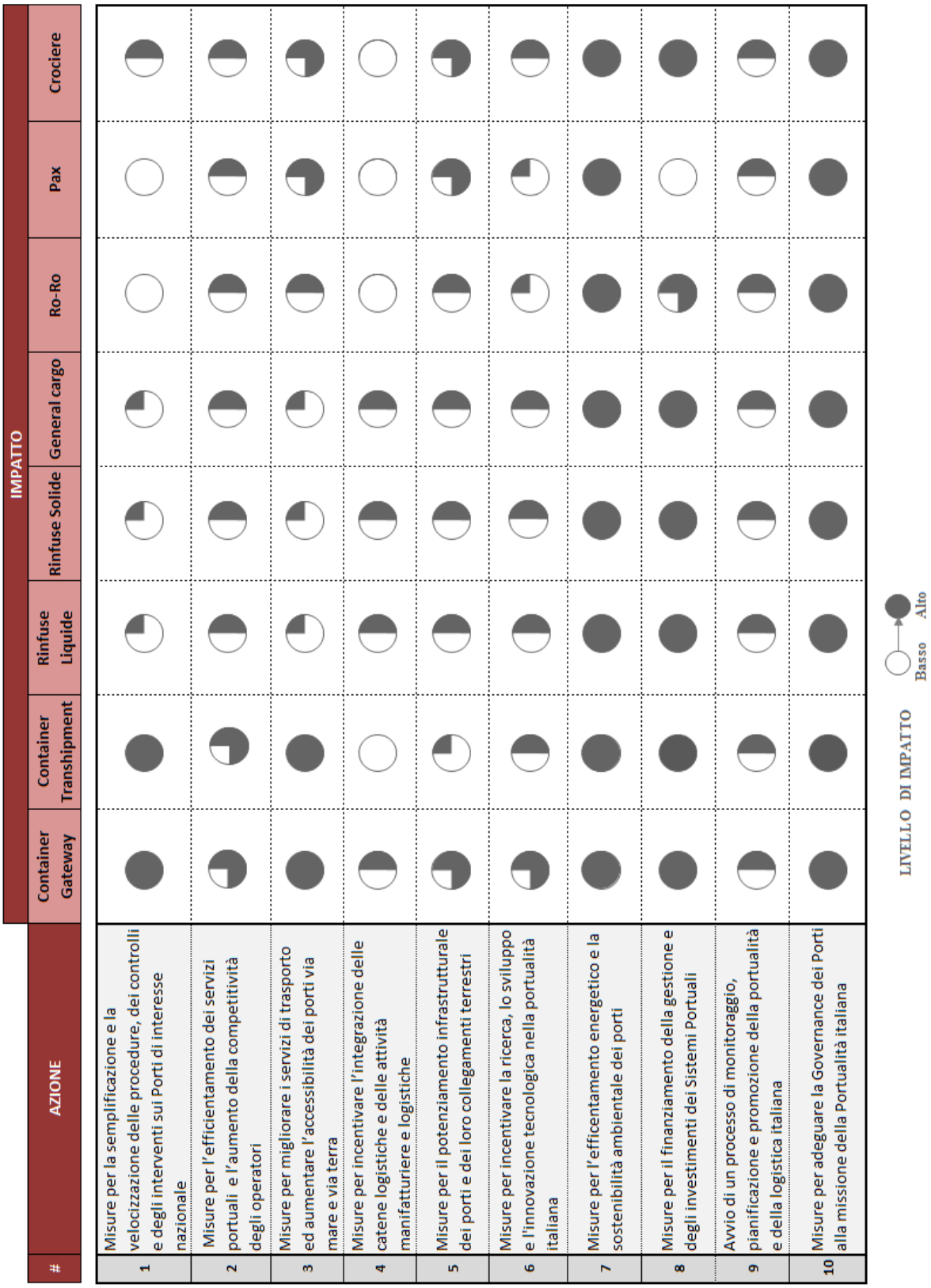


Figura 56 - Impatto delle Azioni di Piano sui singoli segmenti di trasporto marittimo.

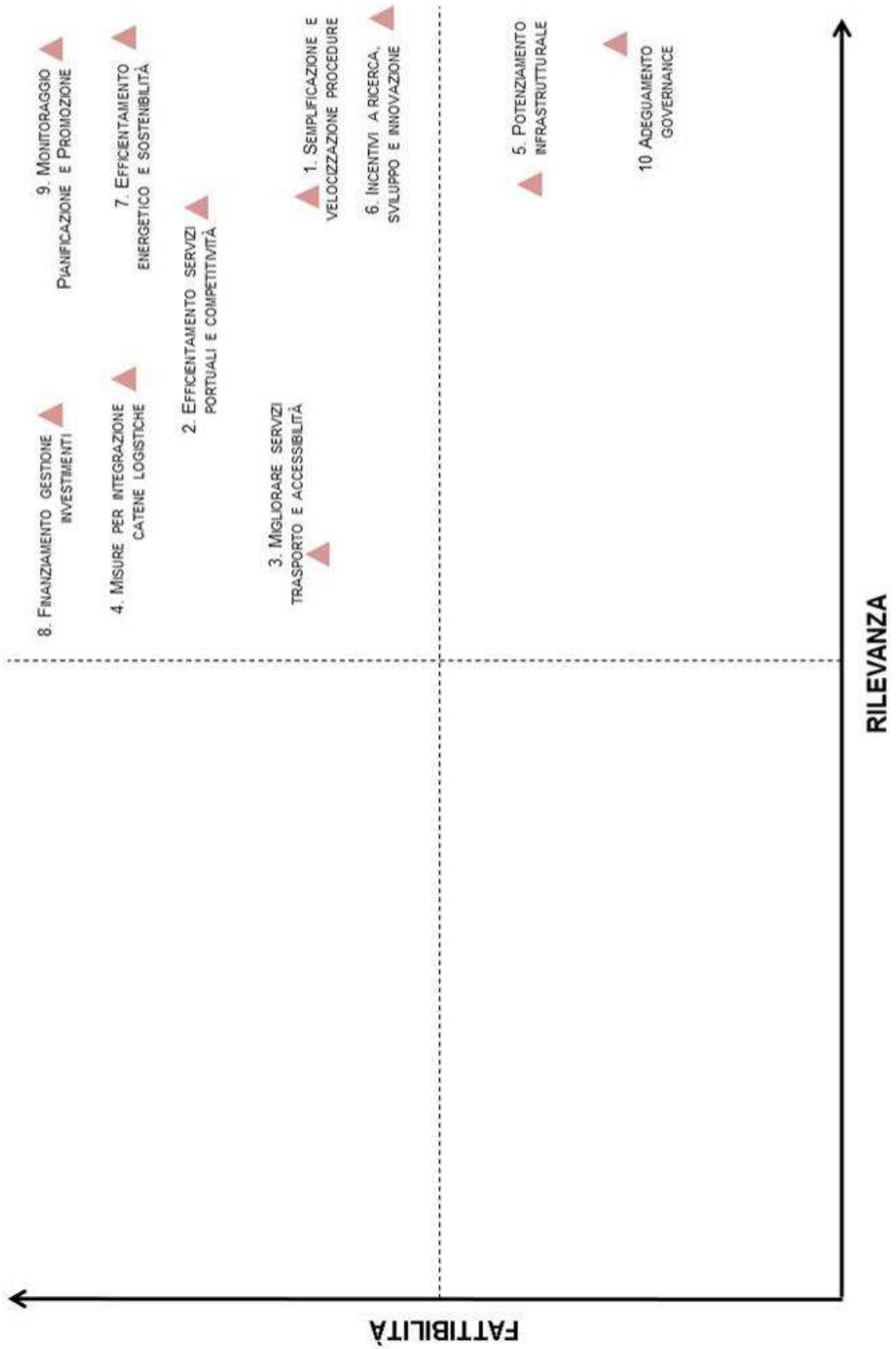


Figura 57 - Matrice di prioritizzazione delle azioni (Fattibilità-Rilevanza).

5. Proposta di governance

5.1 Le ragioni per fare sistema

Il sistema portuale italiano ha caratteristiche e specificità che lo rendono difficilmente confrontabile con quelli di altri Paesi, sia del bacino del Mediterraneo, dalla Spagna ai Paesi del Medio Oriente e del Nord Africa, sia con quelli del *Northern Range* (dal porto francese di Le Havre a quello di Amburgo in Germania). In esso convivono diversi segmenti del trasporto marittimo (Ro-Ro, container, rinfuse solide e liquide, passeggeri), le cui esigenze infrastrutturali, di organizzazione dei servizi e di mercato tendono ad essere molto diverse fra loro.

I molti porti distribuiti su 7.800 Km di coste, giustificati da secoli di "storia marinara" e dalla complessa conformazione geografica del Paese, rendono più problematico concentrare in pochi di essi quelle funzioni che più di altre beneficerebbero di economie di scala, come la movimentazione dei contenitori ed il trasporto di alcune categorie di rinfuse secche e liquide, come ad esempio quelle di natura energetica. Più adattabile alla realtà frammentata italiana, il sistema dei collegamenti con traghetti Ro-Ro e Ro-Pax necessita anch'esso di supporto nello sviluppo di nuove attività. Il fatto inoltre che i porti italiani siano quasi tutti collocati in prossimità dei centri delle città storiche, ne condiziona fortemente le attività di trasporto e logistica, con ampi spazi di *waterfront* sottratti alle funzioni urbane, limitate possibilità di espansione lungo le coste ed un elevato costo/opportunità delle aree, data l'esiguità degli spazi a disposizione. La lunga crisi in atto dovrebbe rappresentare un'utile occasione per i nostri sistemi portuali per innescare un processo virtuoso di convergenza a favore di soluzioni economicamente più funzionali, indirizzate verso una maggiore specializzazione merceologica e/o concentrazione geografica dei flussi, dando primaria importanza allo sviluppo di nuovi collegamenti nell'area del Mediterraneo.

L'attuale assetto della *governance* portuale è plasmato dalla già citata legge n.84/94, che ha sicuramente rappresentato un passo in avanti rispetto alla storica condizione di inadeguatezza di mercato dei porti italiani. Al tempo stesso l' assetto attuale ha negli anni evidenziato limiti e distorsioni evidenti e riconosciuti. Nel complesso, si ritiene che uno dei fattori importanti su cui intervenire riguardi la dimensione "mono-scalo" degli organi di governo dei porti, che ha prodotto nel tempo una non efficiente allocazione delle risorse e degli investimenti, non permettendo di sviluppare il sistema portuale italiano nel suo complesso[54]. Tale mancanza è tanto più grave, se si tiene conto del fatto che negli attuali orizzonti geopolitici, caratterizzati da uno scacchiere globale polarizzato da USA e Cina e dal fitto reticolo di traffici che ne deriva, il Paese deve essere in grado di ritagliarsi un adeguato ruolo spazio di manovra, proprio ed in quanto significativo strategicamente posizionato nel mezzo del Mediterraneo. Ovviamente, per far ciò occorre una strategia di respiro nazionale, sotto l'egida dell'intero Governo, che sia in grado di produrre azioni in grado di "spostare le statistiche", con effetti moltiplicativi molto maggiori, rispetto a quanto potrebbe venire da pur lungimiranti ed efficaci azioni di singoli porti. Occorre trovare un giusto equilibrio, superando l'eccessivo localismo attuale, ma evitando allo stesso tempo un'eccessiva ri-centralizzazione, che non permetterebbe di valorizzare le conoscenze dei propri mercati locali ed internazionali che ciascuna Autorità Portuale possiede, rendendo più difficile il raccordo con le esigenze di ciascuna città e dei sistemi economici e logistici che vi fanno capo.

Del resto, un approccio sistemico alla gestione della portualità consentirebbe anche di giocare un ruolo più coeso e strategico a nel relazionarsi con realtà portuali estere; la centralità di tale fattore è innegabile qualora siano porti non contigui, ma con cui in ogni caso si instaura un proficuo confronto

[54] Come argomentato in altre parti del Piano, è questa peraltro una condizione comune ad altre realtà portuali europee. Per loro stessa ammissione, anche alcuni porti del Northern Range avrebbero beneficiato di una guida più coordinata e di sistema, rispetto all'attuale assetto di assoluta indipendenza (intesa come non coordinamento) di governance.

competitivo (ad esempio, Valencia o Rotterdam), ma ancor più dirimente nel caso di realtà contigue e fortemente legate per ragioni sociali, economiche e storiche (come nel caso dei nostri porti del Nord Adriatico con i porti croati e sloveni).

Si tratta quindi di individuare la migliore dimensione per *coniugare efficienza e aumento della competitività* con la dimensione *di raccordo con i territori ed i mercati locali*, creando al tempo stesso un'efficace e snella integrazione verticale tra i vari livelli decisionali. Il PSNPL ritiene che questa dimensione non coincida con quella delle attuali 24 Autorità Portuali, sostanzialmente mono-scalo, e che invece ci sia la possibilità e la convenienza di articolare *Sistemi Portuali multi-scalo: una via italiana alla governance* che risponda alla specificità del sistema portuale del nostro Paese. Le ragioni di questa scelta sono molteplici.

L'introduzione di Sistemi Portuali multi-scalo permette in primis di **ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra esistenti** sulla base di una conoscenza dettagliata dei traffici, degli operatori, del tessuto logistico di riferimento e delle potenzialità di mercato. Una pianificazione strategica e Piani Regolatori Portuali coerenti fra loro possono ridurre la necessità di investimenti pubblici, valorizzando le specializzazioni e le singole vocazioni dei porti del sistema. Questo è particolarmente vero per quei sistemi portuali che ambiscono a svolgere un ruolo di *gateway* di lungo raggio, accogliendo le navi di maggiori dimensioni, dovendosi perciò dotare di adeguate infrastrutture e servizi sia lato mare che lato terra. La messa a punto di una strategia a livello di Sistema Portuale, e non più di singolo scalo, rappresenta il primo passo da cui partire per disegnare piani di sviluppo, sia nelle infrastrutture che nei servizi, finalmente in grado di cogliere le opportunità offerte dalle nuove evoluzioni dei mercati. Fondali adeguati per le maggiori navi transoceaniche, così come infrastrutture stradali e ferroviarie adeguate ad assorbire flussi molto elevati di traffico non sono necessari ovunque e dovunque, ma vanno programmati

secondo una *vision* di respiro nazionale, sulla base di approfondite analisi della domanda potenziale futura.

Sul piano del marketing, il modello proposto consente di **aumentare la visibilità dei porti di ciascun Sistema** a livello globale, creando le condizioni per poter realmente interloquire su scala mondiale con operatori generalmente *price-maker,* come i grandi armatori internazionali (passeggeri e merci) ed i maggiori terminalisti (sia nel segmento dei contenitori che in quello delle *commodity*, tradizionalmente trasportate con *bulk carrier*), con l'obiettivo di catturare maggior traffico a scapito di sistemi portuali concorrenti, ma anche migliori condizioni in caso di investimenti diretti esteri. Ciò assume particolare rilevanza, nell'ottica di una maggiore interazione ed integrazione dei Sistemi Portuali con le aree logistiche del Paese. In questo quadro, le Autorità potranno anche offrire migliori servizi agli stessi operatori, ed al territorio, ad esempio nel campo della progettazione, della gestione dell'energia, dei rapporti con Università e centri di ricerca, dei rapporti con il credito ed i mercati finanziari, nonché una accresciuta capacità di interlocuzione e di accesso ai Fondi Comunitari di settore, rispetto ai quali oggi molti porti non riescono ad esprimere un'adeguata progettualità.

Inoltre si ritiene che l'aggregazione di singoli porti in Sistemi Portuali più ampi risponda maggiormente all'esigenza di una visione sistemica delle Aree Logistiche Integrate (ALI) che, come prescritto dall'Accordo di Partenariato, costituiranno, nelle Regioni meno sviluppate, il modello attraverso cui opereranno i Programmi Operativi FESR 2014-2020 per la programmazione infrastrutturale. Proprio in virtù della centralità attribuita nell'Accordo di Partenariato ai nodi portuali, si ritengono quindi i Sistemi Portuali i soggetti con maggiori **capacità di coordinamento** delle ALI per la predisposizione e la realizzazione dei piani integrati di intervento. Di più: lo stesso Regolamento UE 1315/2013 ammette ed indirettamente caldeggia la strutturazione di "Enti di Gestione" aventi competenza con riferimento a più realtà portuali, proprio un'ottica di programmazione ed azione coordinata e sinergica.

5.2 Ipotesi di un nuovo modello di governance dei porti di rilevanza nazionale ed internazionale

Un settore così strategico per lo sviluppo del Paese come quello della portualità e della logistica determina la necessità di porre le scelte di pianificazione e gestionali nelle mani di un soggetto pubblico che:

- ✓ abbia il controllo delle risorse finanziarie e/o possa efficacemente ed efficientemente mettere in piedi accordi di partnership pubblico-privati finalizzati a reperire/integrare le risorse necessarie;
- ✓ sia adeguatamente autonomo rispetto ai possibili condizionamenti di portatori di interessi locali (siano essi soggetti politici o economici), superando la debolezza e il localismo di molte delle attuali Autorità Portuali;
- ✓ si possa porre quale interlocutore unico degli utenti (lato terra e lato mare) del porto, essendo titolare di tutte le competenze amministrative, nonché in possesso delle capacità professionali e manageriali necessarie.

A tal fine, alla luce delle analisi svolte sullo stato corrente del settore e dei suoi sviluppi futuri, si intende proporre un nuovo modello di *governance*, da realizzarsi attraverso atti legislativi successivi, in ossequio al disposto dell'art. 29 dl 12 settembre 2014, n. 133, cd. "Sblocca Italia", che pone tra gli strumenti serventi alla realizzazione degli obiettivi del Piano *la **razionalizzazione**, il **riassetto** e l'**accorpamento** delle Autorità portuali esistenti.*

Pertanto, secondo il modello ipotizzato, potranno essere istituite Autorità di Sistemi Portuali (AdSP) in numero non superiore a quello dei porti core.

In tali soggetti potranno essere concentrate tutte le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità Portuali, ed in particolare tutte quelle previste in capo all' "Ente di gestione del porto" dalla proposta di Regolamento UE in materia di servizi portuali

(COM 2013/296 def.), con evidenti economie di scala, oltre che un sicuro recupero di efficacia, per alcune di esse (attività di promozione; attività di pianificazione; attività di carattere tecnico).

Le priorità degli investimenti da finanziarsi mediante risorse pubbliche, necessariamente coerenti con le previsioni del PSNPL, saranno identificate dall'AdSP attraverso un'adeguata analisi costi-benefici e attraverso l'uso di adeguati criteri di selezione, con preferenza attribuita per quelle che assicurano un adeguato co-finanziamento da parte dei privati. La loro approvazione, così come quella del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRSP), sarà deliberata a livello centrale da una Direzione Generale della Portualità e della Logistica rafforzata all'interno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A livello di singolo porto attualmente sede di AP, si prevede l'esistenza di un ufficio territoriale dell'AdSP, con compiti istruttori ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'AdSP, di proposta con riferimento a materie di rilievo locale ma in relazione alle quali la competenza permane all'AdSP e compiti amministrativi propri con riferimento a materie di rilievo secondario e puramente locale, nonché di vigilanza e di controllo, sotto la direzione (con poteri sostitutivi) dell'AdSP.

I soggetti da ultimo indicati saranno istituiti in tutti i porti attualmente sedi di Autorità Portuale ed assumeranno la denominazione di "Direzioni Portuali" (DP).

I rapporti degli organi delle AdSP con le associazioni di categoria, i sindacati e le associazioni economiche, le associazioni non governative e di promozione dell'inclusione sociale -da considerarsi a diverso titolo come *stakeholder* del sistema portuale e logistico- saranno gestiti dal Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare, in armonia con il disposto del vigente Codice Europeo di Condotta sul Partenariato (l.74 n.1 del 14 marzo 2014); ciò al fine di garantire la partecipazione ed il dialogo promuovendo logiche di inclusione sociale, condivisione delle informazioni, sorveglianza sui processi e scambio di buone prassi.

Per le sole Regioni "in ritardo di sviluppo", e beneficiarie dei finanziamenti del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), le AdSP saranno il soggetto promotore capofila di Accordi di Rete o Accordi di Programma Quadro rafforzato all'interno dei quali saranno regolamentate modalità gestionali e di candidatura di opere in seno alle aree logistiche integrate cosi come individuate nei Programmi Operativi.

Di seguito si riporta l'organigramma previsto per il presente modello, esemplificativo di una singola AdSP:

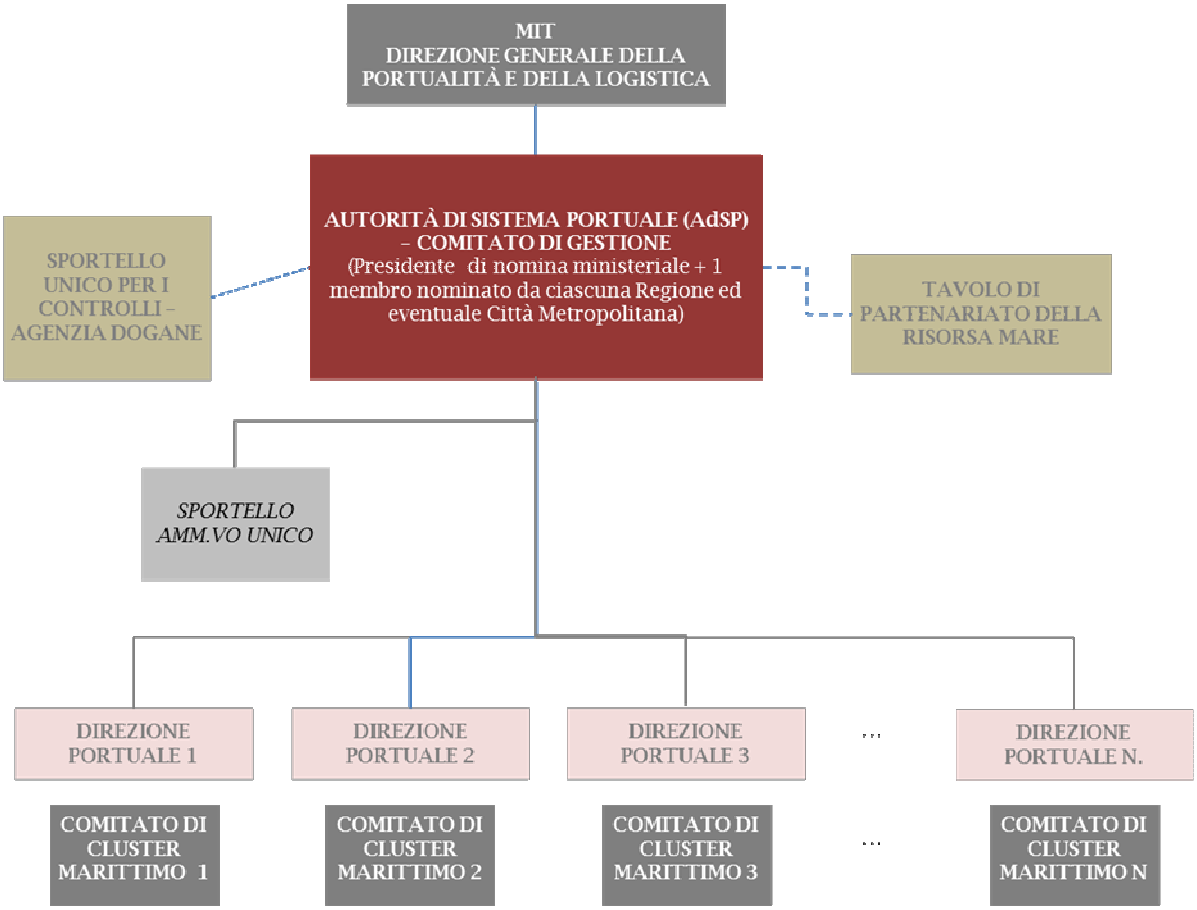


Figura 58 - Organigramma del modello di governance proposto.

5.2.1 *Semplificazione dei procedimenti e concentrazione delle competenze*

Il recupero di efficienza/competitività dei sistemi portuali italiani passa necessariamente attraverso una semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali. Questa, a sua

volta, non può prescindere da una concentrazione delle competenze attualmente frammentate in un numero eccessivo di soggetti, che provoca aggravamento dei costi e maggiore lentezza nei processi decisionali (e, in ultima analisi, nell'esercizio delle operazioni e delle altre attività portuali).

Al riguardo, si potrebbe prevedere:

a) L'identificazione di un Centro Amministrativo Unico, identificato nella nuova Autorità di Sistema Portuale, che talora operi (nei limiti sopra descritti) avvalendosi delle Direzioni Portuali (con poteri sostitutivi), dipendendo dall'Organo Centrale del MIT per la sola approvazione (su proposta della AdSP) dei programmi di investimento infrastrutturale che prevedano contributi, dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o comunitari) e del Piano Regolatore di Sistema Portuale. L'AdSP potrebbe avere poteri di direzione o di raccordo (specie sul piano organizzativo, facendosi carico dei relativi costi, essendo dotata di adeguata autonomia finanziaria) nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi nell'ambito portuale.

b) La realizzazione di uno Sportello Unico per i Controlli, competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale (quali, ad esempio, i controlli fitosanitari), da identificarsi nell'Agenzia delle Dogane. Per l'adempimento delle nuove attribuzioni, tale soggetto - che ha recentemente dato ottima prova di sapersi adeguare alle nuove esigenze ed alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie - tramite appropriati strumenti amministrativi potrà avvalersi del personale specializzato necessario appartenente ad altre Amministrazioni. Anche l'Agenzia delle Dogane, in relazione a questi ambiti di attività, è comunque assoggettata al coordinamento da parte dell'AdSP di cui al precedente punto a).

c) Stante la valenza strategica nazionale delle infrastrutture portuali nei porti compresi nei Sistemi Portuali, rafforzamento della valenza del Piano Regolatore di Sistema Portuale, adottato dall'AdSP, previa acquisizione del

parere della Regione e del Comune, ed approvato dall'Organo Centrale del MIT.

d) La semplificazione della struttura organizzativa e decisionale dell'AdSP, il cui Presidente sarà nominato direttamente dal Ministro, sentito/i il/i Presidente/i della/e Regione/i interessata/e, mentre il relativo Comitato di Gestione sarà composto, oltre che dal Presidente, da ulteriori membri nominati uno ciascuno dalle Regioni interessate e, ove presenti, dalle città Metropolitane. Il Presidente dovrà essere selezionato secondo criteri di competenza, eccellenza e professionalità, in armonia con il disposto della normativa già in vigore. I Direttori delle Direzioni Portuali saranno nominati dal Presidente, sentito il Comitato di Gestione dell'AdSP, per una durata pari a quella del Presidente stesso; parteciperanno al Comitato, ma senza diritto di voto. Al Comitato di Gestione è invitata altresì l'Autorità Marittima, che partecipa, senza diritto di voto, nei soli casi in cui è competente *ratione materiae*, secondo il disposto normativo. Si prevede, poi, la creazione in ciascuna AdSP di un Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare, ed in ciascuna DP di un Comitato di Cluster Marittimo con funzioni consultive di partenariato economico-sociale, in cui siano presenti i rappresentanti delle categorie di settore interessate, delle associazioni datoriali e delle forze sociali.

e) La previsione di un sistema di autonomia finanziaria delle AdSP, che veda le risorse attribuite direttamente alla AdSP, ma con un vincolo di destinazione al singolo porto compreso nella rispettiva circoscrizione di una quota del 50% delle disponibilità "generate" da ciascuno di essi. Gli investimenti infrastrutturali finanziati (anche) con risorse dello Stato, di altri soggetti pubblici nazionali o dell'Unione Europea dovrebbero comunque essere in ogni caso specificamente approvati dal MIT.

f) La disciplina, all'interno degli strumenti legislativi mediante i quali sarà data attuazione ai principi contenuti nel PSNPL ed i successivi regolamenti di esecuzione, della riorganizzazione del personale delle attuali AP.

6. Bibliografia

6.1 Fonti normative

6.1.1 *Atti Nazionali*

Decreto del Presidente della Repubblica del 26 ottobre 1972, n. 63, Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto. (GU n.292 del 11.11.1972 - Suppl. Ordinario.)

Legge n. 84del. 28 gennaio 1994, Riordino della legislazione in materia portuale.

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, n. 242 del 4 novembre 2010, Definizione dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono all'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione, (GU n. 10 del 14.01.2011).

Legge n. 217 del 15 dicembre 2011, Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2010 (GU n.1 del 02.01.2012).

Legge n. 228 del 24 dicembre 2012, *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato* (Legge di stabilità 2013) (GU n.302 del 29.12.2012 - Suppl. Ordinario n. 212).

Legge n. 23 dell'11 marzo 2014, Delega al Governo recante disposizioni per un sistema fiscale più' equo, trasparente e orientato alla crescita (GU Serie Generale n.59 del 12-3-2014).

Decreto-legge n. 133del 12 settembre 2014, *Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive* (GU - n. 212 del 12.09.2014).

Legge n. 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia".

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2014) *Programma delle Infrastrutture strategiche,* L. 443/2001, art. 1, c. 1, allegato al Documento di Economia e Finanza 2014.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2015) *Programma delle Infrastrutture strategiche,* L. 443/2001, art. 1, c. 1, allegato al Documento di Economia e Finanza (Aprile 2015).

6.1.2 *Atti dell'Unione Europea*

Accordo di Partenariato 2014-2020 - Italia (Conforme all'articolo 14 del Regolamento UE N. 1303/2013), settembre 2014.

Ares (2012) 1326063 - "Position Paper" dei Servizi della Commissione sulla preparazione dell'Accordo di Partenariato e dei Programmi in ITALIA per il periodo 2014-2020.

Commissione Europea, COM(2001) 370, Bruxelles, 12.09.2001 - Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte".

Commissione Europea, COM (2006) 314 definitivo, Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea.

Commissione Europea, COM (2010) 2020, EUROPA 2020. Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

Commissione Europea, COM (2011) 144 definitivo, Bruxelles, 28.3.2011 - "Libro Bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".

Consiglio, Direttiva 2006/112/CE del 28 novembre 2006 relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto.

Parlamento europeo e Consiglio, Direttiva n. 65 del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE.

Parlamento europeo e Consiglio, Regolamento (CE) N. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

Parlamento europeo e Consiglio, Regolamento (UE) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013 recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio.

Parlamento europeo e Consiglio, Regolamento (UE) n. 1315/2013 dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE.

Parlamento europeo e Consiglio, Regolamento (UE) n. 1316/2013dell' 11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010.

6.2 Note amministrative e documenti istituzionali

Agenzia del Demanio, (2013) Porto di Taranto – Molo polisettoriale e pertinenze circostanti a servizio, Nota alla Regione Puglia del 16.02.13.

Autorità Portuale di Genova, (2014) *Piano Operativo Triennale 2015-2017.*

Comando Generale delle Capitanerie di porto, (2015) Misure a supporto della competitività dei porti – Recepimento della direttiva 2010/65/UE –

Standardizzazione del processo della “pratica nave” e relativo “data model”, Nota del 02.02.15.

Ministero per gli Affari Regionali, il Turismo e lo Sport, (2013) *Piano strategico per lo sviluppo del turismo in Italia.*

MIT, (2012) Il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020.

MIT, (2014) Relazione annuale sull’attività delle Autorità Portuali 2013.

MIT, (2014) Porto di Taranto – Molo polisettoriale e pertinenze circostanti a servizio (aree, palazzine, opere portuali). Consegna definitiva all’Autorità Portuale ex legge 84/94, Nota del 10.10.14.

6.3 Articoli

“I porti italiani perdono colpi”, *Il Sole 24 ore*, 19.06.13.

“Trasporto merci in pista di decollo”, *Milano Finanza*, 20.02.15, p. 19.

6.4 Studi

Antonellini L., (2015) Modello di sviluppo del traffico portuale italiano, www.academia.eu.

Appetecchia A., (2015) Il futuro dei porti italiani: lavoro e imprese al centro della riforma, Presentazione convegno Ancip, Roma 18.02.15.

Astrid, italiadecide, Respublica, (2010) Le infrastrutture strategiche di trasporto. Problemi, proposte, soluzioni.

Astrid, italiadecide, Respublica, (2013) Infrastrutture e competitività 2013. 4 nodi strategici.

AVVIMAR, (2014) Sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale; Sistemi informatici SafeSeaNet e P.M.L.S. (PMIS2); Creazione profilo “Avvisatore Marittimo, Nota del 22.12.2014.

Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A., (2009) *Il sistema portuale italiano: un’indagine sui fattori di competitività e di* sviluppo, Questioni di Economia e Finanza n. 39, Febbraio 2009, Banca d’Italia.

Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A., (2012) "Il porto di Genova: Assetto ed Evoluzione dell'interfaccia marittima del Nord Ovest", in Srm, *Trasporto Marittimo e sviluppo economico. Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita*, Giannini Editore, Napoli.

Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A., (2012) *Competitività ed efficienza della supply-chain: un'indagine sui nodi della logistica in Italia,* "Economia e diritto del Terziario" n. 2, 2012.

Beretta E., Migliardi A., (2014) Territori, servizi logistici e infrastrutture: un'indagine presso le imprese manifatturiere.

Cassa Depositi e Prestiti, (2012) Porti e Logistica. Il sistema portuale e logistico italiano nel contesto competitivo euro-mediterraneo: potenzialità e presupposti per il rilancio.

Censis, UIR, (2010) Il sistema interportuale nelle piattaforme logistiche territoriali, Roma, ottobre 2010.

CLIA (2014), The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe.

CLIA, BREA (2014), The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013.

Confetra, (2014) Pacchetto fiscale per la logistica. Incontro con il Sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze, Roma, 2 luglio 2014.

Confindustria, (2006) Logistica per crescere. Proposte, analisi ed approfondimenti del Progetto Logistica di Confindustria e del suo Sistema Associativo, Roma, 01.02.06.

Confindustria, (2014) Disciplina vigente e ipotesi di intervento normativo contenute nel DDL AS 370, nella "bozza Lupi" e nella proposta di Regolamento UE sui servizi portuali.

Confindustria, (2014) La riforma del sistema portuale italiano. Le priorità e le proposte di Confindustria, 19.06.14.

Confitarma, (2014) L'impatto socio-economico nazionale dei servizi di trasporto marittimo di corto raggio merci e passeggeri (Bozza), 12.12.2014.

Container Ship Update, (2013) *Focus on Ultra Large Container Ships*, Numero 01, 2013.

Contract Logistics, (2015) Sintesi della presentazione dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano per il convegno di Roma del 21 gennaio 2015: "Il Sistema Logistico Italia: un valore per il nostro Paese".

Costa P., (2015) Exchange of views with commissioner for transport, Ms. Violeta Bulc. European ports: common challenges and European role, Bruxelles 19.01.15.

Davidson N., (2014) Mega ships, alliances and cascading: Implications for ports & terminals, JOC Port Performance Conference Europe, 19.11.2014.

De Novellis F., Rapacciuolo C., (2011) Materie prime, limiti alla crescita e difficoltà per le imprese italiane, CSC Working Paper n. 60.

DIPE (2014), Iniziativa di studio sulla portualità italiana.

Einaudi L. (a cura di), (2015) Report generale: Piano Junker, aggiornamento traffici Italia, tempi di gestione merci (Bozza), 26.01.15.

ESPO, (2010) European Port Governance. Report of an enquiry into the current governance of European Seaports.

European Commission, (2014) Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study. Final Report.

European Commission, (2014) Mediterranean Core Network Corridor Study. Final Report.

ExxonMobil, (2014) Outlook for Energy: A view to 2040.

Federtrasporto, (2013) Scenari dei trasporti. L'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana, Numero 15 Luglio 2013.

Federtrasporto, (2014) Indagine congiunturale sul settore dei trasporti I semestre 2014, Numero 38 Luglio 2014.

Fondo Monetario Internazionale, (2015) World Economic Outlook, Aprile 2015.

Fratocchi L., Il Back-reshoring come opportunità per il Sistema Italia. Il contributo delle aziende ANIE.

Garratt M, Teodoro A., (2014) *Impact of alliances for the European market*, Port performance conference, 19.11.2014.

Huck D., (2014) *Creating Alignment to Incentivize Port Performance*, JOC Conference, London, 19.11.2014.

ICE, Prometeia, (2013) Evoluzione del commercio con l'estero per aree e settori, n. 11, giugno 2013.

Isfort (a cura di), (2014) Autostrade del Mare 2.0. Risultati, criticità, proposte per il rilancio.

Isfort, (2011) Far West Italia. Il futuro dei porti e del lavoro portuale.

Isfort, (2013) Gli scenari del trasporto merci e della logistica nell'opinione degli operatori: i risultati di un'indagine diretta.

ISTAT, Dati e statistiche sul trasporto merci.

Leonardi R., Calenda D., Politiche attive per lo sviluppo del territorio: attrazione di investimenti esteri ed interni per lo sviluppo economico e coesione sociale, Executive Summary, Firenze.

Liu T., (2014) *World Economy vs. Global Port Trade*, Port Development Forum, Marzo 2014.

Lütje T., (2014) *Terminal Perspectives – Port of Hamburg*, JOC Port *Performance* Conference Europe, 19.11.2014.

Martens L., (2014) Carriers and terminals: how to build a sustainable future?, JOC Port Conference, 18.11.2014.

MDS Transmodal (Garrat M. and Teodoro A.), (2014) *Global outlook for the Ro-Ro market,* Ro-Ro *Shipping* conference, 20 – 21st February 2014, Gothenburg.

MDS Transmodal (Rowland C.), (2014) *Market Overview of Global & Regional Port Market,* 3rd Annual Port and Rail Expansion Summit, Istanbul, 10 April 2014.

Mednet, (2013) Mediterranean network for custom procedures and simplification of clearance in ports. Port of Genoa, Milano, Maggio 2013.

Mega M., (2014) *GAIA. Il PCS dei porti di Bari*, Barletta e Monopoli, Bari 18.12.14.

Mega M., (2014) Prototipo di Sportello Unico Marittimo e proposte di integrazione con il PCS GAIA, Bari 28.05.14.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2012) Relazione sull'industria cantieristica navale 2012.

Moret C., (2014) The new East-West alliance lineup: what must ports do to succeed?, TPM Europe 2014.

Murphy A., (2014) *Quantifying Congestion,* JOC Port *Performance* Europe, 12.11.2014.

Naus E., (2014) JOC Port Productivity Conference.

NEA, (2011) The Balance of Container Traffic amongst European Ports. Final report.

Notteboom T., (2012) Dynamics in port competition in Europe: implications for North Italian ports, Workshop "I porti del Nord", Milano 18.04.12.

Ocean *Shipping* Consultants, (2013) Strong cruise demand ahead, dynamic prospects for ports, Comunicato Stampa.

OECD (2011), Environmental Impacts of International Shipping: The Role of Ports, OECD Publishing.

Pastori E., Tagliavia M., Tosti E., Zappa S., *L'indagine sui costi del trasporto internazionale delle merci in Italia: metodi e risultati*, Questioni di Economia e Finanza n. 223, Settembre 2014, Banca d'Italia.

Penfold A., (2014) Panel Discussion – Creating Alignment to Incentivise Port *Performance*, JOC Port *Performance* Europe, Novembre 2014.

Polo, R.A., Ricci, S., (2015) *Ports structural and operational benchmark: methodology and application to Mediterranean basin*. International Conference WCTRS. Special Interest Group 2 Ports and Maritime. Antwerpen, 11-12 May.

Porto di Venezia, A port centric solution.

Porto di Venezia, Adjusting TEN-T core corridor investment strategy in order to add to the building of "Europe as a single market" the integration of "single Europe in the global market".

Porto di Venezia, European energy security and climate goals: Ports and the "liquid" LNG logistics.

Porto di Venezia, Short note on EU international trade and the new geography of European manufacturing.

Porto di Venezia, The Venice offshore – onshore container system: A contribution to the .North Adriatic (NAPA) strategy.

Respublica, (2014) Nota sul sistema delle dogane.

Respublica, (2014) Nota sulla competitività delle dogane.

Risposte Turismo (a cura di), (2014) Il traffico crocieristico in Italia nel 2013.

SRM, (2013) *Italian Maritime Transport: impact on the economic development Scenarios, sea traffic analysis and case studies*, Giannini Editore, Napoli.

SRM, (2015) *Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo*, Giannini Editore, Napoli.

SIPOTRA, *Una nuova accessibilità per un nuovo Mezzogiorno*.

Stojanović M., Poletan Jugović P., Jugović A., (2014) "Indicators of passenger flows movements on the world and Mediterranean cruise market", *Scientific Journal of Maritime Research* 28 (2014), pp. 40-48.

The European House – Ambrosetti, (2013) Il rilancio della portualità e della logistica italiana come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese.

Tirschwell P., (2014) *JOC Port Performance Conference – Opening remark*, JOC Port *Performance* Conference Europe, 19.11.2014.

UIR, (2014) Il Sistema degli interporti italiani nel 2012.

UIR, (2014) Piano Strategico degli Interporti.

Uirnet, (2014) Ricognizione dei progetti, e piattaforma PCS esistenti a livello nazionale e internazionale, Bozza del 08.05.14.

UNCTAD, (2014) Review of Maritime Transport.

Unioncamere, (2014) Terzo Rapporto sull'Economia del Mare.

Unioncamere, (2015) Quarto Rapporto sull'Economia del Mare.

World Bank, (2015) Doing Business 2015: Going Beyond Efficiency.

World Economic Forum, (2014) Global Competitiveness Report 2014-2015.

6.5 Contributi al Piano Strategico Nazionale Portualità e Logistica

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, (2015) Contributo al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della logistica, Roma, 19 gennaio 2015.

Banca d'Italia, (2014) Spunti in materia di sviluppo e programmazione dell'offerta logistica rinveniente da tre indagini della Banca d'Italia, Note per il Comitato "Piano strategico nazionale portualità e logistica.

Beretta, E., Casadio, P., (2015) *Commenti alla bozza della sintesi del sottogruppo "offerta", illustrata il 4 febbraio 2015*, Note per il Comitato "Piano strategico nazionale portualità e logistica.

Beretta, E., Casadio, P., (2015) *Note di commento al materiale sulle prospettive della domanda, distribuito e discusso il 26 gennaio al MIT*, Note per il Comitato "Piano strategico nazionale portualità e logistica, 28 gennaio 2015.

Comando Generale delle Capitanerie di porto, (2014) Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – L'Offerta portuale, Nota.

Confetra (2014), Saturazione e congestione degli *hub* mediterranei di puro *transhipment* al 2020, Novembre 2014.

Confetra, (2014) Analisi della saturazione della *capacity* portuale nel Mediterraneo.

Confetra, (2014) Nota sulla prospettiva di trasformazione delle Autorità portuali in società di capitali.

Costa P., (2015) Note per la redazione del piano strategico nazionale della portualità e della logistica da redarre ai sensi dell'articolo 29 del decreto-legge n. 133 del 12 settembre 2014, detto "Sblocca Italia", convertito con la legge n.164 dell'11 novembre 2014, 12.01.15.

RFI, (2014) La riforma del sistema portuale italiano. Osservazioni di Ferrovie dello Stato Italiane Spa., Novembre 2014.

RFI, (2014) I principali sistemi portuali.

La stesura del presente Piano, condotta dal Ministero con il supporto di Ernst&Young Financial Business Advisors S.p.A., non sarebbe stata possibile senza il contributo di dati e statistiche forniti da: Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica - Presidenza del Consiglio dei Ministri, Confetra, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Cassa Depositi e Prestiti, Banca d'Italia, Unione Interporti Riuniti, Rete Ferroviaria Italiana, Confitarma, Uirnet S.p.A., RAM s.p., TRT s.r.l.

Sono stati altresì valorizzati i contributi pervenuti al Ministero delle Infrastrutture da enti ed associazioni di settore, raccolti in apposita sezione del sito web ministeriale, per i quali si ringraziano: AILOG, ANGOPI, Assiterminal, Assoporti, Assorimorchiatori, Autorità Portuale della Spezia, Autorità Portuale di Messina, Autorità Portuale di Napoli, Autorità Portuale di Ravenna, Autorità Portuale di Trieste, Autorità Portuale di Venezia, Confcommercio-Conftrasporto, Confitarma, ENI, Fedepiloti, FILT CGIL-CISL,

Dipartimento Nazionale Trasporti Forza Italia, RAM, RFI, SAPIR Engineering, Consorzio AVVIMAR (SNAM), UIL Trasporti, UIR, UNII, Unione Petrolifera.

Si ringraziano, inoltre, per aver contribuito alle diverse fasi del lavoro di stesura: Enrico Beretta, Simona Camerano, Antonio Cancian, Piero Casadio, Gianluca Comin, Rodolfo De Dominicis, Matteo Gasparato, Nereo Marcucci, Pasqualino Monti, Francesca Moraci, Gianpaolo Polichetti, Michele Ruggieri, Marco Simonetti, Raffaele Tiscar, Ennio Cascetta, Stefano Zunarelli, Marco Spinedi, Francesco Russo, Vittorio Marzano e Tiziano Treu.

7. Appendice – Glossario sintetico della terminologia in uso nel documento

Area logistica integrata

Area vasta generalmente riferita alle zone con ritardo di sviluppo comprendente un porto, un retro-porto, un interporto e/o piattaforma logistica interconnesse fra di loro tramite ferrovia e strada.

Bacino

Area vasta inter-regionale che presenta una specifica valenza logistica legata alla presenza di uno o più porti, interporti, aeroporti e piattaforme logistiche con collegamenti/relazioni fra di loro.

Distripark

Complesso logistico retro-portuale, dotato di strutture di stoccaggio e di distribuzione finale delle merci, punto di interscambio fra diverse modalità di trasporto. Per funzioni e caratteristiche, accomunabile al modello dell'Interporto nella legislazione italiana, presente in alcuni grandi porti del Nord Europa (Rotterdam ne ha 3).

Interporto

Piattaforma intermodale e logistica di proprietà pubblico-privata facente parte della rete degli interporti UIR (istituiti in base alla legge 240 del 1990).

Piattaforma logistica

Area privata mono-cliente e/o multi-cliente con funzioni di interscambio gomma – gomma e (raramente) gomma – ferro, dotata di piazzali e magazzini per attività logistiche, stoccaggio di unità di carico, ecc.

Piattaforma /scalo intermodale

Nodo ferroviario con funzione di interscambio ferro-ferro e ferro-gomma di proprietà di RFI e/o di Trenitalia Cargo, di altra società collegata al gruppo FSI o di operatore ferroviario privato, posta all'interno della rete di RFI.

Polo logistico

Espressione generica riferita ad un'area destinata a/specializzata per attività e funzioni logistiche (interporto, piattaforma logistica, grande magazzino d'impresa).

Retro-porto

Area posta in prossimità del porto, ma al di fuori dell'area demaniale, con funzioni eminentemente di stoccaggio di unità di carico (contenitori e/o trailer, casse mobili), funge da "polmone" per il porto che non ha sufficienti spazi al proprio interno (esempio tipico, Santo Stefano Magra a Spezia).

ZES

Zona Economica Speciale posta in prossimità di un porto con funzioni miste di quasi-manufacturing, immagazzinaggio e logistiche, da costituirsi prevalentemente nel Mezzogiorno ed in particolare presso i porti di *transhipment*

Elenco delle abbreviazioni

Abbreviazione	Definizione
ABI	Associazione Bancaria Italiana
AdSP	Autorità di Sistema Portuale
AEO	Operatori Economici Autorizzati
AIDA	Automazione Integrata Dogane Accise
AM	Autorità Marittima
ANPL	Agenzia Nazionale dei Porti e della Logistica
AP	Autorità Portuali
BRICS	Brasile, Russia, India, Cina, Sud Africa
CAGR	*Compound Annual Growth Rate* (Tasso di crescita annuale composto)
CCR	Centro Comune di Ricerca della Commissione Europea
CE	Commissione Europea
CEF	Connecting Europe Facility
CENSIS	Centro Studi Investimenti Sociali
CLIA	Cruise Line International Association
Co.Ge	Comando Generale delle Capitanerie di Porto
DEF	Documento di Economia e Finanza
DIPE	Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica
DPCM	Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri della Repubblica Italiana
DWT	*Dead Weight Tonnage* (Tonnellaggio di portata lorda)

Abbreviazione	Definizione
ERTMS	European Rail Traffic Management System
FA	Fattori Abilitanti
GIZC	Gestione integrata della zona costiera
ICE	Istituto Commercio Estero
IMF	*International Monetary Fund* (Fondo Monetario Internazionale)
INVITALIA	Agenzia Nazionale per l'attrazione degli Investimenti e lo sviluppo d'impresa
ISPRA	Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale
ITS	Sistemi Intelligenti di Trasporto
LNG	*Liquified Natural Gas* (Gas Naturale Liquefatto)
MAE	Ministero degli Affari Esteri
MARPOL	*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi)
MATTM	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
MCE	Meccanismo per collegare l'Europa
MED	Mediterraneo
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MS	Ministero della Salute
MSE	Ministero dello Sviluppo Economico
MTEU	Milioni di TEU
MTO	Multi Transport Operator
NARS	Nucleo di consulenza per l'Attuazione e Regolazione dei Servizi di pubblica utilità
NUTS	Nomenclatura delle Unità Territoriali Statistiche
OCSE	Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico

Abbreviazione	Definizione
PCS	Port Community Systems
PF	Project Financing
PIC	Piattaforma Integrata Circolazione
PIL	Piattaforma Integrata Logistica
PIL	Prodotto Interno Lordo
PLN	Piattaforma Logistica Nazionale
PMIS	Port Management Information System
PON	Piano Operativo Nazionale
POR	Piano Operativo Regionale
POT	Piano Operativo Triennale
PRP	Piano Regolatore Portuale
Reg	Regolamento
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RFID	Radio-Frequency IDentification
RINA	Registro italiano navale ed aeronautico
Ro-Pax	Roll-On-Roll-Off-Passenger-ship/ferry
Ro-Ro	Roll-on / Roll-Off
RRT	Rail Road Terminal
SACE	Servizi Assicurativi del Commercio Estero
SIA	Studio di Impatto Ambientale
SIE	Strutturali e di Investimento Europei
SIMEST	Società Italiana per le Imprese all'Estero

Abbreviazione	Definizione
SIN	Sito di bonifica di Interesse Nazionale
SIR	Sito di bonifica di Interesse Regionale
SISTRI	Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti
SOLAS	Safety of Life at Sea
STN	Servizi Tecnico Nautici
SWOT	Strengths Weaknesses Opportunities Threats
TEN	Trans-European Networks
TEN-T	Trans-European Networks – Transport
TEU	*Twenty-foot equivalent unit* (Unità equivalente a venti piedi)
TSL/TSLC	Tonnellate di stazza lorda/Tonnellate di stazza lorda compensata
UE	Unione Europea
UIR	Unione Interporti Riuniti
UNCTAD	*United Nations Conference on Trade and Development* (Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo)
UTFP	Unità tecnica finanza di progetto
VAS	Valutazione Ambientale Strategica
VIA	Valutazione Impatto Ambientale
VIncA	Valutazione di Incidenza Ambientale



PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Gennaio 2001

Ministero dei Trasporti
e della Navigazione

Ministero
dei Lavori Pubblici

Ministero
dell'Ambiente

Ministero dei trasporti e della navigazione

Gennaio 2001

SOMMARIO

1. Premessa 1

2. Il PGT: obiettivi e strategie 7
2.1 La diagnosi del settore dei trasporti in Italia 7
2.2 Gli obiettivi del PGT 9
2.3 Gli indirizzi strategici del PGT 12

3. La domanda di mobilità 21

4. Lo sviluppo sostenibile 26

5. La regolazione 30
5.1 L'accesso ai mercati e la libera concorrenza 30
5.2 Le regole e il costo del lavoro nei trasporti in Italia 35

6. L' ottimizzazione dei servizi di trasporto 39
6.1 Premessa 39
6.2 Logistica e intermodalità per le merci 39
6.3 Il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza 47

7. Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) 52
7.1 La rete dello SNIT 52
7.2 Il processo di individuazione degli interventi prioritari 56

8. Il trasporto locale e la pianificazione a scala regionale 75
8.1 Il trasporto pubblico locale (TPL) e la mobilità urbana 75
8.2 Linee guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti 78

9. Gli interventi per la sicurezza 81

10. L'innovazione tecnologica 85

11. La ricerca e la formazione 89

12. L'attuazione ed il monitoraggio del PGT 93

Ministero dei trasporti e della navigazione

Gennaio 2001

1. Premessa

Nella società contemporanea i sistemi di trasporto e telecomunicazione sono tra i principali motori di un processo dinamico di globalizzazione in cui le relazioni economiche, politiche e sociali si estendono in un ambito geografico sempre più vasto.

Il grado di interdipendenza tra le aree geografiche è stato rafforzato ed incrementato dallo sviluppo delle reti di comunicazione e dal progresso tecnologico. Come effetto di tali sviluppi è aumentata la tendenza al decentramento della produzione che ha favorito la nascita di insediamenti produttivi anche a grande distanza dalle case-madri.

Italia piattaforma nel Mediterraneo

L'Italia, grazie alla sua posizione geografica privilegiata, si pone come naturale piattaforma nel Mediterraneo attraversata da tre grandi direttrici di collegamento mondiale: due direttrici est-ovest, la prima che va dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale e la penisola iberica, la seconda che va dall'Estremo Oriente all'Europa occidentale attraverso il canale di Suez ed il Mediterraneo, e la direttrice nord-sud che va dal nord Africa e dai Paesi del vicino e Medio Oriente verso l'Europa meridionale e centrale. In particolare, il nostro Paese è al centro del crescente sviluppo dei flussi di traffico merci e passeggeri che gravitano attorno al bacino del Mediterraneo, ed è potenzialmente in grado di offrire adeguati servizi logistici e di trasporto per il traffico di attraversamento.

Sussidiarietà e non discriminazione

Negli ultimi anni i principali provvedimenti specifici relativi alla politica dei trasporti a livello europeo si rifanno ai due principi comunitari essenziali: la sussidiarietà e la non discriminazione. La sussidiarietà assume che l'Unione Europea intervenga solo se prevalgono interessi superiori a quelli dei singoli Paesi; la non discriminazione richiede che le politiche nazionali non danneggino o favoriscano imprese specifiche in base alla loro nazionalità.
In tale ambito si inserisce il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che è contraddistinto da due scelte di fondo:

Liberalizzazione

- la liberalizzazione del mercato dei trasporti, anche nei comparti più tradizionalmente legati a gestioni monopolistiche;

Federalismo dei trasporti

- l'articolazione delle competenze programmatorie ed amministrative su due fondamentali livelli istituzionali, quello nazionale e quello regionale, competenze tra di loro distinte e complementari, con il passaggio graduale di una loro significativa parte dallo Stato alle Regioni sulla base del principio di sussidiarietà. La semplificazione delle competenze dovrà impegnare i due livelli in una programmazione integrata delle

infrastrutture con particolare riferimento al potenziamento nelle aree meridionali e alla qualificazione di tutto il sistema.

Diminuzione dei livelli di inquinamento aumento dei livelli di sicurezza

Inoltre, nel contesto attuale, all'obiettivo tradizionalmente richiesto al sistema dei trasporti di garantire il soddisfacimento dei bisogni di mobilità, è necessario affiancare almeno due ulteriori obiettivi di fondo: diminuire i livelli di inquinamento ambientale e aumentare i livelli di sicurezza del trasporto, in particolare per il settore stradale.

E' in un contesto generale così definito che sono state messe a punto le strategie ed individuati gli interventi principali del PGT al fine di disegnare le linee portanti di un progetto di sistema che, nell'ottimizzare l'utilizzo dei diversi modi di trasporto, sia anche capace di perseguire il riequilibrio territoriale allo scopo di sfruttare la risorsa offerta dal Mezzogiorno e di cogliere la grande opportunità presentata dal Mediterraneo. Le infrastrutture costituiscono non solo parte integrante dell'assetto territoriale del Paese, ma uno dei possibili motori dello sviluppo locale, a condizione che gli interventi siano concepiti non soltanto sulla base di obiettivi macroterritoriali in uno scenario nazionale ed europeo, ma anche in funzione della migliore integrazione delle reti della mobilità con le iniziative di sviluppo e di promozione dei contesti locali.

Efficienza dei servizi

La politica degli investimenti nel comparto dei trasporti non può essere affrontata soltanto in termini di potenziamento infrastrutturale ma deve comprendere una pluralità di azioni, tutte orientate all'aumento dei livelli di efficienza del Paese. Nell'ambito del PGT si propongono soprattutto azioni mirate ad aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, in termini di qualità, di affidabilità, di sicurezza, di riduzione del costo e di nuove regole per la composizione dei conflitti.

La caratterizzazione del modello socio economico attuale in termini di crescita della categoria tempo e di ridimensionamento della categoria spazio richiede una rete di trasporto efficiente sia nelle brevi distanze che nel medio e lungo raggio, in grado di accompagnare i processi di sviluppo propri di una realtà economica avanzata.

L'intervento pubblico non deve limitarsi ad un processo di rilancio dell'offerta di trasporto, ma deve fungere da catalizzatore di risorse private finalizzate ad un riassetto funzionale del comparto tale da soddisfare le esigenze del cittadino – contribuente, dell'utente, degli operatori del settore e degli altri operatori economici.

Finanza di progetto

L'approccio della finanza di progetto potrà contribuire ad individuare gli strumenti e le modalità di intervento pubblico adeguate a contemperare il massimo coinvolgimento delle risorse di mercato e della capacità operativa dei soggetti privati, con il grado di efficienza

e gli obiettivi di qualità individuati per servizi e infrastrutture. Le forme di collaborazione pubblico - privato attivabili per la realizzazione e la gestione degli investimenti andranno definite in funzione:

- del grado di liberalizzazione e dei meccanismi di regolazione di ogni comparto del settore;
- della natura pubblica o di pubblica utilità conferita al servizio erogato con gli investimenti da realizzare;
- del livello amministrativo interessato e competente.

La finanza di progetto è compatibile con una pluralità di differenti modelli di allocazione di ruoli fra settore pubblico e settore privato. In questo quadro possono essere contemporaneamente presenti progetti in grado di generare reddito in misura sufficiente a rimborsare gli oneri finanziari dell'indebitamento contratto, progetti capaci di attrarre finanza privata anche in presenza di finanza pubblica, progetti rispetto ai quali è il pubblico che svolge, secondo differenti modalità, il ruolo attivo di sponsor e/o di partner.

Le tradizionali politiche di potenziamento di infrastrutture e servizi non saranno, tuttavia, sufficienti ad orientare il settore verso un assetto più moderno ed equilibrato. Occorre contemporaneamente sviluppare politiche di orientamento della domanda volte ad ottimizzare l'uso delle risorse e a diminuire gli impatti ambientali e le altre esternalità negative associate alle attuali attività di trasporto.

In tale contesto è necessario partire dalla individuazione dei riferimenti essenziali del sistema dei trasporti: gli ambiti della produzione e gli ambiti del consumo.

Ambito della produzione

Questo approccio evidenzia come negli ultimi venti anni sia cambiata completamente la dimensione, la tipologia e l'ubicazione del sistema produttivo, soprattutto nell'area centrale e settentrionale del Paese. Le attività produttive sono e saranno sempre meno individuabili in modo statico rispetto a determinate allocazioni e, soprattutto, il ciclo di vita di determinate tipologie merceologiche sarà destinato a cambiare con ritmi sempre più veloci. A fronte di tali evoluzioni la rete infrastrutturale risponde ancora alla vecchia geografia industriale.

Ambito del consumo

Gli "ambiti del consumo" invece vanno verso una identificazione sempre più determinata che vede concentrarsi nelle dodici principali macro aree urbane oltre il 40% dei consumi nazionali. In queste aree giocano un ruolo fondamentale le attività del terziario.

C'è un solo denominatore comune che lega i due fenomeni di produzione e consumo ed è la loro stretta dipendenza dalla rete dei trasporti, alla organizzazione logistica, alla qualità dei servizi di

trasporto ed alla ottimizzazione dei processi di scambio. E' questo comune denominatore che deve diventare l'occasione per esaltare gli interessi comuni anche a livello europeo annullando inutili provincialismi che producono diseconomie e falsa concorrenzialità.

La componente economica diventa quindi elemento essenziale nella costruzione del Piano per la quale si è proceduto alla definizione di un itinerario capace di condurre, attraverso la ricerca del consenso sia dei soggetti preposti alla gestione del territorio che a quelli erogatori e fornitori di servizi, alla individuazione di scelte che garantiscano coerenza strategica e che possano trovare adeguata collocazione negli strumenti attuativi disponibili.

Strumenti per l'applicazione degli indirizzi di Piano

In particolare per avere la necessaria sostanza ed incisività, gli indirizzi del Piano possono essere trasferiti in strumenti quali il DPEF, le Leggi collegate alla Finanziaria, il DPR, i Decreti legislativi, le Intese Istituzionali di Programma, gli Accordi di Programma, i Contratti di Servizio ed i Patti Territoriali.
Ogni scelta strategica deve trovare giusta ubicazione all'interno di tali strumenti e solo la contestualità e la complementarietà di questi strumenti può dare successo al lavoro di pianificazione.

Per evitare il rischio di cadere in un ormai superato dirigismo non si possono non collocare le tematiche del Piano in una visione temporale e spaziale estranea al localismo ed alla semplice soluzione del contingente. L'esigenza di lungimiranza e soprattutto la coscienza di assistere ad un particolare momento di cambiamento socio economico della cultura trasportistica, ci porta ad utilizzare gli strumenti elencati in precedenza non come vincoli strutturali in cui ingessare le scelte ma come riferimenti capaci di ricordare la stretta e continua interazione fra tutte le azioni che caratterizzano il sistema dei trasporti e tra queste e i territori interessati. Le interazioni considerate non possono e non devono essere solo interne al sistema di trasporto.

Le Regioni quali interlocutori essenziali

L'approccio seguito deve anche servire a fornire, in modo concreto, indicazioni in relazione al processo di riforma dei vari Dicasteri al fine di poter disporre, in questo difficile e complesso comparto, di strumenti e organismi efficaci ed efficienti. Le Regioni, interlocutori essenziali e determinanti, devono considerare l'articolato quadro strategico delineato nel Piano, non come una limitazione alla loro autonomia decisionale, ma come un indispensabile e sistematico comune denominatore che riporta a logica comune gli interessi del sistema Paese.

Piano come processo "dinamico"

Infine, fermo restando l'aggiornamento triennale come previsto dalla Legge 245 del 1984, il nuovo Piano non deve essere considerato come un documento statico, ma deve essere sempre in grado di

adeguarsi alle evoluzioni della domanda di trasporto, alle evoluzioni delle varie forme di sviluppo del Paese. La natura "dinamica" del Piano consisterà pertanto in un continuo lavoro di aggiornamento e di approfondimento di alcune tematiche specifiche, in una opportuna attività di monitoraggio e di verifica delle azioni di *policy* proposte, al fine di garantire l'efficacia nel tempo dell'azione pianificatoria. Per lo sviluppo di un adeguato sistema di monitoraggio occorrerà esplicitare le politiche proposte dal PGT in un sistema di obiettivi quantificato. I risultati del monitoraggio sugli effetti economici, sociali, territoriali ed ambientali delle attività di trasporto, espressi attraverso un efficace sistema di indicatori, daranno luogo ad un rapporto annuale al CIPE, accessibile alle Amministrazioni interessate ed al pubblico attraverso adeguate forme di diffusione. A partire dalle tendenze rilevate, il Ministero dei trasporti e della navigazione, d'intesa con i Ministeri dei lavori pubblici e dell'ambiente proporrà, se del caso, i necessari aggiustamenti delle misure e delle azioni di policy al fine di raggiungere gli obiettivi fissati.

Coordinamento con i provvedimenti normativi in corso

Le azioni proposte nel PGT si innestano nelle azioni tracciate dai provvedimenti contenuti nella normativa che Governo e Parlamento hanno emanato in questi anni nei vari comparti, suggerendo, in alcuni casi, parziali modifiche o integrazioni sulla base degli indirizzi e delle strategie necessarie per perseguire gli obiettivi del Piano. A tale proposito si richiamano le disposizioni in materia di miglioramento del livello di sicurezza dei trasporti nei vari settori e riduzione dell'inquinamento ambientale; le disposizioni in materia di lavori pubblici; il completamento della riforma del trasporto pubblico locale; i provvedimenti in materia di ripartizione delle capacità dell'infrastruttura ferroviaria, di costruzione di un mercato aperto dei servizi ferroviari; la fissazione degli standard di qualità dei servizi pubblici di trasporto; la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità; la regolamentazione del settore del trasporto delle merci pericolose; i provvedimenti in materia di trasporto aereo e marittimo; i provvedimenti in materia di composizione dei conflitti.

Tali azioni, che hanno, come detto, caratterizzato le politiche di Governo nel corso della presente legislatura, costituiscono il punto di riferimento, insieme alla normativa europea, peraltro in continua evoluzione, sulla cui base sono state elaborate le proposte per il riassetto del comparto contenute nel Piano.

Gli strumenti del monitoraggio forniranno le necessarie conoscenze delle attività di trasporto e dei loro effetti economici ed ambientali (ad oggi del tutto insufficienti) e consentiranno di quantificare più precisamente gli obiettivi e i risultati delle politiche messe in campo, innescando in tal modo un circuito virtuoso di accrescimento delle conoscenze e di miglioramento delle attività di programmazione.

Efficacia ed efficienza nei processi di privatizzazione e liberalizzazione

I processi di liberalizzazione dei servizi nei trasporti sono assunti dal Piano come occasione per stimolare una presenza efficace di imprese e risorse private. I processi di privatizzazione dunque non potranno prescindere da una attenta gestione delle infrastrutture, puntuali o di rete, e da procedure di affidamento fondate sui principi e sulle norme comunitarie per la trasparenza e sull'offerta economicamente più vantaggiosa.

Documento tecnico

Il Piano è accompagnato da un Documento tecnico nel quale vengono descritte, con un maggiore dettaglio, le analisi condotte e vengono delineate con maggiore approfondimento le possibili linee di sviluppo delle azioni di piano. Si tratta dunque di un documento a sostegno della successiva attuazione del piano stesso, che, in particolare, fornisce indicazioni relativamente alle parti che nel presente documento non sono esplicitamente trattate o sufficientemente approfondite.

2. Il PGT: obiettivi e strategie

2.1 La diagnosi del settore dei trasporti in Italia

La diagnosi del settore dei trasporti in Italia mette in luce gravi carenze di tipo infrastrutturale, gestionale ed organizzativo e, in generale, una inadeguata qualità del servizio offerto.
I principali elementi di criticità sono i seguenti:

Squilibrio verso la strada

1. Un forte squilibrio verso la strada: la domanda di trasporto (soprattutto passeggeri) è cresciuta a ritmi molto sostenuti a causa dell'aumento del reddito, delle abitudini e degli stili di vita dei cittadini, della dispersione territoriale delle residenze e degli insediamenti produttivi, dei processi di terziarizzazione e dei nuovi modi di organizzazione della produzione. Il trasporto merci su gomma ha acquistato quote crescenti, con notevoli ricadute sociali, ambientali ed economiche. L'analisi degli attuali volumi di traffico, sia per i passeggeri che per le merci, conferma l'assoluta prevalenza del trasporto su strada.

Congestione su alcune direttrici

2. La disomogeneità dei servizi nelle diverse aree del Paese: fenomeni di congestione si verificano prevalentemente nelle regioni del centro-nord; bassi livelli di accessibilità, causati dall'insufficiente qualità dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, sono invece presenti nel Mezzogiorno. Entrambi i fenomeni costituiscono un ostacolo allo sviluppo sociale ed economico: al Nord la congestione frena le prospettive di sviluppo, al Sud le carenze del sistema dei trasporti contribuiscono a impedirne il decollo.
3. Le strade e le ferrovie risultano congestionate su alcune direttrici critiche e nei nodi attorno alle principali aree metropolitane; vi è una squilibrata distribuzione territoriale dell'offerta.

Inquinamento e sicurezza

4. La crescita del traffico e la prevalenza del modo stradale sono all'origine di esternalità negative in termini di impatto ambientale e incidentalità. Ne fanno parte fenomeni su scala globale, quali i cambiamenti climatici o l'inquinamento atmosferico di lunga distanza e fenomeni più localizzati, come il peggioramento del clima acustico lungo le grandi direttrici di traffico, l'inquinamento atmosferico a breve raggio, i danni alla stabilità del suolo, all'equilibrio idrogeologico, al paesaggio e alla biodiversità.

Congestione ed inquinamento nelle aree urbane e metropolitane

5. Le aree urbane e metropolitane sono un luogo ad elevata densità di mobilità per la vasta ed articolata presenza di attività residenziali e produttive; in esse si svolge quasi il 70 % degli spostamenti di persone di tutto il territorio nazionale, questo rappresenta una delle emergenze del trasporto a scala nazionale

sia in termini di congestione che di inquinamento atmosferico, acustico e di occupazione di suolo.

6. Nel trasporto aereo e marittimo permangono ampi margini di sviluppo dei traffici, sia per i passeggeri che per le merci, ma vincoli organizzativo-gestionali, qualità e capacità delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali e portuali ne ostacolano lo sfruttamento.

Vincoli organizzativo-gestionali

7. L'assetto organizzativo-gestionale nel suo complesso è superato, anche perché le grandi imprese del settore sono prevalentemente pubbliche e operano talvolta ancora in regime di monopolio. Permangono strutture inefficienti e obsolete, non in grado di risolvere i nuovi problemi e ancora distanti dagli indirizzi comunitari, sempre più orientati a realizzare una maggiore liberalizzazione e l'abbattimento degli ostacoli alla concorrenza.

Sistema vulnerabile

8. Il sistema è "vulnerabile" ossia esposto a crisi molto ampie al verificarsi di eventi limitati. Ciò è dovuto sia alla conflittualità del lavoro sia alla mancanza di infrastrutture e percorsi alternativi su alcuni itinenerari chiave.

Struttura imprenditoriale debole

9. La struttura imprenditoriale degli operatori del settore è sostanzialmente debole, anche a causa del deficit di concorrenza interna sopra richiamato. L'impresa privata italiana di trasporto, specie nel comparto merci e logistica e nel settore aereo, è in posizione subalterna rispetto a concorrenti esteri che sono di gran lunga più strutturati per dimensione, capacità imprenditoriale, livelli di innovazione organizzativa e tecnologica. E' plausibile, quindi, che in assenza di appropriate misure, nel prossimo futuro imprese straniere, spesso di gran lunga più concorrenziali, occupino quote crescenti del mercato italiano.

Mancanza di coordinamento

10. Manca un adeguato coordinamento tra i diversi soggetti: la Pubblica Amministrazione, nelle sue molteplici articolazioni, non è ancora in grado di svolgere in modo soddisfacente un'azione capace di assecondare, con tempestività e snellezza procedurale, un adeguato sviluppo del settore. Manca, inoltre, una univoca attribuzione di responsabilità per l'esecuzione puntuale delle opere approvate e finanziate, mentre l'interesse generale al completamento delle opere stesse finisce per essere subordinato a svariati interessi particolari.

Procedure per la gestione e la realizzazione delle infrastrutture

11. E' particolarmente carente la diffusione delle procedure di evidenza pubblica finalizzate al coinvolgimento di soggetti e risorse private sia nell'affidamento della gestione che nella costruzione delle infrastrutture attraverso contratti di partenariato pubblico/privato. Nelle grandi infrastrutture puntuali o a rete non si registra, ad oggi, alcuna esperianza significativa, mentre sono carenti proposte innovative da parte del mondo della imprenditoria privata.

2.2 Gli obiettivi del PGT

Le carenze infrastrutturali di cui soffre l'Italia si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese ed in un fattore di inibizione di processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali, in quelle più arretrate.
La politica dei trasporti non può tuttavia esaurirsi nei pur indispensabili interventi volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo. Al riguardo, un confronto tra le diverse aree del Paese rivela come Nord, Centro e Sud non abbiano tra loro una grande disparità, se si utilizza un puro metro quantitativo (ad esempio infrastrutture fisiche per abitante). La disparità è invece notevole se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto: al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi dei servizi di trasporto. Tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati. Per le isole si pone, inoltre, il problema di garantire la "continuità territoriale" con il Continente attraverso porti ed aeroporti, che assumono, in particolare per la Sardegna, il ruolo di vere e proprie "porte di ingresso" all'isola, nell'ambito della realizzazione del corridoio plurimodale Sardegna-Continente anche per individuare soluzioni per il traghettamento ferroviario delle merci.
Va dunque aumentata l'efficienza complessiva dell'offerta di servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi. Vanno inoltre individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario puntare anche all'individuazione di strategie e strumenti volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività delle imprese ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).
Si deve puntare innanzitutto a favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale.
Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di obiettivi attraverso diverse strategie:

Servire la domanda

1. Servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati. Questo obiettivo può essere perseguito attraverso diverse strategie: infrastrutturali (eliminare i vincoli da congestione e da standard inadeguati, sviluppare la logistica e l'intermodalità); di mercato (favorire la concorrenza); normative (eliminare le limitazioni normative e migliorare le condizioni per realizzare infrastrutture e servizi "di nodo" dove si verificano i maggiori punti di frizione, perché coinvolgono soggetti diversi con comportamenti non necessariamente collaborativi); organizzative (fissare le regole tra regolatore e gestore del servizio, indicatori di qualità e relativi livelli di standard minimi per costruire la "carta dei servizi della mobilità"); di tutela dei consumatori (dare maggiori garanzie di accesso alla mobilità attraverso la certezza dei diritti e migliori servizi d'informazione). Occorrerà mettere a punto un set di obiettivi di sostenibilità basati sulla capacità di carico dei singoli ambiti territoriali. A livello locale sarà il compito primario dei PUM. A livello nazionale gli indicatori riguarderanno i grandi corridoi di traffico. Il sistema di monitoraggio dovrà permettere di completare le conoscenze e verificare nel tempo il raggiungimento degli obiettivi.

Sistema sicuro ed ambientalmente sostenibile

2. Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità. Anche in questo caso si dovranno perseguire diverse strategie: incentivazione del riequilibrio modale soprattutto in ambito urbano, dove si produce la grande maggioranza dei veicoli-km con elevati livelli di congestione; sviluppo di tecnologie energeticamente più efficienti; stimolo all'efficienza energetica e ambientale del parco circolante; programmi di risanamento atmosferico acustico e paesagistico delle infrastrutture esistenti; programmi per garantire il rispetto del Codice della strada e interventi di messa in sicurezza della strade urbane ed extra-urbane.
3. Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza.

Efficienza della spesa pubblica e qualità dei servizi

4. Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, vanno ottimizzati gli investimenti infrastrutturali. Appropriati interventi sul fronte organizzativo-gestionale possono peraltro consentire per una data dotazione di infrastrutture, di elevarne

significativamente l'efficienza. Anche questo obiettivo può essere perseguito con diverse strategie: attivazione della concorrenza nel (e per il) mercato, oculate procedure di programmazione degli investimenti a livello nazionale e locale, partecipazione del capitale privato al finanziamento delle infrastrutture, attenuazione dei vincoli sulla risorsa lavoro. Per quanto concerne la partecipazione del capitale privato in particolare, sarà necessario verificarne, di volta in volta, le modalità di coinvolgimento. Per ogni singolo comparto occorrerà, infatti, verificare l'equilibrio tra il livello di autofinanziabilità degli investimenti e il grado di liberalizzazione del mercato idoneo a creare la convenienza per il soggetto privato. Ciò al fine di non determinare attese infondate nei confronti di una innovazione gestionale comunque auspicabile.

Equilibrio territoriale

5. Il sistema dei trasporti può rappresentare un fattore importante per attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica. Inoltre, è necessario incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale. Le strategie in questo caso possono consistere nell'aumento dell'accessibilità di aree geograficamente periferiche rispetto al cuore dell'Europa, mediante la realizzazione di infrastrutture a rete, il sostegno alla domanda per incrementare lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l'attuale gap tra il Nord ed il Sud del Paese. Tali strategie, sebbene finalizzate a una integrazione di livello continentale, non possono tuttavia trascurare la domanda di sostegno allo sviluppo che emerge dai contesti territoriali locali, dove le dinamiche di crescita economica sono in gran parte legate a una accorta integrazione fra reti locali e SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti). Tale integrazione sarà uno degli elementi guida per la redazione dei Piano Regionale dei Trasporti. Affinchè i nuovi interventi non contribuiscano ad accentuare fenomeni di polarizzazione a scapito dello sviluppo diffuso, è infatti opportuno agire sull'integrazione funzionale fra reti principali e locali. In quest'ambito potranno essere sviluppate politiche che, a parità di costo per l'utente, orientino la domanda verso modalità ambientalmente meno aggressive.

Integrazione con l'Europa

6. Integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa. La modernizzazione del settore richiede di raccordare la politica nazionale dei trasporti con quella europea, per mettere il nostro sistema in grado di integrarsi direttamente con le altre reti

transnazionali europee. L'allargamento dell'UE fa poi ritenere che la crescita degli scambi commerciali fra i paesi dell'area europea si rafforzerà ulteriormente nei prossimi anni. Ma, se dal lato della domanda sembrano esistere le condizioni per un progressivo incremento degli scambi di beni e servizi, dal lato dell'offerta sussistono ancora preoccupanti ritardi riguardanti la capacità e la qualità del servizio, che dovranno essere adeguati tenendo conto delle reti TEN e nel rispetto del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi.

Mediterraneo

7. Creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di *transhipment* - che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni - e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio.

Crescita di professionalità

8. Crescita di professionalità: la complessità del sistema dei trasporti e le grandi trasformazioni in atto – si pensi alla riforma del trasporto pubblico locale, esigono una sempre maggiore disponibilità di professionalità adeguate ed un'opera di aggiornamento continuo a tutti i livelli. Appare quindi urgente l'approntamento di stabili strumenti di formazione, aggiornamento e riqualificazione professionale.

2.3 Gli indirizzi strategici del PGT

Il Nuovo PGT si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi, dettagliatamente descritti nel seguito e nei documenti di Piano, il cui fine ultimo è rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile. La diagnosi del settore in precedenza illustrata, evidenzia indubbie carenze del settore alle quali si intende rispondere suggerendo i seguenti indirizzi di politica dei trasporti.

Sostenibilità ambientale e sicurezza

Per ottenere un sistema dei trasporti coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza, stabiliti dall'UE, si individua un articolato ventaglio di azioni, ciascuna delle quali fornisce un indispensabile e coordinato contributo:

1. il miglioramento della utilizzazione delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi (politiche regolatorie, pedaggi, regolamentazione della velocità, tecnologie informatiche applicate al controllo e alla regolazione del traffico), la diffusione di veicoli a basso impatto e l'uso di mezzi alternativi, lo sviluppo della mobilità ciclistica, il ricorso a soluzioni innovative e flessibili (*car sharing*, taxi collettivo, taxibus, mototaxi, piste ciclabili,…);
2. la diminuzione dell'inquinamento atmosferico ed il miglioramento

della qualità e della vivibilità dell'ambiente urbano, che costituiscono obiettivi primari cui dovranno essere finalizzati i processi di pianificazione integrata relativamente ai Piani Urbani di Mobilità e ai Piani Regionali dei Trasporti;

3. lo sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze con modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quella stradale: rilancio del trasporto di cabotaggio, dando piena attuazione ai progetti delle "autostrade del mare", la piena utilizzazione delle vie fluviali, lo sviluppo del trasporto combinato strada-rotaia, l'incentivazione all'uso della ferrovia in particolare per il trasporto dei rifiuti e delle merci pericolose. Le azioni citate sono tutte finalizzate ad assicurare risparmi energetici, tutela ambientale, sicurezza e qualità del trasporto, anche in termini di tempi di consegna, elemento quest'ultimo vitale per lo sviluppo del sistema produttivo del Paese e per il successo stesso di un progetto di riequilibrio modale;
4. la promozione e la crescita del trasporto combinato attraverso una ristrutturazione della catena logistica che persegua, obiettivi concreti di miglioramento ambientale (rispetto dei limiti di concentrazione degli inquinanti atmosferici, rispetto dei limiti di rumore, mantenimento delle biodiversità, emissioni di CO_2 entro i parametri di Kyoto); nello stesso contesto, e in forma integrata, sviluppare il cabotaggio internazionale e lo *"short sea shipping"*;
5. l'adozione, per il trasporto merci su strada, di misure di contenimento dei costi di gestione delle imprese italiane per portarli in linea con la media europea, al fine di consentire alle nostre aziende di competere efficacemente sul mercato comunitario, e la promozione di meccanismi incentivanti tesi a favorire ed accelerare il processo di riorganizzazione delle piccole e medie imprese e delle imprese monoveicolari (circa 150.000 per un totale del 95% di un settore che contribuisce con il 7% alla formazione del P.I.L.). Queste imprese oggi si trovano in forte difficoltà a reggere la concorrenza dopo la ormai avvenuta liberalizzazione sia verso l'alto, con le aziende strutturate, sia naturalmente verso il basso con i lavoratori e le aziende di paesi non comunitari che, sulla base di accordi bilaterali, hanno la possibilità di operare anche nel nostro Paese e che hanno costi di gestione enormemente più bassi. Tali iniziative, volte essenzialmente a mettere a disposizione delle imprese strutture logistiche insieme a servizi informatici e telematici in grado di rispondere alle esigenze del mercato, di ottimizzare il riempimento dei veicoli e di fornire strumenti di programmazione dei percorsi, avranno come obiettivo da un lato la formazione di flotte di mezzi specializzati e adatti al trasporto intermodale e dall'altro la creazione di condizioni strutturali del mercato dell'autostrasporto che favoriscano sia la costituzione di Aziende più strutturate ed efficienti, anche nella forma di imprese a rete, che il permanere di imprese di limitate dimensioni, purchè

fortemente specializzate, in grado le une e le altre di offrire servizi con ampia copertura territoriale;

Innovazione tecnologica per i veicoli

6. lo sviluppo e la diffusione di tecnologie innovative volte al miglioramento dell'efficienza del parco circolante, nel rispetto delle compatibilità ambientali e, nel contempo, all'aumento della sicurezza e della competitività. Tra gli obiettivi prioritari vi è necessità di cogliere le opportunità tecnologiche per il miglioramento dei veicoli e l'individuazione delle linee politiche coerenti per una radicale diminuzione delle emissioni globali del parco circolante e un aumento della sicurezza. Tre sono i punti su cui agire: contrastare la tendenza all'aumento delle prestazioni; cercare di eliminare dal mercato i veicoli molto vecchi; agire contemporaneamente sia con restrizioni alla circolazione di mezzi più inquinanti, sia con incentivazioni per il rinnovo del parco circolante;

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)

7. la realizzazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (legge 144/99): il continuo miglioramento degli standard di sicurezza costituisce obiettivo prioritario degli interventi proposti. Va potenziato il ruolo dello Stato di garante della sicurezza degli utenti dei sistemi di trasporto. Occorre che il tema della sicurezza investa in modo analogo tutti i sistemi di trasporto e le singole modalità, tenendo conto sia delle peculiarità delle infrastrutture che della diversità dei mezzi. A tal fine dovrà valutarsi la possibilità di adottare, in maniera coordinata, analoghi piani per la sicurezza per le altre modalità, nonché l'utilità e l'opportunità di promuovere strutture atte a garantire il perseguimento di questo obiettivo fondamentale.

Liberalizzazione e privatizzazione e nuova regolazione

Per migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi è necessario stimolare e accelerare i processi di liberalizzazione e privatizzazione dei mercati nei settori aereo, marittimo, ferroviario e autostradale, per favorire la concorrenza e, attraverso di essa, promuovere miglioramento delle prestazioni e sviluppo.

A riguardo si propone:

1. l'individuazione di misure volte a superare rapidamente le varie situazioni di monopolio e creare le condizioni per lo sviluppo della concorrenza, anche mediante provvedimenti tesi a favorire l'ingresso di nuovi operatori nei vari settori: nelle ferrovie, nei servizi aeroportuali, nel trasporto collettivo su gomma, nel trasporto marittimo e nello stesso trasporto aereo che pure è più avanti degli altri su questo terreno;
2. la regolamentazione delle situazioni di monopolio naturale garantendo l'accesso alle infrastrutture a tutti i soggetti capaci di offrire adeguati servizi;
3. l'uso di tutte le forme di concorrenza per comparazione, nonché delle gare ad evidenza pubblica, per regolamentare le rendite dei gestori di quelle infrastrutture ancora necessariamente monopolistiche, rete ferroviaria, porti, aeroporti e di quei servizi

che richiedono consistenti sussidi pubblici, servizi di trasporto locale e regionale nelle aree a domanda debole, servizi marittimi ed aerei per le isole, ecc.;

4. la ridefinizione degli assetti proprietari delle aziende produttrici e la promozione delle privatizzazioni per dare spinta alla capacità innovativa delle imprese;
5. l'individuazione dei costi esterni delle singole attività di trasporto e delle misure necessarie ad armonizzare la loro progressiva internalizzazione con la regolamentazione del settore, tenendo conto della quota di essi già internalizzata; tale internalizzazione dovrà far leva sui prezzi e tariffe in un contesto di mantenimento del livello complessivo dei prezzi e della fiscalità gravante sulle attività di trasporto. Si dovrà, cioè, realizzare un diverso equilibrio tra pressione nelle aree congestionate (dove le esternalità sono massime) e le aree in cui tali esternalità sono minori;
6. la promozione di politiche fiscali e tariffarie per l'uso delle infrastrutture (strade, autostrade, ferrovie, porti, ecc.) finalizzate a favorire l'efficienza nell'uso delle reti, l'integrazione tra i modi di trasporto e l'utilizzo dei prezzi come strumenti per la regolazione della congestione e delle esternalità ambientali;
7. il coinvolgimento dei dipendenti delle imprese di trasporto, per renderli protagonisti delle innovazioni, cercando di ottenere, oltre all'economicità ed alla qualità del servizio, anche il loro consenso e quello delle organizzazioni sindacali più rappresentative.

Sviluppo della logistica

Per consentire un utilizzo più efficiente e sostenibile del trasporto merci e raggiungere una dotazione di servizi di alta qualità, si propone di privilegiare nelle scelte di carattere finanziario, normativo, infrastrutturale e sistemico quelle che meglio rispondono ai requisiti richiesti dalla domanda di logistica integrata, secondo le *best practices* in atto nel settore a livello mondiale. Ciò significa promuovere efficienza e imprenditorialità in tutti i comparti del trasporto merci, in funzione di una sempre maggiore specializzazione dei servizi per rispondere alle caratteristiche delle diverse filiere di prodotto, con particolare attenzione alla distribuzione di beni di largo consumo, alla distribuzione urbana, alla gestione delle merci pericolose, al trattamento dei prodotti deperibili, al trasferimento delle unità di trasporto intermodali su ferrovia e su naviglio di cabotaggio, allo sviluppo dei servizi postali e di piccoli pacchi a consegna rapida, alla sicurezza dei rifornimenti energetici e degli approvvigionamenti industriali, applicando anche i più moderni sistemi di monitoraggio della qualità ai servizi regolari di trasporto terrestre, marittimo, ferroviario e aereo.

Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Per le infrastrutture, si propone, in una logica di sistema a rete, di dare priorità alle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile del Paese, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il

Trasporti (SNIT)

rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo. L'individuazione delle priorità prende le mosse dall'analisi della domanda (attuale e futura) di mobilità sia di merci che di passeggeri, per arrivare all'individuazione dei servizi più idonei a soddisfarla: a partire dalla rete attuale vengono quindi identificati gli interventi capaci di assicurare il livello di servizio desiderato, raggruppandoli in differenti scale di priorità.

Gli investimenti infrastrutturali dovranno essere indirizzati allo sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso, che superi le carenze e le criticità di quello attuale. Per conseguire questi obiettivi è stato individuato un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale costituenti la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci; la funzionalità di questo sistema dovrà necessariamente essere assicurata, anche finanziariamente, dallo Stato.

In tale sistema dovrà essere esplicitamente favorita la complementarità tra le diverse modalità e resa più efficiente l'integrazione tra le diverse infrastrutture.

L'appartenenza di una infrastruttura allo SNIT non implica la sua specializzazione per il traffico a lunga distanza. Anzi, già ora, oltre il 75% del traffico autostradale compie distanze di ordine regionale e locale (meno di 100 Km). La piena integrazione tra rete SNIT e reti locali, insieme ad una responsabile progettazione, consentiranno di volta in volta quella divisione di compiti che assicuri il più efficace utilizzo nell'uso delle reti e un adeguato rendimento socio-economico degli investimenti.

L'individuazione dello SNIT consente anche di delineare una chiara articolazione delle competenze e delle responsabilità tra i diversi livelli di governo, e nello stesso tempo offre ai governi locali il quadro di riferimento entro cui operare le proprie scelte; consente altresì di pervenire alla formulazione di proposte riconducibili ad un disegno organico, superando una prassi basata su interventi settoriali spesso motivati da esigenze di breve periodo.

Condizioni per la realizzazione degli interventi

Occorre, inoltre, rimuovere gli ostacoli che troppo spesso ritardano o vanificano la realizzazione delle opere, introducendo procedure decisionali certe. In tal senso occorre:

- riconoscere la necessità degli interventi all'interno di un chiaro processo decisionale che si articola nella definizione degli indirizzi generali delle politiche per i trasporti, nella redazione degli strumenti di piano e nella formulazione dei programmi di attuazione;
- condurre la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) al livello pertinente del piano di volta in volta valutato in conformità con la normativa europea in corso di emanazione, eventualmente avviando anche una fase di sperimentazione. I risultati di tale VAS dovranno essere assunti come dati non modificabili nei

passaggi decisionali e progettuali successivi;
- perseguire la qualità della progettazione attraverso la sequenza: studio di fattibilità, progetto preliminare, progetto definitivo e progetto esecutivo;
- snellire le procedure di approvazione dei progetti, anche attraverso la rivisitazione di strumenti quali l'Accordo di programma e la Conferenza dei servizi. In particolare l'introduzione della Valutazione d'Impatto Ambientale condotta sul progetto preliminare, permetterà di ottimizzare sin dall'inizio la scelta tra le possibili alternative progettuali;
- attribuire ad un unico soggetto la responsabilità di portare a compimento nei tempi stabiliti le opere approvate, in particolare per la realizzazione dei progetti di nodo di interesse nazionale;
- consentire il ristoro dell'eventuale danno arrecato a soggetti privati mediante la liquidazione finanziaria;
- conseguire certezza sui finanziamenti e sulla loro scansione temporale.

Piani Regionali dei Trasporti

Gli interventi sulle infrastrutture non incluse nello SNIT sono di competenza delle Regioni che provvederanno alla redazione dei loro Piano Regionale dei Trasporti (PRT). Per garantire la necessaria coerenza degli strumenti e delle scelte di programmazione, viene innanzitutto definita una metodologia generale di pianificazione dei trasporti cui le Regioni sono invitate ad aderire, per consentire omogeneità dei contenuti e confrontabilità delle esigenze e delle proposte. Si propone anche per i PRT un "processo di pianificazione" e cioè una costruzione continua nel tempo del disegno di riassetto dei sistemi di trasporto regionali (tutti i modi, collettivi ed individuali, pubblici e privati) attraverso azioni che tendano a superare la tradizionale separazione fra una programmazione tipicamente settoriale, qual è quella trasportistica, e le politiche territoriali. La metodologia proposta, viene suggerita alle Regioni in nome della funzione di coordinamento che spetta allo Stato in campi di primario interesse collettivo come quello della mobilità. Per garantire l'efficacia di questa importante funzione, è necessario il contributo attivo delle Regioni nelle fasi di attuazione del PGT.

Fondo Unico

Riguardo ai meccanismi di finanziamento degli interventi infrastrutturali e dei servizi di competenza regionale, si prefigura la costituzione di un fondo unico per tutti i modi di trasporto, da assegnare alle Regioni con piena autonomia di utilizzazione, in modo tale che i finanziamenti siano totalmente svincolati da logiche di assegnazione per modalità di trasporto. Ciò evidentemente, con riferimento alle ulteriori fasi di attuazione del trasferimento agli enti territoriali delle reti di interesse regionale che l'attuale D.Lgs. 112/98 non ha ancora operato.

In particolare, il successivo provvedimento di attuazione di detto trasferimento dovrà prevedere – per un periodo transitorio da

definire – il supporto finanziario dello Stato attraverso il citato Fondo Unico, con le modalità definite al successivo paragrafo 8.2.

La logica di intervento del Fondo dovrà essere improntata alla più conveniente allocazione delle risorse pubbliche disponibili rispetto alle priorità individuate. L'approccio metodologico della finanza di progetto, già in fase di programmazione degli interventi individuerà i criteri e le modalità d'intervento pubblico adeguate a stimolare le risorse finanziare ed operative private, nel rispetto delle priorità definite dalle regioni.

Mobilità nelle aree urbane

Per affrontare il problema della mobilità nelle aree urbane, si prevede l'introduzione di un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti, attraverso la realizzazione di un sistema, sia individuale che collettivo, con reti intermodali e interconnesse. Tale realizzazione deve essere preceduta da scelte e decisioni riconducibili innanzitutto ai Piani Urbani della Mobilità (PUM), fondati su un insieme di investimenti e innovazioni organizzativo-gestionali. Nell'ambito dei PUM il trasporto viene considerato nella sua globalità di servizi collettivi e modalità individuali, infrastrutture, gestione e regolamenti. Le Amministrazioni – nella richiesta di finanziamenti all'Autorità centrale - non saranno quindi vincolate nella scelta degli investimenti dalla sussistenza o meno di risorse per specifiche infrastrutture di trasporto (metro, tramvie, strade ecc.). Potranno invece decidere liberamente quali interventi siano preferibili nell'ambito urbano di competenza. Alle Amministrazioni locali verrà dunque assegnato un fondo unico destinato a interventi che saranno autonomamente identificati dalle Amministrazioni, a patto che gli stessi siano funzionali al raggiungimento di obiettivi prestabiliti e compatibili con i vincoli finanziari. I finanziamenti saranno quindi non più per opere, ma per obiettivi.

Mezzogiorno

Per contribuire a ridurre gli squilibri territoriali, si punta su interventi non di tipo assistenziale, ma miranti a ridurre la perifericità del Mezzogiorno e consentire un aumento della competitività delle aree deboli attraverso un sistema integrato di trasporto. Ciò a partire dall'individuazione delle aree carenti di dotazione infrastrutturale, in riferimento alle reali funzionalità dell'offerta e della domanda, migliorando nel contempo il valore del servizio offerto dalle infrastrutture esistenti in termini di frequenza, qualità e costi. Pertanto, vengono individuati innanzitutto gli interventi infrastrutturali prioritari per ridurre le maggiori criticità del sistema dei trasporti di interesse nazionale nelle aree più arretrate, con interventi concepiti come strumenti volti ad innescare o sostenere processi di sviluppo, nell'ambito di una prospettiva di maggiore valorizzazione del territorio. In questa logica, un'azione decisiva per la valorizzazione del Mezzogiorno quale piattaforma logistica riguarda la formulazione di specifici progetti nei distretti industriali in via di sviluppo, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture

portuali, aeroportuali e intermodali e la loro interconnessione con le reti di trasporto stradali e ferroviarie, oltre che lo sviluppo della nautica da diporto. Si determineranno poi le condizioni per aumentare il valore dei servizi offerti dalle infrastrutture esistenti, anche attraverso opportune politiche di regolazione e liberalizzazione dei mercati. A riguardo, è opportuno infatti rilevare che una componente molto significativa dell'inadeguatezza dei servizi di trasporto nel Mezzogiorno è ascrivibile agli elevati costi per gli utenti, connessi a aree monopolistiche dell'offerta (si pensi in particolare alle tariffe aeree).

Integrazione con l'Europa

Per una maggiore integrazione dell'Italia con il resto d'Europa, al fine di migliorare la fluidità dei traffici transalpini, e di promuovere efficienti forme di trasporto organizzato, si propongono misure per lo snellimento delle procedure e delle formalità doganali da e per l'Est e per il potenziamento delle infrastrutture logistiche di smistamento della merce a valle. Si intende raggiungere un livello più efficiente di integrazione delle catene di trasporto multimodali con azioni volte a portare la rete dei centri di interscambio esistente, in particolare la rete dei centri intermodali strada-rotaia, a livello degli standard europei, a riorganizzare sotto la regia delle Autorità Portuali la manovra ferroviaria nei porti, a sostituire la rete dei raccordi ferroviari industriali dismessa con una nuova rete a servizio dei distretti industriali, dei nuovi insediamenti produttivi e dei grandi centri di distribuzione merci. Il riequilibrio modale viene prevalentemente affidato allo sviluppo del traffico combinato strada–rotaia. A tale scopo vengono suggerite politiche specifiche quali la creazione di strutture idonee ad incrementare il traffico combinato e la definizione con i Paesi dell'arco alpino di condizioni omogenee per l'attraversamento al fine di evitare traffico di deviazione.

Sempre al fine di favorire l'integrazione con il sistema europeo di trasporto, si propone inoltre una più stretta correlazione tra politiche di investimento (reti TEN, ecc.) e politiche di regolazione e liberalizzazione nonché il rilancio della proposta europea della costituzione delle "freeways ferroviarie" e la pronta attuazione delle direttive europee in materia di sviluppo delle ferrovie comunitarie in corso di emanazione.

Infine, occorre costituire un'Agenzia Nazionale per la promozione della Logistica con funzioni di marketing territoriale per attivare investimenti esteri in piattaforme logistiche avanzate nel nostro territorio, fornire assistenza agli investitori esteri sul piano burocratico-amministrativo e finanziario e per assistere, in collaborazione con l'ICE, investitori ed imprese italiane per operazioni collegate alla logistica ed ai trasporti di merci all'estero.

Formazione e ricerca

Per far sì che in Italia si sviluppino maggiori competenze e nuove professionalità nel settore dei trasporti e della logistica, è necessario sviluppare l'attività di ricerca ed individuare nuovi percorsi formativi per agevolare la mobilità professionale e la creazione di nuove

competenze. Si prevede tra l'altro una più ampia ed incisiva azione di sostegno pubblico alla ricerca nei trasporti attraverso un assetto organizzativo basato su una struttura permanente di ricerca. Il modello che si propone è quello di un Centro Nazionale di Ricerca sui trasporti (CNRT) in cui partecipino attivamente le Amministrazioni pubbliche centrali e locali, gli operatori del settore, le Università.

3. La domanda di mobilità

Il quadro attuale dei volumi di traffico conferma l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, sia nel traffico merci (oltre il 60%)[1] che in quello passeggeri (oltre l'85%), con alcune importanti peculiarità:

- un'elevata concentrazione di traffico su alcune direttrici stradali: il 60 % circa dei flussi extraurbani si concentra su appena il 2% della rete stradale e autostradale;
- una squilibrata distribuzione territoriale della domanda di trasporto stradale, concentrata per oltre la metà in cinque Regioni: Piemonte, Lombardia, Liguria, Veneto ed Emilia Romagna;
- un'elevata quota di movimentazione delle merci su brevi e medie distanze (il 75% dei viaggi si svolge entro i 200 km) a causa della notevole polverizzazione della struttura produttiva e commerciale.

Lo squilibrio modale a favore della strada assume dimensioni maggiori rispetto ad altri Paesi europei sia nel segmento delle merci che in quello dei passeggeri in ambito urbano. Per i passeggeri si è assistito ad una continua diminuzione della quota del trasporto su ferro, a cui fanno riscontro i consistenti aumenti di quella su strada, aereo e su mezzi collettivi su gomma. Resta marginale la quota di traffico assorbita dal cabotaggio marittimo (intorno allo 0,6%). La prevalenza del trasporto stradale è particolarmente accentuata nelle aree urbane, ove si registra la progressiva caduta della domanda di trasporto pubblico. Anche nel caso delle merci si registra una diminuzione costante negli ultimi venticinque anni della quota su ferro che attualmente si attesta sul 13-14%[2]. Per gli scambi internazionali, le merci a basso valore aggiunto (70% del totale) viaggiano in maggioranza su mezzo navale, mentre per quelle a più alto valore aggiunto prevale il vettore stradale (intorno al 60%).

Modellistica per il monitoraggio ed il supporto alla pianificazione dei trasporti

Per la costruzione degli scenari di domanda futuri, relativi sia al sistema dei passeggeri che a quello delle merci, il Ministero dei trasporti e della tavigazione ha sviluppato un progetto finalizzato alla messa a punto di un Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti (SIMPT).

Il SIMPT consente di supportare tre attività principali:

- il monitoraggio del sistema in termini di domanda ed offerta;
- la definizione delle politiche dei trasporti;
- l'offerta di informazioni agli operatori.

L'architettura funzionale del sistema si basa su dati di ingresso relativi all'offerta di trasporto, agli scenari macroeconomici ed a

[1] La quota del trasporto merci su gomma è sostanzialmente più elevata (oltre il 90%), se si tiene conto anche delle distanze inferiori ai 50 Km (cfr Conto Nazionale Trasporti 1999, tabella 8.3 - pag.49).
[2] La percentuale è riferita alle tonn x km (cfr Conto Nazionale Trasporti 1999, tabella 8.1 - pag.48).

quelli socio-demografici e su componenti modellistiche riguardanti la domanda, l'assegnazione alle reti di trasporto e la stima dei vari tipi di impatto.
Si riporta (Tabella 1) la domanda complessiva nazionale ed internazionale di passeggeri e merci relativa all'anno di riferimento (1998), che gravita sulla rete di trasporto italiana modellizzata nel SIMPT.
Per le valutazioni relative al prossimo decennio, sono stati elaborati due scenari per la domanda di medio e lungo raggio: quello "alto" si caratterizza per una crescita media annua del valore aggiunto pari all'1,84% per i beni materiali e dell'1,85% per i servizi; quello "basso" per un tasso di crescita dell'1,3% per i beni materiali e dell'1,45% per i servizi.
In tale quadro, per i passeggeri, la domanda al 2010 aumenterebbe del 16% rispetto al 1998 nel caso di scenario "basso" e del 36% nello scenario "alto". Il peso relativo della strada resterebbe preponderante in entrambi gli scenari, rappresentando circa l'85% della domanda complessiva, il treno si attesterebbe sul 10% mentre Autobus di linea e trasporto aereo restano marginali rispettivamente con circa il 4% e l'1% ciascuno (Tabella 2). Si tratta di dati tendenziali che non tengono conto degli effetti derivanti dall'attuazione delle politiche proposte nel Piano tese al riequilibrio modale.
Per le merci l'incremento della domanda si attesterebbe intorno al 16% nel caso di scenario "basso", e supererebbe il 30% nello scenario "alto". Anche in questo caso, in assenza di misure correttive, il peso relativo della strada rimarrebbe preponderante (circa il 90% della domanda), mentre il treno e il cabotaggio marittimo si attesterebbero rispettivamente a circa il 3% ed il 7% (Tabella 3).

Con riferimento ad entrambi gli scenari di crescita si sono considerate diverse ipotesi di politica dei trasporti, variando gli interventi secondo una scala che va dalla accettazione dell'attuale riparto modale (scenario tendenziale) fino a politiche volte a spostare quote significative del traffico, passeggeri e merci, dalla strada agli altri modi (scenario di riequilibrio e razionalizzazione modale).
Gli scenari di domanda di trasporto, tendenziale e di riequilibrio modale, assumono alla base diverse ipotesi circa i tassi di crescita del PIL, differenziati per le diverse circoscrizioni geografiche del Paese, le simulazioni di base fanno riferimento all'andamento tendenziale.
Lo scenario di riequilibrio modale ipotizza variazioni significative delle prestazioni delle diverse modalità (velocità e frequenza dei collegamenti, tempi di corsa, etc.), dei prezzi relativi, dell'organizzazione delle imprese, tutte orientate a conseguire il "massimo riequilibrio modale possibile". Le previsioni relative a tale ultimo scenario vanno quindi intese come tendenze possibili, la cui

realizzazione presuppone, tuttavia, notevoli interventi infrastrutturali e organizzativi.
Nel caso dello scenario di riequilibrio modale, per il trasporto passeggeri (Tabella 4), si prevede una riduzione della quota del trasporto su strada (–1,6%). Di converso aumenta il peso relativo della ferrovia (+1,9% di quota modale) e dell'aereo (+0,4% di quota modale).
Risultati analoghi al trasporto passeggeri si prevedono per le merci (Tabella 5) con una riduzione della quota modale per la strada (-2,7% nello scenario "alto" e –2,2% nello scenario "basso") ed un correlato aumento della ferrovia (rispettivamente +2,4% e+ 2,2%).
Va tuttavia sottolineato che i risultati riportati non sono necessariamente tutti desiderabili né conseguibili, a parità di infrastrutture ed organizzazione.
Ad esempio la dimensione della crescita del trasporto aereo può compromettere gli obiettivi di contenimento dei consumi energetici e potrebbe essere incompatibile con la capacità dei terminali aeroportuali. Un discorso analogo riguarda il trasporto ferroviario dove la crescita del trasporto merci potrebbe essere limitata da vincoli di offerta (capacità delle infrastrutture e organizzazione dei servizi). In definitiva le previsioni di riequilibrio modale vanno considerate come uno strumento per la individuazone delle priorità di intervento infrastrutturale e non necessariamente come dei "futuri" possibili. Infatti lo scenario di riequilibrio modale rappresenta una condizione estrema di massimo riequilibrio possibile con le misure previste.

Posizione privilegiata dell'Italia nel Mediterraneo

Per quanto riguarda il traffico internazionale si prevede che l'interscambio di prodotti manifatturieri crescerà tra il 1998 e il 2010 di oltre due volte il livello attuale in Estremo e Medio Oriente, di due volte in Europa orientale, di una volta e mezzo nelle Americhe e raddoppierà in Europa occidentale.
Dall'analisi condotta attraverso il SIMPT emerge che l'area mediterranea, europea e non, nel prossimo decennio beneficerà in modo particolare del rapido sviluppo dell'interscambio mondiale, soprattutto per quello che ha come origine e destinazione l'Europa occidentale. In particolare l'interscambio con l'Italia dei Paesi del Sud del Mediterraneo crescerà tra il 2000 e il 2010 ad un ritmo del 10% annuo, contro il 7,2% del decennio precedente. A ciò si aggiungeranno i flussi relativi ai prodotti energetici provenienti dai paesi del Mediterraneo e del Medio Oriente.
L'interscambio tra l'Europa nel suo complesso e l'Italia da un lato ed i Paesi dell'Estremo Oriente dall'altro produrrà un corrispondente aumento dei flussi di traffico che dovranno transitare nel Mediterraneo. Inoltre, se gli scali del Mediterraneo risulteranno sufficientemente competitivi, potrà aggiungersi una parte di quei flussi di traffico con l'America che oggi transitano nei mari del nord.
L'Italia si trova quindi in una posizione geograficamente privilegiata

sia in quanto produttore di manufatti, sia in quanto paese in grado di offrire servizi logistici e di trasporto per il traffico di transito destinato alle varie zone d'Europa.
I risultati confermano che entrambi gli scenari considerati producono un livello di domanda di trasporto cui l'attuale livello di offerta non è in grado di rispondere. Anche nell'ipotesi più conservativa sulla domanda di trasporto sono infatti necessari più interventi sul sistema complessivo dell'offerta, per renderlo compatibile con l'evoluzione attesa della domanda.

Tabella 1 Domanda complessiva* (nazionale+internazionale) di trasporto passeggeri (mil. di passeggeri all'anno) e merci (mil. di tonnellate all'anno)

	1998	
	Milioni di passeggeri	% quota modale
Totale Domanda complessiva Passeggeri	1.796	100.0
Strada	1.584	88.2
Ferrovia	184	10.3
Aereo	28	1.5
	Milioni di tonnellate	% quota modale
Totale Domanda complessiva Merci	1.297	100.0
Strada	855	65.9
Ferrovia	76	5.9
Cabotaggio	366	28.2

Fonte: Elaborazioni su dati del SIMPT.

* La quota di merci trasportata per via oleodotto (5,5% - 13.028 tonn x km – cfr CNT 1999 Tab. 8.3 pag. 48) non è inclusa in quanto interessa una rete indipendente dalle altre infrastrutture di trasporto e pertanto non è presente nella matrice O/D del SIMPT.

Tabella 2. Domanda nazionale di trasporto passeggeri* in scenario tendenziale (mil. di passeggeri all'anno)

	1998	**2010 Scenario Basso**			**2010 Scenario alto**		
	Milioni di passeggeri	Milioni di passegg.	% quota modale	Variazione % sul 1998	Milioni di passegg.	% quota modale	Variazione % sul 1998
Totale Domanda Naz. Passeggeri	1.689	1.959	100.0	16.0	2.292	100.0	35.7
Di cui:							
Strada	1.421	1.661	84.8	16.9	1.943	84.8	36.7
Bus di linea	79	83	4.2	5.1	97	4.2	22.8
Treno	179	202	10.3	12.8	236	10.3	31.8
Aereo	10	14	0.7	40.0	16	0.7	60.0

Fonte: Elaborazioni su dati del SIMPT

Tabella 3. Domanda nazionale di trasporto merci* in scenario tendenziale (mil. di tonnellate all'anno)

	1998	2010 Scenario Basso			2010 Scenario Alto		
	Mil. Tonn	Mil. Tonn	% quota modale	Variaz. % sul 1998	Mil. Tonn	% quota modale	Variaz. % sul 1998
Totale Domanda Naz. Merci	835	965	100.0	15.6	1097	100.0	31.4
Di cui:							
Strada	747	864	89.5	15.7	987	90.0	32.1
Ferro trad./comb	28	32	3.3	14.3	36	3.3	28.6
Cabotaggio	60	69	7.1	15.0	75	6.8	25.0

Fonte: Elaborazioni su dati del SIMPT.

Tabella 4. Domanda nazionale di trasporto passeggeri* in scenario di riequilibrio modale (mil. di passeggeri all'anno)

	1998		2010 Scenario Basso			2010 Scenario alto		
	Milioni di pass.	% quota modale	Milioni di pass.	% quota modale	Variazione % sul 1998	Milioni di pass.	% quota modale	Variaz. % sul 1998
Totale Domanda Naz. Passeggeri	1.689	100.0	1.959	100.0	16.0	2.292	100.0	35.7
Di cui:								
Strada	1.421	84.1	1.616	82.5	13.7	1.890	82.5	33.0
Bus di linea	79	4.7	80	4.1	1.3	93	4.0	17.7
Ferrovia	179	10.6	245	12.5	36.9	287	12.5	60.3
Aereo	10	0.6	19	0.9	90.0	22	1.0	120.0

Fonte: Elaborazioni su dati del SIMPT

Tabella 5. Domanda nazionale di trasporto merci* in scenario di riequilibrio modale (mil. di tonnellate all'anno)

	1998		2010 Scenario Basso			2010 Scenario alto		
	Milioni di Ton	% quota modale	Milioni di Ton	% quota modale	Variazione % sul 1998	Milioni di Ton	% quota modale	Variaz. % sul 1998
Totale Domanda Naz. Merci	835	100.0	965	100.0	15.6	1.097	100.0	31.4
Di cui:								
Strada	747	89.5	838	86.8	12.2	957	87.2	28.1
Ferrovia trad./comb.	28	3.3	55	5.7	96.4	61	5.6	117.9
cabotaggio	60	7.2	72	7.5	20.0	79	7.2	31.7

Fonte: Elaborazioni su dati del SIMPT.

* Il SIMPT stima la domanda nazionale in relazione agli spostamenti extra-provinciali verso/da origini e destinazioni nazionali; ovviamente non sono inclusi i dati con origini nazionali e destinazioni internazionali e viceversa.

4. Lo sviluppo sostenibile

I costi ambientali del trasporto si riferiscono ad impatti macro, ravvisabili a livello di aree territoriali di ampia dimensione e impatti territorialmente localizzati in prossimità dei corridoi infrastrutturali. Fanno parte degli aspetti macro il contributo dei trasporti alle emissioni e all'alterazione del clima, alcuni aspetti relativi all'inquinamento transfrontaliero (acidificazione dei suoli e delle acque). Gli impatti localizzati hanno, invece, a che vedere con l'inquinamento dell'aria, il rumore, l'effetto di barriera, i danni al paesaggio, i rischi per la stabilità dei suoli e per l'inquinamento delle acque superficiali e profonde. Parte di tali esternalità è già internalizzata con strumenti fiscali, con meccanismi assicurativi, o nella misura in cui i costi generati sono sostenuti dagli stessi soggetti che li generano (es. una quota del costo degli incidenti). Si ha ragione tuttavia di ritenere che in molti contesti la quota di esternalità non "internalizzata" sia elevata, generando inefficienza economica, gravi danni alle persone ed effetti climatici planetari di grande rilevanza.

Principali criticità ambientali: congestione nelle aree urbane ed emissioni di CO_2

Di gran lunga il modo che genera maggiori esternalità è quello stradale ed il contesto in cui le esternalità sono più gravi è quello delle aree urbane dense, per la concentrazione della popolazione esposta alle esternalità e di concentrazione di traffico altamente inquinante, a causa delle basse velocità di deflusso.

In un quadro di costante peggioramento delle condizioni legate al trasporto, vi sono segnali importanti di rallentamento dei fenomeni negativi ed alcuni miglioramenti circoscritti legati alle tecnologie veicolari. Tuttavia due problemi appaiono prioritari e non in via di soluzione: la situazione delle aree urbane e i livelli assoluti di emissioni di CO_2, che dimostrano l'estrema difficoltà nel settore dei trasporti di avvicinarsi agli standard concordati a livello internazionale.

Dal settore dei trasporti non emergono segnali tali da far ritenere che le forze di mercato operino nel senso di una riduzione generalizzata della pressione ambientale. Al contrario, tale pressione è aumentata e ciò impone la necessità di identificare strategie generali e misure specifiche tendenti a conciliare il fabbisogno di mobilità con l'obiettivo di ridurre le emissioni inquinanti.

La mobilità sostenibile tema centrale del PGT

Lo sviluppo di una "mobilità sostenibile" è un tema centrale nell'ambito del Piano, le cui proposte settoriali assumono come obiettivo rilevante l'abbattimento degli attuali livelli di inquinamento, sia quello i cui impatti si manifestano su scala globale (effetto serra), sia quello i cui impatti si esplicano in ambiti territoriali più circoscritti, incidendo negativamente sulla salute e, più in generale, sulla qualità della vita delle popolazioni più esposte a tali fenomeni.

Sulla base di una ricognizione delle principali variabili di governo del rapporto trasporti-ambiente, degli obiettivi e delle linee generali di azione si è pervenuti ad un primo tentativo di simulazione delle possibili conseguenze ambientali derivanti dal recepimento delle proposte settoriali del PGT, concentrando in particolare l'attenzione sull'abbattimento delle emissioni di gas ad effetto serra che sono oggetto dell'accordo di Kyoto. Tuttavia, tali possibili conseguenze ambientali sono riferite all'applicazione di politiche di cui sono individuate le linee strategiche, ma di cui non sono ancora stati valutati né i costi economici, né quelli finanziari.

Le strategie ambientali previste riguardano principalmente:

- interventi per il contenimento dei danni del trasporto stradale e sulle modalità d'uso dei veicoli stradali;
- interventi per l'innovazione tecnologica;
- incentivazione del trasporto collettivo;
- interventi per la razionalizzazione delle catene logistiche e dei processi distributivi delle merci;
- creazione delle condizioni di contorno infrastrutturali, normative e finanziarie per promuovere lo sviluppo del trasporto delle merci sulle lunghe distanze attraverso modalità diverse da quella stradale.

Riguardo alle strategie proposte, una completa e dettagliata analisi quantitativa degli impatti ambientali si rivela particolarmente complessa, anche a causa del carattere innovativo di alcune proposte, in particolare di quelle che attengono ai nuovi assetti dei mercati e dei servizi, ai nuovi meccanismi di regolazione, ai rapporti funzionali e organizzativi tra diversi livelli di governo e ai nuovi strumenti di programmazione e pianificazione dei sistemi di trasporto locale.
E' stata comunque elaborata una prima stima quantitativa degli impatti, allo scopo di indicare i risultati ambientali che possono essere ragionevolmente attesi da un'applicazione rigorosa e tempestiva delle politiche indicate nel Piano.
Il metodo seguito è articolato nei seguenti punti: si sono utilizzate le previsioni di aumento della domanda del PGT (vedi cap. 3), completandole, per quanto riguarda l'ambiente urbano, con previsioni ricavate da altre fonti; si è considerato solo l'indicatore emissioni di CO_2 dirette nel trasporto; si è realizzato un semplice modello capace comunque di fornire indicazioni sull'efficacia ambientale delle anzidette politiche; il modello è stato infine alimentato con dati desumibili da varie fonti in parte rielaborati al fine di renderli funzionali all'esercizio di simulazione.
Si sono dunque costruiti due scenari: lo "scenario di riferimento", che simula l'andamento tendenziale riconducibile all'evoluzione naturale, nonché alle azioni, alle politiche e agli accordi già in essere indipendentemente dal Piano (che già portano a investimenti per il

trasporto collettivo, specie nelle aree urbane, al contenimento della crescita spontanea della domanda, al miglioramento dei veicoli) e lo "scenario PGT", in cui vengono rappresentate tutte le conseguenze delle politiche (ambientalmente rilevanti) suggerite dal Piano stesso. Tra queste assumono particolare importanza il trasferimento modale, le politiche proposte per la razionalizzazione dell'offerta e della domanda, nonché l'innovazione tecnologica. In particolare, occorre dare reale peso al sostegno all'uso del trasporto collettivo attraverso una pluralità di interventi che vanno dalle sovvenzioni alla defiscalizzazione degli abbonamenti.

L'analisi effettuata permette solo di stimare gli impatti possibili in condizioni di completa realizzazione e piena efficacia delle politiche proposte (è quindi una stima degli impatti potenziali più che una previsione); essa porta a concludere che l'adozione tempestiva ed efficace delle misure proposte permette di considerare raggiungibile, per il 2010, l'obiettivo (massimo) di stabilizzare i livelli di emissione di CO_2 rispetto al 1990.

Impiego congiunto delle misure proposte per raggiungere gli obiettivi prefissati

Tutte le politiche ipotizzate concorrono, in misura rilevante e quasi paritetica, al raggiungimento dei risultati. Pertanto, solo l'impiego congiunto delle misure proposte si rivela potenzialmente capace di realizzare una stabilizzazione dei livelli di emissione. Politiche indirizzate esclusivamente al trasferimento modale, se non accompagnate da forti innovazioni nelle organizzazioni, nel mercato, nelle normative e nelle tecnologie, produrrebbero scarsi risultati. Fermo restando l'impegno del PGT, per il conseguimento di tali obiettivi di miglioramento ambientale e degli altri fissati dalle direttive comunitarie, dalle convenzioni internazionali sottoscritte dall'Italia e dalla normativa in vigore, occorre sviluppare l'analisi economica e finanziaria delle politiche per il contenimento delle emissioni inquinanti e delle emissioni di CO_2 al fine di identificare, con la collaborazione di tutte le amministrazioni centrali e locali, "pacchetti" coerenti di misure da rendere operativi attraverso i piani e gli altri documenti di attuazione del PGT e gli strumenti legislativi per il reperimento delle risorse.

Un ruolo fondamentale dovrà essere svolto dall'innovazione tecnologica, sia quella tendente a razionalizzare e rendere più efficiente i sistemi di trasporto, sia quella tendente a migliorare le performance ambientali del parco circolante.

Decisioni tempestive per l'orizzonte temporale del 2010

Le politiche proposte dispiegheranno i loro risultati nel tempo. Poiché l'obiettivo di realizzare una drastica riduzione delle emissioni di CO_2 deve essere raggiunto nell'anno 2010, è estremamente importante la tempestività nelle decisioni.

Più in generale bisogna avviare una fase in cui la Valutazione Ambientale Strategica diventi l'itinerario obbligato di ogni iniziativa, superando la prassi in cui la valutazione degli impatti rappresenta una procedura per difendere e non per motivare le scelte. In tal modo sarà possibile garantire che gli obiettivi concordati nella sedi

internazionali (Conferenza di Rio, Protocollo di Kyoto ecc.) non rimangano semplici dichiarazioni di buona volontà o, comunque, si traducano in norme prive di incisività. Se sono dunque importanti gli interventi rivolti al contenimento degli effetti di inquinamento e dei costi ambientali prodotti dal sistema di trasporto nel suo complesso, non vanno sottovalutati gli impatti che il sistema dei trasporti può produrre nei confronti delle condizioni di sostenibilità socio-economica-territoriale.
Tale interpretazione estensiva ed economicamente propulsiva del concetto di sostenibilità impone all'intervento infrastrutturale di confrontarsi e di interagire con una complessità di aspetti, oltre a quelli precedentemente considerati, che trovano i principali riferimenti:

- nel sistema delle aree protette e nel progetto di rete ecologica nazionale;
- nel sistema dei centri storici e, più estesamente, del paesaggio, di cui è in corso di definizione una specifica convenzione europea sulla protezione.

Le stesse reti di trasporto possono essere di aiuto alla promozione di uno sviluppo economico e sociale sostenibile, con riferimento alle diverse politiche nazionali ed europee.

La Valutazione Ambientale Strategica, fondata su indicatori di performance ambientale del sistema dei trasporti, trova il suo strumento più importante nel sistema di monitoraggio e nella prassi di adeguamento continuo nel tempo delle politiche rispetto agli obiettivi.

Nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale strategica.

5. La regolazione

5.1 L'accesso ai mercati e la libera concorrenza

Efficienza dei servizi di trasporto per il rapido superamento delle posizioni di monopolio

Gli obiettivi di fondo dell'azione di liberalizzazione e regolazione dei mercati consistono nella realizzazione delle condizioni per accrescere l'efficacia, la qualità e l'efficienza dei servizi che vengono forniti ai cittadini, nonché nel rafforzamento delle capacità di sviluppo del sistema dei trasporti e più in generale dell'economia italiana. Pertanto l'efficienza dei servizi di trasporto, la loro capacità di meglio rispondere all'esigenza della domanda e la loro efficacia nel garantire una mobilità sostenibile nel lungo periodo sono legate al rapido superamento delle posizioni di monopolio, che ancora oggi hanno un grande peso nel settore e che non hanno dato nei decenni passati risultati soddisfacenti. I costi, infatti, sono rimasti elevati o addirittura cresciuti, la domanda è talora diminuita, i ricavi sono aumentati meno dei costi e rilevanti passivi si sono accumulati perfino in settori in rapida crescita come il trasporto aereo, mentre in altri paesi europei si realizzavano profitti consistenti, contemporaneamente alla nascita e alla rapida crescita di nuovi operatori.

Liberalizzazione prima della privatizzazione

La privatizzazione delle aziende che gestiscono infrastrutture e servizi è certamente un obiettivo di notevole rilievo, per la finanza pubblica e per la crescita di una sempre più necessaria imprenditorialità nei trasporti. Non è però un obiettivo da perseguirsi prima di aver effettivamente liberalizzato tutti i settori possibili e creato le condizioni per un'effettiva concorrenza o un'efficace regolazione.

È necessario che la concorrenza "nel" mercato, sia lasciata libera di operare pienamente in tutti quei servizi o segmenti di servizio nei quali essa risulta possibile. In altri termini, la Pubblica Amministrazione, per i servizi in questione, deve rinunciare al potere concessorio e a quello di determinare le quantità di servizio e le tariffe, lasciando al mercato il compito di soddisfare le esigenze dei consumatori. La Pubblica Amministrazione manterrà soltanto un potere di determinazione e monitoraggio degli standard di sicurezza e di controllo sulla continuità e affidabilità nell'erogazione del servizio offerto dai soggetti privati. Nel rispetto del principio della "Continuità territoriale", sarà necessario comunque, per assicurare lo sviluppo dei collegamenti della Sardegna da e verso il Continente, prevedere, in armonia con la normativa comunitaria, la possibilità di oneri di servizio pubblico qualora i proventi tariffari non siano sufficienti a coprire i costi efficienti sostenuti per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico.

Regolazione delle infrastrutture

È altrettanto importante riconoscere che gran parte dei servizi di trasporto fanno uso di infrastrutture che costituiscono dei monopoli naturali e che perciò la competizione può svilupparsi solo consentendo un accesso aperto e non discriminatorio a tali infrastrutture a tutti gli operatori capaci di offrire servizi. Di importanza cruciale è dunque la costruzione di un assetto efficace ed efficiente di regolazione degli accessi alle infrastrutture, che sia capace di promuovere la più ampia concorrenza "nel" mercato a monte e a valle del monopolio naturale e di garantire un uso più razionale delle risorse infrastrutturali scarse, indicando le esigenze di ampliamento della capacità infrastrutturale.

Non è peraltro detto che, in alcuni casi, la non-discriminatorietà degli accessi e delle tariffe di accesso alle infrastrutture siano sufficienti a garantire la crescita della concorrenza, potendo risultare necessarie regole esplicitamente destinate a favorire la competitività.

Deve essere inoltre affrontata con rigore la questione della regolazione delle rendite dei gestori delle infrastrutture che costituiscono monopoli naturali locali (aeroporti, porti, stazioni, ecc.), al fine di evitare che extra-costi si scarichino sulle imprese che gestiscono i servizi e sui consumatori finali degli stessi.

In tutti i casi in cui il servizio è caratterizzato da una situazione di monopolio naturale e/o da oneri di servizio pubblico, occorre generalizzare il più possibile procedure di affidamento, tramite gara a evidenza pubblica – concorrenza "per" il mercato – nonché pratiche di regolazione attraverso concorrenza comparativa.

Necessità di una politica a favore della competitività

L'apertura alla concorrenza è, anzi, un'esplicita politica a favore della competizione, ha anche il merito di spingere gli operatori, che fino ad oggi hanno beneficiato della presenza di elevate barriere, a lanciarsi nella competizione sia nazionale che internazionale. Ritardare la concorrenza, ed accordare residue protezioni monopolistiche, peggiorerebbe le capacità e le prospettive competitive della aziende italiane nell'arena europea e si tradurrebbe, di fatto in un cattivo servizio alla competitività dell'intero Paese.

Trasporto ferroviario

Per quanto riguarda l'accesso alla rete ferroviaria, la recente delibera CIPE del 5/11/99 in materia di pedaggi d'accesso, che accoglie le indicazioni della Commissione Europea in misura maggiore che in altri Paesi, nonché gli indirizzi governativi che prevedono l'immediato superamento del regime concessorio a favore di FS e il passaggio ad un regime di licenze rilasciato a più operatori, rendono urgente l'adozione di specifiche misure pro-concorrenziali.

Tali misure dovranno riguardare tanto i criteri di ripartizione della capacità infrastrutturale, che non possono ispirarsi esclusivamente al principio dei diritti acquisiti, quanto la garanzia che i nuovi entranti abbiano accesso senza discriminazioni ai terminali merci, ai servizi di manovra, ai servizi di biglietteria. Né è da sottovalutare il problema del materiale rotabile, il cui possesso da parte dell'operatore esistente può di fatto precludere l'entrata di nuovi soggetti.

Il trasporto ferroviario, almeno dal 2003, vedrà comunque aprirsi il nuovo sistema di affidamento tramite gara dei servizi di interesse regionale e locale, in virtù del D.lgs. 400/99 che ha recepito in anticipo i principi ispiratori della riforma della normativa sui servizi pubblici locali. Anche da questo punto di vista è necessario studiare le condizioni per rendere effettiva la potenzialità di concorrenza che la legislazione dispone.

Le "*freeways*" ferroviarie

Un altro importante banco di prova della capacità di aprire spazi di effettiva concorrenza è costituito dal progetto di "*freeways* ferroviarie", che definisce una serie di corridoi ferroviari internazionali (di collegamento tra i maggiori porti europei) lungo i quali l'accesso dovrà essere liberalizzato a tutti gli operatori ferroviari per l'effettuazione di servizi merci, garantendo ad essi alcune specifiche prestazioni. Il progetto richiede l'attivazione di una reale convergenza di intenti tra i Paesi europei interessati, per favorire l'ingresso di nuovi operatori.

Trasporto aereo

Quanto alle strutture aeroportuali, sono state elaborate una serie di articolate proposte riguardanti il tema della regolazione delle società di gestione e quello della determinazione dei diritti aeroportuali secondo modalità che riflettano l'effettivo valore di scarsità delle strutture. Gli strumenti da utilizzare sono quelli della concorrenza per comparazione nella fissazione dei canoni, che devono comunque incentivare le gestioni a comportamenti sempre più efficienti, e quello dei prezzi differenziati secondo la congestione, al di là della copertura dei costi vivi, per la determinazione dei diritti aeroportuali.

Il nodo da affrontare affinché la liberalizzazione del trasporto aereo varata sei anni fa dall'UE si traduca in maggiore concorrenza, riguarda l'effettiva contendibilità della capacità aeroportuale da parte delle compagnie aeree. Per questo viene dedicata particolare attenzione al tema delle modalità di assegnazione degli *slots* aeroportuali, suggerendo un percorso di progressivo superamento dell'attuale sistema basato su diritti acquisiti, che tende a perpetuare la posizione dominante delle vecchie compagnie di bandiera europee, per giungere a un sistema di mercato, aperto e trasparente.

Infrastrutture viarie

Quanto alle autostrade, il sistema di regolazione delle tariffe deve essere riesaminato per favorire la migliore utilizzazione delle infrastrutture, in vista del perseguimento dell'interesse pubblico, da definirsi, in relazione alle tratte, in funzione delle esigenze dei territori attraversati e dell'incentivazione oraria di determinati tipi di trasporto. Il riesame del sistema di regolazione delle tariffe autostradali proposto nel PGT per favorire la ottimizzazione nell'utilizzo delle infrastrutture dovrà in particolare svilupparsi per il corridoio Tirrenico e per la dorsale Adriatica ed in prima prioritaria applicazione per quest'ultima, in modo tale da favorire il decongestionamento della SS16 Adriatica, salvo comunque prevedere, ove necessario, anche interventi infrastrutturali.

Secondo gli indirizzi già manifestati dal Governo nel provvedimento legislativo allegato alla legge finanziaria per il 2000, dedicato alla

regolazione dei mercati, occorre anche che l'affidamento delle realizzazione e della gestione delle infrastrutture autostradali sia disciplinato in regime di concorrenza, che può essere promosso ed assicurato solo con il superamento del divieto alla costruzione di nuove autostrade e a quello del rilascio di nuove concessioni disposti entrambi oltre 25 anni fa.
Nell'ambito della nuova disciplina proposta dal Governo nel PGT, e nel programma triennale dell'ANAS, sono individuati riferimenti per le determinazioni operative ed organizzative nel settore.

Gestione delle reti e delle infrastrutture

La gestione delle reti e delle infrastrutture deve progressivamente transitare da un regime di concessione semi-permanente o tacitamente rinnovata a un regime di concorrenza. Non può trattarsi, in questi casi, della normale libera concorrenza "nel mercato" tra una molteplicità di produttori, ma di una concorrenza "per il mercato", periodicamente attivata dai vari soggetti concedenti, al fine di stimolare vecchi e nuovi operatori a competere per aggiudicarsi il diritto a esercitare un monopolio temporaneo. Si ritiene opportuno che su questa linea si prosegua, almeno per le gestioni aeroportuali, in un arco di tempo chiaramente definito e noto a tutti i soggetti interessati. Meno vicina, realisticamente, appare la definizione di una procedura di gara per la gestione della rete ferroviaria. Fa parte dei lavori di approfondimento del PGT lo studio di nuove forme di organizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture portuali, coerentemente con quanto posto in essere per le altre infrastrutture di trasporto.

Affidamento dei servizi tramite gare

In tutti i casi in cui la liberalizzazione e la libera concorrenza nel mercato non risultino possibili, per ragioni tecnologiche (come per le infrastrutture) o per l'esigenza di consistenti sussidi pubblici ai servizi ai fini di salvaguardia della socialità (come in certi servizi locali o di collegamento marittimo delle isole), la concorrenza organizzata (per il mercato o per comparazione) risulta da preferirsi rispetto agli affidamenti diretti. Il recente aggiornamento della norma di riforma del trasporto pubblico locale (D.lgs. 400/99), esclude esplicitamente la possibilità di ricorrere all'affidamento diretto a partire dal 2003.

Contratto di servizio

Quando si è in presenza di obblighi di servizio pubblico, la normativa comunitaria, e ormai anche quella nazionale, prevedono una chiara definizione dei rapporti tra ente acquirente e società erogatrice dei servizi, mediante contratti di servizio. In tali contratti andranno definiti ex ante anche gli eventuali trasferimenti da bilancio pubblico. Il PGT, individua nel contratto di servizio uno strumento decisivo per il buon funzionamento del processo di regolazione e dello stesso meccanismo di concorrenza per il mercato. Servizi complessi, come quelli di trasporto pubblico locale o di cabotaggio marittimo con le isole, infatti, richiedono che il rapporto tra acquirente/regolatore e gestore/i sia continuo e disciplinato da accordi contrattuali trasparenti, che prevedano monitoraggio concordato della qualità erogata, modalità di revisione dei prezzi, dinamica dei corrispettivi di

sussidio, procedure di concertazione per la progettazione di nuovi servizi, ecc. Il contratto di servizio, nelle esperienze italiane già avviate, ha dimostrato potenzialità e limiti. Questi ultimi riguardano soprattutto il potere incentivante dei contratti.

Azionariato distinto dal soggetto regolatore

I meccanismi di regolazione, infatti, incentivano maggiormente la riduzione dei costi se vi è un soggetto, diverso da quello che mette in piedi il meccanismo stesso, che in ultima analisi beneficia dei vantaggi e soffre le conseguenze dell'incentivazione. Finché l'impresa è pubblica, i suoi eventuali deficit ricadranno sempre sull'azionista pubblico, che è anche l'acquirente-regolatore. Nessun meccanismo che fissi la dinamica dei prezzi o dei sussidi (*price cap* o *subsidy cap)* ha probabilità di funzionare se non c'è un azionariato distinto dal soggetto regolatore.

Autorità

La messa a punto di un sistema di regolazione ampiamente innovativo rispetto al passato non può prescindere da una complessiva riorganizzazione della Pubblica Amministrazione: a partire da una razionale attribuzione delle competenze, per finire con una revisione degli stessi organismi preposti alla regolazione.

Per altri settori di pubblica utilità, dove è in corso un processo di liberalizzazione e di nuova regolazione, il legislatore ha da tempo scelto di affidare compiti di regolazione ad Autorità indipendenti all'uopo istituite per rendere più credibile l'intero processo, attraverso l'impegno vincolante, costituito dalla rinuncia da parte dell'esecutivo alla possibilità di intervento continuo nella determinazione dei prezzi all'utenza o dei prezzi di accesso alle reti.

Il settore dei trasporti è, in realtà, costituito da un insieme di servizi assai diversi tra loro, e per alcuni comparti, le competenze sono state trasferite alle Regioni e agli Enti locali, che esercitano poteri di programmazione e regolazione. Il carattere così diversificato del settore rende opportuno operare per il potenziamento della capacità di regolazione e di indirizzo dell'amministrazione sia dal punto di vista dell'individuazione dei profili tariffari che della loro applicazione.

Occorre, pertanto, dare attuazione alla costituzione di un'Autorità indipendente con l'obiettivo di regolare l'accesso a tutte le infrastrutture (rete ferroviaria, aeroporti, porti) e di garantire la parità di condizione per tutti gli operatori in concorrenza.

Agenzia

L'orientamento del legislatore – contenuto nel D.lgs. n.300/99 relativo al riordino dell'organizzazione del Governo – è quello di procedere comunque alla costituzione di Agenzie, destinate a svolgere attività di carattere tecnico-operativo di interesse nazionale, alle dipendenze del nuovo Ministero delle Infrastrutture, che dovrebbe assorbire le funzioni oggi spettanti ai Ministeri dei Lavori Pubblici e dei Trasporti e della Navigazione, nonché al Dipartimento per le aree urbane.

Appare di importanza decisiva che simili Agenzie o altri organismi di regolazione non replichino competenze dei dipartimenti ministeriali e siano caratterizzate da adeguata indipendenza, con compiti ben delimitati.

5.2 Le regole e il costo del lavoro nei trasporti in Italia

Il costo del trasporto condiziona i processi di delocalizzazione industriale

Il costo del trasporto nel nostro Paese è elevato in relazione alla qualità del servizio reso. D'altra parte il costo del trasporto rappresenta un parametro essenziale per lo sviluppo delle attività produttive, tanto che i possibili processi di delocalizzazione industriale e le nuove logiche di produzione definite con il termine di "globalizzazione", trovano proprio nel costo del trasporto una delle condizioni chiave per motivare un cambiamento strategico.

Il fattore lavoro costituisce una delle componenti di costo più significative nel settore dei trasporti. Si è fornito, quindi, un quadro per quanto possibile esauriente dell'andamento di retribuzioni e costo del lavoro nei trasporti italiani, pur sussistendo forti carenze nei dati, sia a livello europeo che nazionale. L'eterogeneità del settore e la sua frammentazione in una miriade di imprese possono solo in parte spiegare questa carenza.
Attraverso l'analisi del comparto trasporti eseguita a livello europeo, che ha permesso di evidenziare differenze nel costo del lavoro e nella struttura del settore nei paesi UE, ed il confronto con il livello e l'andamento del costo del lavoro nei trasporti in Italia nel corso dell'ultimo decennio, sono stati effettuati alcuni confronti con i trend registrati dall'industria e fra i diversi rami che compongono il settore dei trasporti.
Come risultato di questo studio viene presentato un panorama delle intese promosse dai Governi per il riassetto del sistema contrattuale, prendendo in esame i passi già fatti e quelli necessari per raggiungere l'obiettivo nel quadro di un ammodernamento delle relazioni industriali.

Migliorare la quantità e la qualità dell'informazione statistica sul lavoro nei trasporti

I dati a disposizione presentano alcune limitazioni che non consentono analisi approfondite sulla struttura del costo del lavoro. Tra queste va sottolineato che:

- le serie storiche disponibili sono discontinue e coprono periodi temporali limitati. Al fine di raccordare tali serie è necessario conoscere i principi utilizzati per la loro elaborazione e questo non è sempre possibile per mancanza di informazioni;
- le serie esistenti considerano soprattutto la retribuzione contrattuale; essendo questo un settore in cui esistono, a livello aziendale, significative componenti della retribuzione e varie forme di indennità e automatismi, vi è il rischio concreto di sottostimare sia il livello che la dinamica di retribuzioni e costo del lavoro.
- è possibile una distinzione solo parziale fra settore pubblico e

settore privato; questa situazione non permette di discriminare fra attività che sono soggette a logiche economiche, retribuzioni contrattuali ed oneri contributivi differenti;
- mancano elementi in grado di collegare i dati di retribuzione di costo del lavoro e retribuzione, con indicatori di bilancio e gestionali.

Si deve inoltre usare cautela nell'operare confronti tra i trasporti ed altri settori (ad esempio il settore manifatturiero o l'industria in generale) per i seguenti motivi:
- il confronto fra i dati di costo del lavoro nei trasporti ed in altri settori deve essere operato tenendo conto delle diversità "tecnologiche" esistenti. Ad esempio, il settore manifatturiero nell'ultimo decennio ha visto l'introduzione di significative innovazioni tecnologiche (di prodotto e di processo) che hanno modificato produttività e professionalità degli addetti. Le difficoltà di confronto caratterizzano soprattutto le qualifiche operaie, mentre per quelle impiegatizie le disomogeneità sono minori;
- i regimi di orario e le ore lavorate settimanalmente sono strutturalmente diversi; ad esempio nei trasporti pubblici l'orario contrattuale è già da tempo inferiore alle 40 ore con una logica che tiene conto anche del "grado di disagio" dell'orario seguito. La presenza di orari contrattuali più corti rispetto ad altri settori influenza non poco il costo orario del lavoro e riduce la significatività dei confronti operati su base annua.

Dall'analisi di questi fattori emerge l'opportunità di compiere, da parte delle aziende, delle associazioni di categoria e degli istituti statistici, uno sforzo per migliorare la quantità e la qualità dell'informazione statistica sul lavoro nei trasporti.

Nel settore dei trasporti nella UE operano (dati 1995) 6,1 milioni di addetti, che corrispondono al 4,3% degli addetti totali; l'Italia ha una percentuale di addetti nel settore che è superiore al 5% degli addetti totali, mentre in Francia è del 3,8%, in Germania è del 3,7%, in Gran Bretagna del 4%. Nella UE il settore dei trasporti genera il 4,1% del valore aggiunto totale, con notevoli differenze da paese a paese: in Italia e Regno Unito si arriva a quasi il 5%, mentre in Germania, Francia e Spagna si registrano valori inferiori al 4%. Nel settore dei trasporti operano nella UE 740.000 imprese, per un giro d'affari di 510 miliardi di Euro. La Spagna e l'Italia sono le nazioni con maggior numero di imprese (circa 200.000 per la prima e 150.000 per la seconda); l'Italia ha un numero di addetti comparabile a quello degli altri maggiori paesi europei, ma con una componente assai maggiore di lavoro indipendente.

A fronte di una dinamica delle retribuzioni contrattuali sostanzialmente allineata all'industria fra il 1984 ed il 1990, si rileva che in tale ultimo anno l'ammontare del costo del lavoro nei trasporti è stato molto superiore a quello dell'industria. In particolare i dati

mostrano come il costo del lavoro nei trasporti sia di circa il 22% superiore a quello dell'industria, e come il gap sia rimasto invariato durante tutto il periodo 1990-1995.

Non c'è programmazione dei trasporti senza programmazione dei costi del trasporto

Date le attuali linee di tendenza del mercato dei trasporti è legittimo attendersi un graduale riassorbimento di tale "devianza" dei trasporti, sotto il profilo dei costi e della gestione delle risorse umane, nonché dei livelli di conflittualità. Tale riassorbimento non sarà tuttavia spontaneo, ma dovrà essere guidato dai gestori dei servizi di trasporto, che saranno obbligati a confrontarsi in misura crescente con la concorrenza nel quadro di una progressiva riduzione nei flussi di risorse pubbliche. Ciò comporterà una profonda riconsiderazione dei modelli organizzativi ed una riduzione dei divari retributivi. Tali processi di cambiamento non sono né rapidi né indolori e necessitano decisione da parte delle aziende, ma anche un atteggiamento costruttivo nell'interesse della collettività da parte delle organizzazioni sindacali. Infatti non c'è programmazione dei trasporti senza una programmazione dei costi dei trasporti e tra questi, come abbiamo visto, il lavoro costituisce una delle voci più rilevanti.

Il comparto trasporti, che conta ben 63 contratti di categoria, è caratterizzato da una frammentazione della rappresentanza sindacale, che ha costituito un limite ed un costo sia per le aziende che per la collettività, e inoltre esistono problemi anche sul versante della rappresentanza imprenditoriale, talvolta ancorata a moduli di tipo aziendalistico o micro-settoriale, che pure contribuiscono alla frammentazione della rappresentanza sindacale.

L'adozione di un assetto contrattuale per area dovrebbe comportare, o almeno favorire, la costituzione di una forma più adeguata di rappresentanza associativa delle imprese.

Il nuovo assetto contrattuale, che richiederà un complesso negoziato, si delineerà su un assetto basato su contratti per grandi aree di riferimento che contengano:

- norme generali valide per tutta l'area;
- specificazioni funzionali per ciascuna tipologia, articolazione o attività produttiva dotata di autonomia, che stabiliscano il trattamento economico e l'inquadramento professionale, aventi funzione di normativa di primo livello;
- materie e scadenze di contrattazione di secondo livello (mobilità, orari, ecc.).

Nuove regole per la composizione dei conflitti

Per perseguire l'obiettivo di pervenire ad un sistema efficiente e non vulnerabile, teso al riequilibrio modale ed ambientalmente sostenibile, è necessario innalzare il livello di affidabilità, attualmente basso sia per cause strutturali sia per la conflittualità sindacale.

L'individuazione di nuove e più precise regole per la composizione della conflittualità esistente nel settore dei trasporti rientra fra gli interventi posti in essere dal Governo per migliorare i servizi di trasporto. Le recenti norme introdotte (Legge 11 aprile 2000, n. 83)

consentono una più rigorosa regolazione dei conflitti nei servizi pubblici essenziali, in modo da tutelare l'utente senza ledere il diritto allo sciopero dei lavoratori. In tal senso è inoltre opportuno:

- applicare rigorosamente le procedure relative alla modalità di proclamazione dello sciopero;
- introdurre nuove norme che, attraverso la verifica della rappresentatività delle OO.SS., regolamentino diversamente la possibilità di indire scioperi, evitando anche gli effetti negativi degli annunci;
- individuare strumenti e procedure di composizione dei conflitti, non legati a processi di rinnovo contrattuale da sottoporre a soggetti o organismi *super-partes*, che consentano di evitare il ricorso allo sciopero nella fase di applicazione dei contratti sottoscritti;
- definire il contratto collettivo nazionale di lavoro per le attività ferroviarie promuovendo incontri tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale e le rappresentanze delle imprese, al fine di determinare le condizioni contrattuali di riferimento valide per le imprese e per i lavoratori del comparto all'atto dell'avvio dell'attività di trasporto da parte delle imprese licenziatarie, analogamente a quanto previsto dall'art. 19 del D. Lgs. 19/11/97 n. 422.

Tutela e flessibilità del lavoro

Importanza cruciale, nel quadro di apertura alla concorrenza, rivestono le regole poste a tutela dei lavoratori del settore. Al riguardo è opportuno rilevare che il regime di monopolio pubblico ha favorito una sostanziale rigidità dei rapporti di lavoro e le imprese pubbliche hanno spesso svolto un improprio ruolo di sostegno all'occupazione. Così non potrà più essere in un regime di concorrenza, tanto nel mercato quanto per il mercato.

E' necessario che l'intero comparto dei trasporti sia in grado di reggere la concorrenza europea per tutti i costi compreso il costo del lavoro. E' all'interno di questo orizzonte che bisogna anche verificare l'accoglibilità o meno di "clausole sociali" a favore dei dipendenti delle vecchie aziende che abbiano perso una gara sia per quanto riguarda l'eventuale obbligo di riassunzione che per quanto concerne i singoli livelli retributivi. E' necessario dunque combinare un maggior grado di flessibilità nell'uso della manodopera (ovviamente nel rigoroso rispetto delle norme contrattuali nazionali) con una sostanziale protezione del reddito dei lavoratori.

6. L' ottimizzazione dei servizi di trasporto

6.1 Premessa

Nuovo approccio alla pianificazione dei sistemi di trasporto non più per modi

Negli anni è andato sviluppandosi un nuovo modello concettuale che, partendo da nuovi criteri di lettura dei sistemi di trasporto delle persone e delle merci, si è tradotto in un nuovo approccio alla pianificazione dei sistemi di trasporto. Questi sono considerati come sistemi integrati, non più suddivisi per modi (aereo, marittimo, terrestre), ma la modalità di trasporto diventa un segmento intercambiabile della catena e l'azione pianificatoria si concentra sulle opportunità di loro concatenazione.

E' l'approccio sistemico, dunque, che, individuando tutti i segmenti di un itinerario effettuato sia da persone che da merci, mira ad ottimizzare costi, tempi e qualità del servizio, ossia le tre voci chiave dell'offerta.

Il successo del processo è legato alla diffusione della cultura sistemica, che si deve conseguire anche attraverso la ricerca, la diffusione dell'innovazione tecnologica, oltre che la formazione di nuove figure professionali.

6.2 Logistica e intermodalità per le merci

In tale nuova ottica l'intermodalità diviene una premessa e l'integrazione non si limita soltanto ai modi di trasporto, ma investe tutte le fasi della catena. Anche i sistemi monomodali devono quindi essere analizzati e integrati secondo una logica "a monte" della fase di trasporto: gestione degli ordini, gestione degli stock ecc.

Trasporto e magazzinaggio vengono, dunque, considerate un'unica attività, ed il governo del sistema – ovvero il governo del sistema logistico - è affidato a un centro decisore rappresentato dall'impresa per conto della quale la merce viene distribuita e che stabilisce standard di servizio e performance. La mobilità delle merci diviene un preciso e differenziato complesso di filiere logistiche articolate per grandi settori (beni di largo consumo, d'investimento ecc.), ciascuna con esigenze e regole di funzionamento diverse.

Domanda di trasporto come una delle componenti della domanda di servizi logistici

La domanda di trasporto diviene una delle componenti della domanda di servizi logistici che si terziarizzano, sfociando in una programmazione complessiva che porta a una nuova organizzazione del tempo, alla regolarità del servizio, a una logica diversa nella localizzazione delle infrastrutture.

Questo nuovo modello presenta vari vantaggi nei processi decisionali della Pubblica Amministrazione: offre infatti una piattaforma di concertazione alle rappresentanze dei singoli interessi modali e di categoria e permette allo Stato il passaggio dalla pianificazione

Inadeguatezza delle Istituzioni ancora articolate per modalità

all'espressione di linee d'indirizzo. Ma il principale vincolo è attualmente rappresentato da Istituzioni ancora articolate per modalità di trasporto, sia in Italia che nella UE; il che rende particolarmente difficile alle politiche per la logistica, l'individuazione di un soggetto istituzionale unico deputato alle decisioni nella Pubblica Amministrazione. I diversi soggetti coinvolti dovranno comunque avere almeno un approccio concettuale omogeneo, per rendere efficaci i processi decisionali affrontando i singoli provvedimenti di carattere organizzativo, normativo, fiscale, tecnologico in grado di realizzare "innovazioni di sistema" in un mercato sempre più segmentato e specializzato.

Logistica come "risorsa distributiva" e contributo dei PRT

La logistica, mediante un sistema integrato di servizi e infrastrutture di trasporto, manipolazione, stoccaggio e deposito delle merci, rappresenta la "risorsa distributiva" del territorio e costituisce un fattore sempre più importante nella competitività ed efficienza di un sistema-Paese, in particolare nella prospettiva di sviluppo della new economy. A tal riguardo sarà necessario il contributo dei Piani regionali dei trasporti anche attraverso il censimento delle piattaforme logistiche private presenti sul loro territorio.

Superare la subalternità logistica

Occorre superare la subalternità logistica dell'Italia rispetto all'estero, resa evidente dalla bilancia negativa dei noli dei trasporti, che negli anni '90 è passata da 1.000 a 5.000 miliardi di lire. Una subalternità dovuta soprattutto alla pratica della vendita "franco fabbrica" delle piccole e medie imprese, che rappresentano l'ossatura produttiva del Paese; infatti il servizio di trasporto, essendo a carico dell'acquirente estero, viene da questi affidato a un vettore anch'esso straniero. Il fenomeno si è poi esteso alla grande impresa, che tratta i propri *outsourcing* solo con grandi operatori che dispongano di reti europee o addirittura mondiali. Per di più le grandi imprese di logistica italiane sono state acquisite da gruppi esteri.

Anche se questa subalternità logistica non ha inciso negativamente sui costi di trasporto del sistema produttivo italiano, esistono seri rischi di emarginazione del territorio e delle infrastrutture nazionali dedicate al trasporto e all'interscambio delle merci. I Paesi sedi di grandi porti (Francia, Paesi Bassi, Belgio e Germania) puntano giustamente su un nuovo vantaggio competitivo, ovvero sull'installazione sul loro territorio di grandi piattaforme logistiche per la distribuzione europea, collocate vicino a porti e aeroporti, a grandi bacini di traffico, a grandi snodi viari e ferroviari. In tal modo le merci che arrivano su unità di carico standard vengono caricate su veicoli stradali di grande volume e consegnate direttamente al cliente finale, abolendo sia il passaggio a un terminal, sia il successivo trasferimento a magazzini da dove la merce è distribuita ai vari clienti. La combinazione tra porti, aeroporti e piattaforme logistiche rappresenta la nuova soluzione vincente alla quale l'Italia deve adeguarsi con estrema rapidità, dotandosi di strumenti specifici di marketing territoriale che consentano di attrarre investimenti in piattaforme logistiche per la distribuzione sull'Europa del sud, la

Agenzia per la promozione della logistica

Penisola iberica, i Balcani e il bacino del Mediterraneo ed evitando la dispersione delle risorse e la proliferazione di infrastrutture.
In questo nuovo spettro d'azione, si ritiene inoltre indispensabile la riqualificazione delle infrastrutture pubbliche esistenti anche mediante l'istituzione di un'Agenzia per la promozione della logistica, sull'esempio di altri Paesi, con le seguenti funzioni:

- azioni di marketing territoriale;
- assistenza al cliente/investitore nelle pratiche burocratiche necessarie ad iniziare un'attività di logistica;
- costruzione di sistemi di relazioni in grado di mettere l'investitore a contatto con tutti i soggetti che possono essere interessati alla sua iniziativa;
- assistenza ad investitori italiani in infrastrutture logistiche all'estero (in collaborazione con il Ministero del Commercio Estero e con la rete delle Camere di Commercio italiane all'estero).

Miglioramento della qualità dei servizi e sviluppo delle catene logistiche

In uno scenario di progressiva globalizzazione sono necessarie azioni per il miglioramento della qualità, della competitività e dell'efficienza del sistema logistico italiano:

- il superamento delle criticità esistenti nei servizi plurimodali di collegamento con l'Europa continentale;
- l'innalzamento degli standard di servizio;
- lo sviluppo delle catene logistiche e di trasporto in grado di rispondere alla domanda di globalizzazione;
- la razionalizzazione e l'incremento di efficienza dei servizi interni, anche in relazione alla necessità di fare fronte all'aumento di traffico dovuto al ruolo dell'Italia di cerniera fra Europa e Mediterraneo;
- l'adeguamento delle pratiche di management di porti, aeroporti e interporti alla liberalizzazione del mercato e alle privatizzazioni;
- l'allentamento della congestione in particolare nei sistemi urbani e metropolitani;
- l'introduzione di sistemi innovativi nella gestione della logistica nelle aree dei distretti industriali;
- il controllo della conformità agli orientamenti del Piano delle politiche d'impresa dei monopoli pubblici ferroviari e postali;
- monitoraggio costante delle performances dei principali servizi di trasporto;
- adeguamento dei criteri di analisi e di conoscenza, anche statistica, alla nuova configurazione del mercato.

Per raggiungere questi obiettivi le azioni di *policy* devono intervenire sui seguenti nodi.

Integrazione dei servizi

L'integrazione dei servizi - E' necessario rivedere ed aggiornare la disciplina giuridica in merito alla responsabilità dell'agente unico nei trasporti multimodali e alla contrattualistica della fornitura di servizi di logistica integrata conto terzi, definire con chiarezza il concetto di Trasporto Combinato, con particolare riferimento al raggio dei trasporti di terminalizzazione, rivedere gli orari di lavoro nei centri di

interscambio strada-rotaia e strada-aereo, con particolare riferimento agli orari di apertura dei terminal pubblici ed agli orari di lavoro del personale delle dogane, responsabilizzare il caricatore per i tempi di attesa nelle piattaforme di carico/scarico (tempi morti dell'autotrasporto), concentrare in un unico sportello e semplificare gli adempimenti amministrativi necessari alla installazione di piattaforme logistiche, perseguendo al tempo stesso l'omogeneizzazione delle procedure sul piano regionale.

Autotrasporto

L'autotrasporto - Le migliori azioni di *policy* sono quelle volte a favorire l'innovazione di sistema. Per quanto riguarda il mercato della trazione, tenuto conto che la variabile fondamentale è il lavoro, l'applicazione integrale delle normative europee sugli orari di guida nell'autotrasporto e sull'accesso alla professione (estensione ai veicoli con portata inferiore alle 6 tonnellate), controlli rigidi e aumento delle sanzioni per frenare sia le pratiche abusive, sia le violazioni del Codice della Strada, vanno resi operativi ed effettivi. Una più incisiva politica dei trasporti deve quindi essere accompagnata da una diversa politica del lavoro e della sicurezza sociale. Si deve inoltre procedere al superamento delle tariffe cosiddette "obbligatorie" intervenendo prioritariamente con la soppressione della loro validità retroattiva quinquennale. Va ripensato quindi interamente il sistema della tariffazione in quanto il mercato ormai non acquista trazione secondo parametri basati sul rapporto peso/distanza ma a viaggio, oppure, nel caso dei veicoli leggeri per le consegne rapide, a giornata o a numero di consegne.
Per quanto riguarda le piccole e medie imprese, al fine di far compiere un salto di qualità al settore, occorre procedere anche verso forme di «accorpamento intelligente», favorendo la creazione di aziende di varie dimensioni, anche nella forma di imprese a rete, ma comunque specializzate per segmento di prodotto, capaci di presentarsi al cliente come un soggetto unitario.
Per quanto riguarda l'impresa di trasporto e logistica conto terzi, la tendenza all'*outsourcing* dei servizi logistici crea un grande mercato per le imprese più strutturate e in grado di offrire una gamma articolata di servizi. Per consentire alle imprese italiane, ancora non assorbite da gruppi stranieri e da grandi *network* mondiali, di restare sul mercato, occorre consentire loro di poter disporre di sostegni alla ristrutturazione almeno pari a quelli delle imprese manifatturiere.

Riorganizzazione e potenziamento dei servizi ferroviari per le merci

La riorganizzazione e il potenziamento dei servizi ferroviari per le merci - Le azioni di *policy* sono dirette a migliorare i servizi FS e ad acccelerare il processo di liberalizzazione. Per le prime occorre incentivare, mediante misure generali di defiscalizzazione e interventi specifici a livello regionale, alla costruzione di una moderna rete di raccordi ferroviari nei grandi bacini generatori di traffico industriali, sostituire la rete precedente ripristinando e modernizzando la parte del vecchio sistema di raccordi nelle aree industriali ancora in

attività, riorganizzare i servizi di manovra ferroviaria nei porti, favorire l'adozione da parte delle società ferroviarie di una politica espansiva sui mercati esteri, costruire progetti comuni tra le società ferroviarie per traffici specializzati e bilanciati interessanti i valichi alpini (progetti di filiera), adottare misure per l'obbligo di trasferimento del trasporto di determinate merci pericolose su rotaia, inserire i servizi ferroviari nella rete di cabotaggio marittimo per sviluppare l'utilizzo di navi Ro-Ro anche per il trasporto di casse mobili ad alto volume destinate a proseguire il viaggio su rotaia su percorrenze internazionali, applicare sistemi di monitoraggio della qualità dei treni merci in servizio regolare con individuazione delle cause dei disservizi e ripartizione di responsabilità tra le reti e affidare al Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei trasporti e della navigazione, il compito di predisporre per il Governo rapporti trimestrali sulla qualità dei servizi ferroviari di trasporto combinato strada-rotaia e di trasporto a carro completo. Per quanto attiene invece al processo di liberalizzazione, occorre accrescere la partecipazione dei soggetti privati nel capitale delle società di commercializzazione dei trasporti intermodali che attualmente vedono le società ferroviarie nazionali in posizione di controllo, modificare le condizioni di acquisto della capacità ferroviaria da parte di utenti privati, costituire società private o pubblico-private per la manovra ferroviaria nei porti e per la gestione degli *inland terminal*, ammettere all'esercizio d'impresa ferroviaria nuove società che si presentano sia sul mercato dei traffici convenzionali che su quello dei traffici intermodali con propri mezzi di trazione e proprio materiale rotabile, rendere accessibili i terminali merci ferroviari assimilandoli alle altre infrastrutture ferroviarie.

I terminal ferroviari

I terminal ferroviari - Pur occupando i terminal privati circa l'80% della superficie attrezzata sul territorio italiano, il Piano, nella prospettiva di accelerare la liberalizzazione del mercato ferroviario, prevede un riordino della materia riguardante la proprietà e la gestione dei terminal ferroviari di proprietà FS sulla base di una classificazione che tenga conto della loro valenza per i traffici internazionali e nazionali. Il riordino dei sistemi di gestione dei terminal dovrà essere coerente con gli obiettivi strategici di potenziamento del traffico su rotaia, in particolare al servizio dello sviluppo del Mezzogiorno senza incidere negativamente su relazioni di traffico consolidate e bilanciate. In questo contesto il conferimento degli asset alla Rete dovrà essere contestuale ad un impegno da parte della società pubblica di effettuare investimenti nelle aree di maggiore criticità, elevando a standard europei l'attuale rete di terminal intermodali del Mezzogiorno, in gran parte costituita da scali ferroviari tradizionali, e potenziando gli scali dell'area milanese, giunti ormai a saturazione, indispensabili, per la loro collocazione strategica, sia allo sviluppo del traffico continentale, sia a quello del traffico nazionale Nord-Sud.

Dovrà essere rivista, nel quadro di un superamento del regime

concessorio, l'assegnazione dei terminal a società partecipate delle FS. In mancanza di un preciso orientamento da parte dell'Unione Europea, si richiama l'attenzione sulla necessità di far fronte al pericolo che venga a crearsi a livello europeo una situazione di difformità, da paese a paese, nelle condizioni di accesso e nei sistemi di regolazione dei terminal ferroviari. E' necessario, pertanto, che il Governo Italiano proponga in sede europea l'istituzione di Autorità di regolazione o il conferimento di poteri di regolazione e controllo alla Rete nei terminal di primario interesse per i traffici continentali al fine di garantirne l'accesso a pari condizioni a tutti gli operatori.

Trasporto combinato

Il trasporto combinato – Per il segmento rappresentato da casse mobili e autostrada viaggiante, che costituisce una risorsa insostituibile del sistema-Paese ed una modalità di trasporto particolarmente adatta a superare i vincoli naturali rappresentati dai valichi alpini e quelli normativi imposti dagli Stati confinanti, si propone di offrire una maggiore disponibilità di tracce nelle fasce orarie giornaliere richieste dalla logistica delle spedizioni, di aumentare il peso trasportato e la lunghezza dei treni, di ammodernare i terminal di più antica costruzione per dotarli di binari di sosta, in particolare nell'area di Milano, di aumentare l'offerta di locomotive con migliori prestazioni delle attuali, di ricodificare le linee italiane e di aumentare i limiti di sagoma (in particolare nelle linee destinate al traffico con il Mezzogiorno), di superare le principali carenze normative mediante integrale applicazione delle direttive europee (ivi compresa la definizione di trasporto combinato e la precisazione delle responsabilità dell'operatore multimodale), di prolungare sino a Trento/Verona la linea di Autostrada Viaggiante per il Brennero e adottare misure di sostegno analoghe a quelle dei Paesi confinanti, di completare il raddoppio sulla Verona-Bologna, di favorire un massiccio investimento in carri ultrabassi per il trasporto di veicoli pesanti (filiera merci pericolose e altro). Per il segmento dei container marittimi, l'elevata concentrazione di volumi in determinati punti del territorio, i porti, consente un ingresso sul mercato anche ad operatori privati che non sono dotati di una rete con copertura integrale del territorio, ma operanti da pochi punti di generazione/origine del traffico verso mercati regionali. In Italia si distinguono il mercato dei porti italiani (container sbarcati e imbarcati nei porti italiani) e quello dei porti del Nord Europa (container con origine e destinazione Italia sbarcati e imbarcati nei porti del Nord Europa). Lo sviluppo dei servizi ferroviari containerizzati nel nostro Paese è essenziale per raggiungere una dotazione infrastrutturale ferroviaria ed un'intensità e qualità dei servizi che non penalizzino i porti a maggiore intensità di traffico containerizzato, assicurino ai porti della penisola parità di condizioni infrastrutturali e di servizio, e garantiscano servizi efficienti e competitivi sia agli utenti che intendono servirsi dei porti italiani, sia a quelli che intendono avvalersi dei porti del Nord Europa.

I porti marittimi

I porti marittimi - Il Piano non prevede la realizzazione di nuovi porti ma il completamento delle opere di grande infrastrutturazione nella rete portuale esistente. Assegna invece grande importanza alla specializzazione dei porti ed ai collegamenti tra questi ed il territorio. Tanto i collegamenti ferroviari (in particolare per i traffici containerizzati intermodali ed i traffici a carro completo di rinfuse e merci varie non unitizzate), quanto i collegamenti stradali (in particolare per i porti con elevato traffico di rotabili), dovranno essere potenziati sia sul piano infrastrutturale che su quello dei servizi alla clientela. A tal fine il Piano ritiene necessario un riordino degli assetti gestionali della manovra ferroviaria nei porti, che confermi il ruolo regolatore delle Autorità Portuali sia nell'assegnazione a società che ne facciano richiesta e siano in grado di offrire il servizio di manovra alle migliori condizioni di mercato, sia nella vigilanza che qualunque operatore in possesso di licenza d'impresa ferroviaria possa accedere ai terminal se il suo servizio è richiesto dall'impresa concessionaria del terminal stesso.

In materia di finanziamenti per le opere di grande infrastrutturazione e di straordinaria manutenzione sarà necessario da un lato rivedere gli attuali criteri di ripartizione delle risorse sostituendo il criterio del valore aggiunto prodotto a quello del tonnellaggio movimentato e, dall'altro, mediante una riforma dei sistemi di trasferimento, garantire ai porti la disponibilità delle risorse da essi prodotte, perseguendo l'obiettivo dell'autonomia finanziaria.

Il sistema portuale italiano potrà inoltre trarre grandi vantaggi sul piano della competitività con altri sistemi mediterranei se sarà in grado di offrire piattaforme di comunicazione telematica con linguaggi omogenei e condivisi da tutti i principali attori.

Il Piano assegna grande importanza alla sicurezza in ambito marittimo e portuale, nella convinzione che un sistema portuale che vigila sulla sicurezza è anche un sistema che garantisce la migliore qualità del servizio. E' pertanto necessario condurre a termine in tempi brevi l'emanazione del regolamento interministeriale previsto dal comma 3 dell'art. 4 del D.Lgs. 334/99. Il recepimento integrale delle normative IMO (International Maritime Organization) e delle convenzioni internazionali sulla sicurezza del traffico marittimo, i controlli intensificati sullo stato del naviglio in transito, l'applicazione da parte delle imprese portuali delle norme sulla sicurezza del lavoro dovranno consentire un tasso decrescente d'infortuni sul lavoro ed impedire l'approdo di navi sprovviste di adeguati standard di sicurezza.

Trasporto marittimo di corto raggio

Il trasporto marittimo di corto raggio – La costruzione di un sistema integrato di servizi di trasporto mediante navi Ro-Ro e *multipurpose* dedicate alle merci e di navi traghetto miste, con priorità assegnata al progetto "autostrade del mare", è in sintonia con l'attenzione che l'Unione Europea dedica allo *short sea shipping* (cfr. Risoluzione del Consiglio del 14.02.2000). Le condizioni di sviluppo del cabotaggio

marittimo nazionale sono il cambiamento della logica di sistema e la concertazione tra i principali attori in gioco. Per quanto riguarda la prima condizione si prevede il passaggio da un sistema di "traghettamento" su navi miste (passeggeri e merci) ad uno di "servizi dedicati alle merci" su navi Ro-Ro o *multipurpose* con terminal attrezzati e localizzati in modo da limitare l'impatto del traffico di rotabili in aree già congestionate intervenendo sulle infrastrutture di adduzione. Per quanto riguarda la seconda, la concertazione tra i principali attori in gioco (compagnie marittime, compagnie di autotrasporto, Autorità Portuali, Autorità Marittime, Amministrazioni pubbliche, Enti Locali) deve essere capace di far emergere i molteplici vantaggi del cabotaggio e del trasporto combinato, anche in termini di occupazione, diretta ed indiretta, in particolare nel settore della cantieristica, dell'informatica e della telematica. Occorre inoltre armonizzare i costi in modo da offrire agli operatori dei parametri certi nonché favorire l'impiego dei moderni strumenti telematici per consentire una più efficiente organizzazione delle prenotazioni, una migliore programmazione degli imbarchi, una più sicura pianificazione dello stivaggio, una maggiore sicurezza per la merce, una modernizzazione dei sistemi di controllo doganali, un più rapido assolvimento degli obblighi burocratici e una completa standardizzazione delle procedure. Si propone inoltre la creazione di uno "*Short Sea Promotion Office*" in grado di monitorare il livello e la qualità del servizio offerto, di segnalare per tempo le criticità e di trasferire nel nostro sistema le *best practices* del settore.

Viaggi a vuoto, ottimizzazione dei carichi e riduzione dell'intensità di trasporto

Il problema dei viaggi a vuoto, dell'ottimizzazione dei carichi e della riduzione dell'intensità di trasporto – L'incidenza dei viaggi a vuoto (oltre il 35%) evidenzia un livello di utilizzazione dei mezzi e delle infrastrutture inferiore a quello di altri Paesi. Le condizioni strutturali che sono all'origine del problema non sono modificabili a breve, se non con politiche di riequilibrio economico territoriale, di incentivi per la ristrutturizzazione delle imprese di trasporto e di consolidamento dei traffici intermodali e di cabotaggio marittimo con servizi regolari e razionalizzazioni logistiche all'interno delle filiere. Inoltre l'introduzione di servizi regolari, dopo una fase di avvio e di sbilanciamento dei traffici, può portare, una volta che il servizio di linea si è consolidato, a notevoli miglioramenti sino a un equilibrio tra andata e ritorno, anche nei traffici Nord-Sud. Considerata la sempre maggior diffusione di merci leggere che occupano molto volume, per migliorare l'utilizzazione dei mezzi occorre disporre di veicoli con una minore portata per asse ed una maggiore cubatura ottenendo una sensibile diminuzione del numero di viaggi a parità di merce trasportata con effetti positivi sul congestionamento delle arterie stradali.

Distribuzione delle merci in ambito urbano

La distribuzione delle merci in ambito urbano - Gli interventi devono essere organizzati per progetti (e non per opere), da monitorare nel

tempo per commisurare i risultati al raggiungimento degli obiettivi generali e verificare l'efficacia delle soluzioni proposte in una logica di concertazione con i vari attori coinvolti, tenendo conto anche che l'accelerazione dello sviluppo del commercio elettronico sia nel settore *business to consumer* (B2C), sia nel settore *business to business* (B2B) - data la frammentazione dell'impresa italiana - potrà creare gravi criticità in ambito urbano. Gli interventi relativi alla distribuzione delle merci in ambito urbano sono inseriti nei Piani Urbani della Mobilità (PUM), nella cui elaborazione si dovrà ragionare "per filiere compatibili" (es. distribuzione alimentare, tabacchi, giornali) e non per flussi di traffico, individuando le soluzioni operative anche sulla base dell'esperienza delle imprese postali e dei grandi specialisti del trasporto espresso e della consegna a domicilio, esplorando la possibilità di sfruttare appieno le infrastrutture ferroviarie esistenti per traffici intermodali e convenzionali (es. raccordi con Centri della Grande Distribuzione Organizzata), valutando l'utilizzo di interporti esistenti per il consolidamento di carichi destinati a grandi superfici di vendita in centro città e individuando soluzione operative che non comportino ricadute onerose aggiuntive per il commercio al dettaglio.

6.3 Il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza

I principali obiettivi consistono nel definire azioni atte a favorire la concorrenza e realizzare un vero mercato identificando i possibili percorsi di integrazione delle infrastrutture e dei servizi fra i sistemi di trasporto extra-urbano e quelli urbani e metropolitani, favorendo l'evoluzione dei sistemi tariffari nelle diverse modalità verso strutture efficienti senza trascurare gli aspetti relativi al rapporto qualità-prezzo.

Nel trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza (oltre i 200 km) resta prevalente il peso dell'automobile privata, mentre quello della ferrovia si attesta su oltre il 20% dei passeggeri$_x$km e quello dell'autobus sul 15%; più modesta, ma in forte crescita, l'incidenza delle modalità aerea (9%) e marittima (2,3%).

Favorire lo sviluppo del trasporto marittimo

Nel trasporto marittimo passeggeri (collegamenti con le Isole anche minori e con altre destinazioni all'interno del Mediterraneo), che ha registrato una crescita dal 1994 al 1997 di oltre il 30%, l'Italia rappresenta nel Mediterraneo il Paese più importante insieme alla Grecia. Con riferimento in particolare al segmento della crocieristica, il mercato ha registrato negli ultimi anni un trend di crescita costante pur rimanendo in termini assoluti di dimensione modesta rispetto al settore turistico nel suo complesso. Il settore è di particolare interesse per l'Italia in quanto il Mediterraneo rappresenta una delle mete più ambite dagli operatori del settore per le caratteristiche che esso offre.

Le iniziative da intraprendere riguardano principalmente:

- completamento e perfezionamento del processo di formazione temporanea di un polo pubblico di cabotaggio che, in vista della successiva privatizzazione, rispondendo ad una logica di risanamento finanziario e gestionale, assicuri taluni servizi con le isole soprattutto nel periodo di morbida della domanda;
- risoluzione della problematica relativa ai servizi di collegamento con le isole attraverso l'individuazione di procedure per la determinazione del livello dei sussidi riconosciuti alle imprese, non prescindendo, in prospettiva, dall'affidamento a gara;
- miglioramento del grado di conoscenza dei trasporti marittimi con origine/destinazione internazionale, in considerazione della loro rapida espansione, al fine di poter intraprendere iniziative tendenti a ridisegnare gli accordi internazionali con i paesi del Mediterraneo con l'obiettivo di migliorare qualità e tipologia dei servizi offerti;
- creazione delle condizioni perché le imprese italiane possano operare con costi comparabili con quelli dei concorrenti europei superando, ove possibile, il sistema delle sovvenzioni statali.

Il trasporto aereo: interventi "lato aria" e sui servizi aeroportuali

Il trasporto aereo passeggeri è cresciuto del 35% nel periodo 1994-1997 e presenta ulteriori margini di crescita per il futuro, sia sulle relazioni nazionali che su quelle internazionali. Tuttavia l'andamento del traffico internazionale fra l'Italia e le diverse aree mondiali presenta una perdita di incidenza sul lungo raggio, cioè sulla parte di traffico economicamente più vantaggiosa e con migliori prospettive, servita sempre più da vettori europei attraverso i propri hub. Ciò è dovuto all'insufficiente efficienza complessiva del sistema e delle compagnie nazionali ed è quindi necessario portare rapidamente a regime la capacità programmata dei due hub di Fiumicino e Malpensa.

Recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli hub, ma apre interessanti prospettive.

Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroprti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative.

In particolare lato "aria" dovrà essere valutata la possibilità di estendere ad altri paesi extra-europei l'accordo *open sky* sottoscritto con gli Stati Uniti e, nell'ambito di politiche di incentivazione dei servizi, andranno in particolare considerati gli oneri di servizio pubblico, compatibili con la normativa comunitaria, per i collegamenti aerei delle Regioni meridionali al fine di superare condizioni di isolamento e di marginalizzazione.

Per quanto concerne i servizi aeroportuali dovrà essere accelerata l'attuazione del processo di liberalizzazione dell'*handling* ed attuata la

riforma dei diritti e dei canoni aeroportuali.
Per quanto riguarda, infine, il sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due hub italiani, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica.

Cogliere le potenzialità del trasporto ferroviario

Il servizio su ferro, che ha notevoli possibilità di recupero rispetto alle altre modalità, è potenzialmente in grado di competere con le modalità concorrenti - grazie alla comodità del viaggio ed alla centralità delle stazioni origine/destinazione - soprattutto quando la differenza nei tempi attesi di percorrenza a favore del treno è considerevole; il vantaggio concorrenziale è ovviamente più elevato quando si aggiungono a tutto ciò un'elevata frequenza ed una buona qualità dei servizi resi alla clientela. La realizzazione del progetto di quadruplicamento comporterà cambiamenti molto significativi anche nella struttura dell'offerta dei servizi passeggeri che porteranno benefici in termini di tempi di percorrenza, frequenza, affidabilità ed in genere di qualità complessiva dei servizi offerti con mutamenti significativi sulla quota di mercato del vettore ferroviario.
Per quanto concerne le azioni da intraprendere, appare fondamentale, ferma restando la priorità del definitivo risanamento del sistema ferroviario, perseguire la piena separazione fra gestore dell'infrastruttura e soggetti erogatori di servizi. Decisiva appare poi la rapida formazione di un insieme di regole capace di rendere effettiva l'entrata di nuovi soggetti erogatori di servizi, così da stimolare i soggetti provenienti dal mondo F.S. a migliore qualità ed economicità dei servizi.

Autotrasporto collettivo

L'autotrasporto collettivo sulle medie e lunghe percorrenze rappresenta un mercato di dimensioni ridotte ma in evoluzione e con presenze significative su alcune direttrici nazionali e internazionali. Si caratterizza per linee interregionali, internazionali e attività di noleggio autobus.
Per tale settore, le principali azioni da porre in essere riguardano:

- il completamento del processo di adeguamento alla normativa europea sia per le linee interregionali ed internazionali che per l'attività di noleggio con conducente;
- la necessità di porre allo studio provvedimenti di politica industriale atti a favorire lo sviluppo del settore delle autolinee nell'ambito della filiera turistica.

Autovetture private

Per quanto concerne il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza mediante autovetture private, è necessario identificare interventi volti non solo a favorire l'uso di mezzi alternativi, ma anche un impiego più razionale ed "intelligente" delle stesse

autovetture. In sintesi, dovrebbero essere creati i presupposti perché l'uso dell'auto avvenga nelle migliori condizioni di sicurezza possibili, favorire, là dove ne esistono le condizioni, l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi a quello privato, incentivarne modalità di impiego aventi minori impatti sul sistema della mobilità e sull'ambiente. Appare poi opportuno identificare soluzioni tendenti a spostare l'enfasi dell'imposizione fiscale dai costi fissi (es. tassa di circolazione) a quelli variabili, privilegiando l'impiego di strumenti volti a favorire un uso più razionale dei mezzi privati.

Nel mercato dei passeggeri a media e lunga percorrenza si distinguono almeno due segmenti, secondo le caratteristiche e le motivazioni del viaggio: i viaggi per affari (elevata disponibilità a pagare e richiesta di regolarità e frequenza nei collegamenti, flessibilità nei sistemi di prenotazione e di uso dei titoli di viaggio e massima affidabilità e comfort), i viaggi per turismo, tempo libero o vacanze (l'attenzione al prezzo si confronta con la disponibilità di soluzioni a tariffe agevolate, la presenza di servizi ferroviari e marittimi tradizionali, la comodità offerta dal mezzo privato). Un ulteriore segmento emergente è riconducibile a forme di pendolarismo giornaliero o settimanale su distanze medio-lunghe.
Ciascun segmento può utilizzare modi, o combinazioni di modi diversi in relazione al tipo di viaggio (origine/destinazione/orario etc.). L'obiettivo è quello di garantire possibilità di scelta e qualità, a costi minimi, per il soddisfacimento dei bisogni di mobilità.

Centralità dell'utente-consumatore

L'introduzione di forme di tutela dei consumatori nel trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza costituisce un importante tassello nella costruzione di un effettivo mercato in questo settore. L'approvazione della Carta dei servizi pubblici del Settore Trasporti rappresenta da questo punto di vista un primo importante passo verso la creazione di un sistema di controllo e di garanzia di qualità dei servizi di trasporto da parte del cittadino. Al di là poi della concreta applicazione della Carta, perché quest'ultima non si limiti ad una funzione di carattere meramente burocratico, si ritiene debba soprattutto valere il principio, sancito dalle regole del mercato, che sia lo stesso consumatore a verificare e controllare il livello della qualità dei servizi resi, divenendo, se necessario, strumento di pressione nei confronti dei soggetti erogatori dei servizi. A tale proposito, è necessario identificare nuove forme di partecipazione diretta dei consumatori, attraverso le proprie associazioni, alla definizione della politica di settore, almeno per quanto riguarda i temi inerenti il trasporto dei passeggeri.

Sviluppo dei sistemi intermodali e ruolo dei nodi

Particolare attenzione deve essere posta allo sviluppo dei sistemi intermodali con l'obiettivo di promuovere, ove possibile, l'uso di mezzi a minor impatto ambientale e a più elevata sicurezza, incentivare l'impiego di soluzioni tecnologiche innovative e tutelare gli utenti favorendo il complessivo miglioramento della qualità dei servizi offerti.

Lo sviluppo dei sistemi intermodali deve rispondere all'esigenza di ottimizzare l'impiego di più mezzi, minimizzando gli effetti negativi delle "rotture di carico" sui viaggiatori e stimolando i principali elementi di concorrenza e di complementarità fra sistemi modali diversi. Si fa riferimento, in particolare, alle tratte iniziali e/o finali di un viaggio - quali i percorsi fra centri urbani ed aeroporti o porti – dove è più frequente l'impiego del mezzo privato su gomma e dove è invece possibile favorire l'uso di sistemi di trasporto collettivi, a quelle aree di sovrapposizione su percorsi medio-lunghi in cui treno, aereo ed automobile tendono a competere fra loro ed infine a forme di complementarità fra diverse tipologie di servizi, anche all'interno dello stesso sistema modale, come ad esempio il caso di percorsi che prevedano l'uso integrato di treni locali e/o regionali e nazionali o internazionali.

Nei moderni sistemi intermodali i punti di interscambio fra i diversi mezzi di trasporto giocano il ruolo fondamentale di piattaforme plurimodali e polifunzionali (nodi), destinate allo smistamento degli utenti (intermedi e finali) ed alla gestione di attività commerciali e di servizi.

Il principale elemento critico di successo delle piattaforme intermodali è dunque rappresentato dalla realizzazione di un complesso sistema integrato nel quale siano minuziosamente previste tutte le soluzioni atte a ridurre al minimo i disagi legati alle rotture di carico. Ciò comporta sia interventi di tipo infrastrutturale sia, soprattutto, soluzioni di tipo organizzativo.

La situazione italiana di arretratezza nella creazione di sistemi intermodali integrati suggerisce la necessità di una serie di azioni e di approfondimenti da compiere:

- individuazione di soluzioni atte a favorire una gestione integrata sul territorio nella realizzazione dei progetti in materia di intermodalità passeggeri che preveda quindi l'individuazione di soggetti responsabili di tutte le componenti necessarie alla realizzazione del progetto stesso;
- l'uso di strumenti di politica industriale per favorire l'implementazione di soluzioni telematiche innovative destinate allo sviluppo dell'intermodalità passeggeri;
- il supporto a progetti che prevedano partnership pubblico-private e il reperimento di fondi per finanziare progetti che favoriscono l'integrazione modale;
- la creazione di tavoli comuni fra i diversi soggetti, nell'intento di ricercare le soluzioni più adeguate in merito alla divisione delle responsabilità e dei compiti in materia di realizzazione e gestione dei progetti;
- lo sviluppo di strumenti di formazione riferiti a temi di carattere tecnico, gestionale e manageriale che sensibilizzino gli operatori del settore sull'importanza di adottare soluzioni adeguate a favorire l'intermodalità.

7. Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

7.1 La rete dello SNIT

Spesa per investimenti in diminuzione inferiore e squilibrata in favore della strada rispetto ad altri paesi della UE

Le statistiche relative alla spesa per investimenti in infrastrutture di trasporto nel nostro Paese evidenziano una forte riduzione sia in termini assoluti, sia rispetto al PIL. Negli ultimi anni infatti si sono realizzate pochissime nuove infrastrutture per potenziare il sistema di trasporto nazionale.

Dall'analisi dell'andamento della spesa per le infrastrutture di trasporto fra il 1987 ed il 1995 è emersa una contrazione degli investimenti rispetto ad altri paesi della UE (nel 1995 gli investimenti italiani erano il 25% di quelli della Germania, 44% della Francia, 67% dell'Inghilterra e 94% della Spagna).

La ripartizione della spesa tra le differenti infrastrutture mostra poi l'assoluta prevalenza della strada (67,3%), seguita dalle infrastrutture ferroviarie (24,6%) e da quote minori per porti ed aeroporti (4% e 3,9%), con una quota trascurabile per le idrovie (0,25%); anche qui in leggera controtendenza rispetto a quanto avviene nell'UE, dove, pur considerando la diversa conformazione geografica dei vari paesi, gli investimenti in ferrovie sono leggermente superiori (62,7%) e si spende meno per le strade (27%), e di più per le idrovie (1,6%), per porti (3,3%) e ancor più per gli aeroporti (5,5%).

Recentemente si è comunque assistito ad una inversione di tendenza (ferrovia +58% nel periodo 95-99, trasporto rapido di massa +175% dal 97 al 99). A fronte di tutto ciò, il traffico è in costante crescita. Nel decennio 85-95 il traffico ferroviario passeggeri e merci è aumentato di circa il 33%; nello stesso periodo il traffico su strade e autostrade è aumentato del 31%, quello dei porti del 18%, quello degli aeroporti del 62%.

Senza adeguati interventi infrastrutturali, organizzativi e di governo della domanda di trasporto, si arriverebbe con molta probabilità in tempi brevi alla saturazione delle residue capacità della rete di trasporto su alcuni assi critici. Si propone dunque lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che superi le carenze di quello attuale, individuando un sistema integrato di infrastrutture che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di mobilità delle persone e delle merci da intendersi in un'ottica dinamica e "di processo".

Individuazione di un sistema integrato di infrastrutture e di servizi di interesse nazionale: SNIT

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità è stato in primo luogo definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti

sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale.

SNIT attuale:

- rete ferroviaria

La rete ferroviaria dello SNIT attuale comprende le tratte che assicurano i servizi di lunga percorrenza interni al Paese con le relative connessioni all'interno dei grandi nodi metropolitani ed urbani, i collegamenti con i nodi di trasporto di rilevanza nazionale ed i collegamenti internazionali. Si tratta quindi dell'insieme della rete TEN al 2010, della "rete forte" delle Ferrovie dello Stato su cui transita l'89% del totale trasportato passeggeri e merci, delle direttrici nazionali e linee di supporto delle Ferrovie dello Stato che svolgono funzioni di collegamento fra le direttrici stesse, le linee non delle Ferrovie dello Stato che consentono di completare itinerari merci e passeggeri di interesse nazionale. Sulla base di tali criteri è stata individuata una rete di estensione pari a circa 9.500 km, rappresentata in figura 1, mentre nella tabella 6 sono indicate le tratte che la compongono.

La rete SNIT è composta dai seguenti assi principali:

- direttrici longitudinali (dorsale, adriatica e tirrenica);
- trasversali che collegano le direttrici longitudinali;
- trasversale est-ovest, a servizio della pianura padana ed interconnessa alle aree metropolitane di Torino, Milano, area diffusa veneta;
- direttrici di accesso dai valichi alpini; direttrici di accesso Sud.

La rete ferroviaria dello SNIT attuale si collega a quella internazionale attraverso 9 valichi alpini che assicurano la continuità delle reti TEN e dei corridoi paneuropei. I valichi risultano così suddivisi per paese confinante: Francia (Ventimiglia, Bardonecchia - traforo del Frejus); Svizzera (Domodossola - traforo del Sempione, Luino, Como); Austria (Brennero, Tarvisio); Slovenia (Gorizia, Trieste Villa Opicina).

- rete stradale

La rete stradale dello SNIT attuale è costituita dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità ai sensi del D.Lgs. 112/98 (cfr. elenco allegato al D.Lgs. 461/99). L'estensione della rete è di circa 23.800 km (rete stradale e autostradale nazionale) e comprende 13 valichi alpini. All'interno di tale rete è stata individuata una sottorete, denominata rete stradale SNIT di primo livello (figura 2), formata dagli assi della rete portante del Paese (assi stradali ed autostradali che collegano fra loro le varie Regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi), la cui estensione è di circa 11.500 km. L'ossatura fondamentale della rete SNIT di primo livello è formata, nella parte continentale del Paese, da 3 assi longitudinali che percorrono la penisola in direzione nord-sud, e da 1 asse che attraversa in direzione est-ovest tutta la pianura padana. La rete è completata da un insieme di infrastrutture stradali e autostradali che collegano gli assi principali lungo tutto il loro sviluppo, garantendo l'interconnessione anche con i porti e gli

aeroporti di interesse nazionale.

Gli assi principali sono così costituiti.

- L'asse longitudinale occidentale è formato, in successione, dall'A3 da Reggio Calabria a Napoli, A1 da Napoli a Roma, A12 da Roma a Civitavecchia, quindi dalla SS1 fino a Cecina, A12 da Cecina a Genova e A10 fra Genova e il confine francese a Ventimiglia.
- L'asse longitudinale orientale è costituito dalla SS 106 da Reggio Calabria a Taranto, dalla A14 da Taranto a Cesena, tronco di SGC Cesena-Ravenna e dalla SS 309 fra Ravenna e Mestre.
- Un terzo asse longitudinale segue la dorsale della Penisola ed è formato dalla A1 da Roma a Firenze, Bologna e Modena. Qui si divide in due itinerari: uno è costituito dalla A22 fino al confine austriaco del Brennero, l'altro segue la A1 fino a Milano e quindi le A8 e A9 fino al confine svizzero di Chiasso.
- L'asse Est-Ovest parte dal traforo del Frejus e segue una successione di tronchi stradali e autostradali fino a Torino, e di qui lungo la A4 prosegue verso Milano fino a Trieste e Gorizia.
- I principali assi trasversali che svolgono la funzione di connessione dell'ossatura fondamentale dello SNIT sono formati dalla A16 Napoli-Canosa, A24 Roma L'Aquila-Teramo e A25 Roma-Pescara, le quali connettono tra loro gli assi longitudinale orientale e occidentale; dalla Orte-Cesena che collega l'asse dorsale con quello orientale, e dalle A11 Firenze-Pisa e A15 La Spezia-Parma che connettono l'asse dorsale con l'asse occidentale. I restanti assi di connessione nell'Italia settentrionale sono formati prevalentemente da autostrade, mentre nell'Italia centrale e specialmente in quella meridionale sono essenzialmente costituiti da strade ordinarie a due corsie.

La rete SNIT di primo livello in Sicilia è formata dalla successione degli assi stradali e autostradali che corrono lungo il perimetro dell'isola, dalla autostrada A19 Palermo-Catania e dalla SS 640 che costituisce il ramo di connessione della A19 con Agrigento e dalle strade statali S. Stefano di Camastra-Gela e Catania-Gela. La rete SNIT della Sardegna comprende un asse longitudinale, formato dalla SS 131 Cagliari-Oristano-Sassari-Porto Torres, e un asse trasversale costituito da una successione di strade ordinarie a due corsie da Alghero a Olbia.

- porti e sistema idroviario

Per quanto riguarda i porti sono state incluse nello SNIT quelle infrastrutture che presentano rilevante entità di traffici ad elevato valore aggiunto, elevato grado di specializzazione, elevata entità di traffico combinato e traffici rilevanti con le isole maggiori. E' stato quindi individuato un primo insieme minimo di 21 porti (figura 3a), sedi di Autorità portuali che soddisfano i criteri descritti, rimandando, per la compiuta definizione dello SNIT, ad una successiva fase di approfondimento (cfr. Cap. 12) la possibilità di integrare detto insieme con altri scali, anche nell'ottica di sviluppo dei sistemi portuali e del cabotaggio.

E' ricompresa inoltre nello SNIT la rete idroviaria padano-veneta così come definita in attuazione della legge 380/90.

- aeroporti

Per quanto riguarda gli aeroporti è stato individuato un insieme minimo di infrastrutture comprendente i 23 scali (figura 3b) che nel 1998 hanno registrato un traffico passeggeri annuo superiore a 500.000 unità e che complessivamente movimentano attualmente circa il 99% dei passeggeri ed il 97% delle merci; al di sotto di tale soglia esistono solo cinque scali con traffico passeggeri annuo compreso fra 300.000 e 100.000 unità. Anche in questo caso è prevista la possibilità di integrare detto insieme in una successiva fase di approfondimento, in funzione di criteri di promozione della accessibilità, dello sviluppo diffuso del territorio e di criteri di integrazione e specializzazione.

- centri merci

Oltre a porti ed aeroporti, che per definizione costituiscono nodi di scambio intermodale, vengono inseriti nello SNIT i centri per il trasporto delle merci che svolgono un ruolo rilevante nel trasporto su scala nazionale ed internazionale. Tali infrastrutture sono state individuate sulla base dello stato attuale sia della realizzazione che della programmazione. Pertanto fanno parte dello SNIT gli interporti così come definiti dalla legge 240/90 ed in particolare i 12 attualmente in attività o in corso di realizzazione, cui si aggiungeranno gli interporti di valenza nazionale fra quelli che sono attualmente in una fase di definizione. Inoltre, con un apposito Piano di settore, sarà prevista la possibilità di inserire fra le infrastrutture di interesse nazionale anche i centri di interscambio strada-rotaia.

Congestione e bassi livelli di qualità dei servizi sono un freno allo sviluppo economico e sociale

Per ogni sistema lineare o puntuale sono state individuate la rete di interesse nazionale e le principali criticità.
Lo SNIT nel suo complesso mostra alcuni elementi di criticità "trasversali" rispetto alle singole modalità di trasporto, quali la congestione e i bassi livelli di qualità e di accessibilità dei servizi, che costituiscono un freno allo sviluppo economico e sociale.
Altri elementi di crisi sono:

- la mancanza di collegamenti all'interno delle singole reti e il basso grado di integrazione tra le diverse modalità, anche per la carenza di strutture logistiche;
- il non efficiente uso delle varie modalità, con la prevalenza del trasporto su strada anche quando sono potenzialmente competitive altre modalità.
- i bassi livelli di affidabilità del sistema, sia per cause strutturali (mancanza di alternative modali e di percorso) sia per la conflittualità sindacale;
- l'elevata incidentalità nel trasporto stradale;
- gli impatti sull'ambiente e i consumi energetici.

7.2 Il processo di individuazione degli interventi prioritari

Lo SNIT è un sistema dinamico che evolve in base agli sviluppi della domanda di trasporto

Lo SNIT attuale, come accennato precedentemente, evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati nei documenti di Piano e dai successivi approfondimenti.
Lo SNIT va quindi inteso come un sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese. Per consentire un adeguato sviluppo del sistema occorre tuttavia pervenire all'individuazione di un primo insieme di interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo sviluppo del sistema dovrà avere come obiettivo prioritario quello della integrazione modale individuando infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese con una forte integrazione ed interconnessione attraverso i punti nodali fra le diverse modalità di trasporto.
A tale scopo le principali direttrici di collegamento sono le seguenti, cui fanno riferimento gli interventi più avanti specificati:

- Longitudinale tirrenica;
- Longitudinale dorsale;
- Longitudinale adriatica;
- Trasversale medio-padana;
- Trasversali Liguria - Emilia-Romagna - Lombardia (Tibre e Abre);
- Trasversale Lazio – Umbria – Marche;
- Trasversale Lazio-Abruzzo;
- Trasversali Campania - Puglia e Campania – Basilicata - Puglia;
- Collegamenti Sardegna - Continente.

Obiettivi dello SNIT:

⇒ **individuare un primo insieme di interventi infrastrutturali prioritari**

⇒ **delineare competenze e responsabilità tra i diversi livelli di governo**

L'individuazione dello SNIT consentirà inoltre di delineare una chiara articolazione delle competenze e delle responsabilità tra i diversi livelli di governo, e nello stesso tempo di offrire ai governi locali il quadro di riferimento entro cui orientare le proprie scelte, in coerenza con l'assetto complessivo del sistema nazionale dei trasporti. Infatti la responsabilità dello SNIT è propria dello Stato, che finanzia, in tutto o in parte, gli interventi necessari alla sua funzionalità, mentre per le infrastrutture di trasporto che non appartengono allo SNIT vengono proposti criteri generali e procedure di finanziamento.

La fase attuativa

L'implementazione del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, dovrà tener conto degli accordi europei relativi alle reti TEN e del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi.
La fase successiva alla pianificazione e programmazione delle azioni individuate dallo SNIT dovrà mettere in relazione e riconnettere gli interventi infrastrutturali previsti dal PGT con le politiche di sviluppo

economico-territoriale, in accordo con una strategia di riqualificazione e risanamento dei trasporti locali.
La complementarietà fra PGT e contesti territoriali locali potrà avvenire anche attraverso una proficua interazione tra progetti di settore e progettualità locale, sia mediante Piani Operativi Regionali (POR) e Piano Regionale dei Trasporti (PRT), sia con politiche, piani e progetti locali rilevanti, che necessitino del supporto di adeguate politiche di trasporto; si pensi, a titolo di esempio, all'importanza che riveste lo sviluppo del turismo per il Mezzogiorno.
E' in questa fase, infatti, che dalle indicazioni programmatiche si dovrà passare a veri e propri progetti riguardanti le alternative di tracciato, i nodi, le modalità e il numero delle interconnessioni con le reti locali, i regimi tariffari, le possibili specializzazioni di tratte, e che considerino gli effetti territoriali in termini cooperativi con le politiche di area.
A partire dagli interventi programmati dal PGT, il Ministro competente promuove la partecipazione delle Regioni e delle Province in relazione a progetti di sviluppo locale ritenuti significativi per la maggiore connessione delle politiche con i contesti locali, e anche ai fini della maggiore efficienza delle politiche stesse. A questo proposito va concepita una semplice procedura di interazioni Stato-Regioni anche alla luce dei disposti normativi di cui all'art. 2 della legge 662/96.
La fase di localizzazione, ai sensi dell'art. 55 del D.Lgs. 21 aprile 1998, n. 112, degli interventi d'interesse statale rappresenta il momento in cui lo Stato interagisce con i soggetti territoriali per fare sì che questi ultimi colgano l'occasione data dal grande intervento infrastrutturale. Gli enti territoriali interessati (principalmente Regioni e Province) possono proporre sia interventi complementari, sia misure di accompagnamento e di eventuale mitigazione – nei limiti dei finanziamenti assegnati – in grado di meglio integrare l'infrastruttura stessa con i contesti locali e di valorizzarne gli effetti territoriali in relazione a specifici programmi di sviluppo.

A tutto ciò si aggiunga che la pianificazione dell'UE che ha caratterizzato l'ultimo decennio, è legata alla "Trans European Network" che ha individuato i corridoi e gli hub portanti dell'intero sistema trasportistico comunitario ed extracomunitario, da considerare come invarianti per le scelte strategiche del Piano.

Il PGT indica strategie, metodologie e criteri di valutazione delle priorità di intervento

Pertanto le strategie di carattere generale da perseguire nello sviluppo dello SNIT sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su

ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;
- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

Le strategie descritte possono essere attuate con interventi che richiedono tempi e costi di realizzazione diversi tra loro. Ciò ha richiesto una selezione degli interventi, che si è ispirata ad alcuni criteri generali:
- concentrare le risorse economiche, tecniche ed organizzative sugli interventi di maggiore "redditività socio-economica" complessiva;
- selezionare le priorità sulla base delle previsioni della domanda, dei servizi di trasporto e dei flussi di traffico, nonché degli impatti su sicurezza, ambiente e territorio;
- valutare prioritariamente gli interventi di minore impegno finanziario ma che possono avere notevoli impatti per completare le reti, potenziare le prestazioni a parità di infrastruttura ed aumentare le interconnessioni fra nodi e archi;
- valutare la possibilità di cofinanziare gli investimenti anche attraverso il ricorso a opportune politiche tariffarie.

I criteri generali descritti sono un utile riferimento, anche, per individuare le opportunità di intervento per le risorse private. La finanza di progetto sarà applicabile a quegli interventi in comparti già liberalizzati e sostenuti da volumi di domanda consistenti e crescenti. Per quelle iniziative caratterizzate da un divario tra redditività economica e redditititività finanziaria, causato dalla non completa liberalizzazione del mercato o dalla natura sociale dell'investimento, dovranno essere adottate altre modalità di intervento finanziario e gestionale di natura mista pubblico – privato.
Per quanto riguarda la metodologia di valutazione, il principale riferimento è la domanda di mobilità dei viaggiatori e delle merci che deriva dagli scenari "alto" e "basso" di evoluzione dei parametri socio-demografici ed economici descritti precedentemente.
Si è inoltre ipotizzato uno scenario di riequilibrio modale composto da un insieme di interventi sulle prestazioni dei servizi, sui prezzi, sulla riorganizzazione delle imprese e sull'incremento di efficienza dei processi logistici che nel loro complesso configurano una riduzione della domanda dei modi individuali (automobile e autotrasporto) e un miglioramento della offerta delle modalità alternative (ferrovia, aereo, cabotaggio) in modo da ottenere il "massimo riequilibrio modale possibile" della domanda di trasporto di media e lunga percorrenza.
I dati indicano che è teoricamente possibile ottenere un'inversione della tendenza storica all'aumento della quota modale del trasporto su strada; la strada, tuttavia, rimane di gran lunga la modalità di

trasporto prevalente e mostra comunque aumenti in valore assoluto rispetto alla situazione attuale. Ciò non vuole dire che i risultati in termini di riequilibrio modale producano effetti modesti, in quanto è necessario confrontare le variazioni di domanda per specifici segmenti di mercato e valutare gli effetti positivi in termini di decongestione sui flussi di traffico nelle infrastrutture ed i corridoi principali. Inoltre, le ipotesi introdotte comportano un notevole aumento dell'offerta di trasporto delle modalità alternative alla strada, realizzabile solo in presenza di modifiche strutturali della efficienza produttiva delle aziende di gestione dei servizi di trasporto e di meccanismi di regolazione del mercato.

Il PGT individua i principali interventi prioritari nei settori ferroviario e stradale

In questa fase del PGT sono state analizzate le opere di maggiore impegno economico e realizzativo del sistema ferroviario e stradale nazionale e per esse si sono individuate alcune prime priorità. Per l'insieme degli interventi prioritari è necessario, procedendo alle successive fasi di progettazione, completare la valutazione, attraverso il Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti (SIMPT) e la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) degli effetti economico-territoriali ed ambientali delle opere, al fine di assicurare il raggiungimento degli obiettivi del PGT e di definire le sequenze di realizzazione e le soluzioni tecnologiche e progettuali più efficienti e ambientalmente favorevoli. Sempre per le infrastrutture lineari è stata poi indicata la metodologia da seguire per la definizione del livello di priorità degli interventi, rimandando ad appositi specifici approfondimenti la definizione completa degli interventi da realizzare.
Le priorità emerse dalle analisi condotte per il PGT, qualora fin qui non sorrette da approfondimenti specifici, andranno verificate attraverso la predisposizione di studi di fattibilità miranti all'individuazione della migliore opzione di intervento e quindi sviluppati in sede di progettazione (progetto preliminare, definitivo ed esecutivo). In fase di realizzazione si procederà per tratti funzionali dando precedenza ai segmenti di linea con livelli di saturazione più elevati.

Tali ulteriori approfondimenti dovranno essere in particolare condotti per quegli interventi che sono stati individuati a seguito dell'esame delle competenti Commissioni parlamentari di Senato e Camera in aggiunta a quelli già definiti nella versione del Piano approvata dal CIPE il 2.11.2000.

Ferrovie

Gli interventi previsti nel settore ferroviario fanno riferimento ai subsistemi della rete SNIT: direttrici longitudinali e trasversali, valichi e linee di accesso, nodi.
Tali interventi riguardano completamenti di opere già intraprese e nuove realizzazioni e consistono sia in interventi tecnologici che in interventi infrastrutturali tesi al potenziamento della rete esistente in termini di velocità, capacità, sagoma, peso per asse e lunghezza del treno; inoltre sono stati considerati anche interventi di maggiore

impatto economico sulle linee esistenti, sui nodi, raddoppi e quadruplicamenti. Tali ultimi interventi sono stati previsti solo laddove sulla rete attuale, ancorché potenziata, permangano criticità. Gli interventi previsti consentono un potenziamento della rete coerente con gli scenari di sviluppo più ottimistici descritti nel precedente capitolo 2 e risolvono problemi di saturazione delle linee dello SNIT già presenti nella situazione attuale, o che lo sarebbero comunque nelle ipotesi più prudenziali di crescita della domanda (scenario basso).
Vengono considerati, inoltre, interventi che consentono con un modesto impegno economico di realizzare nuovi itinerari che arricchiscono la rete dello SNIT per affrontare le fasi intermedie del suo potenziamento complessivo.

Agli interventi previsti sulla rete ferroviaria dello SNIT corrisponde un volume di investimenti stimato in circa 120.000 miliardi di lire di cui oltre 94.000 miliardi di lire da finanziare.

Gli interventi previsti sono risultati:
Sistema dei valichi alpini e linee di accesso

- potenziamento degli attuali valichi alpini (con particolare attenzione per il Brennero a quanto previsto dall'art. 55 della legge n. 449/97, e per il Frejus, i cui costi, alle stime attuali degli studi di fattibilità, si aggirano rispettivamente intorno ai 16.000 e 5.900 miliardi di lire -quota parte italiana-, ed impegnano finanziamenti nell'arco di tempo di validità del PGT rispettivamente per circa 5.000 e 3.800 miliardi di lire) e delle linee di adduzione più sature (potenziamento della tratta Torino – Bussoleno, nuova linea di accesso al Gottardo, completamento raddoppio Genova-Ventimiglia, interventi di adeguamento merci per la linea di accesso al Sempione, completamento raddoppio Bologna – Verona e Tarvisio - Pontebba);
- potenziamento del collegamento del porto di Genova con il territorio piemontese-lombardo (terzo valico) e della Gronda Nord di Milano;

Direttrici longitudinali

- quadruplicamento AC Torino-Milano–Roma-Napoli (Direttrice dorsale);
- interventi sulla Direttrice Tirrenica Genova – Roma – Napoli - Battipaglia – Reggio Calabria – Messina – Palermo e diramazione Messina – Catania - Siracusa: potenziamento Pisa-Livorno, quadruplicamento Napoli – Salerno – Battipaglia e potenziamento Battipaglia – Reggio Calabria, completamento raddoppio tratte prioritarie Catania–Messina e Messina- Palermo;
- interventi sulla Direttrice Adriatica Venezia – Bologna – Rimini – Bari – Taranto e Lecce (completamento raddoppio linea adriatica e collegamento con il porto di Taranto);

Direttrici trasversali

- interventi sulla Milano – Venezia – Trieste – Lubiana (quadruplicamento AC Milano – Venezia, quadruplicamento AC della tratta Ronchi dei Legionari-Trieste e Mestre- Venezia-Aeroporto);
- potenziamento dell'itinerario merci Medio Padano;
- potenziamento (raddoppio tratte prioritarie) degli itinerari Tirreno-Brennero (TIBRE) e Adriatico-Brennero (ABRE);
- potenziamento del collegamento Roma - Ancona (raddoppio tratte prioritarie Orte – Falconara);
- potenziamento del corridoio trasversale Roma-Pescara*;
- interventi sulle direttrici Battipaglia-Potenza-Metaponto, Reggio C. - Gioia Tauro - Sibari – Taranto;
- completamento raddoppio Napoli-Bari;

Nodi

- potenziamento e creazione di *by-pass* nei principali nodi ferroviari (Torino, Genova, Milano, Verona*, Padova*, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Palermo);

Per quanto riguarda i valichi di Modane e del Brennero occorre precisare che, data la rilevanza degli interventi, l'inizio è previsto entro il 2010 per proseguire nel decennio successivo e che il costo stimato si riferisce ad una prima fase funzionale dell'opera e potrà subire variazioni sulla base degli ulteriori approfondimenti progettuali.

Sono previsti interventi mirati ad incrementare lo sviluppo tecnologico diffuso sull'intera rete SNIT (tecnologie di comunicazione, sistema di controllo marcia treni, sistemi di comando e controllo). In tal senso occorre prevedere, con orizzonte temporale 2010, uno stanziamento ulteriore stimato in circa 5.000 miliardi;

Sono previsti inoltre interventi per il mantenimento in efficienza della rete SNIT e per il risanamento acustico e ambientale. In tal senso occorre prevedere, con orizzonte temporale 2010, uno stanziamento stimato in circa 12.000 miliardi.

Oltre il periodo di validità del PGT andranno completati i seguenti interventi:

- Valichi di Modane e del Brennero;
- Direttrice tirrenica: Messina-Palermo (completamento raddoppio), Messina-Catania (completamento raddoppio);
- Roma – Ancona(completamento raddoppio);
- Itinerari TIBRE ed ABRE (completamento raddoppio);
- Quadruplicamento Venezia-Trieste.

* Intervento indicato nei pareri delle Commissioni parlamentari permanenti, non sottoposto a valutazione.

Andranno inoltre presi in esame ulteriori interventi sulle seguenti tratte: Roma-Cassino-Cancello-Nocera (potenziamento itinerario merci) e Catania-Siracusa(completamento raddoppio).

Dovrà essere avviato, inoltre, lo studio di fattibilità del collegamento ferroviario Aosta-Martigny al fine di un suo eventuale inserimento tra le future scelte del PGT.

E' inoltre opportuno condurre uno specifico approfondimento relativo agli interventi di adeguamento e completamento per dare continuità al corridoio Roma – Orte - S. Sepolcro - Rimini – Ravenna - Venezia.

Strade

Gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed alla integrazione della rete SNIT di primo livello, riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture senza variazioni di tracciato. In alcuni casi, dove vincoli orografici o ambientali non lo consentono, sono state considerate varianti ai tracciati esistenti. L'individuazione degli interventi da realizzarsi sulla rete SNIT non di primo livello, è rimandata, invece, allo specifico programma di settore, dando comunque priorità al superamento di situazioni di evidenti criticità funzionali e di sicurezza della rete (colli di bottiglia) e/o al miglioramento dei collegamenti tra le reti di livello nazionale e regionale.
La valutazione della proposta di costruire un ponte sullo Stretto di Messina, non è stata presa in considerazione nella attuale fase di redazione del Piano, in quanto è stata oggetto di studio da parte del Ministero dei Lavori Pubblici ed è attualmente all'esame del Governo. In sede di successivi approfondimenti del Piano, sulla base delle risultanze di detto studio, tenendo anche conto degli impatti di una tale opera sulla struttura economica e sociale delle regioni che si affacciano sullo Stretto, si potrà procedere alle successive fasi di programmazione.
Gli interventi considerati, coerenti con le strategie generali sopra descritte, riguardano:

- messa in sicurezza degli assi autostradali fuori norma e delle strade statali non coerenti con le norme del Codice della Strada per circa 2.000 km;
- potenziamento ed omogeneizzazione delle caratteristiche dei corridoi lungo il Tirreno e l'Adriatico;
- potenziamento o creazione di *bypass* di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali;
- potenziamento dei corridoi longitudinali dorsali;
- potenziamento del corridoio trasversale orientale Roma – Orte – Cesena – Ravenna – Venezia (E45 - E55);
- potenziamento dei corridoi di collegamento con il Brennero sia del Nord Tirreno e dei porti di Livorno e La Spezia, sia del Nord

Adriatico e dei relativi porti;
- potenziamento degli assi trasversali Toscana – Umbria – Marche, Lazio – Marche, Lazio – Molise, Lazio-Abruzzo, Campania – Abruzzo e Calabria – Basilicata – Puglia;
- potenziamento dei collegamenti con i corridoi longitudinali dei porti hub di Gioia Tauro, Taranto e del porto di Ancona*;
- potenziamento degli assi sardi Nord-Sud ed Est-Ovest e di quelli siciliani lungo il Tirreno, lo Ionio ed interni.

Per il settore stradale è stato individuato un primo insieme di interventi prioritari rispondenti ad evidenti criticità funzionali (livelli di saturazione) e di sicurezza (livelli di pericolosità) della rete. Le criticità sono in molti casi già presenti ad oggi o sono da attendersi anche nelle ipotesi più prudenziali di crescita del traffico stradale (scenario di domanda basso e riequilibrio modale). I rimanenti interventi formeranno oggetto di approfondimento sulla base di parametri di efficienza economica e di efficacia tecnica, quali la pericolosità ed il grado di saturazione. Tale approfondimento potrà consentire ad alcuni interventi di rientrare nel novero di quelli prioritari, anche in considerazione della particolare rilevanza strategica degli stessi.

Gli interventi prioritari comportano un costo totale stimato di circa 60.000 miliardi. Allo stato attuale, considerando i finanziamenti pubblici già assentiti e le anticipazioni sui ricavi da traffico relativi a convenzioni già stipulate, nonché l'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 37-bis della L. 109/94 e successive modificazioni ed integrazioni, si può stimare un fabbisogno finanziario residuo di circa 42.000 miliardi di lire. Tale fabbisogno potrà essere ulteriormente ridotto di almeno 6.000 miliardi, sulla base di anticipazioni sui ricavi da traffico derivanti dalla definizione di ulteriori atti convenzionali. Gli interventi prioritari, per i quali il Governo ha dichiarato la propria volontà e l'impegno a operare per la più sollecita attuazione, anche attraverso la rimozione del divieto alla costruzione di nuove autostrade e l'affidamento di nuove concessioni, sono risultati i seguenti:

1. messa a norma delle principali autostrade;
2. completamento e potenziamento dei corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico e delle dorsali Napoli–Milano (Variante di Valico) e Roma–Venezia (E 45 - E 55, in particolare il tratto Ravenna-Venezia);
3. potenziamento o creazione di *bypass* di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali ed in particolare:
   a) Asti – Cuneo;
   b) Pedemontana Lombarda;
   c) Brescia – Milano;
   d) Pedemontana Veneta;
   e) Passante di Mestre;
   f) Raccordo anulare di Roma;

g) Napoli-Salerno;
h) Salerno-Avellino;
i) Nodo di Genova*;
j) Nodo di Ancona (messa in rete del porto)*.

4. potenziamento delle trasversali:
   a) Lazio – Abruzzo mediante il collegamento Teramo-Mare;
   b) Toscana-Umbria-Marche con il collegamento Grosseto-Fano*;
   c) Lazio-Molise con il collegamento Termoli-S.Vittore*;
   d) Calabria – Puglia attraverso il collegamento Spezzano – Sibari – Taranto e adeguamento della S.S. 106 Jonica;
5. ammodernamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria;
6. completamento e potenziamento degli assi insulari Messina – Palermo, Messina – Siracusa - Gela e Cagliari – Sassari.

Tali interventi hanno urgenza e priorità tale da costituire simboli della effettiva possibilità di affrontare e risolvere i nodi infrastrutturali del Paese.

Infrastrutture puntuali:

Per le infrastrutture puntuali dello SNIT (porti, aeroporti e centri merci) sono state indicate le principali politiche da perseguire, le azioni per la riqualificazione ed il potenziamento dei settori ed i criteri per la definizione delle priorità di intervento, rimandandone la definizione completa alla fase di approfondimento.

- porti

In particolare, per le infrastrutture portuali, dovrà essere perseguito il duplice obiettivo di rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nella dinamica dei traffici mondiali e di promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su strada. Di conseguenza le azioni strategiche da perseguire per lo sviluppo della portualità sono:

- promozione della realizzazione di sistemi portuali e di una rete efficiente di terminali di cabotaggio per lo sviluppo del trasporto marittimo lungo le "autostrade del mare";
- completamento e potenziamento dei nodi di transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;
- elaborazione di un progetto di connessione e collaborazione dei porti dei due versanti del bacino adriatico – ionico;
- interventi di potenziamento delle connessioni porto – territorio;
- sviluppo del trasporto delle merci pericolose via mare;
- estensione dell'offerta dei servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità.

- aeroporti

Per le infrastrutture aeroportuali gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari.

Questi obiettivi saranno alla base degli approfondimenti che si articoleranno nell'ambito di una strategia generale che prevede:

- crescita programmata dei due grandi hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, che consenta di mantenere i livelli minimi di traffico a livelli compatibili con il ruolo di nodo di valenza europea

ed intercontinentale dei due scali;

- crescita dei restanti aeroporti e programmata costruzione di nuovi che affronti un una logica di "sistema integrato" anche la eventuale costruzione di nuovi scali a carattere internazionale, nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

- centri merci

Per quanto concerne i centri merci è necessario perseguire la razionalizzazione del sistema logistico, promuovere la coesione territoriale, la sicurezza della circolazione e la qualità dell'ambiente, anche contribuendo al decongestionamento delle aree metropolitane attraverso la razionalizzazione dei sistemi distributivi e promuovendo l'efficienza interna delle singole modalità di trasporto.

Di conseguenza le linee programmatiche, cui dovrà attenersi il Piano di settore, sono:

- il completamento delle infrastrutture interportuali già finanziate;
- l'individuazione delle aree carenti di dotazione infrastrutturale interportuale;
- l'individuazione delle località in cui è sufficiente la realizzazione di infrastrutture intermodali minori quali piattaforme logistiche e centri intermodali;
- la regolamentazione delle procedure per l'individuazione ed il finanziamento delle iniziative.

Va comunque ribadito che, in generale, i risultati degli approfondimenti oltre ad essere coerenti con gli scenari di domanda e di offerta delineati, dovranno rivelarsi mutuamente coerenti e capaci di esaltare le sinergie fra le diverse modalità evitando duplicazioni e concorrenze improprie sulle medesime direttrici di traffico.

* Intervento indicato nei pareri delle Commissioni parlamentari permanenti, non sottoposto a valutazione.

Figura 1 – Rete ferroviaria dello SNIT attuale

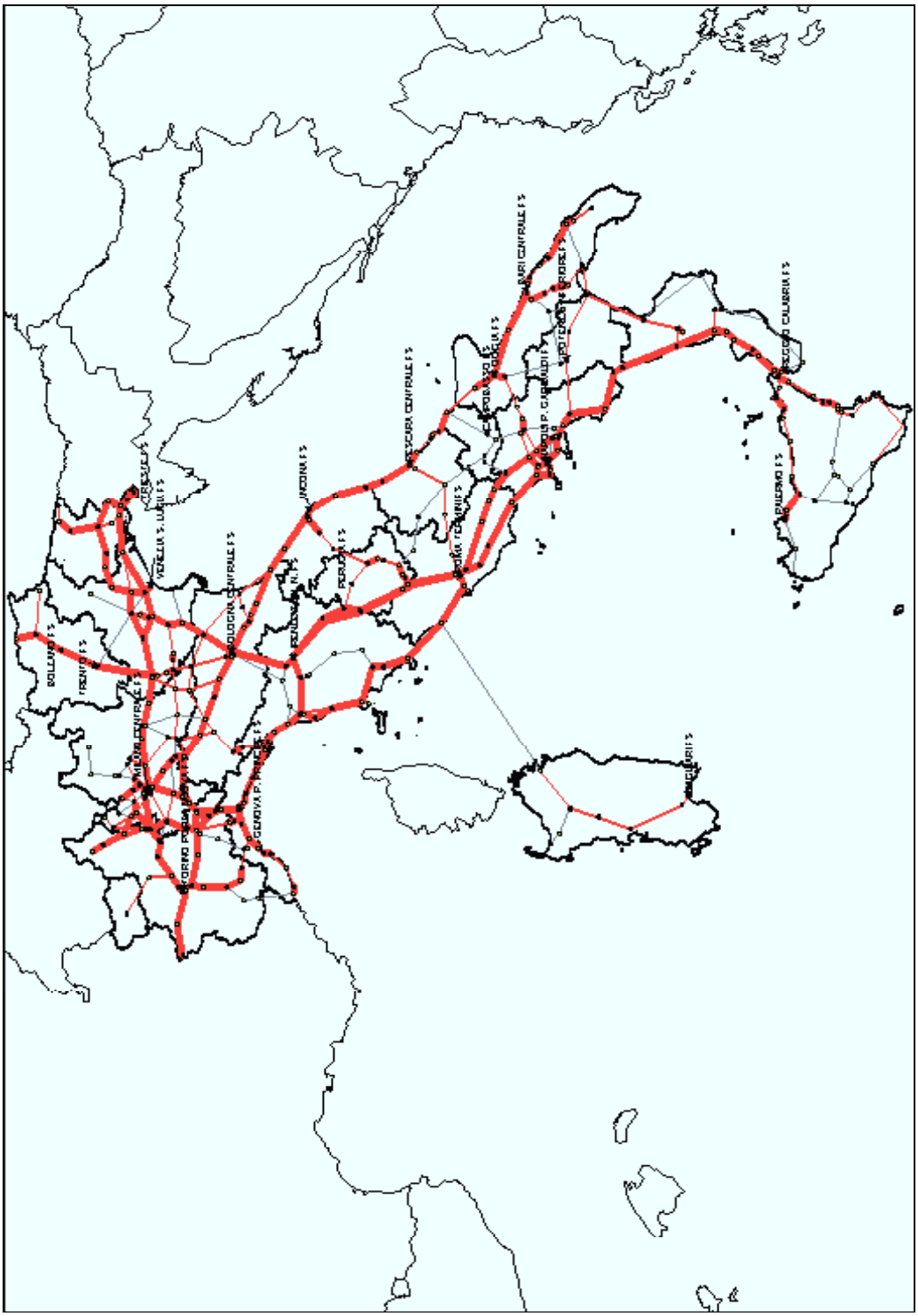
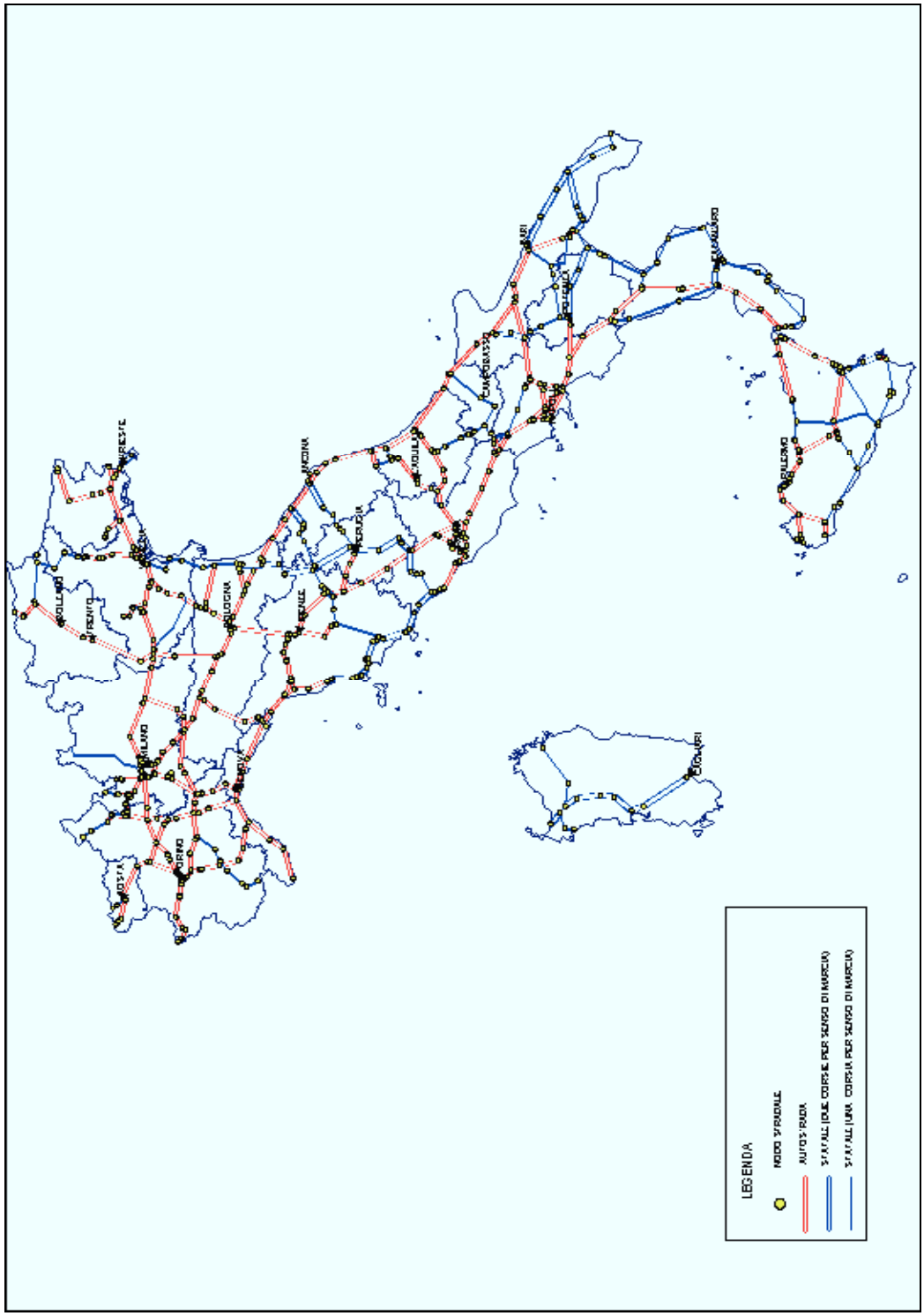


Tabella 6 - Tratte ferroviarie incluse nella rete SNIT attuale.

ALESSANDRIA – GENOVA	NAPOLI – SALERNO – BATTIPAGLIA
ALESSANDRIA – MORTARA	NOVARA – DOMODOSSOLA
ALESSANDRIA – NOVI LIGURE	NOVARA – OLEGGIO
AOSTA – CHIVASSO *	NOVARA – RHO
ARONA – DOMODOSSOLA – SEMPIONE	OLEGGIO – ARONA
ARONA - SESTO CALENDE	OLEGGIO – SESTO CALENDE
ARQUATA – NOVI LIGURE	PADOVA – MONSELICE – ROVIGO - FERRARA – BOLOGNA
BARI – BRINDISI – LECCE	PADOVA – VENEZIA MESTRE
BARI – TARANTO	PALMANOVA – CERVIGNANO
BATTIPAGLIA – POTENZA – METAPONTO	PALMANOVA – S. GIORGIO DI NOGARA
BATTIPAGLIA - SAPRI – PAOLA	PAVIA - MORTARA
BENEVENTO – CANCELLO (gestione comm. govern.)	PAOLA – CASTIGLIONE
BENEVENTO – CASERTA	PAOLA –ROSARNO – REGGIO CALABRIA
BENEVENTO – FOGGIA	PARMA – BOLOGNA
BERGAMO – ROVATO	PARMA – SUZZARA – (gestione comm. govern.)
BERGAMO – TREVIGLIO	PESCARA – FOGGIA
BIVIO AURISINA – TRIESTE	PIACENZA – BRONI
BIVIO AURISINA – VILLA OPICINA	PIACENZA – FIDENZA
BOLOGNA – FIRENZE	PISA – FIRENZE
BOLOGNA – FORLI' – RIMINI	PISA – LIVORNO – CIVITAVECCHIA -ROMA
BRESSANA BOTTARONE – BRONI	POGGIO RUSCO – FERRARA (gestione comm. govern.)
BRESSANA BOTTARONE – PAVIA	PORTOGRUARO – MONFALCONE
BRESSANA BOTTARONE – VOGHERA	PORTOGRUARO – S. DONA' DI PIAVE -VENEZIA MESTRE
BRONI – VOGHERA	RHO – BUSTO ARSIZIO
BUSTO ARSIZIO – MALPENSA (conc)	RHO – MILANO
BUSTO ARSIZIO - NOVARA (conc.)	RIMINI – FALCONARA
BUSTO ARSIZIO – RHO	ROMA – FORMIA - VILLA LITERNO
CAGLIARI – CHILIVANI – OLBIA *	ROMA – FROSINONE – CASERTA
CANCELLO – NOCERA INFERIORE	ROMA – ORTE (linea lenta)
CARNATE USMATE – MONZA	ROMA – SULMONA – PESCARA
CASERTA - CANCELLO – NAPOLI	S. GIUSEPPE DI CAIRO – SAVONA
CASERTA – AVERSA	SAVONA – VENTIMIGLIA
CASTELVETRO – FIDENZA	SEREGNO – BERGAMO
CASTELVETRO – PIACENZA	SEREGNO – CHIASSO
CASTIGLIONE – COSENZA	SEREGNO- BUSTO ARSIZIO (conc.)
CASTIGLIONE – SIBARI – METAPONTO	SESTO CALENDE – BUSTO ARSIZIO
CASTEL BOLOGNESE – LUGO – RUSSI – RAVENNA	SESTO CALENDE – LUINO
CREMONA – CASTELVETRO	SIRACUSA – RAGUSA – GELA *
CREMONA – NOGARA – MONSELICE	SPEZIA – PONTREMOLI – FORNOVO
FALCONARA – FOLIGNO	SUZZARA – MODENA
FALCONARA – PESCARA	SUZZARA – POGGIO RUSCO (gestione comm. govern.)
FERRARA – RIMINI	SUZZARA – MANTOVA
FIDENZA – FORNOVO	TORINO – ALESSANDRIA
FIDENZA – PARMA	TORINO – MODANE
FIRENZE – AREZZO – CHIUSI – ORVIETO - ORTE	TORINO – NOVARA
FIRENZE – ROMA (AV)	TORTONA – ALESSANDRIA
FOGGIA – BARI	TORTONA – ARQUATA
FOLIGNO – ORTE	TORTONA – NOVI LIGURE
FOLIGNO – PERUGIA – TERONTOLA	TREVIGLIO – CREMONA
FORNOVO – PARMA	TREVISO – PORDENONE – UDINE
FORTEZZA – S. CANDIDO – LIENZ	TREVISO – PORTOGRUARO
GENOVA – ARQUATA	TROFARELLO – S. GIUSEPPE DI CAIRO
GENOVA – LA SPEZIA	UDINE – CARNIA – TARVISIO
GENOVA – SAVONA	UDINE – GORIZIA – MONFALCONE
LA SPEZIA – PISA	UDINE – PALMANOVA
LAMEZIA TERME – CATANZARO LIDO *	VENEZIA MESTRE – VENEZIA S. LUCIA
MESSINA – CATANIA – SIRACUSA	VENEZIA MESTRE– TREVISO
MESSINA – PALERMO	VERONA - VICENZA - PADOVA
METAPONTO – TARANTO	VERONA – MANTOVA
MILANO – PAVIA	VERONA – NOGARA – POGGIO RUSCO – BOLOGNA
MILANO – PIACENZA	VERONA – TRENTO – BOLZANO – FORTEZZA – BRENNERO
MILANO – ROVATO – BRESCIA – VERONA	VICENZA – CASTELFRANCO VENETO – TREVISO
MILANO – SEREGNO	VILLA LITERNO – AVERSA
MONFALCONE – BIVIO AURISINA	VILLA LITERNO – NAPOLI CAMPI FL. - NAPOLI CENTRALE
MORTARA – MILANO - NOVARA	VOGHERA –TORTONA

* Tratta indicata nei pareri delle Commissioni parlamentari permanenti.

Figura 2 – Rete stradale di primo livello dello SNIT attuale



Ministero dei trasporti e della navigazione

Gennaio 2001

Tabella 7 – Tratte incluse nella rete stradale di primo livello dello SNIT attuale.

STATALI	COLLEGAMENTO
SS 280	LAMEZIA TERME – CATANZARO
SS 106 – SS 106 RADD	REGGIO CALABRIA – METAPONTO
SS 106 - SS 106 DIR	METAPONTO - TARANTO
SS 7	TARANTO – BRINDISI
SS 534	SIBARI – FIRMO
SS 18 – SS 585	LAMEZIA TERME – LAGONEGRO
SS 407	POTENZA – METAPONTO
SS 99 – SS 7 – SS 7 racc	ALTAMURA - MATERA – FERRANDINA**
SS 93–SS 169 - SS 96 BIS - SS 96	POTENZA – BARI
SS 93 – SS 655 – SS 658	POTENZA – FOGGIA
SS 16 – SS 379	BARI – BRINDISI
SS 613- SS 16	BRINDISI – OTRANTO
SS 88 - SS 372 – SS 6*– SS 85	BENEVENTO – CAIANELLO - VENAFRO
SS 430* - SS 6* – SS 6 DIR – SS 85	S. VITTORE – VENAFRO - ISERNIA
SS 17	ISERNIA – BOJANO
SS 647	BOJANO – TERMOLI
SS 647/b	CAMPOBASSO – innesto SS 647
SS 17	ISERNIA – POPOLI
SS 81	TERAMO – ASCOLI PICENO
SS 80	TERAMO - GIULIANOVA
SS 1	CIVITAVECCHIA – GROSSETO -LIVORNO
SS 223	GROSSETO – SIENA
SS 1 BIS – SS 675	TARQUINIA - ORTE
SS 675 – SS. 3 BIS	ORTE – PERUGIA
R.A. Bettolle - Perugia – SS 326 – SS 73	PERUGIA – SIENA
SS 73	MONTE S.SAVINO – AREZZO – S. SEPOLCRO
SS 73 BIS – E 78	S. SEPOLCRO - CALMAZZO – FANO
SS71 BIS - SS16 – SS309 – SS309 DIR- SS3 BIS – SS71	PERUGIA – MESTRE
SS 49 – SS 49 BIS	FORTEZZA – S. CANDIDO
SS 434	SVINCOLO A4 (VERONA) – A13 (ROVIGO)**
SS 51	DOBBIACO – BELLUNO
SS 233	VARESE – PONTE TRESA
SS 33	BUSTO ARSIZIO – DOMODOSSOLA
SS 36 – SS 37	MONZA-LECCO-COLICO-CHIAVENNA-VILLA DI CHIAVENNA**
SS 26 DIR	MORGEX – MONTE BIANCO
SS 27	AOSTA – COLLE GRAN S. BERNARDO
SS 231 – SS 20	ASTI – COLLE DI TENDA
SS 219* - SS 318 – SS 76	PERUGIA – FALCONARA
SS 113	CEFALU' – S. AGATA DI MILITELLO
SS 114	CATANIA – SIRACUSA
SS 115	CASSIBILE (SR) – CASTELVETRANO (TP)
SS 117 – SS 117 BIS	SANTO STEFANO DI CAMASTRA – GELA**
SS 417 – SS 117 BIS	CATANIA – GELA**
SS 640	AGRIGENTO – CALTANISSETTA
SS 597 – SS 199	OLBIA – SASSARI
SS 291	SASSARI – AEROPORTO ALGHERO
SS 131	PORTO TORRES - SASSARI – CAGLIARI
SS4 RACCORDO AUTOSTRADALE	ASCOLI PICENO – PORTO D'ASCOLI
RACCORDO AUTOSTRADALE	TANGENZIALE NORD BOLOGNA
RACCORDO AUTOSTRADALE	FERRARA – PORTO GARIBALDI
RACCORDO AUTOSTRADALE	SIENA - FIRENZE
RACCORDO AUTOSTRADALE	SALERNO - AVELLINO
RACCORDO AUTOSTRADALE	POTENZA - SICIGNANO
RACCORDO AUTOSTRADALE	BENEVENTO
RACCORDO AUTOSTRADALE	TORINO - CASELLE
RACCORDO A4 - TRIESTE	SISTIANA (A4) – PADRICIANO (SS202)
RACCORDO AUTOSTRADALE	VILLESSE (A4) – GORIZIA – S.ANDREA
RACCORDO AUTOSTRADALE	CHIETI - PESCARA
RACCORDO AUTOSTRADALE	DI REGGIO CALABRIA
RACCORDO AUTOSTRADALE	PAVIA A7
RACCORDO AUTOSTRADALE	AREZZO-BATTIFOLLE

* Tratto non compreso nel D. Lgs. 461/99 ma inserito per garantire la continuità dell'itinerario.

** Tratta indicata nei pareri delle Commissioni parlamentari permanenti.

Ministero dei trasporti e della navigazione

Gennaio 2001

AUTOSTRADA	COLLEGAMENTO
A1	MILANO - NAPOLI
A1	RACCORDO TANG.LE EST DI MILANO
A1	DIRAMAZIONE ROMA NORD
A1	DIRAMAZIONE ROMA SUD
A10	GENOVA - VENTIMIGLIA
A11/A12	LUCCA - VIAREGGIO
A11	FIRENZE - PISA NORD
A12	GENOVA - SESTRI L.
A12	ROMA – CIVITAVITAVECCHIA
A12	SESTRI L. – LIVORNO - ROSIGNANO
A12DIR	FORMOLA – LA SPEZIA
A13	BOLOGNA - PADOVA
A13	RACCORDO DI FERRARA
A13	RACCORDO DI PADOVA
A14	BOLOGNA – BARI – TARANTO
A14	RACCORDO DI BARI
A14	RACCORDO DI CASALECCHIO
A14/DIR	RACCORDO DI RAVENNA
A15	PARMA - LA SPEZIA
A18	MESSINA - CATANIA
A18	SIRACUSA - CASSIBILE
A19	PALERMO - CATANIA
A20	MESSINA - BUONFORNELLO
A16	NAPOLI - CANOSA
A21	PIACENZA - BRESCIA
A21	TORINO - PIACENZA
A21dir	DIRAMAZIONE DI FIORENZUOLA D'ADDA
A22	BRENNERO - MODENA
A23	PALMANOVA – UDINE – TARVISIO
A24	ROMA - TERAMO
A24	PENETRAZIONE URBANA DI ROMA
A25	TORANO - PESCARA
A26	VOLTRI – GRAVELLONA T.
A26/4	STROPPIANA – SANTHIA'
A26/7	PREDOSA-BETTOLLE
A27	VENEZIA - BELLUNO
A28	PORTOGRUARO – PORDENONE - SACILE
A29	PALERMO – MAZARA DEL VALLO
A29 DIR	ALCAMO - TRAPANI
A29 DIR	DIRAMAZIONE BIRGI
A29	DIRAMAZIONE PER PUNTA RAISI
A3	NAPOLI – SALERNO
A3	SALERNO–SICIGNANO–SPEZZANO–FALERNA-REGGIO C.
A30	CASERTA – SALERNO
A31	VICENZA - PIOVENE ROCCHETTE
A32	TORINO - BARDONECCHIA

Ministero dei trasporti e della navigazione

Gennaio 2001

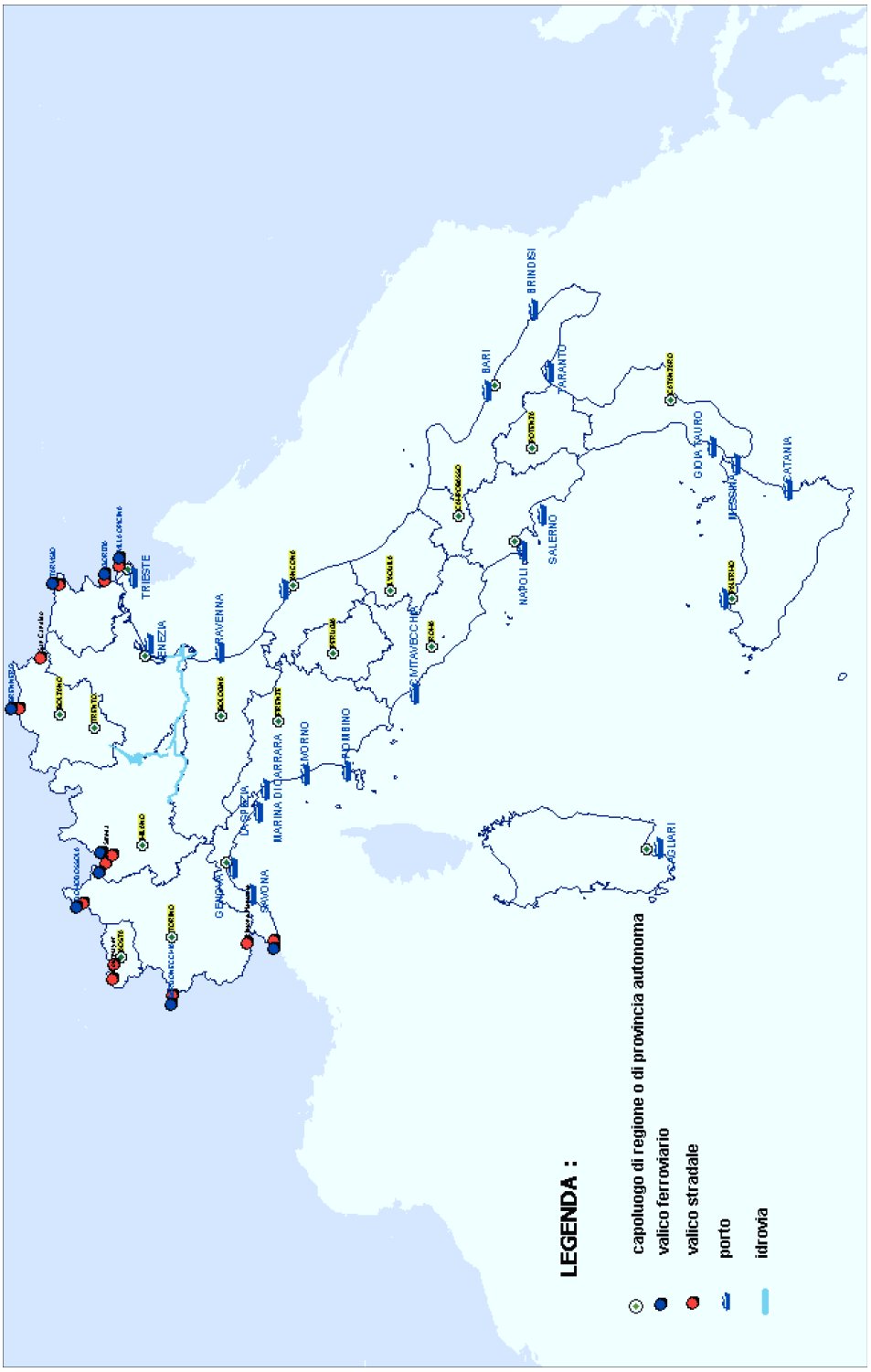
AUTOSTRADA	COLLEGAMENTO
A4	BRESCIA – PADOVA
A4	MESTRE – TRIESTE
A4	MILANO – BRESCIA
A4	PADOVA – MESTRE
A4	TORINO – MILANO
A4/5	IVREA – SANTHIA'
A5	TORINO – AOSTA - MORGEX
A6	TORINO – SAVONA
A6	DIRAMAZIONE PER FOSSANO
A7	GENOVA – SERRAVALLE
A7	MILANO – SERRAVALLE
A8/A26 DIR	GALLARATE – GATTICO
A8	MILANO – VARESE
A9	LAINATE – CHIASSO
AUTOSTRADA	GRANDE RACCORDO ANULARE DI ROMA
AUTOSTRADA	ROMA-AEROPORTO DI FIUMICINO
RACCORDO	AEROPORTO DI TESSERA
RACCORDO	A5 – SS 27
RACCORDO	BEREGUARDO-PAVIA
TANGENZIALE	OVEST MESTRE
TANGENZIALE	SISTEMA TANGENZIALI DI MILANO
TANGENZIALE	SISTEMA TANGENZIALI DI TORINO
TANGENZIALE	TORINO:DROSSO-PINEROLO
TANGENZIALE	EST – OVEST NAPOLI
TRAFORO	FREJUS
TRAFORO	MONTE BIANCO
TRAFORO	GRAN S. BERNARDO

** Gli assi sono connessi con i principali centri urbani e metropolitani attraverso collegamenti locali non riportati in elenco.

Ministero dei trasporti e della navigazione

Gennaio 2001

Figura 3a – Insieme minimo dei porti e delle idrovie inseriti nello SNIT attuale



Ministero dei trasporti e della navigazione

Gennaio 2001

Figura 3b – Insieme minimo degli aeroporti inseriti nello SNIT attuale

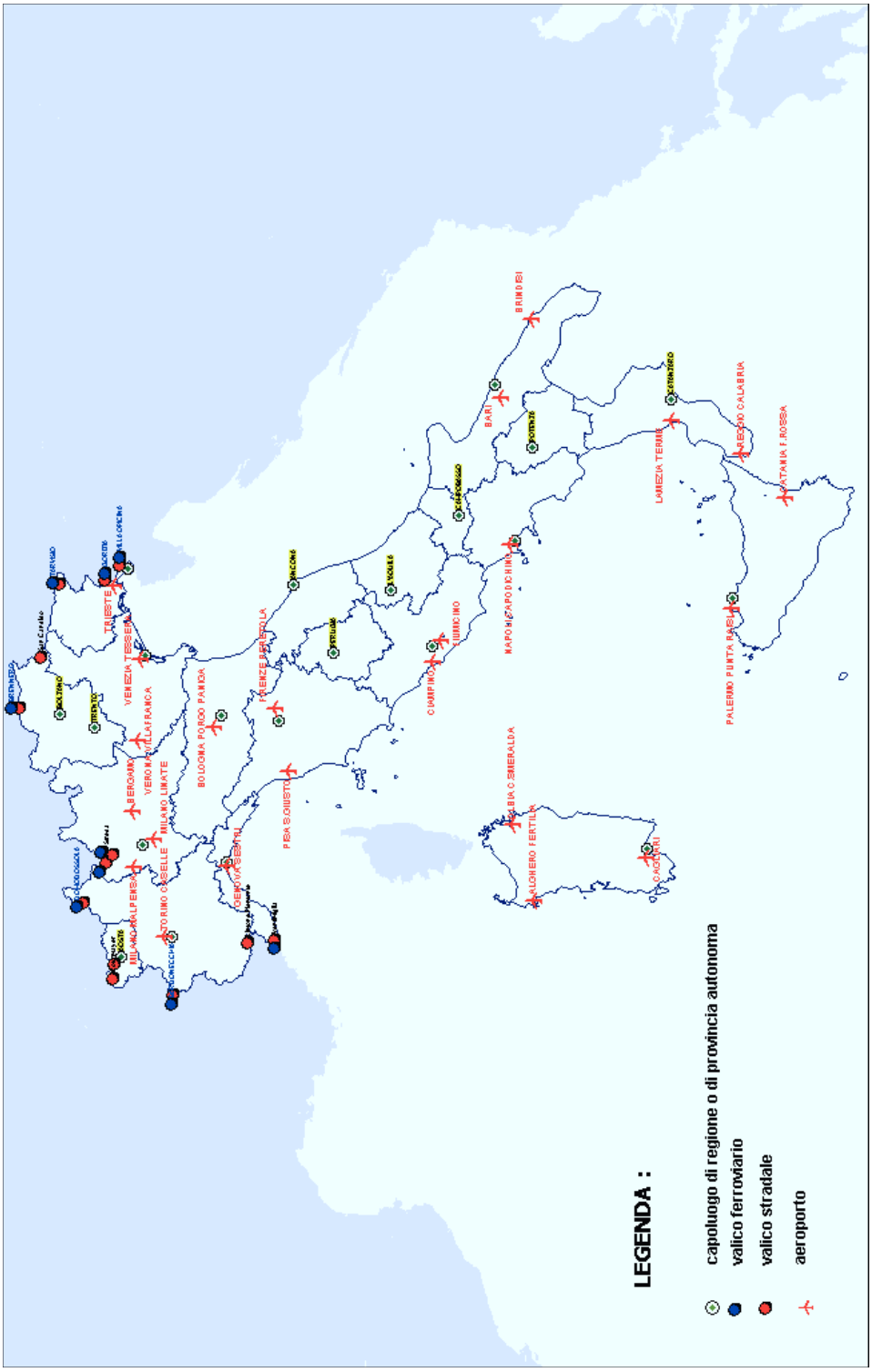
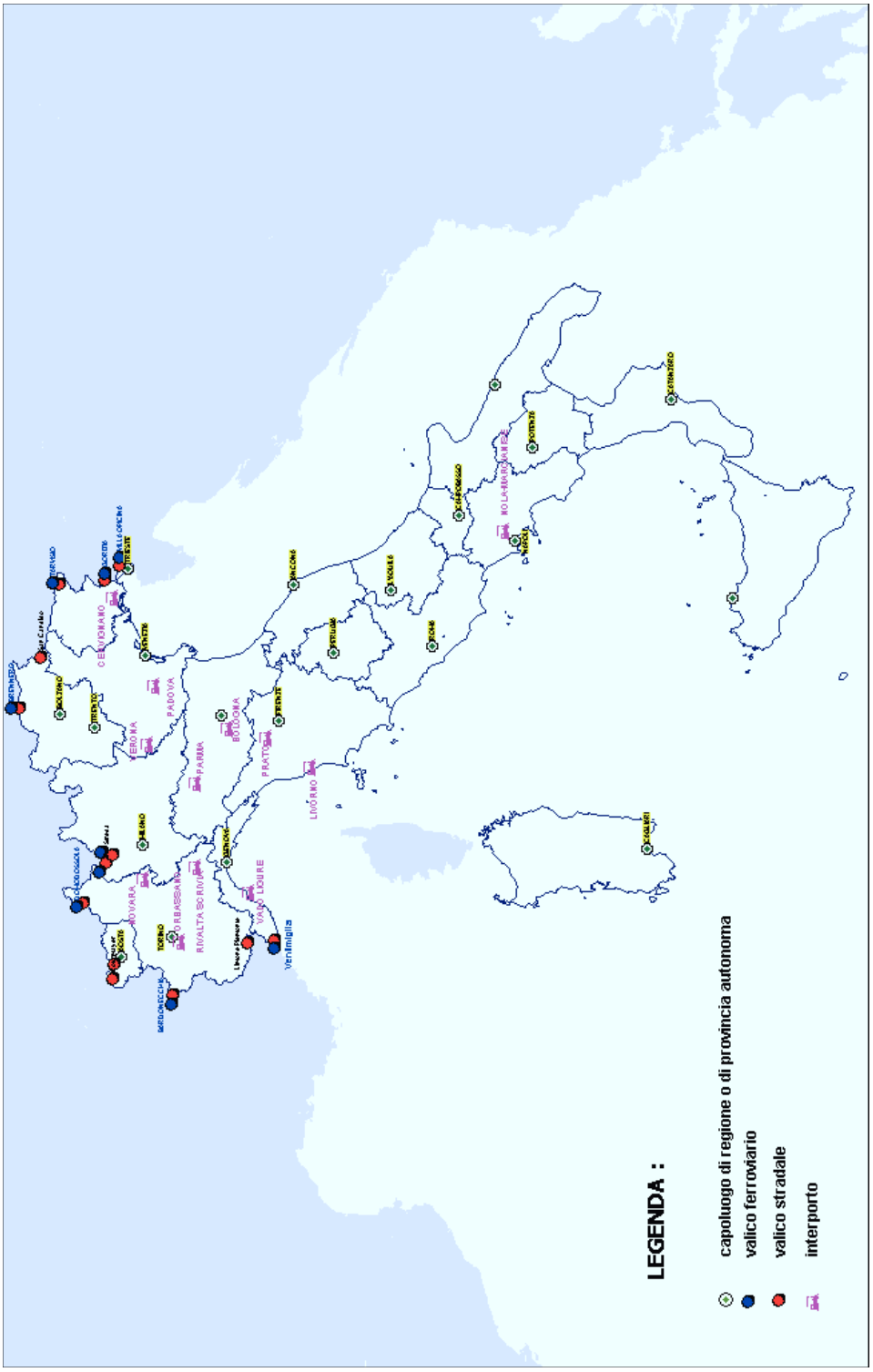


Figura 3c – Insieme minimo dei centri merci inseriti nello SNIT attuale



8. Il trasporto locale e la pianificazione a scala regionale

8.1 Il trasporto pubblico locale (TPL) e la mobilità urbana

L'offerta di trasporto pubblico locale su gomma (urbano ed extraurbano) è aumentata dell'84% tra il 1970 e il 1996 con il massimo raggiunto nel 1990 ed un successivo decremento del 2%; opposto è invece l'andamento dell'offerta dei servizi tramviari, in diminuzione fino al 1994, anno in cui è cominciata la ripresa (6% dal 1994 al 1996). E' cresciuta di 4,5 volte l'offerta di servizi di metropolitane dal 1970 al 1996, ma va rilevato che in 25 anni sono stati costruiti appena 74 km di linee.

Decentramento e concorrenza

Con l'emanazione decreto legislativo 400 del 20.09.99, modificativo del decreto legislativo 422/97 lo Stato ha completato la riforma del trasporto pubblico locale, decentrando tutte le competenze in materia, puntando alla creazione di soggetti pubblici locali forti nell'esercizio delle funzioni di programmazione, amministrazione e controllo ed alla riorganizzazione della gestione dei servizi sulla base di aziende efficienti in regime di concorrenza.

Rimane ancora necessario l'impegno dello Stato sul tema del coordinamento e del monitoraggio del processo di attuazione della riforma e del sostegno pubblico nell'affrontare il problema della mobilità urbana e metropolitana, vera e propria emergenza nel nostro sistema di trasporti.

L'elemento innovativo di maggior rilievo è l'introduzione di un sistema di concorrenza per il mercato. La liberalizzazione regolata e la concorrenza nell'affidamento della gestione dei servizi – con l'obbligo di coprire con i ricavi almeno il 35% del costo complessivo – sono gli strumenti per permettere che il trasporto locale corrisponda meglio alle esigenze dei cittadini e recuperi competitività.

Distinzione tra i ruoli di programmazione, controllo e gestione del servizio

Si consentirà così la distinzione chiara tra i ruoli di programmazione e controllo - di competenza dell'Ente pubblico - e di gestione del servizio, di competenza della società di trasporto. L'introduzione di elementi di concorrenza stimolerà la modernizzazione, e la presenza sul mercato di più operatori garantirà maggior efficienza e un miglior rapporto costo/prestazioni.

Contratti di servizio

Le relazioni tra i diversi soggetti saranno regolate da contratti di servizio, per definire le singole competenze e lo standard per la qualità dei servizi. L'interesse per il cittadino-utente converge con l'obiettivo di realizzare un sistema di mobilità sostenibile per le aree

urbane e metropolitane, per le quali si richiede l'attivazione di una serie di misure infrastrutturali, di ammodernamento dei mezzi del trasporto pubblico, di maggior efficienza gestionale, di integrazione tariffaria, di governo del traffico con tecnologie informatiche e telematiche.

L'intera rete ferroviaria di interesse regionale e locale passa alla competenza delle Regioni. Lo Stato continuerà a garantire i finanziamenti per il risanamento tecnico e per lo sviluppo, alimentando gli interventi per la straordinaria manutenzione e per l'ammodernamento.

Grande attenzione è riservata alla qualità dei servizi, individuando livelli minimi di qualità, raccogliendo le valutazioni degli utenti e prevedendo meccanismi sanzionatori.

Il DPR 277 del 27.7.98 recepisce le direttive europee, per la costruzione di un mercato aperto dei servizi ferroviari. In definitiva l'intera normativa costruisce un apprezzabile strumento di apertura del mercato del trasporto ferroviario regionale. Le trasformazioni societarie da sole ben poco produrrebbero, senza una riorganizzazione produttiva ed economico-finanziaria e il processo chiama in causa le Regioni, le aziende e le forze sociali.

Circolo virtuoso:
- ⇒ **miglioramento qualità del servizio**
- ⇒ **incremento utenza**
- ⇒ **miglioramento ricavi/costi**
- ⇒ **risorse per investimenti**
- ⇒ **incremento del servizio pubblico**

Il previsto ricorso al contratto di servizio deve garantire la corrispondenza tra gli oneri per i servizi e le risorse disponibili; contenere gli impegni del gestore per i piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti e fissare il coefficiente minimo di utilizzazione sia per la istituzione che per il mantenimento di ciascuna linea. Tutti gli elementi del contratto costituiscono i componenti del capitolato di appalto della gara per l'affidamento del servizio, e ciò rappresenta una garanzia di trasparenza. L'obiettivo è quello di generare un circolo virtuoso: migliorare la qualità del servizio, attrarre più utenza, migliorare il rapporto ricavi-costi, generando così più risorse per investimenti ed ulteriori miglioramenti dell'offerta.

Piani Urbani di Mobilità (PUM): finanziamenti non più per opere ma per obiettivi

Per quanto riguarda in particolare la mobilità urbana viene proposto di lasciare ai Comuni o aggregati di Comuni totale libertà nella scelta degli interventi infrastrutturali, tecnologici, gestionali ed organizzativi volti al miglioramento dei livelli di servizio del sistema di trasporti nelle singole realtà locali e di riservare allo Stato il ruolo di cofinanziatore degli interventi qualora essi vengano ritenuti capaci di raggiungere precisi e quantificabili obiettivi prefissati. I Piani Urbani della Mobilità (PUM) sono lo strumento attraverso il quale le realtà locali definiscono l'insieme di interventi più appropriati per il raggiungimento di detti obiettivi.

Con i PUM si potranno richiedere finanziamenti allo Stato per interventi atti a conseguire gli obiettivi di mobilità generale previsti dal Governo, ai quali possono aggiungersene altri delle Amministrazioni locali. I finanziamenti quindi non saranno più per opere, ma per obiettivi.

Il PUM si differenzia anche dai Piani Regionali dei Trasporti (PRT) per le dimensioni dell'area sulla quale esso agisce.
I soggetti beneficiari potranno essere gli agglomerati urbani con popolazione superiore a 100.000 abitanti, singoli Comuni, aggregazioni di Comuni limitrofi e Province aggreganti Comuni limitrofi. Per accedere ai finanziamenti - ottenuto il parere favorevole dalla Regione - le richieste potranno essere attivate in modo standardizzato a cadenza annuale (sulla base della legge Finanziaria).
I principali obiettivi che devono essere perseguiti con le opere previste dai PUM sono:

- il soddisfacimento dei bisogni di mobilità;
- il rispetto degli obiettivi fissati con il protocollo di Kyoto;
- la sicurezza del trasporto;
- la qualità del servizio;
- l'efficienza economica del trasporto.

A questi obiettivi se ne possono aggiungere altri d'interesse locale.

PUM: intervento straordinario dello Stato

Fermi restando tali obiettivi, il PUM deve rispettare alcuni vincoli tra i quali il rispetto degli strumenti programmatori esistenti, la possibilità di effettuare interventi per fasi funzionali e la disponibilità delle risorse finanziarie. A tale proposito è necessario che lo Stato preveda un piano poliennale di investimenti stanziando una cifra annuale non inferiore a 1000 miliardi di lire in aggiunta alla media delle risorse stanziate negli ultimi 5 anni dalle singole leggi di settore. Tali investimenti sono aggiuntivi rispetto ai trasferimenti di fondi dallo Stato alle Regioni e avranno termine nell'arco temporale massimo di 10 anni prefissato per il raggiungimento degli obiettivi dei PUM.
Le principali fonti di copertura del piano possono essere così sintetizzate:

- per il finanziamento degli investimenti: il finanziamento statale, il cofinanziamento UE o da bilancio degli Enti Locali, capacità interna del sistema di autofinanziamento;
- per il finanziamento della gestione: le risorse esterne, ovvero forme di incentivazione;
- i rientri tariffari da trasporto pubblico, dal pricing delle strade (*road* e *park-pricing*);
- i risparmi da recupero di produttività aziendale;
- i tributi locali.

I PUM e la Pianificazione urbanistica

Infine, per l'aspetto urbanistico, è indispensabile che il PUM intervenga come variante dei Piani urbanistici esistenti e, con le politiche e le previsioni della mobilità, costituisca uno degli elementi rilevanti per la predisposizione degli strumenti urbanistici generali ed attuativi: il tema della mobilità, anche in base ai suoi aspetti ambientali, rivisto alla luce delle tematiche della pianificazione territoriale, può assumere il valore di "standard" qualitativo. Tale concetto va esteso alla pianificazione di area vasta, anche in base alla definizione dei soggetti beneficiari dei finanziamenti per obiettivi

di mobilità. Occorre considerare che le forme di pendolarismo giornaliero e settimanale su distanze medio-lunghe sono un fenomeno particolarmente evidente nelle macro aree urbane e sono, in gran parte, effetto delle scelte di localizzazione delle espansioni residenziali di "corona", prive di una correlata politica di miglioramento della mobilità e dell'adeguamento delle infrastrutture esistenti. Nel caso della pianificazione di area vasta, occorre approfondire il tema relativo alla diversità dei soggetti competenti in tema di mobilità, non necessariamente solo pubblici, che appaiono doversi formare per "aggregazione" intorno al problema della mobilità stessa.

Dovrà essere monitorato il raggiungimento degli obiettivi gestionali e predisposto successivamente un regolamento nel quale siano indicate le modalità e le procedure di accesso, valutazione, concessione ed erogazione di finanziamenti, i parametri e le valutazioni di merito. A tal fine l'Amministrazione centrale dovrà dotarsi di un ufficio per la valutazione e il successivo monitoraggio dei PUM.

8.2 Linee guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti

Al fine di promuovere un effettivo rinnovamento nelle modalità di predisposizione dei Piani Regionali dei Trasporti (PRT), di assicurare il massimo di coordinamento con le scelte del PGT, di consentire una chiara confrontabilità tra le proposte dei vari PRT, sono state indicate le linee guida per la redazione e la gestione dei PRT stessi. Ciò in quanto l'unitarietà fisica e funzionale del sistema dei trasporti consiglia, in sede di programmazione, coerenza di obiettivi, di vincoli e di strategie su tutto il territorio nazionale. La mobilità locale, infatti, si svolge in parte su infrastrutture, quelle di interesse nazionale, per le quali le scelte di intervento rimangono in carico allo Stato, e in parte su infrastrutture, di preminente interesse regionale, per le quali le scelte vengono demandate alle Regioni. Diventa quindi essenziale che i PRT vengano predisposti in stretto coordinamento con il PGT, nella sua dimensione dinamica di piano-processo.

Piani Regionali dei Trasporti come progetti di sistema

E' fondamentale che i Piani Regionali non vengano più intesi come mera sommatoria di interventi infrastrutturali, ma si configurino come "progetti di sistema" con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

Il PGT indica obiettivi, vincoli, metodologie e strategie

Gli obiettivi diretti sono:

- garantire accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio di riferimento, anche se con livelli di servizio differenziati in relazione alla rilevanza sociale delle diverse zone;
- rendere minimo il costo generalizzato della mobilità individuale e collettiva;

- assicurare elevata affidabilità e bassa vulnerabilità al sistema, in particolare nelle aree a rischio;
- contribuire al raggiungimento degli obiettivi di Kyoto;
- garantire mobilità alle persone con ridotte capacità motorie e con handicap fisici.

Obiettivi indiretti sono:

- ridurre gli attuali livelli di inquinamento;
- proteggere il paesaggio e il patrimonio archeologico, storico e architettonico;
- contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale.

Nel perseguire questo sistema di obiettivi, i piani locali di trasporto debbono rispettare i vincoli derivanti da direttive europee e da leggi nazionali, in particolare i vincoli di budget imposti da scelte del governo centrale o dei governi regionali. Particolare attenzione va dedicata anche ai vincoli relativi all'inquinamento atmosferico.

Le principali strategie da adottare sono:

- strategie istituzionali che consistono nella promozione del coordinamento e dell'integrazione di competenze, nell'introduzione di procedure moderne di pianificazione ed istituzione di Enti e uffici specifici (uffici di Piano, osservatori sulla mobilità) e nell'attivazione di procedure di controllo sull'attuazione del piano;
- strategie gestionali che vanno adottate ai sensi del Decreto legislativo 400/99;
- strategie infrastrutturali che consistono nel riequilibrio della ripartizione della domanda tra le diverse modalità, sia per i passeggeri sia per le merci, nell'integrazione fra le diverse componenti del sistema (intermodalità), nella utilizzazione massima delle infrastrutture esistenti con il recupero di quelle divenute obsolete o sottoutilizzate.

Le Regioni devono innanzitutto produrre congiuntamente, attraverso la Conferenza Stato – Regioni, la costruzione di un quadro complessivo delle attese, cioè la chiara e concordata elencazione dei principi chiave dell'assetto trasportistico desiderato in termini di soglie di costo delle modalità di trasporto, di soglie tariffarie, di ubicazione strategica delle infrastrutture nodali, di realizzazione e mantenimento delle reti portanti, nonché di indicatori di sicurezza e ambientali.

Fondo Unico per i finanziamenti da parte dello Stato

La procedura per i finanziamenti da parte dello Stato dovrebbe quindi prevedere:

- la costituzione di un Fondo Unico per gli investimenti sulle infrastrutture di interesse regionale, dimensionato in un primo tempo sulla spesa storica;
- la ripartizione del fondo tra le Regioni, secondo i parametri da

stabilire in sede di Conferenza Stato-Regioni, in base a metodologie che tengano conto delle strategie di riallineamento della qualità dei trasporti a livello nazionale;

- la predisposizione da parte delle Regioni degli studi di fattibilità relativi a singoli investimenti, nei quali è definito il piano finanziario e quindi la copertura dei costi.

9.Gli interventi per la sicurezza

Uno dei temi centrali del PGT è quello relativo alla sicurezza. Al riguardo sono state individuate alcune problematiche e criticità di carattere generale:

- è necessario rivedere il ruolo dei "controllori-controllati" con un modello organizzativo snello ed efficiente in grado di garantire imparzialità ed incisività di intervento;
- alla rapida evoluzione tecnologica dei vari settori negli ultimi anni non è corrisposta una adeguata evoluzione delle strutture dello Stato preposte alla vigilanza sulla sicurezza;
- le attuali tendenze alla liberalizzazione comportano una logica di concorrenzialità tesa alla riduzione dei costi che, in assenza di adeguate azioni di controllo, potrebbe avere effetti negativi sui livelli di sicurezza.

Lo Stato garante della sicurezza degli utenti

In tale contesto, nel confermare il ruolo dello Stato di garante della sicurezza degli utenti dei sistemi di trasporto, si propone, nel breve periodo, la promozione di piani per la sicurezza per le diverse modalità e lo studio di fattibilità per l'istituzione di strutture di indirizzo e di gestione; si dovrà, infatti, valutare l'opportunità di pervenire nel medio periodo alla creazione di un organismo unitario, articolato per settori, preposto al controllo della sicurezza e totalmente autonomo rispetto a chi produce o esercita il trasporto, in analogia a quanto si è verificato all'estero, ad esempio negli USA. Ciò consentirebbe all'Italia di adottare uno schema organizzativo più vicino ed omogeneo con quello di altri Paesi.

Strade: 98% degli incidenti

La predominanza della strada rende questa modalità la più pericolosa: ad essa sono imputabili il 98% degli incidenti e quasi il 100% dei feriti e dei morti riconducibili alle attività di trasporto. In particolare in ambito urbano si concentrano il 75% degli incidenti, il 71% dei feriti e il 44% dei decessi.

La sicurezza stradale è uno dei maggiori problemi di salute pubblica, a livello europeo: nell'UE registrano circa 45.000 morti e oltre 1,5 milioni di feriti. L'Italia, nel solo 1998, ha avuto 5.857 morti e 293.842 feriti per incidenti stradali e purtroppo recenti studi statistici rivelano una preoccupante tendenza all'aumento del numero di feriti (+42% dal 1993 al 1998) contro una modesta diminuzione dei morti (-18% dal 1993 al 1998) in un contesto in cui l'incidentalità è aumentata del 33% dal 1993 al 1998.

Inoltre, mentre l'andamento del numero dei morti sia per l'Italia che per l'Unione europea è in linea con gli obiettivi programmati (-40% al 2010), il numero degli incidenti e dei feriti, che nell'UE è rimasto sostanzialmente invariato, in Italia continua a crescere.

Le cause dell'incidentalità stradale, intese come quell'insieme di fattori che concorrono al verificarsi dell'evento incidente, sono riconducibili a fattori indiretti che determinano l'esposizione al rischio

(domanda di trasporto e di uso dell'auto) e a fattori diretti che possono essere suddivisi in ambiente stradale (infrastruttura e sue caratteristiche), ambiente esterno (visibilità, condizioni meteo), guidatore (comportamenti a rischio) e veicoli (sistemi di sicurezza attiva e passiva).
Le statistiche disponibili rilevano che il mancato rispetto delle precedenze (23%), la guida distratta (15%) e l'eccesso di velocità (14%) sono le prime cause di incidentalità e mortalità.
In tema di sicurezza stradale, l'obiettivo è dunque ridurre in misura significativa il numero e le conseguenze degli incidenti stradali, tramite l'attuazione del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS – legge 144/99), che dovrà definire modalità attuative, obiettivi e risultati quantitativi, individuare tempi, costi e azioni di monitoraggio dei risultati in modo tale da adeguare le azioni operative in base al confronto tra i risultati attesi e quelli effettivamente raggiunti. In tale ottica il Piano definisce gli obiettivi generali di lungo termine e gli obiettivi parziali di breve termine.
I principali strumenti d'intervento sono: la costruzione di una cultura della sicurezza stradale; lo sviluppo dell'azione di prevenzione-controllo-repressione; la riorganizzazione della circolazione in ambito urbano, interventi sulle infrastrutture stradali, strategie per la selezione degli interventi. L'attuazione di un programma integrato di interventi per il miglioramento della sicurezza dovrà anche coinvolgere e coordinare le azioni dei diversi operatori ed Enti Locali.
Infine, relativamente all'autotrasporto, occorre principalmente rendere operativi ed effettivi i provvedimenti per l'applicazione integrale delle normative europee sugli orari di guida e sull'accesso alla professione nonché rendere i controlli più rigidi in modo da contrastare le violazioni dei limiti di velocità ed il sovraccarico dei mezzi.

Trasporto ferroviario

In tema di sicurezza del trasporto ferroviario, i principali obiettivi sono quelli di adeguare l'organizzazione della struttura preposta alla vigilanza del settore, al fine di garantire il presidio unico della materia, e di ridurre l'incidentalità nel suo complesso. In tal senso si suggeriscono diversi interventi: il miglioramento dell'interazione uomo-macchina (avvio di azioni concrete per migliorare le condizioni di guida, ottimizzando l'organizzazione del lavoro, la comunicazione, l'interfaccia tecnologica uomo-macchina, la logistica e la formazione); il ritorno di esperienza inteso come miglioramento della capacità di apprendere dalle esperienze di precedenti eventi incidentali e di eventi "pericolati" passando da un approccio reattivo ad un approccio proattivo.
Le principali azioni da adottare per risolvere alcune delle criticità connesse alla rete ferroviaria sono la realizzazione del quadruplicamento – Alta Capacità - su alcune tratte della rete FS, necessaria per le attuali condizioni di traffico ferroviario, e la prosecuzione del programma di eliminazione dei passaggi a livello

nonché altri interventi per migliorarne le condizioni di sicurezza.

Trasporto rapido di massa

Quanto alla sicurezza nel trasporto rapido di massa, si rileva che tale settore in Italia risulta abbastanza in ritardo rispetto agli altri Paesi europei e che solo di recente è stato avviato un serio programma per la realizzazione di tali infrastrutture con progettualità moderne e adeguate in termini infrastrutturali e tecnologici.
In tal senso viene proposta una riorganizzazione complessiva della gestione della sicurezza, soprattutto per sistemi a guida vincolata di tipo automatico, con l'obiettivo di verificare il livello di sicurezza in ogni fase del ciclo di vita dell'intero sistema.
Inoltre per alcune realtà preesistenti, che avrebbero bisogno di riqualificanti interventi di ammodernamento e adeguamento alle normative vigenti, prime fra tutte quella della sicurezza antincendio, si potrebbe ipotizzare un intervento straordinario da attivare con una legge speciale.

Impianti a fune

In tema di sicurezza nel trasporto con impianti a fune, si suggerisce di migliorare i controlli in opera studiando la possibilità di utilizzare metodi più sofisticati agendo, contemporaneamente, sulla qualificazione degli operatori che effettuano tali controlli.

Trasporto aereo

Con riguardo alla sicurezza nel trasporto aereo sono in corso azioni sui tre settori fondamentali coinvolti nel controllo del traffico: uomo, ambiente e mezzi. Si propongono ulteriori interventi sugli aeromobili, sulla sicurezza in ambito aeroportuale, interventi di tipo normativo, di potenziamento quantitativo e qualitativo del personale di volo, di quello tecnico dedicato alla manutenzione, nonché del personale dell'Ente vigilante nelle aree specifiche dedicate ai controlli sulla sicurezza.

Trasporto marittimo

In tema di sicurezza nel trasporto marittimo, si propone il miglioramento della qualificazione professionale degli equipaggi, l'individuazione di nuovi sistemi o apparati che incrementino la sicurezza a bordo delle navi, l'introduzione di misure di sicurezza, il miglioramento dell'attività di controllo sull'attuazione delle norme ed il rispetto della normativa internazionale (risoluzioni IMO, convenzioni internazionali, etc.). Va infine rapidamente realizzato il sistema nazionale di controllo del traffico VTS (Vessel Traffic Services), volto a fornire ausili alla navigazione, alla vigilanza e al soccorso per la salvaguardia della vita umana in mare, alla prevenzione degli incidenti che producono impatti sull'ambiente marino.

Merci pericolose

Per il trasporto delle merci pericolose vengono avanzate alcune proposte operative di breve, di medio e lungo periodo.
Nel breve periodo si propone di incidere sulla disciplina della circolazione e dello stazionamento dei veicoli pesanti adibiti al

trasporto di determinate materie pericolose nonché sulle procedure degli imballaggi, contenitori intermedi e ricondizionati. E' in fase di studio, inoltre, un provvedimento legislativo per la sicurezza del trasporto di merci pericolose sia su strada che su altre modalità di trasporto.

Nel medio e lungo periodo saranno necessari studi per acquisire adeguate informazioni sulle quantità delle merci pericolose in circolazione ed individuarne i percorsi, il potenziamento delle infrastrutture e dei mezzi ferroviari, l'incremento del traffico marittimo (cabotaggio) delle merci pericolose, la ottimizzazione della gestione degli spazi portuali, l'introduzione di tecnologie avanzate per il monitoraggio delle percorrenze effettuate da qualsiasi mezzo che trasporti merci pericolose, la riconversione del parco veicolare non intermodale dell'autotrasporto, la costituzione di una struttura che, mediante l'emanazione di direttive, presieda alla sicurezza della movimentazione delle merci pericolose, in sinergia o quale sottosettore del citato organismo unitario preposto al controllo della sicurezza.

Al fine di migliorare concretamente la sicurezza nei porti e di prevenire gli incidenti rilevanti connessi con la movimentazione di determinate sostanze pericolose e ai fini della limitazione delle loro conseguenze per l'uomo e per l'ambiente è necessario condurre a termine in tempi brevi l'emanazione del regolamento interministeriale previsto dal comma 3 dell'art. 4 del D. Lgs. 334/99.

10. L'innovazione tecnologica

Innovazione tecnologica come strumento per migliorare il sistema dei trasporti (economicità, ambiente e sicurezza)

I documenti tecnici del Piano indicano una prospettiva ambiziosa di modernizzazione e miglioramento del sistema dei trasporti: l'attenzione si concentra sui servizi al trasporto, adottando una logica di sistema, in cui le suddivisioni modali perdono parte della loro importanza e le infrastrutture, le organizzazioni e le normative divengono strumenti – necessari – per l'ottimizzazione complessiva. L'innovazione tecnologica è uno degli strumenti chiave per la realizzazione concreta di questa prospettiva.
Il quadro di riferimento del PGT è chiaro: un forte orientamento ai servizi di trasporto, da realizzare in una logica di mercato competitivo, con obiettivi di economicità ed efficienza. Quest'ultima viene però allargata al concetto di efficienza globale, includendovi gli obiettivi di tutela ambientale e di sicurezza.
Questo contesto introduce, anche per le applicazioni tecnologiche, nuove sfide. Privilegiando i servizi, si deve infatti spostare l'attenzione verso gli utenti e verso le tecnologie che favoriscono l'uso – anche intermodale – di tutti i sistemi disponibili. In prospettiva, lo sviluppo tecnologico dovrebbe accompagnare la liberalizzazione e la decentralizzazione dei sistemi e dei servizi, permettendo comunque una gestione unitaria e integrata del « viaggio ». La sfida può essere raccolta solo pensando ad un impiego massiccio delle nuove tecnologie, in grado di mettere in rete, facilmente e a basso costo, utenti, fornitori di servizi e operatori di sistemi : nascono nuove, importanti opportunità per il mondo dei trasporti.
Tutte le azioni proposte dovranno però essere realizzate nella consapevolezza che lo Stato incentiva, promuove e supporta l'innovazione solo in quanto essa sia capace di migliorare qualità ed efficienza globale dei servizi di trasporto e aumentare la competitività dell'industria del settore: l'innovazione è e rimane uno strumento del Piano, non un fine.

Il quadro di riferimento offre alcune opportunità importanti per lo sviluppo dell'innovazione. I settori di innovazione, di processo e di prodotto considerati più promettenti includono:

- le tecnologie più moderne e le loro applicazioni ai trasporti (Sistemi Intelligenti di Trasporto o Telematica per i Trasporti), che hanno un notevole potenziale di sviluppo nei confronti del mercato, dell'occupazione, sia per il miglioramento della qualità dei servizi che della loro efficienza;
- le tecnologie veicolari, per tutti i tipi di veicolo, che hanno già portato a miglioramenti significativi e vedranno continuare

l'evoluzione nel futuro immediato, anche con l'introduzione di nuove tecniche.

La combinazione dell'innovazione nei Sistemi Intelligenti e nei Veicoli potrebbe, nei prossimi decenni, innescare una rivoluzione nel mondo dei trasporti paragonabile a quelle già avvenute nell'informatica e nelle telecomunicazioni.
Gli utenti, individui o imprese, avranno a disposizione risorse per poter gestire al meglio le loro necessità di trasporto e potranno migliorare scelte e comportamenti.
A fronte delle opportunità tecnologiche, è però necessario che divenga possibile ottimizzare ogni viaggio (o ipotesi di viaggio) e gestirne tutte le funzioni (incluse prenotazioni, informazioni puntuali e pagamenti) in modo unitario, se in esse intervengono diversi operatori, per diverse tratte o componenti, anche in competizione tra loro. Perché ciò avvenga, l'offerta di singole soluzioni tecnologiche non è sufficiente : occorre che i vari attori dei trasporti utilizzino le tecnologie in una logica di integrazione. In un ambiente liberalizzato, ciò non può avvenire per imposizione o come conseguenza di scelte precostituite : si deve invece definire un insieme di scenari possibili di integrazione, di normative, di standard, di accordi che permettano, anzi favoriscano, la nascita di servizi moderni e trasversali, basati sulle nuove tecnologie. Anche nei trasporti, analogamente a quanto sta accadendo in altri settori, va favorita la nascita e lo sviluppo di nuovi servizi (informazione, prenotazione, gestione, pagamento) accanto e in supporto ai gestori delle infrastrutture e agli operatori dei servizi più tradizionali.

Architettura di riferimento per la telematica nei trasporti

In particolare per favorire uno sviluppo armonico e rapido dei Sistemi Intelligenti di Trasporto e dei servizi è necessario che lo Stato provveda a creare un quadro di riferimento unitario, che metta in luce le opportunità, le relazioni tra i vari sistemi e servizi, le necessità in termini di organizzazione, regole e normative tecniche, i possibili sviluppi: in pratica una architettura di riferimento. Una "Architettura" costituisce la struttura che identifica le funzioni, le caratteristiche e le relazioni tra tutti gli elementi coinvolti dalla telematica nel perseguimento dei sistemi di trasporti intelligenti: servizi, sistemi tecnologici, attori, norme. Essa è lo strumento preliminare per la creazione di un mercato aperto e competitivo.

Applicazioni

L'introduzione sul mercato di sistemi e servizi maturi protrà consentire di cogliere numerose opportunità in relazione alla pianificazione dei viaggi ed all'informazione collettiva, al monitoraggio delle merci ed alla gestione ottimizzata delle flotte di trasporto, nonché all'assistenza al conducente in caso di emergenza.
I benefici che questi sistemi possono produrre sia in termini di efficienza che di sicurezza sono molto elevati e paragonabili agli effetti prodotti dalla introduzione di nuove infrastrutture a fronte di investimenti notevolmente più ridotti.
Ancor più alti sono i benefici che si possono ottenere per un migliore

uso intermodale della rete dei trasporti : le nuove tecnologie possono contribuire tanto al miglioramento dell'offerta e dei servizi che – e soprattutto – al mantenimento della visione unitaria del viaggio per il cliente (passeggero o trasportatore), condizione necessaria perché l'uso intermodale si diffonda. Infine, si deve ricordare come le tecnologie telematiche possano anche essere utilmente adottate nelle strategie tese a limitare l'aumento della domanda ed a razionalizzarla.

Allo scopo di favorire la diffusione di queste applicazioni, è utile, nel breve termine, la definizione e la realizzazione di alcuni progetti pilota, di alta qualità e di dimensioni sufficientemente ampie, che abbiano la capacità di verificare e dimostrare la fattibilità e l'opportunità degli interventi tecnologici inseriti nel quadro delle architetture aperte e, allo stesso tempo, possano funzionare come catalizzatori dello sviluppo. Tra questi, si possono citare : i) lo studio e la realizzazione di un sistema distribuito di supporto al trasporto delle merci pericolose, ii) lo studio e la realizzazione di un servizio nazionale di supporto alla sicurezza dei passeggeri e delle merci (supporto ai servizi di emergenza) e, iii) lo studio dei servizi alla distribuzione delle merci in ambito urbano, specialmente adatti alla diffusione del commercio elettronico.

Veicoli

Con riferimento all'innovazione tecnologica nei veicoli, finalizzata al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza è necessaria una pluralità di provvedimenti concreti e immediati :

- per favorire lo sviluppo di veicoli meno inquinanti e più efficienti si prevede un Programma Strategico Nazionale Veicoli (PSNV) che accompagnerà e favorirà lo sviluppo e l'applicazione delle nuove tecnologie nel prossimo decennio e che sarà basato sulla collaborazione pubblico-privato;
- un Programma Metano che, contribuendo a creare una rete di distribuzione nelle aree urbane per i gestori delle flotte e per i privati, eliminerà una delle più pesanti barriere allo sviluppo di questa tecnologia – molto promettente sul piano ambientale e di possibile uso immediato – mettendola alla pari delle tecnologie già mature (GPL);
- un programma pluriennale di misure atte a favorire il ricambio – in senso ecologico – del parco circolante (veicoli merci e passeggeri) nel rispetto delle finalità della Direttiva europea 2000/53 per i "veicoli fuori uso".

Sostegno e diffusione dell'innovazione

In questo quadro, per il sostegno e la diffusione dell'innovazione è necessario favorire la nascita di programmi integrati di ricerca, innovazione industriale e formazione degli operatori, promuovere e diffondere le opportunità dell'innovazione applicata ai trasporti, stabilire accordi di programma con l'industria ed incentivare

Innovazione già in fase di gara

l'acquisto di nuove tecnologie.
Un impulso all'introduzione di nuove tecnologie può essere fornito:

- dall'istituzione di un sistema di gare per prezzo e prestazioni, in cui il soggetto pubblico, via via informato sulle opportunità dell'innovazione, alza il livello delle gare e spinge alla ricerca di soluzioni tecnologiche evolute;
- dal ricorso sistematico, nei criteri di aggiudicazione, oltre al costo, alla valutazione, con metodologie verificabili, delle prestazioni in termini di efficienza, qualità, impatto ambientale e contenuto tecnologico.

11. La ricerca e la formazione

I nuovi indirizzi di politica dei trasporti rafforzano e motivano l'investimento pubblico nella ricerca. Essi individuano infatti modelli organizzativi, procedure di programmazione degli interventi e fabbisogni di nuove tecnologie che esigono un'ampia base di studi e conoscenze in aree disciplinari molto diverse: studio di metodologie per la pianificazione e la gestione dei sistemi di trasporto, analisi e regolazione dei mercati, ricerca tecnologica nel campo dei veicoli, delle infrastrutture, degli equipaggiamenti ausiliari, dei sistemi telematici.

La ricerca non può essere affidata esclusivamente all'iniziativa privata o a programmi disarticolati di finanziamento pubblico, sia per il preminente interesse pubblico in alcuni campi (ambiente, sicurezza) sia per le positive ricadute sulla collettività, non altrimenti possibili a causa dell'alto rischio imprenditoriale.

E' questa l'esperienza di tutte le nazioni sviluppate, ove sono stati promossi piani pluriennali per lo sviluppo di metodologie e strumenti per la pianificazione e gestione dei sistemi di trasporto e per la progettazione e realizzazione di nuove tecnologie sia per i veicoli e le infrastrutture, sia per i sistemi di controllo.

Tanto premesso, gli obiettivi rappresentativi della domanda di ricerca del PGT ed i filoni individuati, andranno acquisiti e valutati, ai sensi del D.Lgs 204/98, nel Programma Nazionale di Ricerca (PNR), programma che, come indicato nelle Linee Guida approvate dal CIPE con delibera n. 51/2000, deve, per sua natura, coniugare gli obiettivi di sviluppo del sistema scientifico nel suo complesso, raccordandoli con quelle esigenze connesse all'accrescimento dell'efficacia del rapporto ricerca-innovazione-sviluppo sia per mezzo della integrazione delle relazioni tra le diverse politiche di settore, sia attraverso la creazione di condizioni di contesto e la disponibilità di strumentazioni operative coerenti con gli obiettivi perseguiti.

CNRT

In particolare, sulla base anche delle esperienze estere e dei precedenti programmi realizzati in Italia, appare confermata l'esigenza di considerare nel PNR l'istituzione di un Centro Nazionale di Ricerca sui Trasporti (CNRT), di dimensioni contenute. Il Centro, oltre alle funzioni normalmente svolte da una struttura di ricerca, sviluppo e diffusione delle conoscenze su temi di interesse generale, potrà offrire servizi e consulenza alle Amministrazioni pubbliche, anche promuovendo e coordinando programmi di base tecnologica sui temi individuati dalle Amministrazioni stesse e da altri soggetti istituzionali; in tale caso si potrà ricorrere ad affidamenti esterni sulla base dei meccanismi concorsuali usati nell'Unione Europea, i quali prevedono compartecipazioni finanziarie. Inoltre il Centro potrà svolgere un monitoraggio delle iniziative di ricerca in campo nazionale e internazionale, nonché un'azione di promozione e

Temi di ricerca

coordinamento della partecipazione italiana alla elaborazione della Normativa comunitaria e ai programmi di ricerca della UE.
Fra i temi di ricerca più strettamente connessi con il PGT e coerenti con il PNR vi sono: metodi, strumenti e procedure per la pianificazione strategica dei sistemi di trasporto e della pianificazione del territorio; analisi dei mercati e dell'organizzazione delle aziende; analisi dei sistemi di trasporto delle merci e della logistica; metodi e applicazioni per il trasporto urbano e metropolitano; tecnologia di navigazione e sorveglianza e sistemi telematici per il controllo e l'informazione; tecnologie dei veicoli, dei propulsori e dei carburanti; sicurezza stradale; innovazione delle infrastrutture di trasporto.
La ricerca sui trasporti potrebbe essere finanziata con una aliquota rilevante dell'1% degli "stanziamenti relativi agli investimenti nei settori dei trasporti aereo, marittimo e terrestre" previsti dall'art. 30 della legge 144 del 17.5.1999 per finanziare "attività di studio, consulenza e ricerca di base e tecnologica". Il contributo pubblico dovrebbe coprire le spese di funzionamento ordinario del CNRT (circa 10 miliardi l'anno) e cofinanziare programmi di ricerca di base e tecnologica - da affidare a soggetti esterni - per circa 50 miliardi l'anno.
Altri flussi potrebbero giungere dal mercato della ricerca nazionale e internazionale, nonché da convenzioni con istituzioni su tematiche specifiche.
La quota di finanziamento pubblico dovrà fungere da catalizzatore di altri finanziamenti sia della UE che di soggetti privati. Una volta a regime, il CNRT potrebbe contare anche su una quota di autofinanziamento proveniente dai brevetti e dalle royalities, come già accade nelle istituzioni similari.
In sede di attuazione e monitoraggio del PGT dovrà, inoltre, essere attuato un coordinamento operativo con il PNR al fine di garantire la coerenza dei due documenti di programmazione, in particolare nelle fasi di aggiornamento degli stessi.

Gli interventi formativi

E' evidente che la complessità del processo di cambiamento e razionalizzazione del sistema di trasporto in Italia richiede la disponibilità di adeguate risorse umane e professionali. Le esperienze già consolidatesi in altri paesi europei dimostrano infatti che una riforma tecnica, economica ed organizzativa del sistema di trasporto impone la progettazione di interventi formativi ad hoc rivolti alla preparazione tecnica e manageriale sia delle risorse professionali presenti sia di quelle da inserire nelle organizzazioni pubbliche e nelle imprese di trasporto. Il rinnovamento del "capitale umano" coinvolto nella pianificazione, regolazione, progettazione, costruzione e gestione dei sistemi di trasporto deve realizzarsi infatti sia tramite l'inserimento di nuovo personale adeguatamente preparato dal sistema educativo del Paese, sia mediante iniziative di sviluppo e aggiornamento del personale già operativo.
E' quindi possibile specificare due distinte tipologie di fabbisogno

formativo:

Aziende

- la prima, prioritaria per la maggior urgenza, si riferisce al fabbisogno di aziende pubbliche e private di riqualificare le risorse professionali già esistenti (prevalentemente a livello dirigenziale e manageriale) o di acquisire nuove risorse per le unità organizzative di nuova costituzione.

Scuola e Università

- la seconda tipologia interessa il sistema formativo di base, scolastico e universitario, e si esplicita nell'esigenza di attivare interventi formativi integrativi per le competenze distintive dei trasporti.

Le aree

Seguendo l'articolazione del PGT è possibile individuare il fabbisogno formativo delle organizzazioni pubbliche responsabili della pianificazione, progettazione, regolazione e controllo dei sistemi di trasporto distinguendo tra: trasporto locale, ambiente e sicurezza, trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, infrastrutture. Il patrimonio professionale già esistente dovrà essere integrato sviluppando competenze nel management e nel marketing e nell'analisi e ridisegno dei processi organizzativi.

Destinatario degli interventi formativi per il trasporto locale è il personale delle Regioni, delle Province e dei Comuni onde creare o rafforzare le seguenti figure professionali: esperto di pianificazione dei Sistemi di Mobilità Regionali; esperto di pianificazione di Sistemi di Mobilità Locali (ambito urbano e metropolitano); esperto della contrattualistica; esperto dei sistemi di controllo e regolazione del traffico.

Per la sicurezza e qualità ambientale il fabbisogno formativo riguarda i tecnici per la mobilità sostenibile e gli esperti di sicurezza stradale.

Le figure professionali necessarie per il trasporto a media e lunga percorrenza sono quelle di esperto della programmazione dei servizi di trasporto a media e lunga distanza.

Per le infrastrutture sono quelle di pianificatore dei trasporti e del territorio e di progettista e gestore delle infrastrutture.

Per il fabbisogno formativo nelle imprese di trasporto merci e logistica è necessario sviluppare alcuni profili professionali riferibili a due aree tematiche distinte: l'area delle piattaforme di coordinamento e interscambio di flussi logistici e il sistema delle imprese logistiche e di trasporto stradali e portuali.

L'inserimento di neolaureati e neodiplomati già dotati di competenze tecniche potrà velocizzare il cambiamento, ma è tuttavia necessario prevedere una integrazione dell'offerta formativa proposta nella Scuola secondaria superiore e nelle Università.

I nuovi percorsi formativi dovranno essere realizzati in coerenza con precisi standard di qualità e di efficienza; è quindi necessario stabilire una modalità adeguata a definire le linee guida e a certificare le diverse iniziative ed a tale scopo un primo utile riferimento può essere il ricorso a corsi pilota.

In aggiunta a tale attività di standardizzazione va valutata la possibilità di introdurre procedure di riconoscimento ufficiale delle

iniziative formative. Un esempio è rappresentato dall'esperienza consolidata in alcuni Paesi europei, in cui si sono da tempo costituiti degli organismi di certificazione dell'offerta formativa relativa ai sistemi di trasporto.

La definizione delle modalità di affidamento e finanziamento dovrà essere chiarita in relazione ai singoli corsi da avviare. Per il personale delle organizzazioni pubbliche si potrà fare riferimento alle procedure di gara già sperimentate per la formazione di aggiornamento di altre figure professionali. Potrà ad esempio valutarsi l'opportunità di affidare i corsi in lotti composti su base regionale in modo da consentire economie di scala.

L'assegnazione delle risorse finanziarie sarà invece determinata attraverso il confronto tra i diversi enti amministrativi potenzialmente titolari di fondi per la formazione professionale: Ministero del lavoro, Ministero della pubblica istruzione, Ministero dell'università e della ricerca scientifica, Ministero dei trasporti e della navigazione, Regioni, Province e Comuni.

Coordinamento delle iniziative

Ai fini del corretto sviluppo delle iniziative di formazione è necessario costituire un Comitato di coordinamento tra le diverse organizzazioni ed enti interessati.

12. L'attuazione ed il monitoraggio del PGT

Il PGT si propone come momento di avvio di un nuovo processo di pianificazione dei trasporti in Italia che superi i limiti e le inefficienze di quello attuale. Esso non è, quindi, un documento conclusivo ma, piuttosto, un documento di indirizzo generale del settore che effettua alcune scelte, individua gli ulteriori approfondimenti necessari e i metodi per le scelte successive.
In questo quadro acquista grande rilevanza il monitoraggio continuo del sistema dei trasporti italiano.

L'attuazione del PGT richiede, infatti, continuità di analisi ed elaborazione, confronto continuo con gli operatori del settore, interazione stretta con gli Enti Locali ed in particolare con le Regioni. A tal fine il Servizio Pianificazione e Programmazione dovrà offrire il supporto tecnico necessario avvalendosi di un'ampia gamma di competenze interne ed esterne all'Amministrazione dello Stato. Coerentemente con gli indirizzi generali del PGT, il Servizio si dovrà inserire nella articolazione del nuovo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale punto di osservazione adeguato e centro di controllo e verifica delle azioni proposte nel PGT stesso.

Attività per l'approfondimento e l'attuazione del PGT

In coordinamento con le Amministrazioni competenti in materia, le principali attività per l'approfondimento e l'attuazione del PGT riguardano:

- gli approfondimenti per strade, ferrovie, porti e aeroporti e la redazione del Piano di settore per i centri merci, al fine di completare il processo di individuazione delle priorità infrastrutturali e organizzative, già iniziato nel PGT e sviluppato nell'ambito del progetto complessivo di sistema e delle previsioni di domanda di trasporto;
- gli studi di fattibilità delle infrastrutture prioritarie dello SNIT;
- il coordinamento dei progetti di nodo di interesse nazionale per lo sviluppo dei sistemi intermodali;
- la definizione di criteri omogenei e trasparenti per l'affidamento su basi competitive, delle gestioni dei "monopoli naturali" (infratrutture), o della loro regolazione con dispositivi incentivanti ("*price-cap*", competizione per comparazione, concorrenza per il mercato, ecc.). In questo ambito, dovranno essere anche definite puntualmente strategie per i pedaggi delle infrastrutture atti ad ottimizzarne l'uso e a consentirne l'autofinanziamento ovunque possibile;
- l'attivazione del Fondo Unico per le infrastrutture di trasporto regionali e l'interazione con i Piani Regionali dei Trasporti;
- il coordinamento dei Piani Urbani della Mobilità (definizione di proposte operative e di criteri di finanziamento, verifica della coerenza con gli indirizzi generali PGT, in particolare ambiente e sicurezza, monitoraggio delle realizzazioni e del raggiungimento

di obiettivi quantitativi);
- la promozione dell'innovazione tecnologica del settore (coordinamento dei soggetti interessati per la redazione della Architettura Nazionale per i Sistemi Intelligenti di Trasporto e del Programma Strategico Nazionale Veicoli);
- la promozione di nuove professionalità e percorsi formativi e l'istituzione del Centro Nazionale Ricerca sui Trasporti (CNRT);
- la promozione, nel breve periodo, di piani per la sicurezza per le diverse modalità e lo studio di fattibilità per l'istituzione o il rafforzamento di strutture, al fine di valutare l'opportunità di pervenire, nel medio periodo, alla creazione di un organismo unitario, articolato per settori, preposto al controllo della sicurezza;
- l'istituzione di un'Agenzia per la promozione della Logistica.

Le attività di gestione del nuovo PGT ovviamente richiedono una continua interazione con organismi tecnici pubblici e privati, rappresentativi degli Enti territoriali e locali, delle associazioni di categoria e delle parti sociali; con queste si dovranno, pertanto, attivare idonei meccanismi con lo scopo di garantire la più ampia partecipazione possibile.

Monitoraggio del sistema dei trasporti

Per gestire il PGT e aggiornarlo in modo flessibile, è altresì necessaria una forte azione di monitoraggio del sistema dei trasporti. La rapidità dei cambiamenti del contesto internazionale, degli assetti produttivi, del panorama demografico e sociale e degli assetti istituzionali, richiede una capacità di raccogliere ed analizzare dati ed informazioni assolutamente diversa rispetto al passato.
I principali elementi da monitorare sono:
- gli effetti ambientali delle attività di trasporto sia in riferimento alla scala globale, sia a quella locale;
- la domanda di trasporto di passeggeri e merci, opportunamente disaggregata nello spazio e nel tempo, per modo di trasporto ed altre caratteristiche rilevanti; i flussi di traffico di passeggeri e merci in corrispondenza dei nodi e degli archi della rete, nei diversi periodi dell'anno, della settimana e del giorno;
- la liberalizzazione dei servizi di trasporto e il regime di regolazione delle infrastrutture, con particolare attenzione alle infrastrutture e agli accessi al mercato per i quali non sono state ancora intraprese azioni specifiche in materia di affidamenti concorrenziali delle gestioni e di tutela tariffaria degli utenti ("*price-cap*");
- l'evoluzione delle caratteristiche delle reti infrastrutturali;
- i costi di investimento e di esercizio delle infrastrutture e dei servizi, e la loro congruità, anche in relazione alle esperienze internazionali;
- la qualità dei servizi offerti, in termini di articolazione, flessibilità, affidabilità e possibilità di integrazione tra le diverse modalità di

trasporto; i livelli tariffari, e la loro rispondenza alla qualità dei servizi ed ai criteri di liberalizzazione e concorrenzialità del mercato;
- i livelli di consumo energetico e di sicurezza delle diverse modalità di trasporto e nei diversi ambiti territoriali.

Monitoraggio del PGT

L'evoluzione del sistema dei trasporti potrà così essere valutata attraverso un opportuno insieme di parametri di controllo, riconducibili alle seguenti categorie:
- le interazioni trasporti - ambiente: evoluzione dei consumi energetici, delle emissioni globali e dei livelli locali di inquinamento;
- le interazioni trasporti - territorio: evoluzione delle dotazioni e della qualità di infrastrutture e di servizi di trasporto, in relazione alle esigenze di sviluppo socio-economico del Paese;
- l'efficienza interna del sistema, in termini di tempi e costi generalizzati di spostamento;
- la sicurezza del trasporto: riduzione della incidentalità e dei fattori di rischio del trasporto nei vari settori;
- l'evoluzione del parco circolante;
- i flussi di spesa, sostenuti dai soggetti competenti nei diversi ambiti territoriali e modali, e la loro efficacia nel processo di realizzazione delle infrastrutture incluse nello SNIT;
- gli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti, adottati alle diverse scale territoriali (piani della Unione Europea, piani regionali dei trasporti, piani urbani della mobilità) e per singole infrastrutture di trasporto di interesse nazionale (piani regolatori aeroportuali, piani regolatori e piani operativi triennale delle Autorità Portuali);
- l'emanazione e l'attuazione dei provvedimenti istituzionali di varia natura (Leggi, DPR, Accordi di Programma, Intese Istituzionali di Programma, etc.) in applicazione degli indirizzi del PGT;
- il livello di attuazione dei provvedimenti legislativi emanati in applicazione degli indirizzi di Piano;
- le fasi del processo di regolazione e liberalizzazione dei mercati nei diversi comparti modali.

Tali parametri di controllo mirano a verificare l'attuazione e l'efficacia delle politiche e delle azioni proposte dal PGT e, se del caso, modificarne nel tempo e per tempo gli orientamenti.

Sistema informativo a livello nazionale

Per lo svolgimento sistematico della attività di monitoraggio deve essere prevista la costituzione del Sistema informativo a livello nazionale che, tra l'altro, dovrà contribuire ad alimentare con continuità il Sistema Informativo per la Pianificazione ed il Monitoraggio dei Trasporti (SIMPT) utilizzato per la redazione del PGT. I risultati del monitoraggio del sistema dei trasporti e dell'applicazione delle politiche del PGT dovranno dare luogo ad un rapporto annuale al CIPE, accessibile alle Amministrazioni interessate

ed al pubblico attraverso adeguate forme di diffusione, dal quale prendano le mosse le proposte per gli eventuali aggiornamenti delle misure e delle politiche necessari per il raggiungimento degli obiettivi fissati. Il SIMPT dovrà inoltre consentire il confronto con i diversi enti che hanno responsabilità nel campo dei trasporti (Amministrazioni dello Stato, Regioni, Enti Locali, operatori del settore etc), e con i diversi soggetti, pubblici e privati, che effettuano la raccolta e la elaborazione di dati statistici sui trasporti. In particolare, si dovrà coordinare con il Centro Nazionale di Ricerca sui Trasporti che dovrà fornire il supporto scientifico, e con l'ISTAT; quest'ultima struttura potrà fornire un supporto costante alle attività e potrà favorire elementi cognitivi di estremo interesse, specie nel campo della domanda di trasporto, nel corso del prossimo Censimento Generale della Popolazione (anno 2001).

Più in generale, tali attività andranno opportunamente raccordate con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici previsto dall'articolo 1 della legge 144/99, al momento in fase di avvio (delibera CIPE del 15/2/2000), e con il coinvolgimento, nel rispetto dei vigenti meccanismi di concertazione, dell'Unità tecnica Finanza di progetto istituita presso il CIPE ai sensi dell'art.7 della medesima legge.

Regione Calabria Legge regionale 5 gennaio 2007, n. 3 recante: Disposizioni sulla partecipazione della Regione Calabria al processo normativo e comunitario e sulle procedure relative all'attuazione delle politiche comunitarie.

(1) Pubblicata nel B.U. Calabria 30 dicembre 2006, n. 24, suppl. straord. 12 gennaio 2007, n. 4.

Capo I - Partecipazione della Regione al processo normativo comunitario

Art. 1
Finalità.

1. La presente legge disciplina la partecipazione della Regione alla formazione degli atti comunitari e le modalità di adempimento degli obblighi di competenza della Regione derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea, sulla base dei princìpi di sussidiarietà, di proporzionalità, di efficienza, di trasparenza e di partecipazione democratica.

Art. 2
Partecipazione della Regione alla formazione del diritto comunitario.

1. La Giunta e il Consiglio regionale definiscono d'intesa la posizione della Regione sulle proposte di atto comunitario di cui all'*art. 3, commi 1 e 2, della legge 4 febbraio 2005, n. 11*, recante: «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia al processo normativo dell'Unione europea e sulle procedure di esecuzione degli obblighi comunitari».

2. La posizione della Regione è trasmessa al Presidente del Consiglio dei Ministri, secondo le modalità disciplinate dall'*art. 5, comma 3, della legge 4 febbraio 2005, n. 11*.

Art. 3
Adeguamento dell'ordinamento regionale agli obblighi comunitari ed attuazione delle politiche europee.

1. La Regione dà tempestiva attuazione alle direttive comunitarie adottate nelle materie di propria competenza.

2. Al fine di garantire il periodico adeguamento dell'ordinamento regionale agli obblighi derivanti dall'emanazione di atti normativi comunitari o alle sentenze della Corte di giustizia, entro il primo giugno di ogni anno la Giunta regionale presenta al Consiglio regionale il progetto di legge comunitaria regionale, dal titolo «legge comunitaria regionale» con l'indicazione dell'anno di riferimento.

3. Nell'ambito della relazione al disegno di legge di cui al comma 2, la Giunta regionale riferisce sullo stato di conformità della legislazione regionale alle disposizioni comunitarie e sullo stato delle eventuali procedure di infrazione a carico dello Stato per inadempienze imputabili alla Regione.

Art. 4
Contenuti della legge comunitaria regionale.

1. La legge comunitaria regionale:

a) recepisce gli atti normativi emanati dall'Unione europea nelle materie di competenza regionale, con particolare riguardo alle direttive comunitarie, e dispone quanto ritenuto necessario per il completamento dell'attuazione dei regolamenti comunitari;

b) detta le disposizioni per l'attuazione delle sentenze della Corte di giustizia e delle decisioni della Commissione europea che comportano obbligo di adeguamento per la Regione;

c) contiene, le disposizioni modificative o abrogative della legislazione vigente necessarie all'attuazione o applicazione degli atti comunitari di cui alle lettere a) e b);

d) individua gli atti normativi comunitari alla cui attuazione o applicazione la Giunta regionale è autorizzata a provvedere in via amministrativa, dettando i relativi princìpi e criteri direttivi.

2. L'adeguamento dell'ordinamento regionale a quello comunitario deve in ogni modo avvenire tramite legge comunitaria regionale nel caso in cui esso comporta:

a) nuove spese o minori entrate;

b) l'istituzione di nuovi organi amministrativi.

3. Alla legge comunitaria regionale sono allegati:

a) l'elenco delle direttive che non necessitano di provvedimento di attuazione perché direttamente applicabili, per il loro contenuto sufficientemente specifico ovvero in quanto l'ordinamento regionale è già conforme ad esse, ovvero perché lo Stato abbia già adottato provvedimenti attuativi delle stesse e la Regione non intende discostarsene;

b) una relazione sullo stato di conformità dell'ordinamento regionale all'ordinamento comunitario.

Art. 5
Rispetto della normativa comunitaria.

1. La Giunta regionale effettua una verifica costante della normativa comunitaria adottata in relazione a materie di propria competenza, al fine di garantire lo stato di conformità dell'ordinamento regionale con gli atti normativi e di indirizzo emanati dagli organi dell'Unione europea e delle Comunità europee, secondo quanto previsto all'*art. 8, comma 3, della legge 4 febbraio 2005, n. 11*.

2. Nell'ambito della relazione di accompagnamento alla legge comunitaria regionale di cui al precedente articolo, la Giunta riferisce al Consiglio sulle risultanze di tale verifica.

Art. 6
Sessione comunitaria del Consiglio regionale.

1. Entro il 30 settembre di ogni anno il Consiglio regionale convoca la sessione comunitaria dedicando ad essa una o più sedute, al fine di verificare lo stato di attuazione dei programmi attivati a livello regionale e definire gli indirizzi regionali in materia di politiche comunitarie.

2. In occasione della sessione comunitaria, la Giunta presenta al Consiglio regionale una relazione concernente la partecipazione della Regione alla attuazione delle politiche comunitarie nella quale sono esposte:

a) le posizioni sostenute dalla Regione nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni di cui all'*art. 17 della legge 4 febbraio 2005, n. 11* e del Comitato delle Regioni di cui agli articoli 263, 264 e 265 del trattato istitutivo della Comunità europea;

b) le disposizioni procedurali, metodologiche, attuative, modificative e abrogative necessarie all'attuazione di programmi regionali cofinanziati dall'Unione europea adottate dalla Giunta regionale nell'anno di riferimento;

c) lo stato di attuazione dei programmi e delle iniziative comunitarie e degli altri programmi regionali cofinanziati con risorse sempre comunitarie, con l'aggiornamento dei dati finanziari almeno al 30 giugno dell'anno di riferimento a quello in cui viene presentata la relazione.

Art. 7
Sessione comunitaria della Giunta regionale.

1. Il Presidente della Giunta regionale convoca, almeno ogni sei mesi, una sessione comunitaria della Giunta stessa allo scopo di verificare lo stato di avanzamento degli interventi regionali di interesse comunitario, i risultati conseguiti, le linee di azione prioritarie volte ad assicurare una corretta e tempestiva attuazione dei programmi e degli interventi cofinanziati dall'Unione europea.

2. Gli orientamenti adottati dalla Giunta regionale sono trasmessi al Consiglio regionale che esercita, al riguardo, la propria funzione di indirizzo e controllo.

Art. 8
Partecipazione degli enti locali alla formazione degli atti comunitari.

1. In attuazione delle finalità della presente legge, il Consiglio regionale e la Giunta regionale, nell'ambito del procedimento di formazione della legge comunitaria annuale e dei lavori previsti nelle rispettive sessioni comunitarie, assicurano adeguate forme di partecipazione e di consultazione degli enti locali al processo normativo comunitario.

Art. 9
Ricorso dinanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee.

1. Nelle materie di competenza legislativa della Regione, il Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione conforme della stessa, può richiedere al Governo, ai sensi del secondo comma dell'*art. 5 della legge 5 giugno 2003, n. 131*, di promuovere ricorso dinanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee avverso gli atti normativi comunitari ritenuti illegittimi.

Art. 10
Misure urgenti.

1. A fronte di atti normativi comunitari o sentenze degli organi giurisdizionali delle Comunità europee, comunicate dal Governo alla Regione, che comportano obblighi regionali di adempimento all'ordinamento comunitario ed abbiano scadenza anteriore alla data di presunta entrata in vigore della legge comunitaria regionale relativa all'anno in corso, la Giunta regionale presenta al Consiglio regionale la relativa proposta di legge indicando nella relazione la data entro la quale il provvedimento deve essere approvato.

2. Nei casi di particolare urgenza il Presidente della Giunta e/o il Consiglio regionale attivano gli strumenti previsti dal regolamento interno in materia di proposte prioritarie e di procedura redigente per l'esame del provvedimento da parte della Commissione consiliare competente.

Capo II - Programmazione comunitaria

Art. 11
Competenze del Consiglio regionale.

1. Il Consiglio regionale delibera gli atti di indirizzo, di programmazione, di piano, di programma operativo regionale concernenti l'attuazione delle politiche comunitarie, ai sensi dell'art. 42 dello Statuto.

2. Al fine di porre in essere una rapida procedura di approvazione da parte del Consiglio, la Giunta regionale assicura a quest'ultimo una adeguata informazione in ordine alla elaborazione delle proposte relative agli atti di cui al comma 1.

3. La deliberazione con la quale il Consiglio regionale approva le proposte di atto di cui al comma 1 contiene gli indirizzi per la Giunta regionale da seguire nel corso dell'attività di negoziato con lo Stato e con la Commissione europea, nonché l'autorizzazione a concordare gli adeguamenti necessari per la concessione del cofinanziamento.

4. La Giunta regionale riferisce al Consiglio regionale sull'andamento delle procedure di negoziato con lo Stato e con la Commissione europea.

5. Al termine del negoziato, gli atti di cui al comma 1 sono ritrasmessi al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva.

6. Le proposte di programma regionale relative a forme di finanziamento diretto dell'Unione europea, attivate mediante bandi di gara o inviti a presentare proposte sono approvate dalla Giunta regionale, sentito il parere della competente Commissione consiliare.

Art. 12
Modifiche agli atti di programmazione comunitaria.

1. Le proposte di modifica sostanziale agli atti di programmazione di cui all'art. 11, comma 1, sono approvate dal Consiglio regionale.

2. Per modifiche sostanziali si intendono:

a) le modifiche al piano finanziario che comportano una destinazione delle risorse per priorità strategiche interne al programma diversa da quella originaria;

b) le modifiche di programmazione che comportano la previsione di nuove operazioni o la soppressione di operazioni esistenti;

c) le proposte di modifica diverse da quelle elencate al comma 2 sono trasmesse alla competente Commissione consiliare, la quale esprime il proprio parere entro 15 giorni dalla acquisizione dell'atto; decorso tale termine, il parere si ritiene reso in senso favorevole.

Art. 13
Ruolo del Consiglio regionale in merito alla programmazione, alla gestione e al monitoraggio degli Accordi di Programma-Quadro.

1. Laddove la programmazione delle risorse nazionali e regionali per l'attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma richieda la definizione di Accordi di Programma-Quadro cofinanziati con risorse comunitarie, il Consiglio regionale delibera gli atti di indirizzo, di programmazione, di piano concernenti l'attuazione degli Accordi di Programma-Quadro.

2. Al fine di porre in essere una rapida procedura di approvazione da parte del Consiglio, la Giunta regionale assicura a quest'ultimo una adeguata informazione in ordine alla elaborazione delle proposte relative agli atti di cui al comma 1.

3. La deliberazione con la quale il Consiglio regionale approva le proposte di atto di cui al comma 1 contiene gli indirizzi per la Giunta regionale da seguire nel corso dell'attività di negoziato con lo Stato, nonché l'autorizzazione a concordare gli adeguamenti necessari per la concessione del cofinanziamento.

4. La Giunta regionale riferisce al Consiglio regionale sull'andamento delle procedure di negoziato con lo Stato in merito alle modalità attuative delle Intese con cadenza semestrale in modo da favorire l'espletamento delle attività di monitoraggio sull'attuazione degli Accordi di Programma-Quadro.

5. Al termine del negoziato e prima di ogni modifica agli Accordi presentata al negoziato con lo Stato, gli atti di cui al comma 1 sono ritrasmessi al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva.

Art. 14
Modifiche agli Accordi di Programma-Quadro.

1. Le proposte di modifica sostanziale agli atti di programmazione di cui all'art. 13, comma 1, sono approvate dal Consiglio regionale.

2. Per modifiche sostanziali si intendono:

a) le modifiche al piano finanziario che comportano una destinazione delle risorse per priorità strategiche interne al programma diversa da quella originaria;

b) le modifiche di programmazione che comportano la previsione di nuove operazioni o la soppressione di operazioni esistenti;

c) le proposte di modifica diverse da quelle elencate al comma 2 sono trasmesse alla competente Commissione consiliare, la quale esprime il proprio parere entro 15 giorni dalla acquisizione dell'atto; decorso tale termine, il parere si ritiene reso in senso favorevole.

Capo III - Disposizioni finali

Art. 15
Modifiche al regolamento interno del Consiglio.

1. Il Consiglio adegua il proprio regolamento interno alle prescrizioni contenute nella presente legge entro il termine di 60 giorni dalla pubblicazione, definendo, in particolare, i tempi, le modalità di esame e di votazione della legge comunitaria regionale e degli atti di programmazione di cui alla presente legge.

Art. 16
Disposizioni di rinvio.

1. Per quanto non espressamente previsto dalla presente legge si applicano le disposizioni di cui alla *legge 4 febbraio 2005, n. 11*.

La presente legge è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservarla e farla osservare come legge della Regione Calabria.

Regione Calabria - Legge regionale 26 febbraio 2010, n. 8 recante: "Provvedimento generale recante norme di tipo ordinamentale e finanziario (collegato alla manovra di finanza regionale per l'anno 2010, art. 3, comma 4 della legge regionale n. 8/2002)".

(BUR n.3 del 16 febbraio 2010 supplemento straordinario n. 4 del 26 febbraio 2010)
(Testo coordinato con le modifiche ed integrazioni di cui alle LL.RR. 7 giugno 2010, n. 14, 11 agosto 2010, nn. 21, 22 e 23, 22 novembre 2010, n. 32, 29 dicembre 2010, n. 34, 23 dicembre 2011, n. 47, 30 maggio 2012, n. 15, 11 giugno 2012, n. 23, 15 novembre 2012, n. 56 e 08 settembre 2015, n. 17)
(N.B. La presente legge è stata oggetto di interpretazione autentica ad opera dell'art. 1, comma 1 della L.R. 9 luglio 2013, n. 32)

( )

Art. 43

(Disposizioni in materia di Trasporto Pubblico Locale)

1. La Regione Calabria nell'esercizio delle funzioni definite a partire dalla legge regionale 7 agosto 1993, n. 23 e successive modifiche ed integrazioni, persegue la razionalizzazione, lo sviluppo ed il miglioramento del sistema del trasporto regionale attraverso il processo di realizzazione del nuovo Piano regionale dei trasporti, con l'approvazione del Documento di riferimento per la Pianificazione regionale dei trasporti e la redazione del Piano Direttore e degli ulteriori prodotti del processo di piano. Il Piano Direttore dovrà fornire indicazioni riguardo alle differenti componenti attualizzate a partire dalle esigenze di mobilità e dalle strutture dei servizi, alla quantificazione di tempi di realizzazione e costi in modo da coprogrammare le opere infrastrutturali rilevanti in un preciso condiviso quadro di priorità e da coprogrammare le strutture quadro dei servizi. Ulteriori prodotti del processo di piano relativi al Trasporto pubblico locale sono costituiti da:

a) progetti pilota specifici di cui è in corso il finanziamento;

b) piani attuativi (di medio termine, di sviluppo, di azione e modali);

c) linee guida per la redazione ed implementazione di piani ad altra scala territoriale dal livello provinciale e di bacino a quello urbano;

d) provvedimenti finanziari collegati ad azioni legislative già avviate;

e) specifici studi di fattibilità per sistemi di TPL.

Sulla base delle linee guida gli enti territoriali predisporranno o adegueranno piani di bacino atti al trasferimento di risorse, nel quadro della normativa complessiva di settore.

2. In relazione alla definizione e al completamento del processo di cui al comma 1 e quindi con la predisposizione di tutti i prodotti necessari i contratti di servizio pubblico relativi ai servizi di trasporto pubblico locale regionale sono prorogati al 31 dicembre 2010 con eventuali rinnovi annuali entro il termine finale previsto dal Regolamento CEE n. 1370/2007 articolo 8, comma 2.

3. Nell'ambito della specificazione del piano di riassetto del TPL, quale piano attuativo di cui al comma 1, la Giunta regionale propone al Consiglio regionale un disegno di legge di organica disciplina recante anche le risultanze del Piano attuativo e in particolare:

a) la riforma del sistema tariffario, con l'introduzione della integrazione tariffaria tra tutti i vettori regionali operanti con contratti di cui al comma 3, o con le proroghe definite nello stesso comma;

b) le definizione di una specifica disciplina di settore relativa alla implementazione di sistemi e tecnologie adeguate ad assicurare in termini oggettivi ed automatici il rilievo del traffico e delle percorrenze per tutti i servizi di trasporto pubblico soggetti a contratti di servizio;

c) la costituzione di un'agenzia per la mobilità sostenibile.

( )

Regione Calabria - Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 recante: Norme per i servizi di trasporto pubblico locale.

(1) Pubblicata nel B.U. Calabria 31 dicembre 2015, n. 96.

TITOLO I

Principi

Art. 1 *Ambito di applicazione.*

1. La presente legge disciplina i trasporti pubblici di passeggeri su strada, per ferrovia, per via navigabile interna e in acque marine nazionali, svolti in maniera continuativa, relativamente ai servizi di competenza regionale e locale ai sensi del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e di compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo *4, comma 4*, della *legge 15 marzo 1997, n. 59*), nei limiti delle competenze non attribuite allo Stato.

2. In relazione ai servizi di trasporto di passeggeri su strada che interessano al più un'altra regione, nonché agli altri servizi che non si svolgono interamente all'interno del territorio regionale, la cui competenza non appartiene allo Stato ai sensi dell'articolo *3* del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*, la Regione promuove l'intesa con le altre regioni interessate, nel rispetto dei principi stabiliti dalla presente legge.

3. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente legge:

a) i servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico;

b) i servizi pubblici non di linea, di noleggio con conducente e di piazza;

c) i servizi offerti mediante impianti a fune di ogni tipo e impianti di risalita in genere, ad eccezione di quelli ricompresi nella lettera f) del comma 1 dell'articolo 3.

4. La competenza sui servizi di cui alle lettere b) e c) è attribuita ai comuni.

Art. 2 *Obiettivi.*

1. L'obiettivo generale della presente legge è quello di sviluppare un sistema di offerta di trasporto pubblico locale rispondente alle esigenze di mobilità delle persone, mirando al trasferimento modale dal mezzo individuale al mezzo collettivo, e garantendo la sostenibilità ambientale, economica e sociale.

2. Per il raggiungimento di tale obiettivo generale, l'azione di indirizzo politico-amministrativo e l'attività amministrativa, anche ove non sia espressamente specificato nella presente legge, sono volte al perseguimento dei seguenti obiettivi specifici:

a) la scelta più idonea del modo di trasporto, di cui al comma 1 dell'articolo 3;

b) la scelta più idonea della modalità di svolgimento, di cui al comma 2 dell'articolo 3;

c) l'ottimizzazione degli itinerari e degli orari dei servizi;

d) l'integrazione tra i diversi modi di trasporto e l'eliminazione delle sovrapposizioni fra gli stessi;

e) lo sviluppo dei centri di interscambio;

f) l'incremento dell'accessibilità alla rete del trasporto collettivo;

g) l'incremento della velocità commerciale;

h) il miglioramento della qualità del servizio in termini di regolarità e puntualità;

i) il miglioramento della qualità dei mezzi di trasporto e dei terminali di accesso/egresso in termini di comfort, pulizia e accessibilità per i soggetti diversamente abili;

j) la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e la diffusione della loro conoscenza mediante le carte dei servizi;

k) la diffusione dell'informazione all'utenza su itinerari, orari, tariffe e andamento in tempo reale dei servizi, anche mediante canali telematici che ne consentano una consultazione rapida ed integrata;

l) la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria a livello regionale;

m) lo sviluppo di idonei sistemi di bigliettazione elettronica;

n) la riduzione dell'evasione tariffaria;

o) la riduzione delle emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche;

p) l'incremento della sicurezza, sia in termini di *safety* che di *security*;

q) la realizzazione di un adeguato sistema di monitoraggio del servizio, basato anche sulle valutazioni dell'utenza.

3. Le disposizioni della presente legge sono finalizzate a garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a tariffe inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire. È comunque fatta salva la libera iniziativa economica privata, con esclusione dei servizi che sono necessari a garantire il livello dei servizi minimi di cui all'articolo 5 e anche dei servizi che comunque possono essere garantiti in maniera più adeguata ai bisogni della comunità attraverso l'affidamento mediante contratti di servizio che ne prevedano la parziale compensazione dei costi, ove possibile nei limiti delle risorse finanziarie disponibili.

Art. 3 *Classificazione dei servizi.*

1. I servizi di trasporto pubblico locale sono classificati per modo di trasporto:

a) servizi ferroviari sulla rete nazionale e sulla rete regionale interconnessa alla rete nazionale;

b) servizi ferroviari sulla rete regionale isolata;

c) servizi effettuati con altri modi di trasporto su rotaia, quali metropolitana o tram, o comunque assimilabili;

d) servizi su strada;

e) servizi effettuati per via navigabile interna e in acque marine nazionali;

f) servizi su impianti fissi, diversi da quelli sopra individuati, strettamente connessi funzionalmente ai servizi di cui alle lettere precedenti.

2. I servizi di trasporto pubblico locale sono altresì classificati in funzione delle modalità di svolgimento:

a) servizi di linea ordinari, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari o frequenze, e tariffe fissati;

b) servizi a chiamata nei quali, fermo restando l'accesso generalizzato, almeno un elemento fra itinerario, orario o frequenza, e tariffa non è fissato ma può variare in funzione della richiesta dell'utenza, secondo modalità comunque prestabilite;

c) servizi ad accesso continuo, nei quali il servizio viene garantito in corrispondenza dell'accesso dell'utente al sistema.

3. Ulteriori classificazioni di tipo gerarchico sono previste al comma 4 dell'articolo 8.

Art. 4 *Attribuzione delle funzioni.*

1. La Regione, in conformità alle forme di partecipazione o di intesa previste dalla presente legge, svolge le seguenti funzioni, connesse all'organizzazione generale dei servizi di trasporto pubblico locale, assicurando uniformità di criteri sull'intero territorio regionale:

a) definizione del livello essenziale delle prestazioni;

b) politiche tariffarie;

c) pianificazione e programmazione a livello regionale;

d) monitoraggio e informazione all'utenza.

2. Gli enti locali esercitano le funzioni di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale negli ambiti territoriali di propria competenza, in conformità alle disposizioni di legge.

3. La Regione e gli enti locali partecipano obbligatoriamente all'ente di governo di cui all'articolo 13, che è l'unico soggetto cui compete sia l'affidamento ed esecuzione dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale, ad eccezione di quanto previsto dalla presente legge per i servizi che interessano altre regioni oltre la Calabria, sia l'autorizzazione dei servizi a libero mercato.

4. La Regione e gli enti locali curano la manutenzione e gestione dei beni mobili e immobili funzionali al trasporto pubblico locale di cui hanno la proprietà, inclusi i dispositivi di informazione all'utenza. La Regione promuove l'intesa per il trasferimento delle proprietà dei beni fra la Regione e gli enti locali, secondo i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza.

TITOLO II

Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale

Art. 5 *Livello dei servizi minimi.*

1. Il livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale definisce il livello essenziale delle prestazioni, in termini quantitativi e qualitativi in conformità alle previsioni dell'articolo *16* del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*.

2. La Giunta regionale determina il livello dei servizi minimi d'intesa con gli enti locali, sentiti i pareri della commissione consiliare competente, della Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e del Comitato della mobilità, tenendo nella dovuta considerazione le risorse finanziarie necessarie per garantire il livello determinato.

3. Al fine del raggiungimento dell'intesa si tiene apposita conferenza dei servizi che si svolge esclusivamente per via telematica. L'intesa si intende raggiunta con l'espressione favorevole di un numero di enti locali che rappresenta i tre quarti dei partecipanti, pesati rispetto alla popolazione residente; nel caso della Città metropolitana di Reggio Calabria la popolazione equivalente è data dalla somma della popolazione residente nel territorio della Città metropolitana e nel comune capoluogo.

4. Decorsi centoventi giorni dall'avvio della conferenza dei servizi, in caso di mancato raggiungimento dell'intesa, la Giunta regionale, tenendo conto delle posizioni prevalenti espresse in sede di conferenza dei servizi, determina il livello dei servizi minimi.

5. La determinazione del livello dei servizi minimi è trasmessa al Consiglio regionale, che entro sessanta giorni può apportarvi variazioni. Le variazioni, nel caso in cui sia stata raggiunta l'intesa di cui al comma 3, possono esclusivamente elevare il livello dei servizi minimi precedentemente definito.

6. La determinazione del livello dei servizi minimi è rivista con cadenza almeno decennale.

7. I servizi minimi sono i servizi necessari a garantire il livello dei servizi minimi, che devono essere previsti nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale e che devono trovare copertura sulle risorse di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 21.

Art. 6 *Tariffe.*

1. La Giunta regionale, tenendo conto delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sentito il parere della competente commissione consiliare e del Comitato della mobilità, stabilisce i criteri per la determinazione delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 in maniera uniforme su tutto il territorio regionale, eventualmente differenziandole in base alle caratteristiche del servizio, alle caratteristiche dell'utenza ed alle modalità di fruizione del servizio, con l'obiettivo della progressiva integrazione tariffaria.

2. Le variazioni delle tariffe sono efficaci nei limiti previsti dai contratti di servizio, con particolare riferimento alla lettera f) del comma 2 dell'articolo 16 e, qualora non compatibili con quelli vigenti, entrano in vigore all'avvio dell'esecuzione dei nuovi contratti che le prevedono. L'integrazione tariffaria costituisce valido motivo per la revisione dei contratti di servizio.

3. Le tariffe sono aggiornate in data 1 agosto di ogni anno, applicando il metodo del price-cap di cui all'articolo *2* della *legge 14 novembre 1995, n. 481*(Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità), tenendo conto dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT) e di indicatori di qualità effettiva del servizio erogato determinati in conformità ai criteri di cui al comma 1.

Art. 7 *Agevolazioni tariffarie.*

1. Hanno diritto ad usufruire della libera circolazione sui servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16, i residenti in Calabria appartenenti alle seguenti categorie:

a) invalidi con totale e permanente inabilità lavorativa (100 per cento) e con diritto all'indennità di accompagnamento;

b) ciechi totali, ciechi parziali e ipovedenti gravi.

2. Per usufruire del diritto alla libera circolazione i soggetti di cui al comma 1 devono munirsi di apposita tessera, rilasciata dall'amministrazione regionale in unico esemplare per invalido e accompagnatore, non utilizzabile disgiuntamente dal solo accompagnatore, effettuando apposita istanza per il tramite dei comuni di residenza o delle associazioni di categoria che ne hanno rappresentanza per legge, o che siano all'uopo riconosciute dalla Giunta regionale. La Giunta regionale determina le modalità e i diritti amministrativi per il rilascio delle tessere.

3. È fatto salvo:

a) quanto previsto dal punto 8 dell'articolo *100* del *decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753*, nonché da altre norme dello Stato;

b) quanto previsto per i dipendenti delle imprese di trasporto pubblico locale dai contratti collettivi di lavoro;

c) quanto determinato dalla Giunta regionale e dall'ART-CAL in merito alla libera circolazione dei soggetti incaricati di funzioni ispettive e di monitoraggio sui servizi.

4. La compensazione per il diritto alla libera circolazione di cui al comma 1 è ricompresa nei corrispettivi previsti dai contratti di servizio, che tengono conto dei conseguenti minori ricavi tariffari previsti.

5. Le eventuali misure di agevolazione tariffaria attuate dalla Regione e dagli enti locali mediante il rimborso parziale agli utenti del prezzo del titolo di viaggio, fatte salve le deroghe autorizzate dalla Giunta regionale, sentito il parere del Comitato della mobilità, non possono superare le seguenti aliquote rispetto al prezzo nominale:

a) il 70 per cento del prezzo nel caso in cui l'indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) è inferiore a 10.000 euro;

b) il 50 per cento del prezzo nel caso in cui l'ISEE è inferiore a 25.000 euro;

c) il 30 per cento negli altri casi.

Gli scaglioni dell'ISEE sono aggiornate in data 1 agosto di ogni anno dispari, con adeguamento all'inflazione secondo l'indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT) dei due anni solari precedenti.

6. Le aliquote di cui al comma 5 sono incrementate del 20 per cento al verificarsi dei seguenti casi:

a) soggetti la cui età anagrafica è superiore a 70 anni compiuti;

b) invalidi di qualsiasi tipologia, aventi diritto ai sensi delle leggi dello Stato a provvidenze di natura economica o non economica;

c) minorenni organi di almeno un genitore;

d) studenti frequentanti le scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado appartenenti a nuclei familiari con almeno tre figli.

Art. 8 *Piano Attuativo del Trasporto Pubblico Locale.*

1. Fra i piani di livello attuativo del Piano regionale dei trasporti è previsto il Piano attuativo del trasporto pubblico locale, che è approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale, sentito il parere del Comitato della mobilità.

2. Il Piano attuativo del trasporto pubblico locale tiene conto dei Piani urbani della mobilità e dei Piani di ambito della mobilità di cui al comma 7 dell'articolo 15, nonché degli altri piani in materia redatti in applicazione delle legge vigenti. A sua volta questi piani recepiscono gli indirizzi del Piano attuativo del trasporto pubblico locale. Esso è coerente con le previsioni del livello dei servizi minimi definito ai sensi dell'articolo 5.

3. Il Piano attuativo del trasporto pubblico locale, per ciascuno scenario previsto, in un'ottica di gerarchizzazione della rete:

a) recepisce la localizzazione dei nodi di I e II livello, individuati nel Piano direttore del Piano regionale dei trasporti in misura complessiva massima di uno ogni 300.000 abitanti;

b) localizza i nodi di III e IV livello, in misura massima di uno ogni 30.000 abitanti, preferendo le soluzioni che favoriscono l'integrazione modale.

4. Conseguentemente i servizi di trasporto pubblico locale si suddividono gerarchicamente in:

a) collegamenti principali, se collegano fra loro i nodi di I, II e III livello;

b) collegamenti secondari, se collegano i nodi di IV livello fra loro o con i nodi di I, II e III livello;

c) collegamenti di interscambio modale, se connettono terminali di diverse modalità di trasporto appartenenti allo stesso nodo ma non localizzati in adiacenza;

d) collegamenti urbani, se non appartengono ai casi precedenti e si svolgono interamente all'interno di un unico centro abitato, così come definito dall'articolo *3* del *decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* (Nuovo codice della strada);

e) collegamenti locali, se non appartengono ai casi precedenti.

5. Il Piano attuativo del trasporto pubblico locale definisce le strategie per perseguire gli obiettivi di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 2.

Art. 9 *Programma pluriennale del Trasporto Pubblico Locale.*

1. La Giunta regionale, sentito il parere dell'ART-CAL e del Comitato della mobilità, approva il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale entro novanta giorni dall'approvazione del bilancio pluriennale di cui all'articolo *4* della *legge regionale 4 febbraio 2002, n. 8*. Il programma ha una durata minima di tre anni ed una durata massima pari alla durata del bilancio pluriennale, ed è aggiornato anche prima del termine previsto ove ne ricorrano le circostanze.

2. Il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale è redatto tenendo conto delle strategie e degli indirizzi del Piano attuativo del trasporto pubblico locale e, qualora non siano in contrasto con esso, degli indirizzi dei Piani urbani della mobilità e dei Piani di

ambito della mobilità di cui al comma 7 dell'articolo 15, nonché degli altri piani in materia redatti in applicazione delle leggi vigenti. Esso inoltre è redatto in conformità ai criteri di cui all'articolo *16-bis* del *decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95* (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini, nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito con modificazioni dalla *legge 7 agosto 2012, n. 135*, e costituisce aggiornamento del piano di cui al comma 4 dello stesso articolo.

3. Il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale prevede, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili, la programmazione dei servizi affidati ai sensi dell'articolo 16, strutturata in due livelli:

a) livello regionale, con una definizione dettagliata dei servizi con indicazione delle linee e delle frequenze eventualmente specificate per fasce orarie, nel quale ordinariamente ricadono i servizi di cui alle lettere a), b) e c) del secondo periodo del comma 4 dell'articolo 8 e comunque i servizi di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 3;

b) livello locale, con una definizione dei criteri da adottare nella definizione puntuale dei programmi di esercizio o con la previsione dei servizi a chiamata di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 3, nel quale ricadono tutti i servizi non ricompresi nel caso precedente.

4. Esso prevede inoltre, sempre nei limiti delle risorse finanziarie disponibili, gli investimenti da effettuarsi per infrastrutture, mezzi di trasporto, sistemi tecnologici e in generale beni mobili e immobili funzionali al trasporto pubblico locale, nonché le ulteriori azioni da perseguire per il raggiungimento degli obiettivi di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 2.

5. Al fine di assicurare la coerenza con i limiti delle risorse finanziarie, il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale tiene conto della struttura dei corrispettivi associati ai contratti di cui all'articolo 16 e agli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 già stipulati. Esso inoltre, per i contratti e gli accordi ancora non stipulati, oltre a fornire indicazioni generali sui loro contenuti, prevede, con criteri di massima, la quantificazione dei loro corrispettivi, sulla base di costi standard e di ricavi previsti.

6. Nel caso in cui l'ART-CAL, per i vincoli imposti dai contratti stipulati ai sensi dell'articolo 16, non riesca ad effettuare una definizione puntuale dei programmi di esercizio coerente con il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, lo rinvia con puntuali motivazioni alla Giunta regionale per la sua revisione. Nelle more della revisione, nei casi in cui la disponibilità finanziaria non consenta di indugiare, l'ART-CAL provvede alla definizione dei programmi di esercizio nella misura che possa garantire la maggiore coerenza possibile con il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale.

7. La Giunta regionale, in merito alla redazione del Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, può richiedere un parere alla commissione consiliare competente.

Art. 10 *Comitato della Mobilità.*

1. Il Comitato della mobilità ha funzioni consultive in materia di livello dei servizi minimi, tariffe e agevolazioni tariffarie, Piano attuativo del trasporto pubblico locale, Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, nonché sulle ulteriori questioni di indirizzo politico-amministrativo in materia di trasporto pubblico locale.

2. Il Comitato della mobilità è convocato e presieduto dall'assessore regionale competente per materia.

3. Il Comitato della mobilità è costituito da rappresentanti volontariamente designati dagli enti locali, dalle università e dagli istituti di formazione di ogni ordine e grado calabresi, dalle associazioni dei consumatori e dei pendolari, dalle organizzazioni sindacali, dalle associazioni di categoria delle imprese, fra le quali quelle che rappresentano le imprese di trasporto pubblico locale. Alle riunioni del Comitato della mobilità, in relazione alle materie trattate, possono essere invitati per essere auditi i rappresentanti dei ministeri, delle autorità competenti, dei concessionari delle infrastrutture di trasporto, degli operatori che effettuano i servizi di trasporto pubblico locale, nonché degli altri soggetti che possono apportare a qualsiasi titolo un contributo.

4. La Giunta regionale determina la composizione e approva il regolamento di funzionamento del Comitato della mobilità. La composizione non deve essere superiore alle 25 unità, incluso l'assessore che lo presiede.

5. I componenti del Comitato della mobilità non hanno diritto ad alcun compenso. La Giunta regionale può prevedere il rimborso delle sole spese di missione.

Art. 11 *Osservatorio della Mobilità.*

1. Al fine di migliorare l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale e l'informazione all'utenza, nell'ambito delle strutture amministrative della Giunta regionale è istituito l'Osservatorio della mobilità, che svolge le seguenti funzioni:

a) produce una relazione annuale alla Giunta regionale, sulla base delle informazioni acquisite in applicazione del presente articolo;

b) mantiene aggiornate le basi dati relative alle informazioni acquisite in applicazione del presente articolo;

c) mantiene aggiornata la base dati georeferenziata della rete del trasporto pubblico locale;

d) effettua la misurazione degli indicatori di qualità effettiva del servizio erogato, di cui al comma 3 dell'articolo 6;

e) garantisce il libero accesso ai dati dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale, incluse le informazioni in tempo reale sull'esecuzione degli stessi servizi, anche mediante canali telematici che ne consentano una consultazione rapida e integrata;

f) costituisce la competente struttura regionale per la ricezione dei reclami da parte dei passeggeri, e provvede a trasmetterli all'ART-CAL e, nei casi e nei modi previsti per legge, all'organismo di controllo statale per l'accertamento e l'eventuale irrogazione delle sanzioni;

g) acquisisce i dati relativi al monitoraggio dei parametri di inquinamento atmosferico, che l'ARPA-CAL effettua con stazioni fisse almeno per i comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti.

2. La Giunta regionale, sentito il Comitato della mobilità, determina con proprio provvedimento:

a) i dati economici e trasportistici che gli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale di cui alla presente legge, sia affidati ai sensi dell'articolo 16, sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, devono trasmettere all'Osservatorio, nonché le modalità e le scadenze di trasmissione;

b) i sistemi informativi e telematici che gli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale devono utilizzare per la trasmissione all'Osservatorio delle informazioni sui servizi programmati ed effettuati e sugli utenti serviti, anche in tempo reale, per la gestione del rapporto contrattuale e per l'informazione all'utenza;

c) le indagini che l'Osservatorio deve effettuare, fra le quali indagini di *customer satisfaction*, garantendo l'eventuale necessaria copertura finanziaria aggiuntiva rispetto a quanto previsto dal comma 4;

d) i dati di cui l'Osservatorio della mobilità deve garantire la fruizione come dati di tipo aperto di cui al comma 3 dell'articolo *68* del *decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82* (Codice dell'amministrazione digitale), con esclusione dei dati commerciali sensibili.

3. La Giunta regionale determina le sanzioni a carico degli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale che non rispettano gli obblighi di cui al comma 2, che possono prevedere la sospensione dell'erogazione di ogni corrispettivo o contributo in conto esercizio e conto capitale oppure sanzioni amministrative pecuniarie. Le violazioni sono comunicate dall'Osservatorio della mobilità all'ART-CAL, che irroga le sanzioni.

4. Le spese di funzionamento dell'Osservatorio della mobilità sono assicurate in misura del 20 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3.

5. L'Osservatorio della mobilità, nell'affidamento delle indagini dalle quali possono scaturire sanzioni o penali contrattuali applicate agli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, o comunque pregiudizio economico, valuta in maniera preferenziale il ricorso all'affidamento in house a società a partecipazione regionale sulle quali è esercitato il controllo analogo e che prestino la loro attività quasi esclusivamente per la Regione in ambiti diversi dal trasporto di passeggeri.

TITOLO III

Svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale

Art. 12 *Bacino territoriale ottimale regionale.*

1. I servizi di trasporto pubblico locale di cui alla presente legge sono organizzati ed erogati all'interno di un unico bacino territoriale ottimale regionale al fine di conseguire obiettivi di efficienza, efficacia, universalità del servizio e sostenibilità ambientale, promuovendo anche economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza.

Art. 13 *Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e Agenzia regionale reti e mobilità.*

1. L'ente di governo del bacino unico regionale è l'Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL), soggetto con personalità giuridica di diritto pubblico che opera in piena autonomia funzionale, indipendenza di giudizio e di valutazione. Le deliberazioni degli organi dell'ART-CAL sono validamente assunte senza necessità di ulteriori deliberazioni, preventive o successive, da parte degli organi della Regione e degli enti locali.

2. Le funzioni dell'ART-CAL sono:

a) la definizione periodica puntuale dei programmi di esercizio, coerentemente al Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, ai programmi approvati ai sensi degli articoli 14 e 15 e alle previsioni dei contratti di servizio di cui all'articolo 16;

b) l'affidamento e l'esecuzione dei contratti di servizio;

c) la stipula degli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio;

d) l'autorizzazione dei servizi a libero mercato di cui all'articolo 17;

e) la pubblicazione annuale della relazione sugli obblighi di servizio pubblico di cui al paragrafo 1 dell'*articolo 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007* del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007;

f) le ulteriori funzioni attribuite dall'articolo *3-bis* del *decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138*, convertito con modificazioni dalla *legge 14 settembre 2011, n. 148* e dalla presente legge;

g) la produzione di una relazione annuale contenente i dati di sintesi sulla definizione periodica puntuale dei programmi di esercizio e sulla sua articolazione rispetto ai soggetti competenti ad effettuarla, sui contratti di cui all'articolo 16 in corso di esecuzione e di affidamento, sugli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 stipulati e da stipulare, sulle autorizzazioni di cui all'articolo 17 concesse, sulle sanzioni applicate, sulle eventuali criticità.

3. Gli organi dell'ART-CAL sono:

a) l'Assemblea;

b) il Presidente;

c) il Comitato istituzionale;

d) il Revisore dei conti.

4. Per tutti gli organi, ad esclusione del Revisore dei conti, non è prevista alcuna indennità di carica. Al solo Presidente spetta il rimborso delle spese sostenute.

5. L'Assemblea è costituita dal Presidente della Giunta regionale, dal Sindaco della Città metropolitana di Reggio Calabria, dai presidenti delle province e dai sindaci dei comuni della Calabria, ovvero da loro delegati. L'Assemblea è convocata e presieduta dal Presidente della Giunta regionale o dal suo delegato, ed esprime il proprio voto, ordinariamente per via telematica, esclusivamente nei casi previsti dalla presente legge. Il voto di ciascun componente dell'Assemblea ha un peso proporzionale alla popolazione residente nel territorio dell'ente che rappresenta; nel caso della Città metropolitana di Reggio Calabria la popolazione equivalente è data dalla somma della popolazione residente nel territorio della Città metropolitana e nel comune capoluogo.

6. Il Presidente è eletto dall'Assemblea e resta in carica per cinque anni. Nei primi tre scrutini risulta eletto il soggetto che riporta la maggioranza assoluta dei voti dei componenti, mentre al quarto scrutinio risulta eletto il soggetto che riporta la maggioranza relativa

dei voti. In tutti i casi in cui la carica di Presidente è vacante, il Presidente della Giunta regionale nomina senza indugio un commissario, con le stesse funzioni del Presidente, fino alla sua elezione. Il Presidente:

a) assume la rappresentanza legale dell'ART-CAL;

b) presiede e convoca il Comitato istituzionale;

c) assume i provvedimenti di urgenza, nelle more delle deliberazioni del Comitato istituzionale, anche nei casi in cui esso non sia regolarmente costituito.

7. Il Comitato istituzionale è costituito dal Presidente dell'ART-CAL e da altri otto componenti dei quali:

a) due designati dal Consiglio regionale;

b) uno designato dalla Città metropolitana di Reggio Calabria;

c) uno eletto dalle province;

d) uno eletto dai comuni con popolazione fino a 15.000 abitanti;

e) uno eletto dai comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti;

f) due eletti dall'Assemblea dell'ART-CAL.

8. Le elezioni avvengono in conformità al criterio di pesatura dei voti di cui al comma 5. Ciascun componente permane in carica per cinque anni e non ha diritto ad alcun compenso. Il Comitato istituzionale si intende regolarmente costituito se si è provveduto alla designazione o elezione di almeno quattro componenti oltre il Presidente. Il Comitato istituzionale delibera a maggioranza su tutti i provvedimenti di competenza dell'ART-CAL, ad esclusione di quelli che la presente legge riserva all'Assemblea e di quelli di cui alle lettere f) e g) del comma 9, e vigila sull'operato del Segretario generale e della Segreteria tecnico-operativa.

9. Il Segretario generale è nominato, su proposta del Presidente dell'ART-CAL, dal Presidente della Giunta regionale fra i dirigenti della Regione per una durata di quattro anni, prorogabili per una sola volta per ulteriori quattro anni. Il Segretario generale, avvalendosi della Segreteria tecnico-operativa:

a) cura l'istruttoria delle delibere del Comitato istituzionale;

b) esprime il parere di regolarità amministrativa sulle deliberazioni del Comitato istituzionale, senza esprimersi sulle valutazioni di natura discrezionale;

c) cura l'esecuzione delle delibere del Comitato istituzionale;

d) coordina la Segreteria tecnico-operativa con le funzioni dirigenziali;

e) assicura le risorse necessarie per il funzionamento del Nucleo ispettivo e ne designa il coordinatore in conformità al comma 12;

f) assume tutti i provvedimenti relativi all'esecuzione dei servizi a libero mercato, successivamente all'autorizzazione;

g) assume, nei casi in cui non sia stata conferita la delega di cui al comma 21, tutti i provvedimenti relativi all'esecuzione dei contratti di servizio, successivamente all'aggiudicazione, e tutti i provvedimenti relativi agli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio, successivamente alla stipula dell'accordo.

10. La Segreteria tecnico-operativa costituisce la struttura amministrativa di supporto del Segretario generale. Il personale della Segreteria tecnico-operativa è individuato, con atto organizzativo della Giunta regionale, fra i dirigenti e i dipendenti della Regione e degli enti locali, in posizione di distacco funzionale.

11. Il Nucleo ispettivo costituisce la struttura finalizzata al controllo della quantità e qualità dei servizi erogati, avvalendosi anche delle infrastrutture tecnologiche e delle informazioni fornite dall'Osservatorio della mobilità, e articolandosi anche in sedi periferiche. Il personale del Nucleo ispettivo è individuato, con atto organizzativo della Giunta regionale, fra i dirigenti e i dipendenti della Regione e degli enti locali, in posizione di distacco funzionale anche parziale, inclusi quelli appartenenti:

a) ai corpi e ai servizi di polizia provinciale, che mantengono le funzioni di espletamento dei servizi di polizia stradale, estendendo il territorio di competenza all'intero territorio regionale, in applicazione del comma 3 dell'articolo *5* del *decreto legge 19 giugno 2015, n. 78* (Disposizioni urgenti in materia di enti territoriali), convertito con modificazioni dalla *legge 6 agosto 2015, n. 125*;

b) ai corpi e ai servizi di polizia municipale, che mantengono le funzioni di espletamento dei servizi di polizia stradale, nei limiti territoriali di cui all'articolo *12* del *decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*.

12. I componenti del Nucleo ispettivo effettuano il controllo sui servizi di trasporto pubblico locale in piena autonomia, con il solo coordinamento funzionale di un soggetto scelto a sorte fra tre dei suoi componenti, designati dal Segretario generale, che resta in carica per tre anni non rinnovabili consecutivamente. Sul sito web dell'ART-CAL sono pubblicati cronologicamente i verbali dei controlli effettuati e il contenuto dei reclami e delle segnalazioni ricevuti dal Nucleo ispettivo e la conseguente sanzione irrogata, ovvero le motivazioni per le quali la sanzione non è stata irrogata.

13. Il Revisore dei conti è estratto a sorte fra i soggetti iscritti all'elenco di cui al comma 2 dell'articolo 2 della *legge regionale 10 gennaio 2013, n. 2* (Disciplina del Collegio dei revisori dei conti della Giunta e del Consiglio regionale della Calabria), dura in carica per tre anni non rinnovabili consecutivamente e ha diritto a una indennità pari al 50 per cento di quella del Presidente del collegio dei revisori dei conti della Giunta regionale e del Consiglio regionale della Calabria. Il Revisore dei conti:

a) vigila sulla regolarità contabile, finanziaria ed economica della gestione, anche mediante il controllo sugli atti dispositivi di spesa e sui risultati di gestione;

b) esprime parere preventivo sui provvedimenti inerenti l'ordinamento contabile e finanziario, sul bilancio preventivo e sulla compatibilità degli affidamenti di cui all'articolo 16 e degli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 con le risorse disponibili;

c) redige apposita relazione contenente le proprie valutazioni sulla corrispondenza del conto consuntivo alle risultanze della gestione;

d) propone, ove ritiene ne ricorrano le circostanze, l'incremento delle percentuali di cui al comma 16;

e) esercita ogni altra funzione demandata dalla legge o dai regolamenti.

14. Al fine di garantire indipendenza di giudizio e di valutazione, la Regione e gli enti locali, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, separano da una parte le funzioni di gestione della partecipazione societaria e controllo delle società partecipate che nel loro oggetto sociale prevedono servizi per la mobilità dei passeggeri e dall'altra le funzioni istituzionali connesse alla mobilità dei passeggeri. La separazione avviene sia a livello di indirizzo politico-amministrativo sia a livello di attività amministrative, assicurando che gli assessori e le strutture amministrative competenti nelle due materie siano distinti.

15. Gli oneri complessivi per i contratti di servizio di cui all'articolo 16 e per gli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 devono essere contenuti nei limiti finanziari previsti dal Programma pluriennale del trasporto pubblico locale. Il Programma tiene conto della percentuale di accantonamento annuale prevista dall'ART-CAL, di cui al comma 16, nel determinare le risorse finanziarie effettivamente disponibili per i servizi di trasporto pubblico locale.

16. Al fine di costituire un fondo di riserva per fare fronte ai possibili oneri finanziari non previsti che possono insorgere in ragione dell'affidamento e dell'esecuzione dei contratti di servizio o delle autorizzazioni dei servizi a libero mercato, lo 0,8 per cento delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 21 è accantonato annualmente dall'ART-CAL fino a che il fondo non raggiunga la misura dell'8 per cento delle anzidette risorse. In ragione del contenzioso esistente e della valutazione della probabilità di soccombenza, nonché di altre valutazioni pertinenti, l'ART-CAL può incrementare le percentuali di cui al presente comma.

17. Le spese di funzionamento dell'ART-CAL sono assicurate in misura del 20 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3.

18. Al fine di ridurre i costi connessi al funzionamento dell'ART-CAL, le cui attività sono di interesse comune della Regione e degli enti locali, essa può stipulare con le strutture amministrative della Giunta regionale convenzioni ai sensi dell'articolo *15* della *Legge 7 agosto 1990, n. 241*, al fine di avvalersi per quanto necessario di servizi e forniture di cui, per ragioni di economia di scala, non sarebbe efficiente la diretta acquisizione, dietro compensazione dei costi sostenuti dalla Giunta regionale. L'ART-CAL può inoltre avvalersi del comodato d'uso gratuito di immobili della Regione e degli enti locali e, anche temporaneamente, dei veicoli di proprietà dei corpi e dei servizi di polizia provinciale e polizia municipale.

19. Per quanto non disposto dalla presente legge, la Giunta regionale, previo parere della commissione consiliare competente, approva apposito regolamento che determina il funzionamento dell'ART-CAL, prevedendo eventualmente la possibilità di offrire nei limiti di legge agli enti locali assistenza tecnica connessa ai servizi pubblici locali.

20. Entro trenta giorni dalla costituzione dell'ART-CAL la Regione Calabria promuove il compimento di tutti gli atti necessari, nel rispetto delle disposizioni di legge, alla costituzione dell'Agenzia regionale reti e mobilità, in forma di società per azioni, i cui soci sono esclusivamente la Regione e l'ART-CAL; a tal fine, all'ART-CAL è assegnata, senza oneri a carico della stessa, la titolarità di azioni per un valore corrispondente al cinque per cento del capitale sociale.

21. La società di cui al comma 20 è costituita mediante scissione parziale della s.r.l. Ferrovie della Calabria per scorporazione del ramo d'azienda relativo alle attività di gestione e manutenzione delle infrastrutture della rete ferroviaria regionale non interconnessa, trattandosi di attività afferenti a un servizio di interesse generale necessario per il perseguimento delle finalità istituzionali della Regione Calabria.

22. L'ART-CAL delega all'Agenzia regionale reti e mobilità l'esercizio delle funzioni di cui al comma 2, lettere b) e c), trasferendo le risorse di cui all'articolo 21, comma 1, e definendo:

a) i servizi da mettere a gara e i relativi lotti funzionali;

b) il contenuto dei contratti di servizio da aggiudicare;

c) il contenuto degli accordi di cui all'articolo 20, comma 1.

23. L'Agenzia regionale reti e mobilità svolge, oltre a quelle previste nel comma 22, le seguenti funzioni:

a) cura la manutenzione e gestione della rete ferroviaria di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 3, e degli impianti e infrastrutture ad essa connessi, ed ordinariamente delle altre infrastrutture di trasporto di proprietà regionale;

b) attua le procedure di progettazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto di proprietà della Regione;

c) provvede all'acquisto del materiale rotabile nonché dei beni mobili strumentali per l'effettuazione del servizio, al fine di metterlo a disposizione dell'operatore aggiudicatario;

d) offre servizi complementari e funzionali alle attività di trasporto.

24. Lo statuto dell'Agenzia regionale reti e mobilità prevede:

a) quali organi dell'Agenzia:

1) l'Assemblea dei soci;

2) il Consiglio di amministrazione;

3) il Collegio sindacale;

b) la seguente composizione del Consiglio di amministrazione:

1) il Presidente ed un componente, nominati dal Presidente della Giunta regionale;

2) un componente eletto dall'Assemblea dei soci;

c) l'assunzione, da parte del Presidente del Consiglio di amministrazione, della rappresentanza legale dell'Agenzia regionale reti e mobilità;

d) la composizione del Collegio sindacale di tre membri effettivi e due sindaci supplenti dei quali:

1) due membri effettivi, tra cui il presidente, ed uno supplente sono nominati dal Consiglio regionale;

2) un membro effettivo ed un supplente sono eletti dall'Assemblea dei soci.

25. La Giunta regionale definisce, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, lo schema dello statuto dell'Agenzia regionale reti e mobilità e le modalità e i termini per la sua costituzione.

26. Le spese di funzionamento dell'Agenzia regionale reti e mobilità, determinate in misura dell'80 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3 sono trasferite all'Agenzia dall'ART-CAL.

27. In caso di inerzia dell'ART-CAL o dell'Agenzia regionale reti e mobilità nell'esercizio delle rispettive funzioni, la Giunta regionale fissa un congruo termine per provvedere. Qualora l'inerzia perduri dopo la scadenza del termine fissato, la Giunta regionale nomina un commissario ad acta che esercita i necessari poteri sostitutivi.

Art. 14 *Servizi comunali e metropolitani.*

1. Le funzioni di definizione di massima dei programmi di esercizio di cui alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 13 sono svolte dalla Città metropolitana di Reggio Calabria, per i servizi che interessano il comune capoluogo e l'ambito del proprio territorio individuato dalla stessa Città metropolitana, che non sono individuati di livello regionale nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale.

2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 15, le funzioni di definizione di massima dei programmi di esercizio di cui alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 13 sono svolte:

a) dai comuni di popolazione superiore ai 15.000 abitanti per i servizi che si svolgono all'interno del territorio comunale e che non sono individuati di livello regionale nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale;

b) dai comuni che mettono a disposizione dell'ART-CAL per i servizi di trasporto pubblico locale risorse finanziarie del proprio bilancio, nei limiti delle risorse messe a disposizione.

3. In caso di inerzia nell'esercizio delle funzioni di cui ai commi 1 e 2, l'ART-CAL esercita i poteri sostitutivi, con spese a carico dell'ente locale inadempiente.

4. Mediante intesa con la Regione Sicilia, e sentita la Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche nell'Area dello Stretto per il relativo parere consultivo, possono essere istituiti servizi di trasporto pubblico locale nell'Area integrata dello Stretto costituita dalle Città metropolitane di Reggio Calabria e Messina. In tal caso, nelle forme previste dall'intesa, l'Area integrata dello Stretto costituisce un bacino ottimale interregionale e all'ente di governo partecipa la Città metropolitana di Reggio Calabria. Il servizio di trasporto di veicoli effettuato con apposite navi tra le due sponde dello Stretto di Messina può essere oggetto di accordo ai sensi del comma 1 dell'articolo 20 e messo a disposizione dell'operatore aggiudicatario del servizio.

5. Restano di competenza della Città metropolitana le funzioni di promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di proprio interesse ai sensi dell'articolo *1, comma 2*, della *legge 7 aprile 2014, n. 56*.

Art. 15 *Ambiti territoriali e comitati d'ambito.*

1. L'ART-CAL può istituire i seguenti ambiti territoriali non sovrapposti:

a) di area urbana, costituiti dal territorio di un comune di popolazione superiore ai 15.000 abitanti e dal territorio di comuni contigui, su proposta congiunta dei comuni interessati;

b) di area vasta, costituiti dal territorio contiguo di più comuni di popolazione complessiva almeno pari a 150.000 abitanti, su proposta della Città metropolitana o delle province territorialmente competenti o su proposta congiunta dei comuni interessati;

c) di area a domanda debole, costituiti dal territorio contiguo di più comuni di popolazione complessiva almeno pari a 15.000 abitanti, con una densità abitativa inferiore a 100 abitanti/kmq, su proposta della Città metropolitana o delle province territorialmente competenti o su proposta congiunta dei comuni interessati.

2. L'istituzione degli ambiti territoriali di area urbana e di area vasta deve soddisfare i requisiti stabiliti dall'Assemblea dell'ART-CAL, con particolare riferimento alle caratteristiche della domanda di trasporto:

a) nei casi di ambiti territoriali di area urbana è possibile aggregare i comuni nel cui territorio ricade un unico centro abitato, così come definito dall'articolo *3* del *decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285*, e i comuni limitrofi che soddisfano determinate condizioni relativamente alla domanda di trasporto che gravita sul centro abitato individuato;

b) nei casi di ambiti territoriali di area vasta è possibile aggregare i comuni all'interno del cui territorio si esaurisce integralmente lo spostamento di una aliquota minima della domanda di trasporto generata e attratta dagli stessi comuni.

3. L'Assemblea dell'ART-CAL può stabilire requisiti per l'istituzione degli ambiti territoriali di area a domanda debole.

4. Ad ogni ambito territoriale è associato un comitato d'ambito, costituito in una delle forme associative di cui al Capo V, Titolo II, Parte I del *decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267* (Testo Unico degli Enti Locali). L'Assemblea dell'ART-CAL può stabilire le forme associative dei comitati d'ambito.

5. Al Comitato d'ambito sono delegate le funzioni di definizione di massima dei programmi di esercizio di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), per i servizi che si svolgono all'interno dell'ambito territoriale e che non sono individuati di livello regionale nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale.

6. In caso di inerzia nell'esercizio delle funzioni di cui al comma 5, l'ART-CAL, dopo aver fissato un congruo termine per provvedere, esercita le stesse funzioni sostituendosi al Comitato d'ambito. In caso di reiterata inerzia, l'ART-CAL sopprime l'ambito territoriale.

7. L'istituzione degli ambiti territoriali comporta i seguenti obblighi di redazione di strumenti di pianificazione:

a) nel caso di ambiti territoriali di area urbana, i comuni che lo costituiscono devono redigere un Piano urbano della mobilità, di cui all'articolo *22* della *legge 24 novembre 2000, n. 340* (Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999), integrato sull'intera area;

b) nel caso di ambiti territoriali di area vasta e di ambiti territoriali di area a domanda debole, la Città metropolitana o le province territorialmente competenti redigono dei Piani di ambito della mobilità, in ragione delle competenze loro attribuite dall'articolo *1, commi 44 e 85*, della *legge 7 aprile 2014, n. 56* (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni dei comuni), con l'obiettivo di soddisfare al meglio i fabbisogni di mobilità della popolazione, ridurre gli impatti ambientali, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata, aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi di trasporto collettivi anche con soluzioni diverse dai servizi di linea.

Art. 16 *Affidamenti e contratti di servizio.*

1. L'affidamento dei servizi avviene in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente, tenendo conto delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti e delle indicazioni dell'Autorità per la concorrenza e il mercato relativamente all'individuazione dei lotti, ricorrendo in via ordinaria al modello di remunerazione a costo netto, nel quale il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza dell'operatore.

2. I contratti di servizio sono predisposti in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente tenendo conto delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti, garantendo mediante adeguati meccanismi incentivanti e sanzionatori il conseguimento degli obiettivi di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 2.

3. I contratti di servizio in particolare prevedono:

a) che i corrispettivi unitari siano aggiornati annualmente applicando il metodo del price-cap di cui all'articolo *2* della *legge 14 novembre 1995, n. 481*, tenendo conto dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT);

b) la più ampia possibilità di variazione dei servizi successivamente all'affidamento, secondo criteri chiari e stabiliti preventivamente all'affidamento, il più possibile quantitativi, che determinano le conseguenti variazioni del corrispettivo;

c) che la variazione del corrispettivo complessivo, per ciascun anno al netto di quanto previsto dalla lettera a), discendente dalle variazioni apportate ai servizi ai sensi della lettera b), sia contenuta entro dei limiti pari al massimo al 5 per cento in aumento e in diminuzione, ad eccezione dei casi di modifiche apportate al livello dei servizi minimi o al Piano attuativo del trasporto pubblico

locale, oppure di scostamento rispetto al raggiungimento degli obiettivi previsti dall'articolo *16-bis* del *decreto legge 6 luglio 2012, n. 95*, convertito con modificazioni dalla *legge 7 agosto 2012, n. 135*;

d) che il superamento dei limiti di cui alla lettera c), possibile solo nei casi eccezionali previsti nella stessa lettera, sia comunque fissato entro valori massimi compresi fra il 15 per cento e il 30 per cento in aumento e fra il 10 per cento e il 20 per cento in diminuzione in un periodo di 5 anni;

e) che variazioni di più ampia entità possano essere conseguenti esclusivamente a disposizioni normative comunitarie o nazionali;

f) la possibilità, secondo criteri chiari e stabiliti preventivamente all'affidamento e rispettando il criterio dell'equilibrio economico-finanziario, di compensare variazioni del livello complessivo delle tariffe, in aumento e in diminuzione entro il 10 per cento in un periodo di 5 anni, attraverso variazioni rispettivamente in diminuzione e in aumento dei corrispettivi; le variazioni dei corrispettivi di cui alla presente lettera non concorrono al calcolo dei limiti delle variazioni di cui alle lettere c) e d);

g) l'opzione di proroga della durata del servizio, entro i limiti di cui al paragrafo 3 e al paragrafo 4, se applicabile, dell'*articolo 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007*, da esercitarsi entro un congruo termine antecedente alla scadenza del contratto, finalizzata principalmente ai casi di ritardi nelle procedure di affidamento, di allineamento temporale delle procedure di affidamento, ove ciò sia opportuno o necessario, di procrastinamento dei nuovi affidamenti per consentire il recepimento nell'oggetto della prestazione di quanto si determinerà in esito a processi in corso di revisione del livello dei servizi minimi o del Piano attuativo del trasporto pubblico locale;

h) le sanzioni nei casi di superamento di predefinite soglie di evasione tariffaria, definendo le modalità campionarie di rilevazione del tasso di evasione e tenendo conto, anche eventualmente come esimente, dei modelli organizzativi aziendali utilizzati per il contrasto all'evasione;

i) le sanzioni associate alle violazioni delle norme sulla sicurezza, dei contratti collettivi di lavoro e delle disposizioni di cui all'articolo 19.

4. Deroghe a quanto previsto dalle lettere c) e d) del comma 3 devono essere approvate dal Consiglio regionale ed eventualmente dagli enti locali finanziatori, con specifico riguardo agli obblighi di cui al comma 5. Deroghe a quanto previsto dalla lettera f) del comma 3 devono essere approvate dalla Giunta regionale.

5. Gli oneri finanziari derivanti dai contratti di servizio comportano l'obbligo di garantire, per l'intera durata contrattuale e per l'eventuale periodo di proroga di cui alla lettera g) del comma 3, nei bilanci della Regione e degli enti locali finanziatori, le necessarie risorse finanziarie, almeno nei limiti in cui l'eventuale riduzione non trova compatibilità con le previsioni contrattuali di cui alle lettere c) e d) del comma 3.

Art. 17 *Servizi a libero mercato e autorizzazioni.*

1. I servizi a libero mercato sono consentiti:

a) nei casi in cui siano individuati preventivamente agli affidamenti di cui all'articolo 16 fra i servizi non necessari a garantire il livello dei servizi minimi e che comunque, nei limiti delle risorse disponibili, non possono essere garantiti mediante i contratti di servizio in maniera più adeguata ai bisogni della comunità;

b) nei casi di cui all'articolo 1, comma 2, alle condizioni dell'intesa prevista oppure, in assenza dell'intesa, qualora l'altra Regione interessata non manifesti il diniego.

2. L'autorizzazione è rilasciata dall'ART-CAL, previa acquisizione della documentazione antimafia di cui al *decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159* (Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli *1* e *2* della *legge 13 agosto 2010, n. 136*), e verifica esclusivamente dei requisiti previsti da normative comunitarie e statali. L'autorizzazione prevede l'itinerario e le fermate autorizzate, lasciando ampia libertà sulle restanti caratteristiche dell'offerta e sulle tariffe. L'autorizzazione è della durata massima di cinque anni e decade qualora non siano più soddisfatti i requisiti di cui al comma 1.

3. I servizi a libero mercato sono comunque soggetti agli obblighi di cui all'articolo 11, ed in particolare l'operatore deve fornire preavviso di almeno trenta giorni sulla variazione dell'offerta e delle tariffe e sulla cessazione del servizio.

Art. 18 *Sanzioni agli utenti.*

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a munirsi di idoneo e valido titolo di viaggio, a convalidarlo secondo le modalità stabilite all'inizio e, se previsto, anche al termine delle corse utilizzate, a conservarlo nonché ad esibirlo a richiesta degli agenti accertatori per l'intera durata del percorso e nei terminali di accesso/egresso. Qualora il mancato rispetto della vidimazione all'inizio e, ove prevista, al termine delle corse non consenta l'addebito corretto del costo del titolo di viaggio, esso si intende pari a quello corrispondente al massimo costo possibile nei limiti della rete regionale e della singola giornata.

2. L'inosservanza degli obblighi di cui al comma 1 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da un minimo di 31,34 euro ad un massimo di 104,47 euro, oltre l'importo del titolo di viaggio. Nel caso di reiterazione della violazione entro cinque anni o nel caso in cui il pagamento della sanzione non avvenga entro trenta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione, la sanzione è raddoppiata.

3. La sanzione di cui al comma 2 è ridotta a 5,22 euro per gli utenti titolari di idoneo e valido abbonamento nominativo, a condizione che esso sia esibito, contestualmente al pagamento della predetta sanzione, entro dieci giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale, presso la sede legale dell'impresa di trasporto o presso le ulteriori sedi indicate nel verbale di contestazione, di cui nel caso di servizi affidati ai sensi dell'articolo 16 almeno una nel territorio della provincia dove è stata contestata la violazione.

4. I beneficiari delle agevolazioni tariffarie sono puniti con la sanzione amministrativa da 313,42 euro a 1.044,75 euro nel caso di mancato possesso di uno o più dei requisiti stabiliti per il riconoscimento del beneficio. È fatta salva l'eventuale responsabilità penale.

5. Le misure minime e massime delle sanzioni amministrative sono aggiornate in data 1 agosto di ogni anno dispari, in misura pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT) dei due anni solari precedenti.

6. Le violazioni amministrative previste a carico degli utenti sono applicate ai sensi della *legge 24 novembre 1981, n. 689* (Modifiche al sistema penale). Tale norma trova diretta applicazione per quanto non espressamente previsto nel presente articolo.

7. Su designazione di ciascuna impresa che effettua servizi di trasporto pubblico locale, sia affidati ai sensi dell'articolo 16, sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, l'ART-CAL autorizza gli agenti incaricati dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente articolo, che acquisiscono la qualifica di agente di polizia amministrativa. I soggetti sono designati fra i dipendenti dell'impresa. Essi devono essere dotati di apposito documento di riconoscimento rilasciato dall'impresa.

8. Gli agenti accertatori possono effettuare le verifiche e i controlli previsti dalla *legge 24 novembre 1981, n. 689*, compresi quelli necessari per l'identificazione del trasgressore. Gli agenti hanno competenza su tutti i servizi per i quali l'impresa è beneficiaria dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, anche eventualmente in parte per effetto di integrazione tariffaria.

9. Gli agenti accertatori contestano, ove possibile, immediatamente e personalmente al trasgressore le violazioni di cui al presente articolo. Se non è possibile la contestazione immediata, copia del verbale di contestazione deve essere notificato all'interessato o a chi è tenuto alla sua sorveglianza entro il termine di novanta giorni dalla contestazione e in questo caso sono dovute le spese di notifica.

10. Decorsi inutilmente sessanta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione, l'impresa provvede all'ordinanza-ingiunzione ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo *18* della *legge 24 novembre 1981, n. 689*. L'ordinanza-ingiunzione è emessa dal rappresentante legale dell'impresa o da un suo delegato e costituisce titolo esecutivo.

11. I proventi delle sanzioni amministrative applicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale sono assimilati ai ricavi tariffari dell'impresa che ha irrogato la sanzione, con l'obbligo di rendicontazione separata rispetto a ricavi ordinari.

12. Eventuali diritti di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi possono essere previsti a condizione dell'esistenza di adeguati canali di vendita alternativi o di sistemi di bigliettazione elettronica. L'importo di tali diritti non può essere superiore alla metà dell'importo minimo della sanzione amministrativa applicabile agli utenti sprovvisti di idoneo e valido titolo di viaggio. La Giunta regionale, per i servizi affidati ai sensi dell'articolo 16, determina l'importo di tali diritti aggiuntivi e le condizioni alle quali i canali di vendita alternativi sono considerati adeguati.

13. I contratti di servizio prevedono le sanzioni per le imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 che superino certe soglie di evasione tariffaria, definendo le soglie, le modalità campionarie di rilevazione del tasso di evasione e l'importo delle sanzioni.

Art. 19 *Risorse umane.*

1. L'adozione di misure di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta in sede di affidamento del servizio mediante procedura di gara e costituisce elemento da valutarsi favorevolmente fra le motivazioni alla base dell'affidamento diretto del servizio. In particolare possono essere valutate:

a) la maggiore disponibilità, all'atto del subentro, al trasferimento del personale in servizio presso gli operatori uscenti;

b) la maggiore disponibilità, in corso di esecuzione del contratto e in caso di necessità di assunzione di nuovo personale, di ricorrere all'eventuale personale in esubero in servizio presso operatori titolari di contratto di servizio relativi ad altri lotti di affidamento, secondo modalità chiaramente definite prima dell'affidamento.

2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, qualora dall'esito delle procedure di affidamento derivi la sostituzione del soggetto gestore, l'azienda subentrante assume prioritariamente il personale dipendente delle aziende che gestivano in precedenza il servizio di trasporto, mantenendone tutte le condizioni economiche e normative derivanti dal contratto collettivo nazionale di lavoro e dalla contrattazione integrativa aziendale, a condizione che il loro numero e la loro qualifica siano armonizzabili con l'organizzazione d'impresa prescelta dall'imprenditore subentrante e con le sue strategie aziendali.

3. I contratti di servizio prevedono obblighi di formazione del personale.

Art. 20 *Beni strumentali.*

1. L'ART-CAL, anche avvalendosi dell'Agenzia regionale reti e mobilità, mette a disposizione dell'operatore aggiudicatario o assicura allo stesso, alle condizioni previste dal contratto di servizio, anche onerose, l'accesso alle reti, agli impianti, alle infrastrutture, e in generale ai beni mobili e immobili individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, tramite la stipula di accordi giuridicamente vincolanti con il proprietario o concessionario dei beni, in relazione alla natura giuridica e all'assetto proprietario dei beni stessi, nel rispetto degli articoli 101, 102 e 106 del TFUE e delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti. In particolare:

a) per i servizi di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), per la rete ferroviaria, l'accordo è stipulato in conformità alle previsioni di cui all'articolo *23* del *decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112* (Attuazione della *direttiva 2012/34/UE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico);

b) per i servizi di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), per i terminali di proprietà della Regione e degli enti locali, salvo che non vi siano impedimenti, l'accordo è a titolo non oneroso e consente all'operatore l'utilizzo gratuito almeno degli stalli.

2. La Regione può avocare a sè la stipula dell'accordo di cui alla lettera a) del comma 1 e in generale la stipula di accordi di cui al comma 1 con gli enti che esercitano funzioni statali e con i loro concessionari.

3. Gli oneri finanziari derivanti dal comma 1 comportano l'obbligo di garantire nei bilanci della Regione e degli enti locali finanziatori le necessarie risorse finanziarie, per l'intera durata delle obbligazioni giuridicamente vincolanti assunte.

4. Il cofinanziamento di beni immobili o mobili in favore degli operatori affidatari dei servizi ai sensi dell'articolo 16, concesso in conformità a quanto previsto dagli articoli 107 e 108 del TFUE, comporta:

a) il vincolo di destinazione al trasporto pubblico locale regionale per gli stessi beni per l'intera vita utile per i beni mobili e in perpetuo per i beni immobili;

b) l'obbligo di cessione al subentrante, se al momento del subentro non è scaduto il vincolo di destinazione di cui alla lettera a), al prezzo di mercato sottratte le eventuali quote di ammortamento residue della quota parte di cofinanziamento pubblico e, nel caso in cui non si pervenga a un accordo fra le parti sul prezzo, nelle more della definizione giudiziale della controversia fra le parti, i beni sono messi immediatamente a disposizione del nuovo operatore dietro pagamento di un corrispettivo provvisorio determinato in misura delle quote di ammortamento residue della quota parte cofinanziata dall'operatore uscente;

c) il divieto dell'utilizzo, anche temporaneo, dei beni cofinanziati per servizi a libero mercato, a meno che i provvedimenti di finanziamento non lo prevedano, e comunque alla condizione che, se non è scaduto il vincolo di destinazione di cui alla lettera a), sia restituita la quota parte di ammortamento corrispondente al cofinanziamento pubblico associabile al periodo di utilizzo. In assenza di specificazione nei provvedimenti di finanziamento, ai fini del calcolo dell'ammortamento di cui al presente comma si assumono le seguenti durate della vita utile: 15 anni per gli autobus, 30 anni per il materiale rotabile ferroviario e tramviario, 30 per impianti, macchinari, officine, depositi, fabbricati, altre infrastrutture e terreni, 5 anni per investimenti in tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

4. Gli affidamenti relativi agli operatori subentranti possono, in maniera coerente i contratti o gli accordi con gli operatori uscenti, assoggettare a disciplina analoga a quella del subentro, di cui alla lettera b) del comma 3, altri beni immobili o mobili, tenendo conto delle misure previste dall'autorità di regolazione dei trasporti.

TITOLO IV

Disposizioni finanziarie, transitorie e finali

Art. 21 *Norma finanziaria.*

1. Le risorse finanziarie per l'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 e per gli accordi di cui all'articolo 20, comma 1, sono trasferite all'ART-CAL e sono garantite:

a) dal fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo *16-bis* del *decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95*, convertito con modificazioni dalla *legge 7 agosto 2012, n. 135*;

b) da risorse autonome di bilancio regionale;

c) da risorse del bilancio degli enti locali.

2. Le risorse di cui alla lettera a), per la quota parte il cui accertamento in entrata è legato al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla legge, possono essere utilizzate per la programmazione dei servizi e trasferite all'ART-CAL anche prima dell'accertamento, fino alla concorrenza dell'importo più basso fra:

a) il valore che è ragionevolmente ipotizzabile che sia effettivamente accertato in entrata in relazione al prevedibile raggiungimento degli obiettivi;

b) il valore di un apposito fondo di riserva finalizzato a compensare l'eventuale residuo attivo non riscosso.

3. Le risorse finanziare per il funzionamento dell'ART-CAL, dell'Agenzia regionale reti e mobilità e dell'Osservatorio della mobilità, nelle misure previste dall'articolo 11, comma 4, e dell'articolo 13, commi 17 e 26, sono garantite nei seguenti modi:

a) sul bilancio regionale, in misura dello 0,50 per cento delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui all'articolo 13, comma 15;

b) sul bilancio regionale, in misura dello 0,50 per cento dei ricavi tariffari netti dei servizi affidati ai sensi dell'articolo 16 nell'anno di competenza, così come previsti dall'ultimo Programma pluriennale del trasporto pubblico locale approvato prima della redazione del bilancio di previsione ovvero, in mancanza, in misura uguale all'ultimo dato dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;

c) dagli enti locali, in misura dello 0,50 per cento delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui all'articolo 13, comma 15;

d) da una tassa applicata alle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, in misura dello 0,50 per cento dei ricavi tariffari netti, le cui modalità e scadenze di pagamento e sanzioni sono determinate dalla Giunta regionale.

4. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni alle imprese di trasporto irrogate dall'ART-CAL sono utilizzati dalla stessa Autorità, dall'Osservatorio della mobilità o da altre strutture della Giunta regionale, in conformità alle determinazioni della Giunta regionale, con la finalità del miglioramento della qualità dei servizi mediante progetti di innovazione organizzativa e tecnologica, formazione, informazione all'utenza, cooperazione interregionale e internazionale.

Art. 22 *Provvedimenti urgenti per garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale.*

1. Al fine di evitare il pericolo imminente di interruzione dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada di interesse regionale, i cui attuali affidamenti sono in scadenza alla data del 31 dicembre 2015, e nelle more dell'effettivo affidamento dei predetti servizi da parte dell'ART-CAL, in attuazione dell'articolo 13 e dell'articolo 16, la Regione può assumere le determinazioni in ordine all'adozione di provvedimenti di emergenza ai sensi dell'*articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007* del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. I provvedimenti di emergenza di cui al presente comma hanno decorrenza dal 1° gennaio 2016 e una durata, non prorogabile, non superiore a due anni.

2. La Regione affida ai sensi dell'*articolo 5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) n. 1370/2007* i servizi pubblici di trasporto di passeggeri per ferrovia, in conformità alle informazioni già pubblicate sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea ai sensi del dell'*articolo 7, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007*, anche in deroga alle previsioni dell'articolo 16.

3. La Regione pubblica la relazione sugli obblighi di servizio pubblico di cui all'*articolo 7, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1370/2007*.

Art. 23 *Disposizioni transitorie.*

1. Il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale può essere approvato fino al 2016 in assenza della definizione del livello dei servizi minimi, avendo tuttavia cura di definire al suo interno il livello essenziale delle prestazioni. Lo stesso programma può essere altresì approvato in assenza del Piano attuativo del trasporto pubblico locale, finché quest'ultimo strumento non è vigente.

2. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge il Presidente della Giunta regionale nomina un commissario con le funzioni di avviare la costituzione dell'ART-CAL ed assumere sin dalla sua costituzione le funzioni di tutti gli organi non ancora costituiti dell'ART-CAL. L'attuazione del presente comma è effettuata senza nuovi oneri sul bilancio regionale.

3. Le più estese agevolazioni tariffarie previste dall'articolo 7 rispetto alla previgente normativa entrano in vigore con gli affidamenti di cui all'articolo 22.

4. Nel bilancio di previsione della Regione per l'anno finanziario 2016 e nel bilancio pluriennale contestualmente approvato sono garantite le risorse di cui all'articolo 21. La tassa di cui alla lettera d) del comma 3 dell'articolo 21 entra in vigore dal 1° gennaio 2016.

5. Entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di previsione della Regione per l'anno finanziario 2016, è trasferita all'ART-CAL la titolarità dei contratti di servizio di cui all'articolo 22. Contestualmente sono trasferite le risorse necessarie a dare copertura ai contratti di servizio per l'anno finanziario 2016, durante il quale non si applicano le previsioni del comma 16 dell'articolo 13.

6. Con preavviso di sei mesi, e comunque entro la scadenza dei contratti stipulati ai sensi del comma 1 dell'articolo 22, l'ART-CAL dispone la cessazione di tutti gli eventuali affidamenti che dovessero risultare in precedenza effettuati dagli enti locali.

7. La Giunta regionale può approvare appositi regolamenti con validità triennale finalizzati a disciplinare, per quanto di competenza regionale:

a) i servizi di trasporto pubblico che presentino caratteristiche innovative e siano allo stadio di sperimentazione, di studio o di sviluppo, inclusi quelli di cui all'articolo 3, comma 2, lettere b) e c), se presentano tali caratteristiche;

b) i servizi complementari al trasporto pubblico, quali a titolo esemplificativo i servizi di mobilità con veicolo condiviso;

c) i servizi di cui all'articolo 1, comma 3.

8. La Giunta regionale, previo parere della competente commissione consiliare, adotta una fascia unitaria che preveda un corrispettivo unico per i servizi extraurbani e uno per i servizi urbani.

9. Nelle more della costituzione della città metropolitana di Reggio Calabria i regolamenti e gli statuti di cui all'articolo 13 regolano le posizioni del comune capoluogo e della provincia. Negli altri casi il comune capoluogo e la provincia possono assumere le funzioni attribuite alla città metropolitana di Reggio Calabria, sempre nelle more della sua costituzione, se vi è intesa fra essi.

Art. 24 *Abrogazioni.*

1. Sono abrogate le seguenti disposizioni normative, insieme a tutte le loro modifiche ed integrazioni: la *legge regionale 14 aprile 1986, n. 15*; la *legge regionale 29 febbraio 1988, n. 3*; la *legge regionale 7 agosto 1999, n. 23*; la *legge regionale 28 dicembre 2006, n. 18*; la *legge regionale 27 dicembre 2012, n. 67* ad eccezione dell'articolo 6; l'articolo *36* della *legge regionale 27 dicembre 2012, n. 69*. Sono altresì abrogate tutte le disposizioni incompatibili con la presente legge. Restano abrogate le disposizioni già abrogate dalle norme di cui al presente comma.

2. Sono fatti salvi i rapporti giuridici sorti e gli effetti prodotti dalle leggi abrogate con il presente articolo.

Art. 25 *Entrata in vigore.*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale Telematico della Regione.

La presente legge è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione.

È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservarla e farla osservare come legge della Regione Calabria.

COPIA

REGIONE CALABRIA

GIUNTA REGIONALE

Estratto del processo verbale della seduta del 14 DIC. 2009

OGGETTO: Azioni per la Pianificazione Regionale dei Trasporti: "Indirizzi tecnici" ai sensi della deliberazione 30 giugno 2009, n. 384.
Presa d'atto della stesura definitiva.
Approvazione.

N. 834 del registro delle deliberazioni

Inviata al Dipartimento Trasporti il 1 [illegible]

Inviata al Consiglio Regionale Il 1 [illegible]

Inviata alla Corte dei Conti Il _____

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

		Presente	Assente
1	Agazio LOIERO Presidente	X	
2	Domenico CERSOSIMO Vice Presidente	X	
	e gli Assessori	======	======
3	Carmela FRASCA'	X	
4.	Silvestro GRECO	X	
5.	Damiano GUAGLIARDI		X
6.	Luigi INCARNATO	X	
7.	Mario MAIOLO	X	
8.	Demetrio NACCARI CARLIZZI	X	
9.	Francesco SULLA	X	
10.	Michelangelo TRIPODI		X
11.	Pietro Rosario AMATO		X

L'Assessore
Avv. Demetrio Naccari Carlizzi

Avv. Antonio Cantafora

Assiste il Segretario ~~Consigliere dr. Nicola Durante~~

Il Dirigente Generale
Avv. Antonio Izzo

Delibera N_____ del _____

Cap._____Bilancio _____

Il Dirigente di Settore
Dott. Vincenzo Bova

STANZIAMENTO	Euro _____
VARIAZIONI + O -	Euro _____
TOTALE	Euro _____
IMPEGNI ASSUNTI	Euro _____
DISPONIBILITÀ	Euro _____
IMPORTO PRESENTE IMPEGNO	Euro _____

IMPEGNO N. _____DEL._____

Il Dirigente di Servizio
Ing. Rodolfo Marsico

IL DIRETTORE DI RAGIONERIA
Dr.ssa Angela Nicolace

1

La Giunta Regionale

- **Premesso:**
  che con propria deliberazione 30 giugno 2009, n. 384, avente ad oggetto "Azioni per la Pianificazione regionale dei Trasporti", dato atto dello stato della programmazione nel settore, è stato tracciato un percorso che consenta di pervenire ad un nuovo, adeguato, Piano Regionale dei Trasporti in un contesto di piena compatibilità con le pianificazioni Nazionale e Comunitaria della mobilità, riferita ad uomini e cose;
  che il percorso di cui sopra è articolato in fasi che prevedono l'elaborazione degli "indirizzi tecnici", seguito dal "Piano direttore" indi i "Piani attuativi" secondo una sequenza e con le modalità indicate nella sopra richiamata propria deliberazione;

- **Preso atto:**
  che propedeutica all'attività di pianificazione dei trasporti risulta essere la predisposizione degli indirizzi tecnici, attività per la quale, con la richiamata deliberazione 384/09, è stato dato incarico ai Proff. Ingg. Francesco Russo e Demetrio C. Festa., che, a termini di specifica convenzione, hanno provveduto all'elaborazione dei suddetti "Indirizzi Tecnici";

- **Verificato:**
  che, nel rispetto della suddetta convenzione, i Soggetti incaricati hanno predisposto e rimesso il documento di "Indirizzi tecnici" del quale questa Giunta regionale ha preso atto con propria deliberazione 4 novembre 2009, n. 750;

- **Dato atto:**
  che, con la stessa prima richiamata deliberazione, il Dipartimento Organizzazione e Personale, che ha competenza sulla materia del Trasporto Pubblico, per la particolare importanza che rivestono i suddetti "Indirizzi tecnici", fondamentalmente per la coerenza rispetto agli stessi che dovrà caratterizzare qualsiasi aspetto in ordine alla politica regionale dei trasporti da chiunque promossa, è stato incaricato di acquisire le valutazioni e i contributi del Comitato della Mobilità, ex art. 8 della l.r. 23/99 e s.m.i., nonché delle Direzioni Generali dei Dipartimenti regionali particolarmente coinvolti, o loro Rappresentanti le cui designazioni sono state precedentemente richieste;

- **Verificato:**
  che, il documento contenente i richiamati "Indirizzi tecnici" è stato rimesso ai Dipartimenti di cui sopra, o loro rappresentanti, con specifica richiesta di valutazioni e proposte eventuali da rimettere entro tempo predeterminato nonché sottoposto al

Comitato della Mobilità previsto dalla legge regionale 7 agosto 1999, art. 23 e s.m.i., che, seppure non formalmente costituito, si è riunito nelle rappresentanze dei soggetti individuali o collettivi che ne fanno parte e che hanno ritenuto di partecipare;

- **Preso atto:**
  che, nel tempo previsto, a cura dei diversi Dipartimenti, o loro rappresentanti, non è pervenuta alcuna particolare valutazione o proposta integrativa nonché che detti "Indirizzi tecnici" sono stati particolarmente approfonditi e su essi si è dibattuto nel corso della seduta del Comitato della Mobilità, riunito nei termini prima indicati, in data 26 novembre 2009, lasciando altresì ai Componenti medesimi la possibilità di eventualmente integrare con documenti aggiuntivi entro i successivi dieci giorni;

- **Registrato:**
  che, nel termine previsto, non è pervenuta alcuna osservazione o proposta di integrazione, con nota Dipartimentale in atti, i Soggetti incaricati sono stati invitati a provvedere alla stesura definitiva del documento relativo ai più volte citati "Indirizzi tecnici" tenendo conto delle sole risultanze emerse nel corso della riunione del Comitato della Mobilità;

- **Preso atto:**
  che, con nota in atti, i Soggetti incaricati hanno consegnato, così come previsto in convenzione, in otto copie su supporto cartaceo ed una su supporto informatico, due documenti così intitolati: uno "Documento di Riferimento per la pianificazione dei Trasporti a scala regionale – Indirizzi tecnici", l'altro "Appendice: dati di riferimenti per la specificazione degli obiettivi nella situazione attuale", più semplicemente denominati "Indirizzi tecnici";

- **Ritenuto:**
  che possa e debba procedersi all'approvazione dei sopra indicati documenti costituenti gli "Indirizzi tecnici" per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale disponendo che ogni azione da chiunque promossa e relativa alla pianificazione dei trasporti a scala regionale ed ogni attività connessa dovranno risultare coerenti con detti indirizzi richiedendosi, in presenza di non chiara coerenza, specifica valutazione di questa Giunta impegnando in tal senso e conseguentemente tutte le Direzioni Generali;

- **Visti:**
  - il Decreto legislativo 422/1997 e successive modificazioni;
  - la legge regionale 7 agosto 1999, n. 23 e, s.m.i.;

- la propria deliberazione 30 giugno 2009, n. 384;
- la propria deliberazione 4 novembre 2009, n. 750;
- il D.P.G.R. n.354 del 24 giugno 1999 e successive modificazioni;

Su proposta dell'Assessore delegato al Bilancio, Patrimonio e Trasporti On. Avv. Demetrio Naccari Carlizzi, formulata alla stregua dell'istruttoria compiuta dalla struttura interessata, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità dell'atto resa dal dirigente preposto alla competente struttura;
A voti unanimi

D E L I B E R A

- **Di richiamare,** come parte integrante del dispositivo, la premessa al presente atto e la propria deliberazione n. 384/2009;

- **Di prendere atto che** i Soggetti incaricati hanno predisposto e rimesso due documenti così intitolati: uno "Documento di Riferimento per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale – Indirizzi tecnici", l'altro "Appendice: dati di riferimenti per la specificazione degli obiettivi nella situazione attuale", costituenti e più semplicemente denominati gli "Indirizzi tecnici" per la pianificazione dei trasporti a scala regionale che costituiscono parte integrante della presente deliberazione;

- **Di approvare** gli "Indirizzi tecnici" come sopra indicati disponendo che ogni azione da chiunque promossa e relativa alla pianificazione dei trasporti a scala regionale ed ogni attività connessa dovranno risultare coerenti con detti indirizzi richiedendosi, in presenza di non chiara coerenza, specifica valutazione di questa Giunta impegnando in tal senso e conseguentemente tutte le Direzioni Generali;

- **Di trasmettere** la presente deliberazione alla competente Commissione consiliare per le valutazioni che riterrà di assumere;

- **Di incaricare** il Dipartimento Organizzazione e Personale, che ha competenza sulla materia del Trasporto Pubblico, della esecuzione del presente provvedimento compresa la trasmissione a tutte le Direzioni Generali dei Dipartimenti regionali.

IL SEGRETARIO

IL PRESIDENTE

Del che si è redatto processo verbale che viene sottoscritto come appresso:

Il Presidente: f.to **LOIERO**

Il Segretario: f.to Cantafora

Copia conforme per uso amministrativo

Li_____ **IL SEGRETARIO**

5

ALLEGATO ALLA D.G.R. n° 834 DEL 14.12.2009

Regione Calabria

Piano Regionale dei Trasporti

Indirizzi Tecnici per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale

Documento di Riferimento per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale

Assessorato Trasporti

Dipartimento Organizzazione e Personale.

Settore Trasporti pubblici locali - Piano Regionale Trasporti - Reti Immateriali

L'inferno dei viventi non è qualcosa che sarà; se ce n'è uno, è quello che è già qui,
l'inferno che abitiamo tutti i giorni, che formiamo stando insieme.

Due modi ci sono per non soffrirne.
Il primo riesce facile a molti: accettare l'inferno e diventarne parte fino al punto di non vederlo più.

Il secondo è rischioso ed esige attenzione e apprendimento continui:
cercare e saper riconoscere chi e cosa, in mezzo all'inferno, non è inferno,
e farlo durare, e dargli spazio.

Italo Calvino

le città invisibili

Mondadori

SOMMARIO

Il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT) pone al centro il cittadino, assumendo che solo dall'analisi della mobilità nelle sue componenti derivi il sistema di priorità per i trasporti, per la realizzazione di servizi e di infrastrutture. Il PRT pone l'attenzione sulle componenti passeggeri e merci, interpretando i servizi di trasporto e di logistica e le infrastrutture modali su cui questi operano ed opereranno come derivati.
L'approccio storico dava attenzione alla realizzazione di sistemi modali, a partire dalla definizione di infrastrutture monomodali, quindi con la definizione di servizi ed infine con la definizione delle utilità risultanti per gli utenti.

La Regione ha assunto una nuova centralità sulla base della modifica del titolo V della Costituzione, ed ha una confermata centralità nella programmazione e nella spesa delle risorse comunitarie. Queste centralità insieme alla profonda evoluzione degli scenari di riferimento a scale differenti da quella regionale (da una parte scenario nazionale, comunitario, mediterraneo, internazionale ed intercontinentale, e dall'altra comunale, metropolitano e provinciale), ed alla molteplicità dei soggetti coinvolti (operatori pubblici, privati e misti, associazioni, sindacati, fondazioni no profit), richiedono un nuovo piano che porti il cittadino al suo centro. A tal fine è necessario costruire una nuova idea di piano che vada oltre il tradizionale documento più o meno lungo, redatto e bloccato nel tempo, onnicomprensivo ed autoreferenziale, ed ancorare la gestione del processo nell'ambito della Regione.

L'analisi delle componenti della mobilità e delle problematiche ad esse connesse,a diversi livelli territoriali, deve quindi essere il primo passaggio.
L'evoluzione delle esigenze di vita e di uso del territorio ha determinato negli ultimi anni profonde modifiche nelle componenti della mobilità:

- una rinnovata centralità per la mobilità di persone a scala locale, che ha fatto emergere nuovi bisogni relativi al pendolarismo ed alla qualità della vita nelle aree urbane;
- lo sviluppo di una mobilità tra i diversi centri della regione con esigenze di spostamenti di Andata e Ritorno, da concludere nel giorno;
- la presenza sempre maggiore di spostamenti per lavoro a scala nazionale ed europea e la crescita di spostamenti per turismo a scala nazionale, internazionale ed intercontinentale;
- la modificazione dei sistemi distributivi a scala urbana con la crescita della frequenza dei rifornimenti;
- l'integrazione sempre maggiore delle varie aree di produzione e di consumo a scala regionale, con la necessità di fornire alle filiere produttive rilevanti, a partire dall'agroalimentare, un sistema in grado di supportare la competitività;
- la modifica delle relazioni con i mercati UE, con i mercati tradizionali, con quelli emergenti accessibili via mare, le nuove prospettive di integrazione nel Mediterraneo;
- la presenza notevole di tecnologia di alta qualità e di basso costo, estesa a tutti gli elementi: utenti, mezzi ed infrastrutture, ambiente;
- la possibilità di nuove conoscenze e competenze.

I segmenti tradizionali e quelli emergenti di mobilità vanno, da una parte, a confrontarsi gli uni con gli altri e, dall'altra, sono fortemente influenzati dal modificarsi del contesto territoriale: locale, regionale, nazionale e comunitario. Le modificazioni riguardano: il nuovo ruolo della Regione e la conseguente ridefinizione del rapporto Stato-Regione, l'espansione dell'UE e l'apertura al Mediterraneo con il processo di Barcellona e la conseguente ridefinizione del rapporto Regione-Stato-UE-Mediterraneo; le rinnovate politiche di coesione nazionale.

Una tale evoluzione della mobilità determina l'esigenza per la Regione Calabria di un Piano Regionale dei Trasporti che orienti le evoluzioni verso gli obiettivi definiti

dalle politiche regionali confrontandosi da una parte con il livello centrale italiano,con quello europeo e con le visioni internazionali, e dall'altra con i livelli comunali e provinciali.

Gli obiettivi del PRT, in relazione a queste politiche, sono quindi quelli di una mobilità sostenibile. In cui il termine sostenibilità va declinato nelle più ampie classi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, ed in cui a loro volta ciascuna classe consideri esplicitamente i principi di equità territoriale e generazionale. Questo anche per dar voce all'inclusione sociale che si espliciti sia per i presenti che hanno una scarsa partecipazione democratica connessa alle differenti traiettorie di sviluppo economico dei territori, sia per le generazioni future che, a partire dai bambini di oggi, non hanno una rappresentanza politica di nessuna forma. L'obiettivo complessivo, in accordo alle indicazioni UE, è garantire che i nostri sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative, sull'economia, la società e l'ambiente. Per le specificazioni delle tre classi di sostenibilità possono essere posti obiettivi intermedi di facile leggibilità, che vanno specificati ed arricchiti durante il processo di piano. Per la sostenibilità economica vanno considerati obiettivi di efficacia e di efficienza; per la sostenibilità sociale obiettivi di sicurezza e partecipazione; per la sostenibilità ambientale obiettivi relativi alle aree antropizzate e non.

Gli obiettivi sono da perseguire con strutturazione in aree di azione, in cui interventi importanti sono programmati o già avviati (es. la revisione dell'offerta di TPL).

Per una decisa incisività delle strategie, integrate in relazione alla mobilità di persone e di merci ed alle differenti scale territoriali degli spostamenti (locali, regionali, nazionali e internazionali), alle titolarità delle azioni legislative ed alle azioni esecutive ed ai differenti scenari territoriali, è necessario definire aree di azione, intese come sistemi di interventi organizzati in classi di strategie, che devono essere trasversali agli obiettivi definiti. Le specificazioni e le priorità devono

essere predisposte sulla base dei risultati derivanti da ogni input di intervento, e quindi dal livello di perseguimento degli obiettivi specifici e degli obiettivi generali.

Le aree di azione rilevanti per le persone sono:

- Comune Amico;
- Sistema Integrato Metropolitano Regionale;
- Servizi nazionali, internazionali e intercontinentali.

Le aree di azione rilevanti per le merci sono:

- Logistica urbana;
- Logistica territoriale;
- Al centro del Mediterraneo.

Le aree di azione comuni al perseguimento di tutti gli obiettivi, e trasversali a componenti e fasce della mobilità sono:

- Innovazione ed ITS;
- Ricerca e formazione.

Elemento centrale nelle azioni è la pianificazione sulla base delle esigenze di mobilità, dei servizi di trasporto e di logistica con i conseguenti interventi gestionali, normativi, infrastrutturali immateriali e materiali nelle differenti specificazioni modali ed intermodali, integrati tra loro.

La struttura ed i contenuti del Piano si definiscono in termini di processi e prodotti. Nei documenti di indirizzo, è necessario tratteggiare il processo di avanzamento dal Documento di Riferimento del PRT ai successivi prodotti di Piano, quindi il processo di elaborazione delle differenti aree di azione dai progetti pilota, sui quali rilevare i risultati di trasferibilità, agli elementi del direttore, ai piani attuativi (di medio termine, di sviluppo, di azione e modali), con i successivi provvedimenti e modalità di finanziamento ed attuazione degli interventi, in uno ai processi di valutazione e di aggiornamento che costituiscono parte decisiva del processo di piano. Ulteriori prodotti riguardano linee guida e studi di fattibilità per interventi di sistema.

I differenti livelli di pianificazione e di implementazione degli interventi consentono una immediata verificabilità dei risultati e quindi una piena coscienza delle risorse impegnate. Risulta necessario utilizzare e sviluppare idonei sistemi di valutazione ex ante, in itinere, ex post e relative metodologie quantitative con adeguati strumenti di supporto e monitoraggio.

Il processo di valutazione deve seguire tutte le fasi di elaborazione e redazione del piano dalle analisi preliminari, alle verifiche di coerenza, alle analisi degli effetti delle azioni in relazione agli obiettivi di sostenibilità e convergenza.

10

1 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DOCUMENTO DI RIFERIMENTO

È competenza della Regione Calabria approvare il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT), sulla base delle indicazioni dell'art. 5 della legge regionale 23 del 1999.

La Pianificazione dei Trasporti, con il suo approccio tradizionale, è centrata sulla realizzazione di sistemi modali: si definiscono le infrastrutture monomodali, quindi si analizzano i servizi su queste realizzabili ed infine si definiscono le utilità risultanti per i cittadini e le imprese. L'approccio è stato utilizzato per la redazione del Piano Generale dei Trasporti (DPCM del 10 aprile 1986) e del successivo aggiornamento (DPR del 29 Agosto 1991, n 123) e dei Piani Regionali, elaborati in linea con tali documenti, come il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria del 1997.

Nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, viene introdotto l'approccio a sistema, superando la lettura dei trasporti come sommatoria di singole infrastrutture e specifici servizi, ma l'approccio storico è stato riconfermato con la Legge Obiettivo. La proposta di aggiornamento e adeguamento del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria, consegnata nel Maggio 2003, recepisce le indicazioni del PGTL, e si relaziona alla Legge Obiettivo, introduce l'approccio a sistema, ma conferma l'impostazione modale.

La centralità di passeggeri e merci, per la definizione del sistema dei trasporti, è stata affermata con le linee guida del Piano Generale della Mobilità (PGM) del 2007, nel quale la domanda di trasporto e logistica ha assunto un ruolo centrale per la definizione delle priorità.

Il PRT pone al centro il cittadino, assumendo che solo dall'analisi della mobilità nelle sue componenti derivi il sistema di priorità per i trasporti, per la realizzazione di servizi e di infrastrutture. Il PRT pone l'attenzione sulla mobilità di passeggeri e merci, interpretando i servizi di trasporto e di logistica e le infrastrutture modali su cui questi operano ed opereranno come derivati.

Gli Indirizzi Tecnici focalizzano gli obiettivi generali e specifici per i trasporti considerando le condizioni di riferimento del sistema, che devono essere perseguite. A tal fine viene prodotto uno specifico Documento di Riferimento per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale. Viene inoltre predisposta una parte-appendice in cui sono riportati alcuni dati di riferimento per la specificazione degli obiettivi a partire dalle condizioni attuali.

Gli Indirizzi Tecnici, ed in particolare il Documento di Riferimento, rivestono uno specifico

ruolo di guida nel processo di pianificazione: essi costituiscono un supporto strategico per la redazione dei documenti nella fase successiva di elaborazione del piano con emissione di specifici prodotti; essi dichiarano l'impostazione e definiscono il metodo attraverso i quali procederanno il processo di Piano, la scelta delle strategie, con le relative valutazioni, e l'implementazione operativa.

La Regione ha assunto una nuova centralità sulla base della modifica del titolo V della Costituzione, ed ha una centralità decisiva nella programmazione e nella spesa delle risorse comunitarie. Queste centralità insieme alla profonda evoluzione degli scenari di riferimento a scale differenti da quella regionale (da una parte scenario nazionale, comunitario, mediterraneo, internazionale ed intercontinentale, e dall'altra comunale, metropolitano e provinciale), la molteplicità dei soggetti coinvolti (operatori pubblici, privati e misti, associazioni, sindacati, fondazioni no profit), richiedono un nuovo piano che porti il cittadino al suo centro. A tal fine è necessario costruire una nuova idea di piano che vada oltre il tradizionale documento più o meno lungo, redatto e bloccato nel tempo, onnicomprensivo ed autoreferenziale, ed ancorare la gestione del processo nell'ambito della Regione.

La Regione Calabria ha definito con specifica delibera di Giunta del 2009 di:

- *approvare l'articolazione della Pianificazione Regionale in materia di trasporti -Piano regionale dei Trasporti- tramite gli Indirizzi tecnici ed il Piano Direttore cui seguiranno i Piani Attuativi*
- *incaricare il settore Trasporti pubblici locali, Piano Regionale Trasporti Reti immateriali per l'esecutività.*

Dalla scelta del Governo Regionale emerge quindi la volontà:

- di sviluppare un Piano-processo di nuova generazione, superando l'approccio dei piani fissi nel tempo, proiettandosi su differenti orizzonti temporali, con obiettivi di medio-lungo periodo, con piani attuativi ad orizzonte temporale più breve, e con rimodulazione a cadenza annuale; in relazione agli orizzonti temporali del Piano, le strategie per il medio-lungo periodo possono considerare in prevalenza gli aspetti infrastrutturali, mentre per i periodi di riferimento più vicini devono considerare aspetti di implementazione di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS, Intelligent Transportation System) e, alle scale annuali e biennali, devono considerare aspetti gestionali a partire dall'esercizio e dall'organizzazione della mobilità di passeggeri e merci, ed aspetti normativi a partire dalle semplificazioni burocratiche, amministrative e delle prassi adottate;

- di individuare il settore Trasporti come settore di riferimento per l'elaborazione del Piano avviando un doppio processo di integrazione e confronto: con gli Assessorati competenti e con il Consiglio Regionale, con i Comuni e le Province, con il Governo ed il Parlamento, con la Commissione ed il Parlamento UE; con i portatori di interessi a livello territoriale con scansioni a scala nazionale, europea, regionale, provinciale, metropolitana ed urbana.

Per la natura di documenti di indirizzo, nel Documento di Riferimento sono riportate indicazioni riguardanti:

- stato dell'arte istituzionale;
- componenti e fasce della mobilità;
- territorio e trasporti;
- obiettivi del piano;
- aree di azione;
- attuazione.

Sulla base di quanto visto, viene elaborato un documento che permette una visione sistemica del Piano.

Il ruolo del documento e delle sue differenti parti, nasce dall'esigenza di riorganizzare la lettura dei sistemi di trasporto sulla base della mobilità a partire dalla domanda e quindi di caratterizzare in modo omogeneo sia le componenti principali della mobilità che gli obiettivi verso i quali bisogna tendere.

Il Piano deve perseguire gli obiettivi mediante strategie di vario tipo, specificate ed organizzate in base alle componenti della mobilità in particolari aree di azioni strategiche.

Ne segue la chiara affermazione relativamente al ruolo del Documento di Riferimento, che deve essere un ruolo di indirizzo per il Piano e non il Piano.

Nei documenti di indirizzo, è necessario tratteggiare il processo di avanzamento dal Documento di Riferimento del PRT ai successivi prodotti di Piano, quindi il processo di elaborazione delle differenti aree di azione dai progetti pilota, sui quali rilevare i risultati di trasferibilità, agli elementi del direttore, ai piani attuativi con i successivi provvedimenti e modalità di finanziamento ed attuazione degli interventi, in uno ai processi di valutazione e di aggiornamento che costituiscono parte decisiva del processo di piano.

2. STATO DELL'ARTE ISTITUZIONALE

Il Documento di Riferimento del PRT, nell'ambito degli Indirizzi Tecnici, e l'intero processo con gli specifici prodotti, si muovono in una realtà istituzionale consolidata che fa capo ai differenti documenti di pianificazione disponibili, rilasciati alle varie scale territoriali e decisionali, nati in differenti contesti e volti a differenti ambiti della mobilità: di tutti è necessario tener conto. Particolare attenzione deve essere data ai documenti predisposti ed approvati nell'ambito dei Programmi Europei 2007-2013.

Gli ambiti territoriali e decisionali di riferimento istituzionale sono: l'ambito regionale, area di intervento del Piano; l'ambito nazionale, comunitario, euromediterraneo, internazionale ed intercontinentale dal quale scaturiscono riferimenti, obiettivi e vincoli; l'ambito locale delle province e dei comuni della Calabria, al quale il PRT deve necessariamente raccordarsi.

A scala regionale è necessario considerare, nello specifico settore dei trasporti:

- Piano regionale dei trasporti del 1997;
- Legge regionale quadro per il trasporto collettivo del 1999 [LEGGE REGIONALE 7 agosto 1999, n. 23 Norme per il trasporto pubblico locale] con le modifiche del 2004 [LEGGE REGIONALE 29 dicembre 2004, n. 36 Modifiche alla legge regionale 7 agosto 1999, n. 23, recante: «Norme per il trasporto pubblico locale»] e le ulteriori modifiche ed integrazioni;
- Aggiornamento e adeguamento del Piano Regionale dei trasporti, che aggiorna il Piano del 1997; l'aggiornamento è stato adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione 483 del 30 giugno 2003 ma non è mai stato approvato dal Consiglio Regionale;
- Accordo di Programma Quadro (APQ) "Sistema delle infrastrutture di trasporto" (2002);
- Accordo di Programma Quadro (APQ) "Sistema delle infrastrutture di trasporto" (2002); testo coordinato e integrato (2006);
- Accordo di Programma Quadro (APQ) "Sistema delle infrastrutture di trasporto" (2002); testo coordinato e integrato (2006). I° Atto integrativo - Sistema di accessibilità e di mobilità sostenibile a servizio dell'area direzionale di Germaneto (2009);

- Accordo di Programma Quadro (APQ) "Sistema delle infrastrutture di trasporto" (2002); testo coordinato e integrato (2006). II° Atto integrativo - Sistema di mobilità regionale per migliorare l'accessibilità delle aree urbane, delle aree interne e delle infrastrutture per lo sviluppo delle attività economiche.

Devono essere inoltre considerati tutti i documenti di pianificazione prodotti dagli assessorati regionali.
Occorre in particolare considerare le leggi e gli atti relativi al governo ed alla tutela del territorio:

- Legge urbanistica regionale 16 aprile 2002, n. 19 [Norme per la tutela, governo ed uso del territorio - Legge Urbanistica della Calabria] e la successiva legge regionale 24 dicembre 2006, n. 14 [Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 16 aprile 2002, n. 19 recante: Norme per la tutela, governo e uso del territorio - Legge Urbanistica della Calabria];
- Linee guida della pianificazione regionale, approvate con delibera del Consiglio regionale del 10.11.2006, n. 106 [Linee guida della pianificazione regionale e schema base della carta regionale dei luoghi in attuazione della Legge urbanistica della Calabria del 16/04/2002, n. 19];
- Documento preliminare del quadro territoriale regionale paesaggistico approvato con delibera della Giunta regionale del 30.6.2009 n. 387 [Quadro Territoriale Regionale a Valenza Paesaggistica "Calabria in cambiamento: governare il presente e progettare il futuro" QTRP Documento preliminare];
- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), approvato con Delibera del Consiglio Regionale del 28.12.2001, n. 115 [DL 180/98 e successive modificazioni. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico].

Sono considerati, con particolare attenzione, i documenti di programmazione europea.

- POR Calabria FESR 2007 - 2013 (Decisione C(2007) 6322 7-12-2007), Delibera Giunta Regionale (Delibera n. 881 del 24.12.2007), [Programma Operativo Regione Calabria Fondo Europeo Sviluppo Regionale 2007-2013 CCI 2007 IT 161 PO 008 (Novembre 2007)];
- POR Calabria FSE 2007 - 2013 (Decisione C(2007) 6711 del 18.12.2007), Delibera Giunta Regionale (Delibera n. 882 del 24.12.2007), [Programma Operativo Regione

Calabria Fondo Europeo Sviluppo Regionale 2007-2013 CCI 2007 IT 051 PO 002 (Novembre 2007)];

- PAR Calabria FAS 2007/2013, Delibera Giunta Regionale (Delibera n. 564 del 24.08.2009), [Programma Attuativo Regionale cofinanziato dal Fondo Aree Sottoutilizzate 2007-2013 (Agosto 2009)];
- Programma Operativo PSR Calabria FEASR 2007 - 2013, Piano Sviluppo Rurale 2007-2013 [Piano Strategico Nazionale per lo Sviluppo rurale 28/05/2007 e Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013, Settembre 2007].

In relazione al ruolo che Gioia Tauro assume nella Regione, vengono considerati:

- Piano di Sviluppo Strategico per l'Area Ampia di Gioia Tauro, marzo 2008, prodotto dal Commissario Straordinario del Governo per il Coordinamento delle Attività connesse allo sviluppo dell'Area Ampia di Gioia Tauro;
- Piani Operativi Triennali dal 2005 al 2011 dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- Progetto OSMETE; Strategie di sviluppo territoriale, analisi delle opportunità logistiche dell'area intraportuale di Gioia Tauro.

In relazione alla sicurezza stradale vengono considerati:

- Legge 17 maggio 1999, n.144, art 32 Attuazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale;
- Delibera Giunta Regionale 30 giugno 2003, n. 482, Programma annuale di attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; Approvazione Bando; I Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- Delibera Giunta Regionale 2 settembre 2004, n. 598, Programma annuale di attuazione 2002 del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; Approvazione graduatoria interventi ammessi a contributo; I Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- Delibera Giunta Regionale 30 gennaio 2006, n. 54, Programma annuale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; Approvazione Bando; II Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- Delibera Giunta Regionale 29 marzo 2007, n. 176, Programma annuale di attuazione del 2° Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; Approvazione

graduatoria interventi ammessi a contributo; Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;

- Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale: LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI DELLA SICUREZZA STRADALE URBANA.

In relazione a progetti specifici della Regione Calabria, direttamente connessi ai trasporti, vengono considerati:

- Delibera Giunta Regionale 20 aprile 2009 n 181, Progetto Integrato di Sviluppo Regionale di Valenza Strategica: Sistema delle Aree Urbane Regionali;
- Delibera Giunta Regionale 20 aprile 2009 n 190, Progetto Integrato di Sviluppo Regionale di Valenza Strategica: Sviluppo delle Filiere Energetiche;
- Delibera Giunta Regionale 20 aprile 2009 n 210, Progetto Integrato di Sviluppo Regionale di Valenza Strategica: Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale;
- Delibera Giunta Regionale 20 aprile 2009 n 211, Progetto Integrato di Sviluppo Regionale di Valenza Strategica: Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro;
- devono essere considerati, per quanto di attinente, i PISR: Calabria e nuove generazioni; Poli di Innovazione; Case della Salute; Contrasto allo Spopolamento delle Aree Interne; Grandi Attrattori Culturali; Programma Calabria Promozione; Legalità e Sicurezza; Modernizzazione della Pubblica Amministrazione Regionale; Valorizzazione dei Centri Storici e dei Borghi di Eccellenza.

In relazione alla Ricerca si considera:

- Legge Regionale n 24 del 2009, BUR n15 del 17 agosto 2009, Promozione della Ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica;
- Accordo di Programma Quadro in Materia di Ricerca e Competitività, del 31 Luglio 2009.

Bisogna considerare i documenti specifici prodotti nell'ambito del PGM per l'analisi delle Regioni del Mezzogiorno, e i documenti di pianificazione prodotti in relazione ai differenti elementi e reti modali, come autorità portuale, FS, ANAS, società aeroportuali.

A scala nazionale bisogna considerare:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 (Decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001);
- Legge n° 443/2001 - Legge Obiettivo che modifica l'approccio del PGTL: *l'inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano Generale dei Trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso;*
- Patto per la Logistica, Luglio 2005;
- Piano per la Logistica, Gennaio 2006; Un programma di settore per la competitività del sistema Paese, prodotto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con il supporto della Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica;
- Le proposte per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture nel Mezzogiorno, Febbraio 2006; Documento predisposto dal Coordinamento dei Presidenti delle Regioni del Mezzogiorno;
- Proposte di linee guida per lo sviluppo di servizi di infomobilità nelle Regioni e negli Enti Locali, approvate dalla Conferenza Unificata con Accordo in data 31 Maggio 2007;
- Linee Guida per il Piano Generale della Mobilità dell'Ottobre 2007.

Particolare raccordo deve essere sviluppato con i Commissari Governativi, decreti 15 settembre 2009:

- Ponte sullo Stretto di Messina;
- Statale Jonica 106.

A scala euromediterranea, internazionale ed intercontinentale, nell'ambito dei riferimenti istituzionali, oltre che le specifiche direttive UE, bisogna considerare le determinazioni relative al sistema TEN-T (Trans-European Networks - Transport), al programma Marco Polo, agli assi transnazionali a partire dalle indicazioni del Gruppo di Alto Livello, ed al RATP Mediterraneo [Regional Transport Action Plan for the Mediterranean Region 2007-2013, ottobre 2007]; inoltre è necessario almeno considerare il Libro Bianco ed il suo il riesame intermedio, i Programmi Comunitari di finanziamento, il Libro verde [Libro verde TEN-T: riesame della politica verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti, Bruxelles, 4.2.2009 COM(2009) 44 definitivo], il rapporto Wider Europe [Brussels, 11.3.2003 COM(2003) 104 final

communication from the Commission to the Council and the European Parliament. Wider Europe – Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours].

A scala locale bisogna considerare tutti i documenti di pianificazione dei trasporti e del territorio approvati dai Consigli e/o dalle Giunte dei Comuni e delle Province.

Bisogna inoltre considerare i documenti quadro per la pianificazione locale prodotti ad altra scala istituzionale, a partire da tutti i documenti prodotti per la definizione del Piano di Azione sulla Mobilità Urbana, presentato il 30 settembre 2009 [Brussels, COM(2009) 490/5 Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions; Action Plan on Urban Mobility, APUM].

Il PRT costituisce un elemento di raccordo politico-amministrativo-tecnico tra i diversi soggetti istituzionali coinvolti ai diversi livelli territoriali (internazionali e nazionali, regionali, locali). Esso riceve e fornisce elementi:

- nella dimensione orizzontale, nell'ambito dello stesso assessorato ed in relazione agli altri assessorati ed alle istituzioni di emanazione e/o partecipazione regionale, producendo un coordinamento trasversale tra le scelte di governo; il processo di elaborazione del PRT si evolve insieme al quadro dei provvedimenti avviati o in corso del Governo Regionale;
- nella dimensione verticale rispetto agli enti decisionali di differente scala territoriale competenti in materia di trasporti, territorio ed ambiente.

Questi sono i riferimenti con i quali il PRT dovrà continuamente correlarsi, sia nella fase di elaborazione che in quella di gestione, tenendo costantemente sotto controllo i prodotti del processo in elaborazione.

3. COMPONENTI E FASCE DI MOBILITÀ

La Regione ha definito con specifica delibera di Giunta n. 383 del 30.6.2009 di a*pprovare l'articolazione della Pianificazione Regionale in materia di trasporti -Piano regionale dei Trasporti- tramite gli Indirizzi tecnici ed il Piano Direttore cui seguiranno i piani attuativi.*

Il PRT assume come punto di partenza la domanda di mobilità dei passeggeri e delle merci in riferimento alla struttura territoriale che la genera e al sistema dei servizi ed a quello delle infrastrutture che la regge: le componenti passeggeri e merci sono quindi i riferimenti principali del Piano. I protagonisti del PRT sono le componenti mentre le singole modalità devono essere organizzate in un sistema di offerta che consenta di pervenire al raggiungimento degli obiettivi generali.

Al fine di procedere ad aggregazioni che consentano di prospettare obiettivi generali, classi di problemi, obiettivi specifici, strategie di intervento, ambiti decisionali definiti e relativi rapporti istituzionali per l'implementazione delle azioni di Piano, il PRT articola la mobilità in tre fasce: mobilità urbana, metropolitana, di bacino e provinciale; mobilità regionale; mobilità a scala interregionale, nazionale, comunitaria, mediterranea, internazionale ed intercontinentale.

Questa aggregazione può consentire di dare risposte chiare anche in presenza di promiscuità di uso dei singoli sistemi modali e può consentire di stabilire rapporti corretti tra i differenti ambiti decisionali; pertanto la responsabilità dei differenti livelli istituzionali viene sottolineata, esplicitando il principio di sussidiarietà.

A scala locale, l'uso eccessivo dei mezzi individuali, una diffusa carenza di azioni efficaci di controllo per il rispetto delle regole, le gravi carenze del trasporto collettivo, che non offre servizi di quantità e qualità adeguate alle attese, anche perché in assenza di linee in sede protetta in tutte le aree urbane calabresi, in particolare in quelle candidate o normate come aree metropolitane, l'assenza di percorsi integrati e prioritari dedicati alle modalità non motorizzate ed infine la presenza di sensibili volumi di traffico merci, creano nelle aree urbane fenomeni di congestione, inquinamento e incidentalità; mentre nelle aree non urbane si lamentano gravi carenze di accessibilità, connesse anche alla mancanza di servizi diversificati di trasporto pubblico nei contesti di domanda debole, come ad esempio la domanda studentesca in fasce temporali differenti da quelle comprendenti inizio e fine delle lezioni, relativa ad attività non curriculari o l'accesso egresso dai luoghi di svago.

A scala regionale, la mancanza di un servizio in sede riservata di connessione tra i centri urbani pone ancora problemi di integrazione diretta nella Regione, mentre in alcune zone ripropone problemi di accessibilità. Il trasporto ferroviario di scala sovra comunale con frequenza significativa, è presente solo da poco tempo ed in una sola area della Regione; al contrario estese aree risultano storicamente mal (o per nulla) collegate in termini di quantità e qualità dei servizi.

Il trasporto su gomma supplisce a questa carenza in termini solo potenziali in quanto collegato ai limiti posti alla circolazione stradale: sul lato tirrenico a causa dei lavori sull'autostrada e sul lato ionico a causa delle condizioni della SS 106.

Il trasporto merci, connesso con un sistema produttivo debole ed un sistema di residenze distribuito sul territorio, si è identificato con il tutto gomma a veicolo bloccato, implicando da una parte lo smantellamento del minimo di servizio ferroviario esistente, e dall'altra l'impegno di veicoli fuori scala sin dentro le aree urbane, salvo precarie forme di trasbordo effettuate a bordo strada con le dirette ricadute in termini di qualità del servizio.

Alla scala interregionale, nazionale ed internazionale, l'offerta di servizi di trasporto, che pure è essenziale per la coesione e lo sviluppo della Regione rispetto al sistema Paese ed all'Unione Europea, si presenta distribuita in maniera inadeguata alle esigenze di mobilità.

La mobilità internazionale presenta caratteristiche e si attua su classi di distanza molto diverse: collegamenti con l'Europa; con gli altri paesi del Mediterraneo; collegamenti intercontinentali. Per la mobilità delle persone, accanto alle consuete motivazioni di lavoro, affari e studio, si sono attivati spostamenti connessi ad un peso crescente della domanda turistica.

Il trasporto ferroviario passeggeri offre qualità appena mediocre per le aree attraversate dalla rete principale solo sulla direttrice tirrenica e con una tecnologia ferroviaria non aggiornata; mentre estese aree della costa ionica risultano mal collegate, sia per le basse prestazioni della rete, sia per la quantità e qualità dei servizi offerti. Il trasporto ferroviario internazionale è del tutto assente.

Anche il trasporto aereo, nonostante lo sviluppo dei traffici in atto, offre connessioni dirette su poche relazioni nazionali e solo su qualcuna internazionale, spesso con carattere stagionale, risultando sempre tributario degli aeroporti nazionali maggiori (Fiumicino, Malpensa), non potendo di fatto utilizzare i grandi hub esteri (Parigi, Londra, Francoforte, Amsterdam). Ne segue quindi la necessità di un doppio trasbordo per spostamenti internazionali ed intercontinentali. Inoltre la mancanza di integrazione modale riduce ulteriormente le potenzialità dei nodi aeroportuali.

Il trasporto marittimo è assente sia per i servizi di linea che per il crocierismo, che per la nautica da diporto, non utilizzando per nulla la condizione di centralità geografica nel Mediterraneo.

Per le merci a scala nazionale, le caratteristiche insufficienti della rete ferroviaria (sagome, lunghezze treni, pendenze), l'assenza di interporti, l'inesistenza di navigazione di cabotaggio hanno condotto alla assoluta prevalenza del trasporto su gomma, anche per classi di distanza congeniali al trasporto combinato ed intermodale, con un circolo vizioso culminato nella chiusura dei centri intermodali ferroviari.

Per le merci a scala internazionale acquistano rilevanza numerosi fenomeni, legati ad importanti mutazioni e tendenze in atto, di cui occorre valutare gli effetti sul nodo di Gioia Tauro e sull'area ad esso collegata. Il Porto di Gioia è una delle grandi porte del sistema Paese e dell'UE e quindi è direttamente interessato a: perdurante crescita delle economie estremo orientali; crisi dell'economia occidentale; avvio della zona di libero scambio nel Mediterraneo; supergigantismo delle navi portacontenitori e connessa nuova disponibilità di navi per servizi di linea; apertura e crescita dei porti del Nord Africa; crescente importanza del Mar Nero; rapporto con i nuovi Stati Membri dell'Europa dell'Est e con la Russia.

4. TERRITORIO E TRASPORTI

Le dinamiche territoriali sono conseguenza e, nel contempo, concausa dello stato dei trasporti. Il Piano deve analizzare questa interdipendenza traducendo gli obiettivi di indirizzo del settore dei trasporti in obiettivi specifici, cioè azioni precisate sul territorio, in concreti scenari da perseguire ai diversi livelli dell'amministrazione della cosa pubblica.

4.1 Scenari nazionali ed internazionali, regionali, locali,

Il sistema regione deve confrontarsi con tre scenari di diversa dimensione territoriale, di seguito riportati, e per i quali è necessaria una lettura per una pianificazione del territorio e della mobilità.

Lo scenario internazionale e quello nazionale costituiscono ad un tempo maggiore vincolo e maggiore opportunità per la Regione. Lo scenario è quello delle grandi reti dei flussi globali internazionali, dagli scenari europei e mediterranei alle grandi reti trans-nazionali, in un quadro di coesione e competitività, che permetta di considerare i differenti mercati: da quelli confinanti, a quelli maturi, a quelli emergenti, ai nuovi mercati continentali con attenzione ai paesi del BRIC (Brasile, Russia, India, Cina).

Lo scenario internazionale è dominato dalla globalizzazione dei mercati. Tuttavia in tempi recenti si è manifestata una profonda crisi del sistema; gli aspetti più vistosi hanno riguardato i mercati finanziari; più profondi sono i problemi connessi all'approvvigionamento energetico ed al deterioramento dell'ambiente, con la modifica delle condizioni climatiche; l'ineguale distribuzione della ricchezza ha innescato il fenomeno delle migrazioni, che ha assunto dimensioni epocali. Tutti questi fatti mettono in discussione il modello di sviluppo sin qui consolidato a scala mondiale, e impongono la ricerca di uno sviluppo economico sostenibile.

Gli effetti territoriali per l'Italia del processo di allargamento dell'Unione Europea derivano dal sostanziale spostamento ad est del baricentro economico dell'Europa, per effetto dell'ingresso dei nuovi Stati, alcuni dei quali con rilevanti potenzialità, che hanno dato maggior peso ai flussi di scambio comunitari in senso est - ovest ; l'apertura della Zona di Libero Scambio Euromediterranea potrà incidere sul riposizionamento delle differenti aree, con favorevoli prospettive per il nostro Paese. La posizione geografica conferisce alla

Calabria grandi potenzialità per intercettare i flussi sulla direttrice euro-mediterranea; affinché questa potenzialità trovi concreta attuazione, è necessaria una forte presenza della Regione nei tavoli delle scelte sopranazionali del governo dei grandi flussi di merci e persone (Reti TEN-T, Autostrade del Mare, etc.).
Nell'ambito dello scenario è fondamentale analizzare quello nazionale delle reti connesse, con l'obiettivo di mettere quelli interregionali in un sistema generale e agganciare i processi di sviluppo in atto, pervenendo nel breve a condizioni di accessibilità equilibrate e coerenti con le esigenze di mobilità in tutto il Paese.
Il potenziamento delle reti e dei nodi a servizio delle aree forti, produttive e di consumo, del settentrione e del centro, con proiezione europea ed extraeuropea, deve coniugarsi con la attenzione al sistema dei collegamenti del e nel Mezzogiorno.

Lo scenario regionale della Calabria si svolge in quello del Mezzogiorno. La minore competitività delle regioni del Mezzogiorno deriva non solo da una rilevante marginalità territoriale, ma anche da una situazione ormai stratificata nel tempo che vede manifestarsi un divario nei fattori di sviluppo, tra i quali ovviamente lo stato delle reti e dei servizi di logistica per le attività produttive localizzate in tali aree. Ruolo portante per lo sviluppo dell'integrazione territoriale del sistema paese è dato dalla progressiva messa in esercizio della rete ferroviaria AV/AC, e della sua improcrastinabile estensione al Sud, che deve costituire uno dei punti base per garantire il sistema relazionale e per rilanciare il sistema produttivo. Oltre a sviluppare i collegamenti con il nord risulta fondamentale per la Calabria migliorare i collegamenti con le regioni più prossime, anche del versante adriatico, e con la Sicilia, per integrarsi ed integrare il contesto territoriale. La posizione geografica fortemente periferica della regione, che non può essere pienamente vinta dall'Alta Velocità nei collegamenti con il Nord del Paese con le decisionalità ad oggi assunte, postula lo sviluppo equilibrato ed integrato di altre modalità (trasporto aereo, autostrade del mare), congeniali nel breve tempo alle componenti di domanda passeggeri e merci.
L'Alta Velocità deve essere vista in relazione alla estensione longitudinale della Regione ed alle luce delle più recenti valutazioni per sistemi ad alta velocità a scala regionale, come un punto di verifica, e come punto base per una coesione intraregionale.

Lo scenario locale, delle aree urbane e delle aree rurali, ha l'obiettivo di porre a sistema le potenzialità diffuse sul territorio regionale.

La Regione deve confrontarsi con il particolare assetto insediativo del proprio territorio, che è privo di una concentrazione urbana che, per dimensioni, localizzazione geografica, evidenza e complessità insediativa e funzionale, possa assumere il ruolo di centro gravitazionale della economia e nella organizzazione territoriale; al contrario, prevale una diffusione territoriale degli insediamenti, che si caratterizza per la mancanza di una rete di località centrali, in grado di strutturare una significativa armatura urbana, e la dispersione delle funzioni sul territorio regionale; ampie aree interne sono interessate da fenomeni di spopolamento.

Il territorio regionale si articola in più sistemi locali, che presentano elevati livelli di eterogeneità. Le aree urbane comprendono sistemi consolidati (Reggio, proiettata nella dimensione metropolitana dell'Area dello Stretto, Catanzaro, con l'istmo da Lamezia a Roccelletta, e la conurbazione Cosenza - Rende, sedi di funzioni amministrative e culturali di elevata valenza, Crotone, antico centro industriale oggi in crisi), e sistemi in consolidamento (Vibo, la conurbazione Corigliano - Rossano, la città portuale di Gioia Tauro). Le aree costiere sono interessate, con diversa intensità, dallo sviluppo turistico, sia con effetti positivi (sviluppo economico), sia con effetti negativi (sviluppo edilizio incontrollato, degrado ambientale). Le tre grandi aree di pianura costiera presentano una elevate specializzazione nel campo agro-alimentare (Sibari, con la Valle del Crati), o vocazione mista nel campo agricolo ed industriale (Lamezia); a Gioia Tauro le attività agricole (coltivazione di olivi ed agrumi) convivono con la funzione logistica. Le aree montane, che comprendono il territorio del Pollino, le Serre cosentine e catanzaresi, la Sila e l'Aspromonte, costituiscono la quota prevalente del territorio regionale; tali aree presentano una elevata valenza paesaggistica, che è messa in ombra (forse felicemente) dai bassi livelli di accessibilità. I diversi sistemi territoriali, storicamente, hanno sviluppato scarsi livelli di interazione ("le Calabrie"); ciò ha condotto in molti casi alla duplicazione delle funzioni, e spesso ha reso difficile l'emergere di condizioni di eccellenza.

Per uno sviluppo sostenibile della regione occorre pertanto accrescere l'attrattività del territorio regionale, mantenere la coesione territoriale; elevare la capacità di sviluppo territoriale. E' necessario porre in rete le diverse funzioni sparse sull'ampio territorio regionale, aree naturalistiche, aree archeologiche, aree delle produzioni agricole, aree delle produzioni industriali e del commercio, aree della ricerca, strutture sanitarie. La rete dei trasporti deve garantire pertanto una elevata accessibilità del territorio regionale verso l'esterno, ma con pari efficacia l'elevata accessibilità del territorio al proprio interno,

vincendo i limiti posti dalla conformazione geografica e dallo stato delle reti di infrastrutture e servizi. Un ruolo essenziale è assegnato alla rete del trasporto pubblico, del quale deve essere compresa e valorizzata la funzione di struttura urbanistica primaria, con l'obiettivo di ridurre l'uso del trasporto privato, ed i conseguenti livelli di inquinamento, congestione e incidentalità; migliorare l'accessibilità alle funzioni urbane primarie, per creare efficienza nell'uso della città; contrastare la dispersione degli insediamenti permessa dal trasporto privato e l'abbandono delle aree interne.

4.2 Pianificazione del Territorio e Pianificazione dei Trasporti

Questo paragrafo fa riferimento, riportandone interi brani, a tre documenti che hanno posto, in Italia, in modo deciso il problema del rapporto tra Pianificazione del Territorio e Pianificazione dei Trasporti: il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, le Linee Guida per il Piano Generale della Mobilità, predisposte dal Ministero dei Trasporti nel 2007, ed il Manifesto della Società Italiana dei Docenti di Trasporto, approvato all'unanimità nel 2008 nel Convegno di Cosenza.

In questo paragrafo, si considera non soltanto l'aspetto tecnico del rapporto tra pianificazione del territorio e pianificazione dei trasporti, ma quello di visione complessiva di costruzione di uno sviluppo sostenibile. I due aspetti oggi non sono scindibili, così come contenuto e forma degli interventi, e vengono congiuntamente declinati nella letteratura scientifica e nella pratica a livello internazionale, implicando interi filoni di ricerca in Trasporti e Territorio.

La relazione diretta è ancor più evidente in un Paese come l'Italia che ha scelto ruoli precisi per il pubblico ed il privato con il dibattito svoltosi negli anni '60 sulla Legge Sullo, e su quanto ne è derivato. In questo quadro la pianificazione della mobilità ha assunto una sempre più spiccata centralità, dato che la quasi totalità degli interventi nel settore dei trasporti è finanziata dallo Stato e dalle Regioni, sia negli interventi strategici infrastrutturali che in quelli tattici per i servizi, mentre la maggiore quantità di edilizia viene realizzata dai privati. Queste condizioni implicano che all'importanza del rapporto diretto tra piano dei trasporti e piano del territorio, venga a sostituirsi nei fatti una dicotomia, per cui potrebbero confrontarsi una pianificazione territoriale del forse, in quanto soggetta alla decisionalità dei privati che realizzano le proprie opere in regola o in sanatoria, ed una pianificazione del certo, riguardante i trasporti, in quanto definibile in uno alla disponibilità di risorse del pubblico.

I due termini territorio e trasporti vanno insieme coniugati. Il Piano dei Trasporti, alle differenti scale per il quale viene predisposto, deve analizzare questa interdipendenza traducendo gli obiettivi di indirizzo del settore dei trasporti in obiettivi specifici, cioè azioni precisate sul territorio, in concreti scenari da perseguire ai diversi livelli dell'amministrazione pubblica.

La mobilità del Paese è fortemente condizionata dalla forma fisica della penisola e dalla storia dei particolari assetti territoriali, naturali ed antropici, ma è anche causa di squilibrio, anzi, uno dei principali fattori di criticità, e quindi di rallentamento, dello sviluppo territoriale generale del Paese e, in particolare, causa di deterioramento dell'organizzazione locale, urbana e metropolitana. Questo stato generale del Paese è ancor più marcato in Calabria e nelle sue aree urbane e metropolitane. La mobilità può, viceversa, essere uno strumento determinante per raggiungere gli obiettivi di sviluppo, di competitività e di coesione, perché regolatore e propulsore, alle differenti scale, delle politiche territoriali e urbanistiche.

Le modifiche dell'offerta di trasporto, non solo condizionano pesantemente le scelte di viaggio (domanda di mobilità) ma, nel medio e lungo periodo, hanno impatto anche sull'economia, sulla società, sui rapporti generazionali, sull'uso del territorio e sull'ambiente. La portata di tali impatti è rilevante e dunque lavorando per migliorare i trasporti nel rispetto degli obiettivi sociali, economici ed ambientali (mobilità sostenibile) si contribuisce a realizzare un maggiore benessere economico e sociale, e una migliore qualità della vita, che certamente fanno parte della visione (sviluppo sostenibile) di ciascuno di noi.

In tal senso, è necessario far pienamente propri gli obiettivi della nuova strategia di Mobilità Sostenibile dell'Unione Europea cogliendo la sfida che si prefigge di *garantire che i nostri sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente* (Consiglio Europeo 6/2006 - rif. 10917/06).

Il governo dei flussi non va considerato, quindi, solo un terreno settoriale, ma è momento di ripensamento delle logiche di funzionamento della Regione, momento di scelte di indirizzo generale: guida delle politiche territoriali ed urbane, per le città ed i centri minori, per promuovere nuovi modi di pensare, nuovi comportamenti collettivi, nuove convergenze operative sui grandi obiettivi e sugli strumenti più efficaci per raggiungerli.

Trasporti e territorio richiedono visioni integrate dei fenomeni, dei problemi e delle soluzioni di indirizzo: un sistema di priorità degli obiettivi e delle azioni, una capacità di

diagnosi integrate per il controllo degli effetti ambientali produttivi, di qualità urbanistica di vita ed una articolazione condivisa degli indirizzi e dei programmi.

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e le Linee Guida del Piano Generale della Mobilità offrono strumenti di indirizzo (scenari integrati) che sono linee guida, sia dei Piani Urbani della Mobilità che dei Piani Strutturali Comunali, che dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali, favorendo le pratiche di copianificazione.

Nel contesto così definito il Piano Regionale dei Trasporti diviene centrale per il governo del processo: deve dare indirizzi e trarne dalle implementazioni pilota e dalle decisioni realizzate a livello locale, quando queste sono finalizzate all'obiettivo generale.

5 OBIETTIVI DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Uno degli obiettivi principali della politica della Regione Calabria è dato dallo sviluppo coeso in un quadro di competitività al fine della convergenza. *Sostenere lo sviluppo e la crescita del sistema economico al fine della convergenza con i livelli medi di sviluppo dell'UE, mobilitando le potenzialità endogene regionali tramite il miglioramento della competitività ed attrattività del sistema territoriale e la diversificazione e innovazione delle strutture produttive* (obiettivo globale POR specificato sia nel documento FESR che nel documento FAS della Calabria). Coesione e convergenza sono articolate in differenti ambiti e sono intese come: solidarietà tra le parti del Paese e dell' UE, sviluppo equilibrato del territorio nazionale, riduzione dei divari strutturali, nonché promozione di pari opportunità tra i cittadini di oggi e delle future generazioni.

L'insieme di riferimento da considerare per tutte le azioni di piano è dato dagli obiettivi che il Piano deve porsi, in accordo con la politica governativa regionale, nel quadro definito a partire dall'art. 3 della Costituzione Italiana.

In questo senso gli obiettivi strategici del PRT sono sinteticamente espressi dal perseguimento di una mobilità sostenibile.

La sostenibilità si articola in differenti obiettivi quali: sostenibilità economica, sociale ed ambientale. L'obiettivo complessivo, in accordo alle indicazioni UE, è garantire che i nostri sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative, sull'economia, la società e l'ambiente. La sostenibilità va declinata nelle più ampie classi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, ed in cui a loro volta ciascuna classe consideri esplicitamente i principi di equità territoriale e generazionale. Questo anche per dar voce all'inclusione sociale che si espliciti sia per i presenti che hanno una scarsa partecipazione democratica connessa alle differenti traiettorie di sviluppo economico dei territori, sia per le generazioni future che, a partire dai bambini di oggi, non hanno una rappresentanza politica di nessuna forma.

Per le specificazioni delle tre classi di sostenibilità possono essere posti obiettivi intermedi di facile leggibilità, che vanno specificati ed arricchiti durante il processo di piano. Per la sostenibilità economica vanno considerati obiettivi di efficacia e di efficienza; per la

sostenibilità sociale obiettivi di sicurezza e partecipazione; per la sostenibilità ambientale obiettivi relativi alle aree antropizzate e non.

Efficienza ed efficacia si articolano in obiettivi specifici che vanno dalla riduzione dei costi sopportati dagli utenti e dei costi della produzione dei servizi con incremento dell'efficienza della produzione e dell'efficacia del prodotto, all'innalzamento della qualità dei servizi (del trasporto e della logistica) e del lavoro (per i lavoratori dei differenti segmenti modali ed intermodali), ai processi di liberalizzazione e regolamentazione che ne possono costituire strumento; questi obiettivi vanno letti in relazione al ruolo dei trasporti e della logistica nel definire la produttività ed il livello di competitività della Regione, nell'ambito degli indirizzi complessivi di controllo della spesa pubblica, ma alla luce della spinta propulsiva che viene impressa dai fondi comunitari. Liberalizzazione e regolamentazione è necessario che procedano negli ambiti principali riguardanti il TPL (Trasporto Pubblico Locale). In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea è necessario: adottare misure per migliorare le prestazioni economiche e ambientali di tutti i modi di trasporto e misure per realizzare il passaggio dalla gomma alla ferrovia, e al trasporto pubblico di passeggeri, mediante una ridefinizione dei processi produttivi e logistici, una modifica delle abitudini associate ad un collegamento migliore tra i diversi modi di trasporto; un deciso miglioramento dell'efficienza energetica nel settore.

La sicurezza si articola in differenti obiettivi specifici connessi ai due grandi ambiti della safety e della security, con i problemi connessi alle varie aree del rischio.

La sicurezza deve essere intesa sia come prevenzione (riduzione) degli infortuni legati alla mobilità del cittadino e della merce (safety) con la conseguente riduzione dei relativi costi sociali, sia come protezione da atti criminali (security), e considerata per la prima volta non solo come costo, ma come prospettiva di crescita tecnologica, industriale ed economica.

In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea un target qualificato per la safety, sarebbe il dimezzare entro il 2010 il numero di decessi dovuti ad incidenti stradali rispetto al 2000, nel contesto del PRT Calabria si deve considerare anche il target posto nel documento FAS 2009 di ridurre del 20%, al 2013, il numero di incidenti stradali lungo le tratte extraurbane oggetto di intervento.

In via prioritaria occorre dare massima efficacia agli interventi per migliorare la sicurezza stradale, attraverso quattro azioni prioritarie definite a livello internazionale *4e: education, enforcement, engineering, endorsement:*

- sviluppo di una nuova cultura della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale nei processi educativi negli ambiti scolastici;
- rafforzamento delle misure di prevenzione, controllo, dissuasione e repressione, anche attraverso l'uso di nuove tecnologie;
- rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello, regionale, provinciale e comunale, mediante interventi di ingegneria;
- valorizzazione di una cultura della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale nei processi formativi ed informativi dei cittadini, anche mediante esempi positivi.

La sicurezza nel sistema complessivo e negli ambiti specifici modali è opportuno che sia specificata e approfondita per i cittadini sia come utenti dei servizi, sia come lavoratori che operano nei singoli modi verificando le connessioni tra sicurezza e lavoro; il PRT dovrebbe considerare queste specificazioni individuando linee di sviluppo della sicurezza non solo nella introduzione di tecnologia, che va comunque validata ex ante, ma anche nella organizzazione del lavoro, e nell'emersione del sommerso. La sicurezza nel lavoro va ricercata non solo come standard da perseguire, ma come target da migliorare costantemente, ponendo la Calabria ed i suoi sistemi di trasporto all'avanguardia.

Nel PRT, per security e safety, è opportuno verificare subito strategie legate alla riduzione dell'esposizione in relazione alla minimizzazione di persone e beni coinvolti nel caso in cui un evento naturale, criminale o sovversivo si verifichi nel sistema.

La riduzione dell'esposizione risulta particolarmente importante perché consente di ridurre il rischio complessivo di quantità significative con risorse modeste ed in tempi molto brevi. L'esposizione deve essere ridotta in tutte le reti di trasporto. Dalle più importanti e vaste territorialmente, come le reti autostradali e le reti urbane e metropolitane, alle più compatte come quelle interne agli edifici pubblici, scuole, ospedali. E' opportuno operare con un programma regionale finalizzato alla riduzione dell'esposizione, ed è necessario sviluppare un progetto pilota che ne consenta di definire i target, anche se solo per alcune scale dimensionali, e la realizzazione di uno specifico centro di ricerca.

E' necessario procedere a verifiche sulla vulnerabilità delle reti, ed all'organizzazione degli interventi adeguati alla riduzione anche in relazione agli eventi climatici ed allo stato di debolezza del territorio. La vulnerabilità deve essere esplicitamente considerata nell'analisi delle accessibilità e nella specificazione dei grandi progetti, a partire dal sistema autostradale. Bisogna analizzare il ruolo della vulnerabilità nelle aree fortemente antropizzate, a partire dall'area dello Stretto, controllando i risultati ottenibili con la

realizzazione del progetto autostradale sia per gli obiettivi di efficienza ed efficacia, sia per obiettivi ambientali, sia per obiettivi di sicurezza in termini di vulnerabilità ed esposizione. Analoghe verifiche devono essere esplicitate per la SS106. Le politiche generali per la riduzione del rischio fanno riferimento nell'ambito del PRT alle reti di trasporto, ma devono interfacciarsi con le politiche insediative finalizzate alla riduzione del rischio, per le quali sono stati implementati in Calabria specifici progetti pilota, per i quali ci si aspetta un passaggio ad una pratica diffusa.

Le strategie per perseguire l'obiettivo si possono suddividere nelle categorie relative a: veicoli; nodi; archi; sistema complessivo, con particolare attenzione alla verifica/certificazione di sicurezza dei traffici internazionali.

La partecipazione si declina in due modi differenti: sia come accessibilità e affidabilità dei servizi per tutti i cittadini, e diritti dei passeggeri; sia come partecipazione alle decisioni relative ai sistemi per la mobilità.

È opportuno notare che l'accessibilità ha differenti specificazioni, in relazione ai gruppi sociali di riferimento. L'accessibilità calcolata rispetto a tutta la popolazione di un'area può essere considerata un indicatore di sostenibilità sociale mentre l'accessibilità di un'area agricola di produzione può essere considerata un indicatore di sostenibilità economica.

Particolare importanza ha l'obiettivo della partecipazione alle decisioni che deve ottenersi riducendo sia processi di tipo NIMBY (Not In My Back Yard) sia di tipo silence of the users. La partecipazione dei cittadini, la consultazione di tutte le altre autorità competenti esterne all'amministrazione che pianifica, la completezza dell'informazione e la trasparenza delle decisioni sono componenti del processo valutativo che legittimano a tutti i livelli l'azione unitaria di pianificazione e valutazione, garantendo comunque la certezza dei processi pianificatori in tempi adeguati. La partecipazione delle Fondazioni no profit, delle Associazioni, delle ONLUS deve essere sollecitata e supportata.

Problema da porre e per il quale è necessario ricercare soluzioni innovative è quello della partecipazione generazionale: vanno ideati specifici momenti delega e controllo, da separare dai contesti rappresentativi istituzionali tradizionali quali Consiglio dei Ragazzi, Sindaco, etc. Deve essere ricercata e formalizzata sia la partecipazione istituzionale mediante le rappresentatività tradizionali, sia nuovi momenti, ancora non completamente definiti in punta di diritto come il bilancio generazionale.

La sostenibilità ambientale si articola in differenti obiettivi specifici relativi alle aree antropizzate e non.

In particolare alcune tematiche riguardano:

- incremento dell'efficienza energetica e propulsione ecocompatibile;
- riduzione dell'inquinamento ambientale prodotto dal sistema dei trasporti con particolare riferimento alla qualità dell'aria nelle aree urbane e metropolitane;
- riduzione delle intrusioni visive e delle inquinamento acustico nelle aree urbane e non urbane.

Indicatori qualificati di base, relativi al perseguimento degli obiettivi, sono dati a scala territoriale del Protocollo di Kyoto e per i nuovi veicoli dagli indicatori UE sulle emissioni. Bisogna verificare la possibilità di applicare i nuovi indicatori in corso di definizione nel quadro degli sviluppi della Conferenza di Bali, ed in particolare della Conferenza di Copenaghen, che decide il seguito da dare al protocollo di Kyoto.

Bisogna predisporre, nell'ambito delle competenze dirette della Regione o in quelle indirette, specifici passi in avanti sul clima, bisogna collaborare con il Governo centrale e con le Istituzioni Internazionali per obiettivi specifici relativi a: temperatura media globale mantenuta al di sotto di un aumento di 2°C rispetto ai livelli pre-industriali; crescita delle emissioni globali di gas serra fermata entro il 2015; emissioni ridotte drasticamente per arrivare il più vicino possibile allo ZERO entro il 2050.

Gli obiettivi intermedi, relativi a trasporti sostenibili ambientalmente si perseguono con interventi di vario tipo: incrementare i costi per le autovetture internalizzando i costi esterni, e ridurre quelli del trasporto pubblico; attivare e/o potenziare i percorsi protetti per i modi non motorizzati e per il TPL; ridare qualità e nuova visibilità urbana agli spazi pubblici definendo per ogni quartiere aree di identità per i cittadini; supportare fortemente l'integrazione tra modi, in particolare tra i non motorizzati ed il TPL; creare alternative di trasporto diversificate e competitive come trasporto per domanda diffusa, trasporto a chiamata, car e bike sharing, taxi collettivi, etc.

Bisogna valutare esplicitamente i costi esterni, almeno a partire dai documenti UE di riferimento. Bisogna valutare gli impatti ambientali associati alle varie fasi del ciclo di vita di un intervento (Life Cycle Assessement), nella prospettiva di un miglioramento ambientale di processi e prodotti.

6 AREE DI AZIONI STRATEGICHE

La mobilità, nelle sue componenti e fasce principali, influenza la qualità della vita nei singoli scenari territoriali.

Gli obiettivi sono da perseguire con strutturazione in aree di azioni strategiche, in cui interventi importanti sono programmati o già avviati (es. la revisione dell'offerta di TPL).

Per una decisa incisività delle strategie, integrate in relazione alla mobilità di persone e di merci ed alle differenti scale territoriali degli spostamenti (locali, regionali, nazionali e internazionali), alle titolarità delle azioni legislative ed alle azioni esecutive ed ai differenti scenari territoriali, è necessario definire aree di azioni strategiche, intese come sistemi di interventi organizzati in classi di strategie, che devono essere trasversali agli obiettivi definiti. Le specificazioni e le priorità devono essere predisposte sulla base dei risultati derivanti da ogni input di intervento, e quindi dal livello di perseguimento degli obiettivi specifici e degli obiettivi generali. Il perseguimento degli obiettivi costituisce per un verso una scelta della Regione, per un altro verso costituisce un obbligo in relazione agli impegni assunti dal Paese.

Alla mobilità sono associati costi interni ed esterni sopportati dalle persone e dalle merci.

Si segnala una carenza di omogeneità, sistematicità e congruenza nella raccolta dei dati relativi ai costi interni ed esterni in termini di trasporti e logistica e per le differenti componenti e fasce di mobilità. A partire da ciò, un punto importante delle attività di piano riguarda la raccolta sistematica ed omogenea dei dati relativi al sistema dei trasporti e della logistica in funzione delle differenti componenti e fasce di mobilità. È da verificare la possibilità di definire un *Sistema Informativo Trasporti della Calabria* (SITRAC) da coordinare con specifici sistemi informativi provinciali e comunali ove esistenti, con le aziende di TPL e con i gestori delle infrastrutture (strade, autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, interporti, piattaforme logistiche), e con il *Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti* (SIMPT) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

6.1 Comune amico

Per una mobilità che sia sostenibile e che risponda ai fabbisogni crescenti di trasporto prevalentemente per motivi di studio e lavoro, derivanti dalla dispersione urbana delle residenze, dalla progressiva estensione delle aree urbane e dall'esigenza di consolidare le attività residenziali negli ambiti urbani storici, occorre potenziare il TPL e nello stesso tempo promuovere misure di disincentivazione nell'uso delle auto private, realizzando così

il trasferimento di quote della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi, perseguendo una maggiore integrazione nei modi e nei servizi.

Il trasporto pubblico locale rappresenta una soluzione ai problemi di sostenibilità in relazione a tutti gli obiettivi specifici prima definiti, più in generale, di contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità privata nelle aree urbane e metropolitane. Occorre predisporre un piano di sviluppo per il TPL che includa strategie gestionali, istituzionali e infrastrutturali.

In termini di strategie gestionali, è necessario pianificare sistemi di trasporto collettivo in modo integrato tenendo in considerazione aspetti e valutazioni di natura territoriale, ambientale, urbanistica, economica ed industriale. È necessario innovare i sistemi di governance incentivando i processi di integrazione vettoriale, modale e tariffaria. Occorre determinare standard per i servizi minimi essenziali, al fine di garantire omogeneità di trattamento su tutto il territorio e di promuovere lo sviluppo del TPL, tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i servizi attuali, riducendo le eventuali duplicazioni.

In termini di strategie istituzionali, è necessario analizzare varie strategie relative a: quadro normativo; progetto industriale per un efficientamento del settore; sistemi di premialità e di incentivi; criteri per la definizione di bacini di traffico ottimali; determinazione di costi standard di esercizio; procedure di gara; revisione del contenuto minimo dei contratti di servizio e standard qualitativi. Si tratta di predisporre delle linee guida con principi quadro per la regolazione dei servizi finalizzati alla tutela della concorrenza.

In termini di strategie infrastrutturali immateriali è necessario procedere all'immissione di nuove tecnologie, di tipo ITS, che consentano nel breve di innalzare le componenti di qualità nell'informazione per gli utenti, e di aumentare la regolarità di funzionamento.

In termini di strategie infrastrutturali materiali, è necessario verificare gli interventi previsti ed in corso di realizzazione; implementare sistemi per la priorità al mezzo pubblico rispetto al mezzo privato, nelle reti urbane; implementare sistemi in sede riservata di nuova generazione di ridotto impatto infrastrutturale, adeguati alle realtà di medie dimensioni, verificando ed internalizzando le migliori esperienze a scala europea di BHLS (Buses with High Level of Service); analizzare e definire, in prospettiva, raccordi con la ferrovia AV/AC che garantiscano un ritorno importante negli obiettivi di mobilità sostenibile.

È necessario verificare una rideterminazione ed un incremento dell'offerta attuale di servizio per potenziare ed ottimizzare i servizi nei singoli bacini di traffico razionalizzandoli e potenziandoli con servizi aggiuntivi e per potenziare l'adduzione ai nodi ferroviari. Insieme con l'incremento dei servizi è necessario verificare il potenziamento del materiale

rotabile nei diversi settori del trasporto pubblico locale. È necessario sviluppare gli strumenti di pianificazione integrata e di monitoraggio ed i sistemi tecnologici a supporto del cittadino, del lavoratore e dell'azienda.

Nell'ambito dell'azione devono essere attivate strategie delle differenti classi in relazione alla sicurezza stradale: sia modificando le percentuali modali, sia migliorando la sicurezza nel modo strada. Si ha come modello di riferimento il sistema svedese basato sull'approccio Vision zero: *nel lungo termine, nessuno dovrebbe morire o essere seriamente ferito nel sistema di trasporto stradale*. Vanno concordate e implementate, con il supporto diretto pubblico, le misure per la riduzione dell'incidentalità sperimentate in modo positivo in altre Regioni ed in altri Paesi.

Obiettivo specifico dell'azione deve essere quello di sostenere e proteggere i modi non motorizzati e quindi modo piedi e bicicletta.

Il modo piedi deve essere definito e privilegiato in ambito urbano supportando la realizzazione di reti pedonali senza interruzioni provocate da autovettura e bus. Devono altresì essere supportate le limitazioni all'offerta diffondendo le Zone 30 e le green zone di cui all'azione 7 del piano europeo APUM.

Il modo bici deve essere supportato anche a scala urbana per le lunghe percorrenze, sia definendo e realizzando itinerari prioritari protetti, sia con misure di incentivo all'acquisto e/o alla messa a disposizione di biciclette.

Per ottenere nel breve validi risultati per efficienza, sicurezza e sostenibilità bisogna sostenere fortemente le azioni che vedono il deciso potenziamento delle modalità piedi e bici. Tali azioni consentono inoltre, nel lungo periodo, la modificazione comportamentale con una riduzione della utilità che, attualmente, viene attribuita dall'utente medio al veicolo individuale privato.

Si tratta di sostenere le azioni che sviluppino la delocalizzazione delle aree pedonali, delle zone a traffico limitato (riduzione domanda), delle zone 30 (riduzione offerta), delle piste e dei percorsi pedonali e ciclabili e più in generale dei sistemi di piste ciclabili e di percorsi pedonali; tutte queste realizzazioni devono essere integrare con il TPL.

Per l'individuazione e la realizzazione degli interventi di modificazione di fondo dell'offerta di mobilità devono essere attivati forti circuiti di partecipazione dei cittadini, in ciò perseguendo già la partecipazione alle scelte generali di progettazione come obiettivo in sé.

A partire dalle migliori esperienze italiane ed europee di intervento nella mobilità dei centri urbani è necessario attualizzare strumenti quali le direttive per i PUT (GU 77 del 24/6/95), e applicare le linee guida per i PSSU, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Richiamando le direttive ministeriali relative ai PUT, bisogna garantire innanzitutto i pedoni, poi i ciclisti ed i mezzi pubblici, quindi la sosta ed infine la circolazione dei veicoli individuali privati. Si tratta quindi di verificare ed implementare una rete ciclopedonale pienamente connessa. L'attualizzazione dei PUT può avere passi intermedi quali l'emanazione di Linee Guida (es. efficienza intersezioni; sicurezza urbana) ed il contemporaneo avvio di specifici progetti pilota, o il sostegno alla gerarchizzazione di azioni i cui risultati sono conosciuti.

Sulla base dei migliori risultati ottenuti in molte realtà locali, devono essere individuati interventi e provvedimenti adeguati:

- pedoni (identificare i differenti gradi di protezione: estensione rete, sicurezza, attrattività);
- ciclisti (identificare le differenti infrastrutture ciclabili: piste, corsie, promiscue, itinerari turistici);
- persone disabili e/o con ridotta mobilità (identificare percorribilità e orientamento nello spazio);
- giovani ed anziani;
- alunni delle scuole (identificare percorsi sicuri che confluiscono in aree sicure in prossimità degli edifici scolastici).

Un'attenzione specifica deve essere data ai percorsi casa-scuola in relazione a quantità e qualità di mobilità che generano, sviluppando specifici progetti pilota. Quantità perché riguardano tutti gli studenti italiani e per la scuola dell'obbligo, spesso un altro membro della famiglia; qualità perché si tratta di cittadini in formazione che tendono ad assimilare più facilmente comportamenti virtuosi e tendono a replicarli in altri contesti. In questo modo viene dato un importante contributo alla cultura della mobilità sostenibile, oltre che al miglioramento della qualità degli spazi urbani.

Nell'ambito descritto è necessario sviluppare progetti pilota per persone disabili e/o con ridotta mobilità, prevedendo differenti tipologie di intervento, a partire dalla sperimentazione di percorsi urbani, e dall'adeguamento dell'accesso e della permanenza a bordo dei mezzi di TPL.

La Regione sostiene tutti gli interventi che si ispirano e si relazionano alle azioni individuate nel piano di azione sulla mobilità urbana, sia promuovendo la diffusione

dell'informazione, sia con adeguati sostegni di incentivo alla partecipazione ai bandi europei.

6.2 Sistema Integrato Metropolitano Regionale

L'azione è relativa all'integrazione delle funzioni, presenti in forma diffusa sul territorio regionale, attraverso l'uso prevalente delle modalità di trasporto collettivo. Occorre realizzare efficaci collegamenti tra i centri urbani, le aree a vocazione industriale ed agricola, le aree a valenza paesistica, i nodi della rete di trasporto con valenza sovraregionale (stazioni ferroviarie, porti, aeroporti), tali da consentire elevati livelli di accessibilità a tutto il territorio regionale; la messa in rete del sistema di trasporto interno alla regione con le reti esterne di media e lunga percorrenza costituisce uno dei caratteri distintivi del nuovo trasporto regionale. Un ruolo portante è assegnato al trasporto su ferro, nella prospettiva della realizzazione di una "metropolitana regionale", in grado di connettere i principali nodi della regione con tempi di percorrenza e frequenze adeguate, realizzando una sorta di grande 8. A tale scopo dovranno essere realizzati sia gli interventi infrastrutturali, necessari per rimuovere alcuni punti di crisi presenti sulla rete, sia in linea (tratte con limitazioni eccessive di velocità), sia nei nodi (mancanza di itinerari ottimali tra le linee convergenti nel nodo). Il materiale rotabile, oltre a presentare caratteristiche generali di qualità idonee alla tipologia di servizio svolto, dovrà possedere caratteristiche dinamiche e prestazioni, atte a garantire velocità di marcia elevate anche nei tronchi della rete regionale che presentano livelli elevati di tortuosità. In tal modo potrà essere garantito subito un incremento di qualità nei tempi e nelle frequenze con la sola immissione di nuovo materiabile rotabile, nelle more delle realizzazioni infrastrutturali, con particolare riferimento ai tratti di linea con maggiori limitazioni.

Occorre analizzare sistematicamente il ruolo di tutti i tracciati ferroviari sottoutilizzati o dismessi, verificando, in relazione agli obiettivi di sostenibilità, specifiche azioni di recupero con mantenimento, potenziamento e rilancio, trasformazione, ciò anche rispetto alle collocazioni territoriali ed all'organizzazione in sistemi omogenei di trasporto al servizio di territori omogenei, come ad esempio la Piana di Gioia Tauro. Dovrà essere perseguito il coordinamento tra i servizi delle reti ferroviarie presenti nella regione (RFI, Ferrovie della Calabria); dovrà inoltre essere valutata la possibilità di realizzare, in tratte selezionate, gli interventi necessari per garantire la interoperabilità tra le due reti, che presentano scartamento diverso. Occorrerà infine verificare le prospettive della interoperabilità, in casi

selezionati, tra la rete regionale ed i nuovi sistemi di trasporto in sede riservata, da realizzare nelle aree urbane maggiori (eventuale realizzazione di tram-treno). Il trasporto su gomma, opportunamente integrato con il trasporto ferroviario, manterrà un ruolo insostituibile, sia per le estese zone della regione non servite o servibili dal trasporto ferroviario, sia per la adduzione ai nodi della metropolitana regionale. È importante verificare i servizi offerti dai bus e dai treni sia in linea che nei nodi, con attenzione alla tipologia, alla qualità e alla quantità dei servizi offerti nelle stazioni; le stazioni, che costituiscono l'interfaccia tra il trasporto su ferro e le altre modalità di trasporto, motorizzate (modi individuali e collettivi) e non (piedi, bici), dovranno presentare elevati livelli di accessibilità e favorire l'interscambio modale (percorsi pedonali e ciclabili sicuri, terminal per i bus, parcheggi di interscambio). Il nodo stazione dovrà porsi come riferimento per il sistema territoriale, offrendo servizi al viaggiatore ed all'esterno, così da catalizzare una elevata frequentazione. In molti casi occorrerà creare le condizioni per rimuovere la marginalità territoriale delle stazioni, attraverso programmi di riqualificazione urbanistica. La sicurezza dei viaggiatori dovrà essere assicurata, sia attraverso il presenziamento degli impianti (ove possibile), sia mediante servizi di videosorveglianza; dovrà essere valutata la possibilità di localizzare nelle stazioni taluni servizi (ad esempio comando della Polizia municipale) atti ad assicurare il presenziamento continuo degli impianti. La qualità dei servizi dovrà costituire un indicatore per i contributi, evitando le inutili sovrapposizioni.

La realizzazione di un servizio di trasporto in rete, a scala regionale, non può prescindere dalla integrazione tariffaria e dalla realizzazione dei necessari sistemi ITS, quali i servizi telematici per la informazione all'utenza, i sistemi di bigliettazione, ed i sistemi di monitoraggio dei servizi di trasporto.

Alla scala regionale va considerato il contributo che può essere fornito da realizzazione/potenziamento dei 200 km di Rete Ecologica Regionale come sentieristica, ippovie, rete ciclabile, etc (Asse V Risorse Naturali, Culturali e Turismo Sostenibile), con eventuali integrazioni di tracciati ferroviari dismessi o in corso di dismissione. È necessario sostenere l'integrazione della rete della Calabria con la rete ciclabile nazionale.

Per la gestione delle politiche regionali, anche in relazione a quanto previsto dalla Legge 23 art. 7 per l'Osservatorio, può essere utile verificare l'attivazione di un'Agenzia per i trasporti sostenibili che supporti l'amministrazione regionale nella gestione e amministrazione dei processi di pianificazione degli investimenti in infrastrutture e veicoli

per il trasporto di persone e cose, di programmazione dei servizi, di gestione dei sistemi informativi, di supporto - ove richiesto - alle Amministrazioni Locali.

6.3 Servizi nazionali, internazionali ed intercontinentali.

Il ruolo dei servizi nazionali, internazionali ed intercontinentali è centrale per la Regione, con l'obiettivo di realizzare una elevata accessibilità attiva e passiva del suo territorio, vincendo gli svantaggi connessi alla posizione geografica rispetto all'Europa ed allo stato attuale delle reti di trasporto. I servizi passeggeri devono essere verificati in relazione alle differenti motivazioni della mobilità e pertanto devono essere espressi da differenti modalità in relazione alla scala territoriale di riferimento. L'obiettivo è la integrazione e la combinazione tra le diverse modalità di trasporto, e tra i diversi servizi nell'ambito dello stesso modo, per ottimizzare l'utilizzazione delle capacità potenziali di ciascuno. Il modello di riferimento, assunto come base per dare risposte alle esigenze di mobilità, è costituito dal Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, definito dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. Tale modello va verificato nelle sue connessioni con le rete regionale e locale e con le grandi direttrici internazionali.

Alla scala nazionale è prioritario migliorare i servizi di collegamento ferroviario della regione con il resto del Paese, ed in particolare con le regioni del litorale Adriatico e con la Sicilia; in questo ultimo caso occorre valutare una riorganizzazione secondo modalità diversificate dei servizi di traghettamento. La Regione dovrà trarre vantaggio dalla progressiva realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria (che deve realizzarsi in Calabria con priorità da definire in relazione agli obiettivi di potenziamento ed interconnessione dei grandi nodi internazionali) attraverso il potenziamento dei servizi effettuati con materiale rotabile in grado di operare, con elevate prestazioni, sulla nuova rete AV/AC e sulla rete storica, e la relativa connessione con la rete della Metropolitana Regionale. Il trasporto aereo appare insostituibile, nel breve periodo, per assicurare i collegamenti veloci dalla regione con il Nord del Paese, ed in generale con le aree del Paese per le quali il trasporto ferroviario non può garantire livelli di servizio accettabili, specie per talune categorie di utenza (viaggi per lavoro, ecc.). E' opportuno verificare nell'ambito della pianificazione aeroportuale le possibilità di coordinamento e di specializzazione degli scali regionali, in relazione alle diverse componenti della domanda. Bisogna infine considerare il ruolo del trasporto interregionale su gomma, che in Calabria ha acquisito una notevole importanza

per alcuni segmenti di utenza, sia per le carenze del trasporto ferroviario, sia per la competitività delle tariffe offerte; tali servizi dovranno essere inseriti nel quadro di sistema e di collaborazione tra le diverse modalità.

Alla scala internazionale ed intercontinentale diviene centrale il ruolo del trasporto aereo, anche se il trasporto ferroviario potrà mantenere funzioni nei collegamenti con gli stati europei finitimi, anche in relazione alla crescita delle reti TEN-T. E' necessaria una riprogettazione dei servizi aerei basati sulla regione, al fine di valorizzare i collegamenti diretti possibili, e migliorare l'accessibilità ai grandi hub internazionali. Alla scala euromediterranea anche il trasporto marittimo può assumere una funzione importante. Bisogna considerare la prospettiva di tipo Ro-Pax nell'ambito del progetto TEN-T 21 e nell'ambito Marco Polo. E' necessario considerare il segmento motivazionale turismo per il quale la navigazione costituisce ad un tempo mezzo e fine con le dotazioni attuali della crocieristica.

In questo quadro è utile pervenire a specificazioni di piano di tipo modale (es. piano degli aeroporti) che consentano di regolamentare i fattori di crescita, ma considerando per ogni livello territoriale l'evolversi delle differenti alternative. E' fondamentale creare le condizioni di contorno ai nodi di riferimento per i servizi promuovendo l'accessibilità secondo criteri di integrazione e di specializzazione.

È opportuno in quest'ambito ed in quello a scala nazionale considerare con attenzione il ruolo del Turismo e dei Beni Culturali. Questi rappresentano nella Regione Calabria non solo un fattore propulsivo dello sviluppo economico ma anche un chiaro elemento di immagine, per riaffermare l'identità nei confronti della crescente concorrenza di altri Paesi europei.

Si vuole qui richiamare lo stretto legame che unisce il turismo alla mobilità in senso generale. Se fin dagli anni cinquanta, quando i tassi di crescita del PIL erano superiori al 10% annuo, oltre alle autostrade del Nord, fossero stati creati una più moderna ed efficiente rete ferroviaria, grandi aeroporti, strutture per il turismo, atte a valorizzare il grande patrimonio artistico e paesistico nazionale, probabilmente il nostro Paese, e specialmente il Mezzogiorno, avrebbe conosciuto un miglior grado di sviluppo.

Il PRT, in una visione di lungo periodo, intende seguire questa linea strategica da sviluppare, comunque, assieme agli altri Assessorati interessati.

6.4 Logistica urbana

Si evidenzia un problema importante di azione per questo segmento di mobilità: spesso trascurato o considerato residuale. Le finalità dell'area di azione sono: la riduzione dell'impatto ambientale del traffico urbano delle merci; il miglioramento dell'efficienza della distribuzione e del livello di servizio logistico per le imprese commerciali che operano in ambito urbano; il miglioramento dell'efficacia relativamente alla rete dei punti vendita minori; il miglioramento della sicurezza stradale.

Le misure generalmente più efficaci sono: la regolamentazione degli orari, per ridurre la congestione nelle ore di punta, e della modalità di distribuzione delle merci con l'uso di piazzole di sosta, e di idonei tipi di veicoli; la razionalizzazione dei trasporti e della logistica (massimizzando l'utilizzo dei mezzi e minimizzando il numero dei veicoli); l'integrazione con il trasporto intermodale per la raccolta/distribuzione delle merci al fine di analizzare le possibili soluzioni compatibili con la crescita economica sostenibile delle città.

Le misure da prevedere devono considerare anche quanto specificamente previsto per la logistica urbana delle merci nel Piano per la Logistica.

Vengono supportati programmi di intervento:

- Favorire le migliori pratiche che facciano uso degli ITS per la gestione del traffico merci in ambito urbano, applicando gli ITS alle varie misure sinteticamente richiamate;
- Adottare politiche finalizzate alla promozione di modelli innovativi,basati sulla cooperazione tra gli attori coinvolti, e allo sviluppo di partnership locali pubbliche e private tra i vari operatori del trasporto.

Nel quadro complessivo dell'azione è necessario verificare con attenzione tutte le componenti della logistica urbana, considerando anche la cosiddetta logistica revers e ciò in tutti i segmenti: dalle restituzioni alle altre fasi del recupero. Tale verifica deve essere svolta anche mediante il supporto a progetti pilota da promuovere e realizzare in uno allo sviluppo del PRT, durante la fase di produzione del Piano Direttore.

La Regione sostiene con adeguati interventi la partecipazione all'azione 19, Urban freight transport, del piano di azione UE sulla mobilità urbana.

Le strategie possono essere classificate in quattro classi: unità di trasporto, di carico e di movimentazione; infrastrutture; telematica e gestione. Occorre favorire con investimenti dedicati lo sviluppo della city logistic, in relazione a quanto visto in precedenza nell'area

specifica, anche attraverso la trasformazione di centri merci selezionati di proprietà di FS in corso di dismissione.

6.5 Logistica territoriale

Per perseguire gli obiettivi generali prima indicati relativamente agli spostamenti di merci nelle tratte regionali, sia perché generate da spostamenti interni alla regione sia perché tratte iniziali o finali di spostamenti di scambio, è necessario supportare le azioni rivolte al rafforzamento dell'integrazione tra i diversi modi e tra i diversi servizi, ed al riordino della logistica nel territorio. È opportuno quindi agire prioritariamente sul piano dei servizi di nodo.

Il riferimento che in prospettiva deve essere assunto come base per l'impianto infrastrutturale modale ed intermodale è dato dal Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), che costituisce il sistema per perseguire gli obiettivi di piano. Ma lo SNIT per le merci, così come già visto per le persone, va adeguatamente attualizzato e verificato nelle connessioni di livello regionale, dovendo garantire il perseguimento degli obiettivi generali che il PRT configura, considerando le connessioni di raccordo a quelle urbane.

Si avvia una azione volta alla realizzazione di un sistema di nodi, considerando anche il recupero ed il rilancio degli esistenti, a servizio dei distretti industriali e commerciali, con preciso riferimento al settore agroalimentare, e delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo, con particolare attenzione a quelle con destinazione nazionale ed internazionale.

Per quanto riguarda le azioni sui nodi è necessario procedere con la realizzazione di piattaforme per la logistica agroalimentare in modo da poter garantire il ruolo di nodi concentratori di flussi di merci, condizione importante per l'efficientamento della distribuzione, e quindi per la possibilità di rilasciare sul mercato nazionale e internazionale prodotti finiti ad alto valore, al fine del rilancio di uno dei settori più importanti per la Calabria, e che rendono la Calabria unica nel Paese come regione produttrice.

È necessario sviluppare le piattaforme logistiche per le materie prime ed i prodotti (magazzini, sistemi di manutenzione e di confezionamento, etc), anche in relazione a quanto previsto nell'Asse VII Sistemi Produttivi.

Bisogna considerare le priorità da definire in relazione al miglioramento di efficienza ed efficacia per i Sistemi Produttivi più forti ed all'accessibilità per quelli più disagiati.

Le piattaforme logistiche agroalimentari, sono luogo di concentrazione dell'offerta, preparazione degli ordini, composizione di carichi, etc, e giocano un ruolo essenziale nella riorganizzazione dei circuiti di scambio. Il sistema agroalimentare è uno dei più sensibili agli aspetti della logistica, per la distanza tra luoghi di consumo e luoghi di produzione, per i tempi e le cadenze dei rifornimenti, per le aggregazioni dinamiche della quantità, per questo sistema la logistica diventa strumento essenziale mentre, oggi, è di fatto esiziale.
Per gli altri settori fondamentali dell'Agroalimentare sono identificabili specifiche esigenze di filiera in questa sede è necessario richiamare gli approfondimenti necessari per le soluzioni logistiche per prodotti di riferimento come olio e vino alla luce delle mutate richieste di sfuso con nuove richieste di confezionamento di qualità. Tali modifiche stravolgono il consolidato organizzativo, ma bisogna procedere con forti innovazioni sia di processo che di prodotto.
Bisogna verificare punti singolari del sistema quali lo Stretto di Messina, ove la forte concentrazione del traffico rende necessari interventi tra i quali valutare nell'immediato quelli finalizzati alla sicurezza ed al potenziamento delle capacità ricettive degli attracchi e della flotta per migliorare la qualità dei servizi e l'intermodalità.
In uno alle verifiche di nodo, vanno condotte verifiche di arco e di sequenze di arco, con particolare riferimento alla sequenza che definisce l'autostrada tirrenica, che costituisce l'asse principale della Calabria. Nelle more delle realizzazioni stradali e ferroviarie bisogna subito procedere con interventi mirati alle infrastrutture immateriali di tipo ITS, in modo da realizzare in poco tempo cospicui risultati nel perseguimento degli obiettivi,
Per quanto riguarda i servizi ferroviari vanno individuate attività per un forte rilancio. Si tratta di verificare i nuovi modelli di esercizio implementati a livello internazionale per le scale regionali ed interregionali che rimettono in discussione alcuni assunti posti a base della riduzione dei punti serviti e della ristrutturazione del servizio a carro singolo. Si tratta inoltre di verificare la sostenibilità di servizi che, se realizzati su scala ridotta, senza il materiale rotabile adeguato e senza impianti fissi tecnologicamente avanzati, sono decisamente in perdita e quindi non sono realizzabili sic et simpliciter, e implicano, in un circolo vizioso, la necessità di chiusura degli impianti. Pertanto bisogna verificare la compatibilità di investimenti in materiale rotabile ed impianti innovativi.
Per quanto riguarda l'autotrasporto sulle lunghe percorrenze, basato in Calabria, è conosciuto il quadro di frammentazione del settore. Da questo quadro emerge come sia importante da un lato promuovere la concentrazione e la ristrutturazione dell'impresa di

trasporto verso strutture logistiche verticalmente integrate e di maggiori potenzialità (sono da identificare ventagli di soluzioni tra cui prevedere misure specifiche per favorire la concentrazione delle imprese e l'informatizzazione anche per l'ottimizzazione delle percorrenze e dei carichi), dall'altro favorire i consorzi e le integrazioni tra imprese. Queste azioni consentono di ridurre i ritorni a vuoto, di incrementare l'uso del trasporto non accompagnato, di ridurre le inefficienze del trasporto su strada per lunghe percorrenze promuovendo un maggiore utilizzo dell'intermodalità ferro-strada e mare-strada ed in definitiva di perseguire al meglio gli obiettivi generali prima individuati. Inoltre esse possono trovare un efficace ed indiscutibile sostegno nella disponibilità di tecnologie ITS (Intelligent Transportation System) adeguate e co-modali, cioè estese a tutte le modalità complementari alla strada, con copertura su tutto il territorio nazionale e con collegamenti a livello almeno infracomunitario. Tecnologie e sistemi informatici, caratterizzati da neutralità, cioè non asserviti ad alcuno dei singoli protagonisti della catena multimodale, che potrebbe sacrificare l'obiettività e la completezza dell'informazione alla promozione del proprio servizio.

Per quanto riguarda la logistica bisogna valutare differenti strategie tra cui:

- integrare logistica industriale con logistica territoriale attraverso il sostegno alla standardizzazione delle procedure logistiche; in quest'ambito il problema è il consolidamento di flussi e stock presso meno attori e quindi un secondo problema: la bassa percentuale di outsourcing; rispetto a questi problemi può essere opportuno aumentare il livello di analisi nell'ambito del piano;
- sostenere nelle aree sottoutilizzate della Regione, nell'ambito di politiche di coesione, la realizzazione di infrastrutture primarie per la logistica (magazzini intermodali e bretelle di collegamento stradali e ferroviarie);
- verificare le fattibilità di progetti pilota relativi alla logistica sostenibile cioè in grado di assicurare significativi e misurabili abbattimenti di inquinamento.

6.6 Al centro del Mediterraneo

La Calabria, con Gioia Tauro, svolge, e può ancor più svolgere, un ruolo di sostegno al nostro Paese nei diversi mercati internazionali, migliorando i collegamenti internazionali verso l'Europa, il Mediterraneo ed il resto del mondo, perseguendo adeguate strategie sia sul piano delle linee che su quello dei nodi.

Verso l'Europa occorre consolidare le politiche di relazioni marittime terminali, dopo le traversate oceaniche, e inaugurare forti relazioni terminali via ferro. E' necessario nel breve periodo integrare il Porto di Gioia Tauro nelle linee storiche potenziate e nel medio-lungo inserire esplicitamente Gioia Tauro nell'ambito dei progetti prioritari TEN-T.

Per il Mediterraneo si tratta di dare corpo alle indicazioni emerse nel processo di Barcellona ed attuare il progetto prioritario delle Autostrade del Mare per una efficace comunicazione con i Paesi del Nord Africa, del Mar Nero e del Mediterraneo orientale, ciò sia nell'ambito del progetto prioritario 21 sia nell'ambito del primo asse transnazionale europeo, sia nell'ambito del progetto Marco Polo, sia nell'ambito del RATP del Mediterraneo. È necessario verificare per Gioia Tauro, e per i porti interessati dalle Autostrade del Mare Euromediterranee, l'implementazione delle azioni previste dal RATP per i porti dei Paesi del Mediterraneo, sia in termini di incremento di efficienza, sia di attrezzature tecnologiche come VTS; impegnandosi al fine di ottenere che gli standard dei porti della Calabria interessati siano almeno pari a quelli degli altri Paesi, come indicato nel RATP.

Elementi strategici e prioritari di nodo sono le cosiddette Porte Internazionali. Il porto ad elevata connettività con il resto del mondo per frequenza, destinazione dei servizi e adeguate capacità costituisce Porta Internazionale del Paese. La Porta Internazionale deve essere collegata direttamente alle grandi aree metropolitane ed industriali, nel caso specifico definite dalle grandi conurbazioni siciliane e campane.

Il PRT deve concentrare l'attenzione su questi elementi, che presentano problemi molto diversificati. Il Porto di Gioia è altamente utilizzato evidenziando segni di congestione. Nell'ambito del sistema portuale complessivo, è da segnalare che i Porti di Corigliano e Crotone hanno il problema opposto, traffici trascurabili, stazionari o declinanti, e non servono gli interessi della Regione. Attenzione adeguata deve essere data agli altri porti che dispongono di caratteristiche di tipo commerciale. L'obiettivo è di stabilizzare nel porto di Gioia una Porta Internazionale di classe mondiale. Inoltre è necessario definire per Crotone e Corigliano nuovi ruoli anche nell'ambito delle Autostrade del Mare del Mediterraneo.

Partendo dai ruoli e dalle funzioni svolte attualmente dal porto di Gioia in termini di hub è necessario sviluppare la vocazione supportandola con adeguati interventi infrastrutturali, anche in integrazione e sinergia con gli altri porti. L'obiettivo di migliorare l'efficienza e la competitività è conseguibile attraverso una pianificazione degli interventi articolata

secondo un sistema integrato da realizzare in modo connesso alle grandi reti nazionali e transnazionali. Nell'ambito delle politiche per il porto, è necessario considerare, nel breve tempo, la modifica del rapporto domanda offerta di nolo a scala mondiale, con il procedere delle consegne di grandi navi nei prossimi due anni e con il ristagno della domanda. Bisogna supportare fortemente tutti i processi di efficientamento e di collegamento terrestre che contribuiscano a migliorare l'efficienza complessiva del nodo, considerando l'integrazione nel Progetto 1, controllando e incrementando i livelli di sicurezza del lavoro.
È opportuno verificare lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro nell'ambito della logistica internazionale, a partire dalle condizioni ad oggi determinatesi nelle aree a ridosso del porto. Lo sviluppo di una logistica internazionale deve essere verificato nell'ambito RATP e nell'ambito del Piano per la Logistica. È importante sottolineare che risulta comunque prioritario continuare a qualificare le tipicità di Gioia Tauro consentendo di mantenere la leadership internazionale nel transhipment. È quindi necessario intervenire sulle problematiche interne al nodo (saturazione canale, piazzale e banchine) e di collegamento ferroviario. Garantire il mantenimento della leadership nel transhipment consente di fornire con il potenziamento del ferroviario terrestre, ulteriori e decisive possibilità all'intermodalità, specificata come gateway, ed al distretto logistico internazionale. Il distretto deve considerare nel suo ambito il riferimento forte al Polo Auto ed al Polo Agroalimentare connesso alla Piastra del Freddo. È quindi importante che Gioia Tauro entri direttamente nell'attualizzazione del Progetto 1 della Rete TEN, a tal fine la Regione deve attivare con gli enti coinvolti una specifica Task Force. L'azione della Task Force deve intervenire sia nell'ambito del Progetto 1 che nell'ambito del Progetto 21. In quest'ultimo progetto vengono attenzionati i Porti in relazione alle Autostrade del Mare. Gioia Tauro può costituire uno dei punti di contatto più importanti tra i due progetti europei.
Lo sviluppo della rete delle Vie e delle Autostrade del Mare, può consentire di rilanciare i porti dello Ionio e gli altri porti della regione. È possibile ipotizzare strategie simili al Progetto Marco Polo, sostenendo i collegamenti nazionali con supporto all'offerta per lo startup e alla domanda, su relazioni importanti, per il conseguimento degli obiettivi generali del Piano.
La Commissione Europea ha inteso dare priorità all'interscambio marittimo via Autostrade del Mare, attivando il Progetto 21 come prosecuzione dei progetti TEN-T sul mare attraverso i porti. Il nostro Paese è presente nei due Progetti TEN-T che elaborano i Master Plan dell'East Med e del West Med. Bisogna verificare il ruolo che la Calabria può assumere in questi progetti che si trovano nella fase di finalizzazione.

Come effetto della posizione strategica della Calabria e dell'efficienza del porto di Gioia, si è sviluppata una rete di collegamenti Lo-Lo con circa 50 linee. La rete Ro-Ro, che a scala nazionale comprende circa 190 linee, è in Calabria assente; va analizzato il ruolo che in questo contesto possono assumere gli altri porti, intervenendo anche sui colli di bottiglia lato terra.

In analogia a quanto visto per la mobilità aerea passeggeri, anche il cargo aereo si pone in modo problematico, stante i limiti del parco veicoli di tutte le compagnie nazionali rispetto alle flotte delle compagnie dei maggiori Paesi europei. È necessario porre in evidenza che lo sviluppo del settore può essere importante per alcuni comparti produttivi ad alto valore aggiunto e/o di nicchia, quali specifici settori dell'agroalimentare di nicchia con prospettive di crescita, e il fresco di alta qualità.
Un ruolo importante per il segmento di mobilità a scala comunitaria ed europea deve essere svolto dalle ferrovie sia nelle condizioni infrastrutturali attuali che in quelle di prospettiva, definite dalla realizzazione del progetto 1 e più in generale dei progetti per l'integrazione europea, a partire dagli archi che servono e collegano direttamente i nodi internazionali della Regione. In questo contesto la tratta di collegamento ferroviario tra le due porte internazionali di Gioia Tauro e Lamezia Terme assume un rilievo strategico per tutta la Calabria.
Nell'ambito dell'Azione è opportuno verificare la possibilità di progetti pilota che consentano di testare nel porto di Gioia Tauro interventi replicabili in altri nodi ed archi della rete, a partire da interventi di tipo ITS; gli interventi ITS devono essere attivati al più presto in modo da connettere Gioia Tauro alla rete telematica nazionale delle merci, in corso di realizzazione con UIRNET ed ACCESS

6.7 Innovazione ed ITS

L'innovazione è una condizione per una crescita strutturale della Regione in tutti gli aspetti legati alla mobilità, che deve essere quindi sostenuta da un programma di innovazione tecnologica, tendente a sviluppare l'informatica e le telecomunicazioni, per l'ottimizzazione delle prestazioni dei mezzi e dei servizi, in condizioni di sicurezza e di compatibilità ambientale. In particolare è necessario agevolare e sostenere l'utilizzo di ITS (Intelligent Transportation System), valutando dove ciò consentirebbe, nei sistemi lineari ed all'interno

dei nodi, di ottenere notevoli risultati nel perseguimento degli obiettivi senza pesanti interventi infrastrutturali, cioè con costi e tempi estremamente ridotti, e con ricadute dirette nel sistema industriale ed indirette nelle altre reti di servizi per i cittadini. I sistemi ITS devono inoltre consentire un elevato grado di controllo dei servizi prodotti in termini quantitativi e qualitativi supportando anche le attività di monitoraggio poste in essere dal PRT. È quindi opportuno ipotizzare che nell'ambito del PRT si approfondiscano linee guida strategiche relative agli indirizzi ed alle priorità degli ITS, operando su uno specifico piano regionale per l'infomobilità.

Il Piano Regionale per l'Infomobilità deve essere sviluppato a partire da quanto disposto dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni sulla base dei risultati della Commissione permanente per l'innovazione tecnologica nelle Regioni e negli Enti Locali; Commissione che ha elaborato nell'Aprile 2007 le Proposte di linee guida per lo sviluppo di servizi di infomobilità nelle Regioni e negli Enti Locali. Le Linee Guida sono state approvate dalla Conferenza Unificata con Accordo in data 31 Maggio 2007, nell'Accordo è previsto che le regioni approvino il Piano Regionale di Infomobilità, e che la coerenza delle azioni di settore intraprese dagli Enti Locali, con questo Piano, costituisca elemento di priorità nell'attribuzione di risorse.

Nell'ambito delle azioni definite è necessario attribuire alta priorità ad un sistema ITS per il TPL e per la mobilità urbana (azione 20 dell'APUM), ed ad un sistema per il trasporto merci composto da differenti sistemi che possano operare autonomamente o in sinergia nelle differenti fasce:

Gioia Tauro ed il sistema nazionale integrato;

lo Stretto;

l'attraversamento lungo l'A3;

l'attraversamento lungo la 106;

le piattaforme agroalimentari e le aree di riferimento.

L'innovazione deve altresì dare contributi, e riceverne in termini di suggestioni, dal perseguimento generale degli obiettivi con particolare riferimento alla sicurezza stradale - singolo veicolo e veicolo/infrastruttura-, ad ambiente e clima, ed al raggiungimento di una maggiore efficienza del TPL e del trasporto merci e della logistica; l'innovazione dovrebbe essere promossa sia nei prodotti che nei processi utilizzando al meglio l'automazione in relazione anche alle ridotte risorse spaziali spesso disponibili nei grandi nodi storici intermodali, sia nei mezzi che nei sistemi di comando e controllo (ad esempio ERTMS da estendere alla Calabria, VTS dello Stretto e del porto di Gioia) che nei sistemi informativi

dell'utente, operando nell'ambito dell'Architettura nazionale ARTIST. In quest'ambito è necessario sviluppare una forte integrazione dei differenti progetti ITS attualmente in gestazione nella Regione con quelli prodotti dal Ministero (UIRNET, ACCESS, etc.) o da regioni limitrofe (ULISSE), è inoltre opportuno sostenere omogeneizzazioni dei database per una maggiore interscambiabilità sulla base di standard evoluti a livello europeo (es. TRANSMODEL, TRIM). Per il VTS bisogna verificare l'opportunità di una estensione a tutte le coste della Calabria, anche con obiettivi di controllo ambientale.

6.8 Ricerca e formazione

Queste aree di azione sono centrali per lo sviluppo dei Trasporti in relazione agli obiettivi individuati. Un ruolo centrale può avere il POR Calabria per lo sviluppo della ricerca nel settore trasporti.

Nell'ambito del PFT2 le Università della Calabria e Mediterranea hanno svolto un ruolo importante.

Le università possono supportare la Regione nel confronto con gli organismi internazionali di settore, come il CETMO, durante lo sviluppo della pianificazione Internazionale (reti TEN-T, RATP). In relazione al ruolo pubblico dei trasporti in Calabria la Regione può definire specifici obiettivi cui pervenire per le università; può quindi essere specificato un accordo per un sostegno diretto continuo nel tempo alle università che consenta alla Regione di internalizzare sistematicamente conoscenze di livello internazionale. Ruoli specifici che possono essere identificati sono:

-la verifica di tutte le azioni del RATP con la loro implementazione in Calabria e la ricognizione delle implementazioni nei competitor, nonché la partecipazione sistematica agli aggiornamenti ed alle attualizzazioni di RATP e TEN-T, in modo da far partecipare esplicitamente la Calabria al processo EuroMediterraneo nei trasporti;

-la promozione degli interventi in emergenze e trasporti, per il supporto alla riduzione del rischio con particolare attenzione all'esposizione, mediante: attualizzazione della ricerca internazionale ed applicazione alla Calabria; sviluppo di un sistema di simulazione delle condizioni di emergenza nei trasporti; monitoraggio dei sistemi di trasporto (reti extraurbane, urbane, ed edifici pubblici) in condizioni di evacuazione e guida alle migliori pratiche per l'evacuazione; predisposizione ed organizzazione di specifici corsi di

aggiornamento per dirigenti; indicazioni di interventi per gli edifici, per i mezzi di trasporto e per i centri urbani:

-la verifica di tutte le azioni dell'APUM con la loro implementazione in Calabria e la ricognizione delle best practice in corso di implementazione, nonché la partecipazione sistematica a tutti i bandi, ed agli aggiornamenti, in modo da far partecipare esplicitamente la Calabria ai percorsi europei più virtuosi per il raggiungimento dell'obiettivo di convergenza;

- la verifica degli avanzamenti del Piano per l'Infomobilità per la Calabria, con le azioni di formazione, monitoraggio degli interventi, valutazione ed omogeneizzazione secondo gli standard di architetture e database.

Oggi un processo di riorganizzazione della ricerca in Calabria sul settore deve partire dalla ricerca PRIN, e dai gruppi che si sono distinti nella competizione scientifica, e da quella Europea per trovare sinergie e complementarietà, e sostenere le aziende e i centri di ricerca italiani nella competizione nazionale ed internazionale. Particolari linee di ricerca da supportare economicamente nello sviluppo anche a livello di ricerca industriale devono essere quelle connesse con gli obiettivi del Piano. Il processo di riorganizzazione può essere attivato con azioni comuni tra differenti Assessorati e può essere mantenuto verificando la possibilità di organizzare un riferimento regionale stabile presso l'Assessorato ai Trasporti.

Analogamente a quanto visto per la ricerca anche la formazione ha segnato il passo nello sviluppo di competenze distintive delle risorse professionali già esistenti e nella creazione di nuove.

Il PRT deve porre attenzione alla formazione di coloro che svolgono o che saranno chiamati nei prossimi anni a svolgere ruoli nelle organizzazioni pubbliche, nelle imprese private di trasporto e di logistica e più in generale nei ruoli che hanno impatto a differente livello con la mobilità.

Il PRT è infatti un'operazione culturale di cambiamento che richiede conoscenze specifiche, per l'innovazione nei metodi e nelle tecnologie, e competenze interdisciplinari per affrontare problemi complessi istituzionali, economici e tecnici multidisciplinari.

L'attività formativa non deve fermarsi agli addetti del settore, occorre interessare anche la società civile, coinvolgendo tutti i livelli dell'istruzione dalle Università fino alla scuola dell'obbligo, dove l'introduzione dell'educazione stradale (Codice della Strada Titolo VII art. 230, modificato dal D.L. 27 giugno 2003 n. 151) deve essere accompagnata dall'educazione alla mobilità sostenibile.

Al fine di promuovere ricerca e formazione nel settore è infine opportuno prevedere prospettive di sviluppo multidisciplinari di tipo internazionale sia a scala UE che a scala euromediterranea; a partire dalla partecipazione di studiosi stranieri allo sviluppo del processo PRT e dalla condivisione ed esportabilità verso altri paesi delle conoscenze in questo processo acquisite.

Nell'ambito di formazione e ricerca bisogna verificare l'opportunità di predisporre specifici corsi di laurea, dei vari livelli, con tematiche che considerino il ruolo per la Calabria nell'ambito dei trasporti internazionali ed intercontinentali nel Mediterraneo. Tale aspetto è sottolineato nel report annuale dei coordinatori delle reti TEN-T ove si sottolinea l'importanza dei curricula che possono rispondere meglio alle attuali necessità di sviluppo dei Progetti Prioritari. I coordinatori richiamano la necessità di far pieno uso dei fondi di coesione strutturali per tali scopi. Bisogna verificare la possibilità di supportare le università calabresi, sia con giovani ricercatori, sia con responsabili di gruppi di ricerca che possano farsi carico, ai vari livelli e con differenti responsabilità, dei ruoli descritti.

Il settore da supportare, riportando la più recente specificazione fatta dal CUN, è il settore Trasporti, che si interessa dell'attività scientifica e didattico-formativa finalizzata alla comprensione dei fenomeni della mobilità di persone e del trasporto delle merci con la relativa logistica; alla conoscenza delle prestazioni delle componenti, degli impianti e dei sistemi di trasporto; alla configurazione del miglior sistema sotto gli aspetti tecnologici, funzionali, economici, finanziari, territoriali, ambientali, energetici e della sicurezza attiva e passiva nonché al comfort dei trasportati; alla gestione e esercizio dei sistemi. I contenuti di ricerca e didattica riguardano quindi i metodi e le tecniche per la simulazione della domanda di mobilità, dell'offerta di trasporto, dell'interazione domanda/offerta, degli impatti economici, territoriali, energetici, ambientali e della sicurezza; la pianificazione tattica e strategica dei trasporti; la loro regolazione e controllo; la progettazione funzionale delle componenti, degli impianti e dei sistemi di trasporto complessi, anche in relazione alle peculiari tecnologie dei diversi modi di trasporto; la progettazione, la gestione e l'esercizio dei servizi di trasporto; i sistemi intelligenti di trasporto, con riferimento all'integrazione ed alle applicazioni di tecnologie elettroniche, dell'informazione e delle telecomunicazioni nei sistemi di trasporto e nelle relative componenti.

7. LINEE DI ATTUAZIONE

7.1 Struttura e contenuti di piano: processi e prodotti

Per ogni fascia di mobilità e per ogni componente e poi anche per le aree di azione specifiche trasversali, in relazione agli obiettivi strategici, è necessario sviluppare nel piano differenti strategie. Le strategie, per il perseguimento degli obiettivi, sono di breve, medio e lungo termine, con interventi di tipo: gestionale, considerando in quest'ambito il ruolo centrale dell'offerta in termini di servizi per gli utenti oltre che l'organizzazione aziendale; istituzionale, considerando gli aspetti normativi sia in termini di regole generali che di semplificazioni, che di strutture ad esse connesse; infrastrutturale, separando per opportunità di intervento nei due campi di infrastrutture immateriali e materiali, nelle immateriali oltre che gli aspetti consolidati a partire dalla formazione e dalla ricerca, vengono espressamente ricompresi gli interventi di classe ITC con particolare riferimento agli ITS e questi sia nelle parti soft che in quelle hard; nelle infrastrutture materiali vengono invece considerate tutte le altre infrastrutture dei settori civili ed industriali.

Bisogna acquisire e/o sviluppare sistemi di valutazione ex ante, in itinere, ex post e relative metodologie quantitative con adeguati strumenti di supporto e monitoraggio a partire da SITRAC (Sistema Informativo Trasporti della Calabria), da sviluppare sulla base dell'Osservatorio della Mobilità ed in relazione ai Sistemi Informativi Territoriali previsti nel POR e da quanto ulteriormente necessario per i processi di implementazione e di attuazione. Il SITRAC deve essere sviluppato e deve raccordarsi, almeno funzionalmente, sia con SIMPT del Ministero dei Trasporti sia con Sistemi Informativi dei Trasporti delle città e delle province della Calabria.

Nell'ambito del SITRAC devono essere previste specifiche funzionalità per i differenti obiettivi generali. Devono essere quindi organizzate specifiche sezioni, a partire ad esempio dalla sicurezza stradale, in modo da avere mensilmente un report sull'andamento dell'incidentalità e dei progressi ottenuti tramite ogni intervento che pone l'incidentalità nei suoi obiettivi. La sezione generica, quella relativa alla sicurezza stradale considerata come esempio, deve essere definita nella situazione attuale ed in una possibile ricostruzione del dato storico. L'analisi dello sviluppo del trend deve essere condotta comparando con lo sviluppo italiano e con quello europeo. Specifica analisi deve essere sviluppata considerando una segmentazione generazionale. Deve essere prevista la possibilità di

calcolare specifici indicatori quali quelli ed esempio, della scala Richter dell'incidentalità [vedi approccio integrato per il Miglioramento della Sicurezza Stradale], o delle utenze deboli.

Il PRT deve quindi articolarsi in differenti processi che forniscano differenti prodotti.

Il SITRAC deve svilupparsi in un doppio livello di Database e di Strumento di Supporto alle Decisioni consentendo di svolgere il monitoraggio: esso deve costituire non solo un simulatore meccanico ma riferimento continuativo del Piano; il Laboratorio che deve definire e gestire SITRAC deve configurarsi come luogo di accumulazione della conoscenza per consentire alle varie competenze operanti di esplicitarsi a livello più alto, dovrebbe quindi articolarsi con un raccordo sistematico con i laboratori universitari di trasporti.

Il Laboratorio può essere realizzato nell'ambito di un Progetto Operativo che consideri lo sviluppo di competenze e lo scambio di esperienze permettendo di conferire un effettivo valore aggiunto alla programmazione e attuazione della politica regionale unitaria.

Il Laboratorio si interfaccia a livello orizzontale con le altre istanze Regionali, che operano in relazione ai Fondi comunitari, già attivate o che lo saranno nel futuro, e quindi anche con le strutture definite per i PISR; il Laboratorio costituirà punto di riferimento per le differenti attività che abbiano comunque interazione con i trasporti.

Il processo di valutazione deve seguire tutte le fasi di elaborazione e redazione del piano dalle analisi preliminari, alle verifiche di coerenza, alle analisi degli effetti delle azioni in relazione agli obiettivi di sostenibilità ambientale per tutti gli interventi.

La valutazione dovrà essere sostenuta attraverso l'uso di una gamma diversificata e scientificamente fondata di strumenti di analisi, che accompagneranno lo svolgimento del processo di Piano e ne assicureranno trasparenza e correttezza.

Per l'integrazione degli obiettivi di qualità ambientale e la valutazione preventiva degli effetti ambientali occorrerà verificare la possibilità di avviare urgentemente un processo sperimentale di valutazione ambientale di tipo strategico per specifici impatti sull'ambiente, individuando criteri e metodi condivisi.

Deve essere valutata la opportunità di istituire, mediante una specifica legge regionale, una Agenzia per la mobilità sostenibile, con la funzione di supportare la Regione e, ove richiesto, gli enti locali, nelle attività istituzionali connesse alla pianificazione, programmazione, gestione e monitoraggio del sistema dei trasporti.

Nell'ambito dei prodotti attesi di Piano il primo prodotto, successivo al Documento di Riferimento degli indirizzi tecnici, deve fornire indicazioni di tipo direttore riguardo alle differenti componenti attualizzate a partire dalle esigenze di mobilità e dalle strutture dei servizi, alla quantificazione di tempi di realizzazione e costi in modo da coprogrammare le opere infrastrutturali rilevanti in un preciso condiviso quadro di priorità e da coprogrammare le strutture quadro dei servizi. La coprogrammazione si deve esplicitare per integrazioni orizzontali tra gli assessorati e per integrazioni verticali con i Comuni, le Provincie, le Regioni limitrofe, i Ministeri e la Commissione UE con le rispettive DG. Particolare attenzione deve essere data all'integrazione con i PISR (Progetto Integrato di Sviluppo Regionale), che come gli altri attori, ricevono dal piano indicazioni e contribuiscono al suo aggiornamento.

L'articolazione di un Piano-Processo, differente dalla tradizionale lettura che blocca in un documento la pianificazione, è sottolineata nei documenti FESR 2009 e FAS 2009 in cui si specifica che *il quadro degli interventi deve essere definito dal Piano Direttore Regionale dei Trasporti (PDRT) e deve trovare attuazione nei Piani Attuativi Settoriali che sono individuati nello stesso PDRT.*

La definizione delle opere rilevanti e della loro eventuale sequenzializzazione nella realizzazione consente di redigere progetti unitari che possono essere realizzati per tratti e, per ciascuno di essi, per fasi successive.

Ulteriori prodotti ottenibili dal processo di piano sono costituiti da:

- progetti pilota;
- specifici piani attuativi (di medio termine, di sviluppo, di azione e modali);
- linee guida per la redazione ed implementazione di piani ad altra scala territoriale dal livello provinciale e di bacino a quello urbano;
- provvedimenti finanziari collegati ad azioni legislative già attivate;
- specifici studi di fattibilità di sistema
- proposte di provvedimenti normativi.

7.2 Metodi di progetto e di controllo dei prodotti di Piano

È necessario, in sede di sviluppo del processo di piano e quindi di formazione dei prodotti - dalle realizzazioni dei Progetti Pilota, ai Piani attuativi, agli Studi di Fattibilità, a tutti i livelli della Progettazione-, considerare idonei indicatori del livello di perseguimento degli

obiettivi e stimarne i relativi target in relazione a differenti orizzonti temporali, scenari territoriali, componenti di mobilità. A tal fine il piano si dota di una struttura di progetto e di controllo dei prodotti di tipo Logical Framework Approach (LFA). LFA è un metodo per la costruzione, la valutazione ed il monitoraggio di un piano attraverso l'individuazione delle relazioni tra gli input (di vario tipo da economici a normativi) e gli obiettivi generali.
Il metodo prevede la costruzione di una matrice LOGFrame, costituita da

- cinque righe per gli elementi del piano: goal o obiettivi generali, da perseguire nel complesso con il piano; outcome o obiettivi specifici, attraverso cui si esplicitano i goal del piano; output, ovvero i risultati in termini di prodotti e servizi che si dovrebbero ottenere con le attività di piano; attività da realizzare nel piano; input, ovvero le risorse necessarie per realizzare le attività di piano;
- tre colonne per la specificazione di ciascun elemento: indicatori ossia misure dirette o indirette degli elementi del piano; strumenti di verifica comprendenti metodologie e fonti di informazioni per calcolare gli indicatori adottati; fattori esterni, ovvero eventi, condizioni e decisioni che potrebbero influenzare gli elementi del piano, nei fattori esterni è possibile inserire sia i vincoli già presenti, alcuni dei quali prima richiamati, sia quelli in itinere, sia quelli che si può stimare si determino durante lo sviluppo del processo.

Gli obiettivi si perseguono adottando per ogni area di azione strategie differenziate sintetizzabili in:

- strategie gestionali, comprendenti interventi che modificano l'assetto degli enti gestori del sistema della mobilità;
- strategie istituzionali, comprendenti proposte che modificano l'assetto normativo ed istituzionale che regola il sistema della mobilità;
- strategie di investimenti in infrastrutture immateriali, comprendenti azioni sia nel campo ITS che in quello di ricerca e formazione.
- strategie di investimenti in infrastrutture materiali, comprendenti azioni che modificano l'assetto fisico del sistema della mobilità.

Nella scelta delle strategie più opportune occorre tenere in considerazione vincoli e tempi di attuazione. I vincoli sono rappresentati dal quadro giuridico regionale, nazionale e comunitario che potrebbe avere effetti sulla programmazione dei trasporti. Tali vincoli si possono così rappresentare:

- indirizzi di programmazione comunitaria che costituiscono il quadro di riferimento per il Piano e comunque non presentano vincoli di obbligatorietà;
- prescrizioni rappresentate dai Regolamenti e dalle Direttive Comunitarie e Statali che devono essere necessariamente recepiti nella legislazione regionale di settore che costituiscono i vincoli per le politiche di Piano;
- indirizzi e prescrizioni definiti nelle leggi nazionali, a partire dalle Leggi Finanziarie.

I tempi di attuazione variano con progressione crescente, passando dalle strategie gestionali (che sviluppano i loro effetti con tempi commisurati all'attuazione del nuovo assetto organizzativo) a quelle istituzionali (che hanno tempi di formalizzazione e di esecutività differenti) fino alle strategie di investimenti che richiedono tempi più lunghi per essere completati, ed ancora più lunghi per esplicare compiutamente i loro effetti sulla mobilità.

In questo quadro, è necessario enunciare traguardi di pianificazione conseguibili per i differenti obiettivi.

La valutazione sarà condotta in relazione agli obiettivi generali del Piano.

Per ciascun obiettivo si considereranno almeno gli impegni che la Regione ha assunto e quelli esplicitati nella Programmazione Regionale dei Fondi Comunitari, questi ultimi in via sintetica espressi dal raggiungimento del valore medio delle regioni europee.

Nell'avanzamento del processo, cioè al rilascio dei successivi prodotti, devono essere maggiormente specificati i target per ciascuna attività ed i relativi strumenti di verifica.

Come traccia per gli indicatori si può assumere:

- per quanto riguarda l'efficienza e l'efficacia, si fa riferimento ai principali indicatori inseriti nelle carte dei servizi, nonché ai valori medi dei principali Paesi europei; nel caso di TPL, ad esempio, si richiamano i fattori di qualità del viaggio secondo il decreto del presidente del consiglio dei ministri 30 dicembre 1998:
  - sicurezza del viaggio;
  - sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore;
  - regolarità del servizio e puntualità dei mezzi;
  - pulizia e condizioni igieniche dei mezzi e/o dei nodi;
  - comfort del viaggio;
  - servizi aggiuntivi (a bordo e/o nei nodi);
  - servizi per viaggiatori con handicap;
  - informazioni alla clientela;

- aspetti relazionali/comunicazionali del personale a contatto con l'utenza;
- livello di servizio nelle operazioni di sportello;
- integrazione modale;
- attenzione all'ambiente.

- per quanto riguarda la sicurezza, si fa riferimento all'obiettivo dell'Unione Europea di dimezzare il numero di morti negli incidenti stradali per la partecipazione si considera l'accessibilità;
- per quanto riguarda la sostenibilità ambientale, si fa riferimento agli obiettivi di Kyoto ossia di ridurre le emissioni di CO2 da trasporti (attualmente attestate tra il 25 e il 30% del totale) e alle direttive UE sulla qualità dell'aria, e sul livello del rumore, ed ai risultati di Copenhagen.

Nell'ambito delle tracce da specificare devono essere inseriti e verificati gli indicatori di risultato esplicitamente presenti nel documento FAS 2009 e specificati in termini di Valore atteso 2013 come target:

- movimentazione merci nei nodi intermodali di secondo livello creati;
- incremento % utenti trasportati dal servizio pubblico urbano + 15%;
- movimentazione merci nelle piattaforme di interscambio delle aree urbane;
- incremento % utenti trasportati dal servizio pubblico extraurbano + 15%;
- riduzione % del tempo medio di percorrenza del trasporto ferroviario metropolitano (passeggeri) sulle tratte oggetto di intervento - 10%;
- riduzione % numero incidenti stradali lungo le tratte extraurbane oggetto di intervento - 20%.

In prima istanza tra gli indicatori si possono inoltre considerare:

- per lo scenario urbano:
  - quote di sviluppo nel trasporto pubblico in sede propria;
  - quota di sviluppo del trasporto pubblico a scala urbana e metropolitana, e spostamento di quote dalla gomma ai sistemi in sede propria;
  - quote di riduzione delle inefficienze del trasporto merci su gomma a scala urbana;
  - quote di sviluppo del trasporto merci con modalità sostenibile e attivazione di iniziative innovative;
  - quote di riduzione delle emissioni di inquinanti;
  - quote di riduzione degli incidenti stradali;

- quote di riqualificazione dello spazio pubblico urbano;
- quantità di piani di mobilità prodotti per le differenti scale spaziali e temporali relativi agli obiettivi del PRT, e quantità di piani integrati tra politiche della mobilità, politiche urbanistiche e del territorio alle differenti scale ed in relazione agli obiettivi PRT.

- per lo scenario regionale:
  - quote di trasferimento modale merci verso il ferroviario diffuso, blocco e combinato;
  - quote di trasferimento modale merci verso le vie del mare e più in generale verso lo short sea shipping;
  - quote di riduzione delle inefficienze del trasporto merci a scala regionale;
  - quote di trasferimento modale passeggeri verso il trasporto ferroviario di media/lunga percorrenza e verso le vie del mare e nuove attivazioni intercittà nelle differenti modalità;
  - quote di riduzione delle emissioni di inquinanti;
  - quote di riduzione degli incidenti stradali.
- per lo scenario internazionale:
  - quote di incremento di efficienza, sicurezza e sostenibilità del traffico merci e nel traffico passeggeri.

Gli indicatori devono esplicitamente considerare quelli definiti dalla Commissione per la verifica dell'obiettivo Convergenza, e quelli connessi con il protocollo di Kyoto e con le decisioni della Conferenza di Cophenagen.

7.3 Fonti finanziarie

Può essere utile introdurre un quadro di massima delle Fonti Finanziarie per il Piano Regionale dei Trasporti considerando che si sono per ora delineati i soli Indirizzi Tecnici, in termini di Documento di Riferimento.

Le fonti comunitarie per il finanziamento dei progetti di trasporto si articolano secondo tre direttrici strategiche:

- la prima costituita dai 30 grandi progetti delle reti TEN-T individuati nella Decisione UE 884/2004 "linee guida per lo sviluppo delle reti transeuropee" per i quali la Calabria è direttamente interessata nei progetti 1, 15 e 21;
- la seconda costituita dai progetti regionali finanziati con i fondi di coesione e strutturali (in Italia destinati alle Regioni del Mezzogiorno-Obiettivo 1) in quest'ambito, uno degli strumenti più importanti per la Calabria è quello previsto dalla legge finanziaria 2007 relativo ai FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate) che prevede il finanziamento di infrastrutture e servizi di trasporto di rilievo strategico.
- la terza rappresentata dai Programmi comunitari destinati ai servizi all'intermodalità come Marco Polo.

Un ulteriore canale di finanziamento utilizzabile per l'innovazione dei sistemi e le tecnologie telematiche applicate alle reti di servizi è costituito dal VII programma quadro (FP7) che promuove l'innovazione tecnologica dei sistemi di controllo del traffico terrestre aereo e marittimo e l'innovazione dei veicoli stradali ferroviari aerei e marittimi.

Le fonti nazionali per il finanziamento dei progetti di trasporto si articolano secondo due direttrici strategiche:

- la prima costituita dalla legge obiettivo e dai piani nazionali, prevalentemente per i progetti di grandi reti;
- la seconda costituita dalla legge 211/92 e successive prevalentemente per i grandi nodi urbani.

Un ulteriore strumento di cui verificare l'applicabilità potrebbe essere simile a quello in uso in molti paesi d'Europa, almeno dove le infrastrutture sono sottoposte a pedaggio, in cui i ricavi delle gestioni autostradali, esclusi i costi d'esercizio, rappresentano un importante strumento di politica dei trasporti; in questo settore la Regione Calabria deve prestare particolare attenzione alla proposta di inserimento di pedaggio sull'A3.

Sono allo studio strumenti finanziari alternativi. La Commissione sta prendendo in considerazione la possibilità di introdurre misure volte ad incoraggiare gli investimenti privati tramite l'introduzione di un apposito fondo che dovrebbe coprire il rischio assunto dall'investitore non solo nella fase di realizzazione delle opere ma anche in quella di esercizio fino al raggiungimento della fase di regime (piena utilizzazione della capacità offerta dall'infrastruttura). Strumenti simili devono essere verificati e se del caso posti in essere in Calabria, a partire dalle Piattaforme per l'Agroindustria. In quest'ambito acquista particolare importanza la necessità di verificare e sveltire le procedure per il Project Financing.

Occorre inoltre seguire l'attuazione dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali prevista dalla Legge Finanziaria 2007, verificando la possibilità di intervenire anche nei raccordi con le reti, attivando un preciso sviluppo di complementarietà con l'Autorità di Gioia Tauro.

7.4 Monitoraggio dell'attuazione del piano

E' necessario che il processo complessivo di pianificazione ed il processo complessivo di valutazione evolvano in simbiosi nelle varie fasi, dalle preliminari a quelle di elaborazione e approvazione a quelle di implementazione e da quelle di esecuzione dall'attivazione degli interventi all'ottenimento dei risultati

Le valutazioni in itinere ed ex post costituiscono a loro volta elemento innovativo del piano e si basano su una forte azione di monitoraggio. La struttura LFA va riutilizzata in sede di monitoraggio verificando la corrispondenza dei risultati ottenuti, con quelli previsti, ed essere organizzata con specifici moduli all'interno di SITRAC.

Il monitoraggio del Piano comprende due attività distinte, ma strettamente correlate:

1) il monitoraggio del processo di attuazione del PRT e degli effetti (economici, sociali ed ambientali) derivanti dalla attuazione delle politiche e degli interventi previsti
2) il monitoraggio sull'evoluzione del sistema dei trasporti e della logistica della Regione, esteso alle caratteristiche economiche, sociali ed ambientali del suo funzionamento.

Durante l'attuazione occorre monitorare i processi di realizzazione e gestione degli interventi. Questo perché i risultati del Piano possono essere compromessi da una realizzazione, non adeguata e incompleta, e da una gestione tecnicamente, organizzativamente e finanziariamente carente.

Scopo del secondo monitoraggio è quello di osservare sistematicamente la realtà, al fine di valutare gli eventuali scostamenti fra i risultati attesi e quelli effettivamente realizzati, fornendo, al tempo stesso, gli strumenti per individuarne le cause. In quest'ambito è necessario fare partire adeguati strumenti che consentano di supportare il processo di piano senza imporre alcun fermo, ma anzi alimentandolo di dati sulla mobilità e sui servizi validi e testati nella qualità e nella quantità. Il monitoraggio viene così ad essere un valido strumento di supporto all'attività di pianificazione, che garantisce un collegamento fra la

fase finale e quella iniziale del processo e determina, in questo modo, un reale ed efficace circuito di retroazione.

ACRONIMI E SIGLE

APQ, Accordo di Programma Quadro
APUM, Action Plan on Urban Mobility

AV/AC, Alta Velocità/Alta Capacità Ferroviaria

BHLS, Buses with High Level of Service
BRIC, Brasile, Russia, India, Cina
CETMO, Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental, Centre for Transportation Studies for the Western Mediterranean
CUN, Consiglio Universitario Nazionale
ERTMS, o più precisamente ERTMS/ETCS, European Rail Traffic Management System/European Train Control System (avanzato sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo)
FAS, Fondo Aree Sottoutilizzate
FESR, Fondo Europeo Sviluppo Regionale
FP7, Seventh Framework Programme, VII Programma Quadro
ITC, Tecnologia dell'Informazione e della Comunicazione, in sigla TIC, più conosciuta con il sinonimo inglese Information and Communication Technology, in sigla ICT (insieme delle tecnologie che consentono di elaborare e comunicare l'informazione attraverso mezzi digitali)
ITS, Sistemi di Trasporto Intelligenti, Intelligent Transportation System (iniziativa a livello mondiale tesa ad aggiungere l'Information and Communications Technology alle infrastrutture dei trasporti e dei veicoli)
LFA, Logical Framework Approach
NIMBY, Not In My Back Yard
ONLUS, Organizzazione non lucrativa di utilità sociale
PAR Calabria, Programma Attuativo Regionale Calabria
PFT2, Progetto Finalizzato Trasporti 2

PGM, Piano Generale della Mobilità

PGTL, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

PISR, Progetto Integrato di Sviluppo Regionale

POR Calabria FESR, Programma Operativo Regione Calabria Fondo Europeo Sviluppo Regionale

PRIN, Programmi di ricerca di Rilevante Interesse Nazionale

PRT, Piano Regionale dei Trasporti della Calabria

PSSU, Piano della Sicurezza Stradale Urbana

PUT, Piano Urbano del Traffico

RATP, Regional Transport Action Plan for the Mediterranean Region 2007-2013

RFI, Rete Ferroviaria Italiana

SIMPT, Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti

SITRAC, Sistema Informativo Trasporti della Calabria

SLL, Sistemi Locali del Lavoro

SNIT, Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti

TEN-T, Trans-European Networks - Transport; Reti di Trasporto Trans-Europee

TPL, Trasporto Pubblico Locale

VTS, Vessel Traffic Service, recentemente Vessel Traffic System

ALLEGATO ALLA D.C.R. N° 834 DEL 14.12.2009

Regione Calabria

Piano Regionale dei Trasporti

Indirizzi Tecnici per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale

Appendice

Dati di riferimento per la specificazione degli obiettivi nella situazione attuale

Assessorato Trasporti

Dipartimento Organizzazione e Personale,

Settore Trasporti pubblici locali - Piano Regionale Trasporti - Reti Immateriali

L'inferno dei viventi non è qualcosa che sarà; se ce n'è uno, è quello che è già qui,
l'inferno che abitiamo tutti i giorni, che formiamo stando insieme.

Due modi ci sono per non soffrirne.
Il primo riesce facile a molti: accettare l'inferno e diventarne parte fino al punto di non vederlo più.

Il secondo è rischioso ed esige attenzione e apprendimento continui:
cercare e saper riconoscere chi e cosa, in mezzo all'inferno, non è inferno,
e farlo durare, e dargli spazio.

Italo Calvino

le città invisibili

Mondadori

SOMMARIO

Il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT) pone al centro il cittadino, assumendo che solo dall'analisi della mobilità nelle sue componenti derivi il sistema di priorità per i trasporti, per la realizzazione di servizi e di infrastrutture. Il PRT pone l'attenzione sulle componenti passeggeri e merci, interpretando i servizi di trasporto e di logistica e le infrastrutture modali su cui questi operano ed opereranno come derivati.
L'approccio storico dava attenzione alla realizzazione di sistemi modali, a partire dalla definizione di infrastrutture monomodali, quindi con la definizione di servizi ed infine con la definizione delle utilità risultanti per gli utenti.

La Regione ha assunto una nuova centralità sulla base della modifica del titolo V della Costituzione, ed ha una confermata centralità nella programmazione e nella spesa delle risorse comunitarie. Queste centralità insieme alla profonda evoluzione degli scenari di riferimento a scale differenti da quella regionale (da una parte scenario nazionale, comunitario, mediterraneo, internazionale ed intercontinentale, e dall'altra comunale, metropolitano e provinciale), ed alla molteplicità dei soggetti coinvolti (operatori pubblici, privati e misti, associazioni, sindacati, fondazioni no profit), richiedono un nuovo piano che porti il cittadino al suo centro. A tal fine è necessario costruire una nuova idea di piano che vada oltre il tradizionale documento più o meno lungo, redatto e bloccato nel tempo, onnicomprensivo ed autoreferenziale, ed ancorare la gestione del processo nell'ambito della Regione.

L'analisi delle componenti della mobilità e delle problematiche ad esse connesse,a diversi livelli territoriali, deve quindi essere il primo passaggio.
L'evoluzione delle esigenze di vita e di uso del territorio ha determinato negli ultimi anni profonde modifiche nelle componenti della mobilità:

- una rinnovata centralità per la mobilità di persone a scala locale, che ha fatto emergere nuovi bisogni relativi al pendolarismo ed alla qualità della vita nelle aree urbane;
- lo sviluppo di una mobilità tra i diversi centri della regione con esigenze di spostamenti di Andata e Ritorno, da concludere nel giorno;
- la presenza sempre maggiore di spostamenti per lavoro a scala nazionale ed europea e la crescita di spostamenti per turismo a scala nazionale, internazionale ed intercontinentale;
- la modificazione dei sistemi distributivi a scala urbana con la crescita della frequenza dei rifornimenti;
- l'integrazione sempre maggiore delle varie aree di produzione e di consumo a scala regionale, con la necessità di fornire alle filiere produttive rilevanti, a partire dall'agroalimentare, un sistema in grado di supportare la competitività;
- la modifica delle relazioni con i mercati UE, con i mercati tradizionali, con quelli emergenti accessibili via mare, le nuove prospettive di integrazione nel Mediterraneo;
- la presenza notevole di tecnologia di alta qualità e di basso costo, estesa a tutti gli elementi: utenti, mezzi ed infrastrutture, ambiente;
- la possibilità di nuove conoscenze e competenze.

I segmenti tradizionali e quelli emergenti di mobilità vanno, da una parte, a confrontarsi gli uni con gli altri e, dall'altra, sono fortemente influenzati dal modificarsi del contesto territoriale: locale, regionale, nazionale e comunitario. Le modificazioni riguardano: il nuovo ruolo della Regione e la conseguente ridefinizione del rapporto Stato-Regione, l'espansione dell'UE e l'apertura al Mediterraneo con il processo di Barcellona e la conseguente ridefinizione del rapporto Regione-Stato-UE-Mediterraneo; le rinnovate politiche di coesione nazionale.

Una tale evoluzione della mobilità determina l'esigenza per la Regione Calabria di un Piano Regionale dei Trasporti che orienti le evoluzioni verso gli obiettivi definiti

dalle politiche regionali confrontandosi da una parte con il livello centrale italiano,con quello europeo e con le visioni internazionali, e dall'altra con i livelli comunali e provinciali.
Gli obiettivi del PRT, in relazione a queste politiche, sono quindi quelli di una mobilità sostenibile. In cui il termine sostenibilità va declinato nelle più ampie classi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, ed in cui a loro volta ciascuna classe consideri esplicitamente i principi di equità territoriale e generazionale. Questo anche per dar voce all'inclusione sociale che si espliciti sia per i presenti che hanno una scarsa partecipazione democratica connessa alle differenti traiettorie di sviluppo economico dei territori, sia per le generazioni future che, a partire dai bambini di oggi, non hanno una rappresentanza politica di nessuna forma. L'obiettivo complessivo, in accordo alle indicazioni UE, è garantire che i nostri sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative, sull'economia, la società e l'ambiente. Per le specificazioni delle tre classi di sostenibilità possono essere posti obiettivi intermedi di facile leggibilità, che vanno specificati ed arricchiti durante il processo di piano. Per la sostenibilità economica vanno considerati obiettivi di efficacia e di efficienza; per la sostenibilità sociale obiettivi di sicurezza e partecipazione; per la sostenibilità ambientale obiettivi relativi alle aree antropizzate e non.

Gli obiettivi sono da perseguire con strutturazione in aree di azione, in cui interventi importanti sono programmati o già avviati (es. la revisione dell'offerta di TPL).
Per una decisa incisività delle strategie, integrate in relazione alla mobilità di persone e di merci ed alle differenti scale territoriali degli spostamenti (locali, regionali, nazionali e internazionali), alle titolarità delle azioni legislative ed alle azioni esecutive ed ai differenti scenari territoriali, è necessario definire aree di azione, intese come sistemi di interventi organizzati in classi di strategie, che devono essere trasversali agli obiettivi definiti. Le specificazioni e le priorità devono

essere predisposte sulla base dei risultati derivanti da ogni input di intervento, e quindi dal livello di perseguimento degli obiettivi specifici e degli obiettivi generali.

Le aree di azione rilevanti per le persone sono:

- Comune Amico;
- Sistema Integrato Metropolitano Regionale;
- Servizi nazionali, internazionali e intercontinentali.

Le aree di azione rilevanti per le merci sono:

- Logistica urbana;
- Logistica territoriale;
- Al centro del Mediterraneo.

Le aree di azione comuni al perseguimento di tutti gli obiettivi, e trasversali a componenti e fasce della mobilità sono:

- Innovazione ed ITS;
- Ricerca e formazione.

Elemento centrale nelle azioni è la pianificazione sulla base delle esigenze di mobilità, dei servizi di trasporto e di logistica con i conseguenti interventi gestionali, normativi, infrastrutturali immateriali e materiali nelle differenti specificazioni modali ed intermodali, integrati tra loro.

La struttura ed i contenuti del Piano si definiscono in termini di processi e prodotti. Nei documenti di indirizzo, è necessario tratteggiare il processo di avanzamento dal Documento di Riferimento del PRT ai successivi prodotti di Piano, quindi il processo di elaborazione delle differenti aree di azione dai progetti pilota, sui quali rilevare i risultati di trasferibilità, agli elementi del direttore, ai piani attuativi (di medio termine, di sviluppo, di azione e modali), con i successivi provvedimenti e modalità di finanziamento ed attuazione degli interventi, in uno ai processi di valutazione e di aggiornamento che costituiscono parte decisiva del processo di piano. Ulteriori prodotti riguardano linee guida e studi di fattibilità per interventi di sistema.

I differenti livelli di pianificazione e di implementazione degli interventi consentono una immediata verificabilità dei risultati e quindi una piena coscienza delle risorse impegnate. Risulta necessario utilizzare e sviluppare idonei sistemi di valutazione ex ante, in itinere, ex post e relative metodologie quantitative con adeguati strumenti di supporto e monitoraggio.

Il processo di valutazione deve seguire tutte le fasi di elaborazione e redazione del piano dalle analisi preliminari, alle verifiche di coerenza, alle analisi degli effetti delle azioni in relazione agli obiettivi di sostenibilità e convergenza.

APPENDICE AL CAPITOLO 5

Dati di riferimento per la specificazione degli obiettivi nella situazione attuale

Nell'ambito definito dagli Indirizzi Tecnici, che è appunto solo di indirizzo e non di analisi specifica, che può essere svolta solo con dati finalizzati ed ad hoc rilevati, ed al fine di focalizzare meglio le aree di azione, vengono riportati dati di riferimento per la specificazione degli obiettivi. Evidentemente alcuni dati riportati con riferimento ad un obiettivo possono contribuire a definire meglio anche altri obiettivi.

5.1 Sostenibilità economica

Per la definizione della situazione attuale dell'efficacia del sistema dei trasporti in Calabria, vengono riportati in tab 5.1.a/b, alcuni indicatori qualitativi elaborati dall'Istat, relativi alle difficoltà di raggiungere specifiche destinazioni. In tab 5.1.c vengono riportati alcuni indicatori relativi al grado di utilizzo dei mezzi pubblici ed in tab 5.1.d il grado di soddisfazione per l'uso del treno. In tab 5.1.e vengono riportati i valori dell'offerta per il TPL in Calabria.

Dai valori riportati emerge il ruolo marginale che il trasporto pubblico locale ha nelle città con un valore (al 2003) di Posti-Km offerti pari ad un terzo del valore nazionale, e il basso grado di attrazione. È da notare inoltre la notevole quantità di trasporto su gomma a scala extraurbana che è segnale sia di una scarsa presenza delle ferrovie, specie nei collegamenti intercittà, sia della bassa densità abitativa e di una orografia tormentata. I dati esemplificano i gravi problemi di efficienza e di efficacia per gli utenti.

I dati regionali confermano il grave gap della Calabria e del Mezzogiorno anche nel contesto dei collegamenti tra i capoluoghi di Regione nel Sud; i valori in tab. 5.1.f sono ripresi dalla Proposta per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture nel Mezzogiorno (Febbraio 2006. Documento predisposto dal Coordinamento dei Presidenti delle Regioni del Mezzogiorno).

Ulteriori gravi problemi di efficienza e di efficacia sono quelli relativi al sistema produttivo ed in particolare all'agroalimentare.

È utile richiamare il valore delle produzioni principali dei settori agricoli che costituiscono una delle fonti di reddito più importanti per la Calabria.

Solo rispetto a questo settore vengono riportati alcuni dati nelle tab. 5.1.g/h/i/l, al fine di evidenziare la stretta connessione tra trasporti e sistemi produttivi.

È opportuno segnalare il ruolo dei trasporti e della logistica per i prodotti freschi e deperibili, che sono sempre soggetti a processi di modernizzazione, e per un settore portante come l'olivicoltura per il quale è in corso una trasformazione decisiva.

Se infatti si comparano i Sistemi Locali del Lavoro (SSL) con più alta presenza di coltura dell'ulivo con i SLL a più basso indice di accessibilità, cioè classificati tra gli ultimi 50 in Italia, emerge una rappresentazione chiara degli obiettivi da perseguire e delle azioni da intraprendere: si noti che i SLL di Crotone e Petilia Policastro, dotati di superficie dedicata ad ulivo superiore a 5.000 ettari, sono tra i meno accessibili della Calabria.

tab. 5.1.a - Difficoltà delle famiglie nel raggiungere negozi alimentari e/o mercati (%)

ripartizioni geografiche	Anni											
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Calabria	31,5	26,5	24,1	28,3	25,3	32,5	31,4	29,0	33,4	-	31,1	28,7
Italia	24,0	19,2	19,9	20,7	20,5	20,6	21,3	21,3	21,9	-	22,0	21,3
Nord	23,3	18,3	20,5	20,7	21,3	20,8	20,7	20,2	21,9	-	22,3	21,7
Centro	20,0	17,3	16,5	18,3	19,5	17,9	20,0	20,6	19,2	-	19,0	21,5
Mezzogiorno	27,3	21,7	21,1	22,0	20,1	21,9	22,9	23,3	23,5	-	23,5	20,4

Fonte: Elaborazione su dati "Indicatori regionali di contesto" ISTAT (2009)

tab. 5.1.b - Difficoltà delle famiglie nel raggiungere i supermercati(%)

ripartizioni geografiche	Anni												
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Calabria	52,1	44,2	44,4	48,7	41,4	43,1	46,4	42,7	48,9	-	44,9	37,8	45,4
Italia	33,9	31,0	31,9	33,7	31,7	31,4	32,8	32,3	32,4	0,0	32,9	30,9	31,6
Nord	32,3	28,8	31,6	33,4	32,1	31,8	32,2	31,0	32,2	0,0	32,2	30,5	30,1
Centro	29,6	27,4	28,1	29,7	29,6	28,3	30,2	31,7	28,8	0,0	27,9	31,1	29,7
Mezzogiorno	38,7	36,4	34,7	36,6	32,3	32,8	35,2	34,5	34,9	0,0	37,0	31,4	35,0

Fonte: Elaborazione su dati "Indicatori regionali di contesto", ISTAT 2009

tab. 5.1.c - Persone che utilizzano autobus, filobus e tram per 100 persone di 14 anni e più

Territorio	2002	2003	2005	2006
Piemonte	25,2	26,3	24,1	26,8
Valle D'Aosta	19,9	19,3	22,2	19,5
Lombardia	24,3	24,9	24,9	25,7
Liguria	49,6	44,7	39,9	40,8
Trentino Alto Adige	26,5	30,2	29,2	31,6
Bolzano – Bozen	34,9	42,3	39,1	40,3
Trento	18,6	18,8	19,8	23,5
Veneto	21,4	22,0	26,8	22,3
Friuli Venezia Giulia	22,4	23,2	22,9	21,9
Emilia Romagna	24,4	24,8	26,7	24,6
Toscana	27,8	25,7	25,2	28,1
Umbria	17,8	19,1	18,7	20,5
Marche	16,6	15,9	17,5	17,6
Lazio	38,8	38,4	41,2	39,0
Abruzzo	16,3	15,8	17,1	14,8
Molise	10,9	14,3	10,9	10,3
Campania	23,3	23,6	22,4	23,2
Puglia	13,1	13,3	11,0	12,3
Basilicata	15,6	13,2	14,3	15,8
Calabria	14,8	13,8	13,9	14
Sicilia	18,2	18,4	15,5	18,6
Sardegna	15,6	16,9	13,9	14,6
Nord-Ovest	27,3	27,4	26,3	27,6
Nord-Est	23,1	23,9	26,6	23,9
Centro	30,7	29,9	31,1	31,1
Sud	17,8	17,8	16,8	17,3
Isole	17,5	18	15,1	17,6
Italia	23,8	23,9	23,8	24

Fonte: Multiscopo sulle famiglie: aspetti della vita quotidiana - Parte generale, ISTAT 2009

tab. 5.1.d - Persone che utilizzano il treno, *soddisfatte* della comodità degli orari per 100 utenti di 14 anni e più

Territorio	2002	2003	2005	2006
Piemonte	61,9	61	51	50,4
Valle D'Aosta	61,5	53,6	39,4	42,2
Lombardia	63,8	65,1	58,9	58
Liguria	61,9	60,3	57,2	41,9
Trentino Alto Adige	67,6	65,1	65	60,9
Bolzano – Bozen	67,6	63,7	61,7	63,5
Trento	64,7	66,3	68,1	58,1
Veneto	64,2	63,2	61,1	58,2
Friuli Venezia Giulia	67	64,6	61,3	55,3
Emilia Romagna	65,6	67,4	63,9	51,4
Toscana	57,7	54,1	53	50,6
Umbria	60,7	59,8	57,8	53,2
Marche	58	60,9	55,7	46,3
Lazio	71	71,5	65,5	65,4
Abruzzo	53	56,2	62,6	44,2
Molise	42,6	44,9	48,1	36,9
Campania	65,7	69,4	67,7	57,3
Puglia	50,4	61	52,5	47,6
Basilicata	46,1	47,2	47,2	38,7
Calabria	37,7	44,8	44	36,5
Sicilia	44,5	40	45,6	42,2
Sardegna	53,9	57	43,3	45
Nord-Ovest	63	63,3	56,5	53,9
Nord-Est	65,3	65	62,4	55,7
Centro	63,8	62,8	59,8	57,4
Sud	53,8	60,6	58	49,5
Isole	46,5	44,6	44,9	42,8
Italia	60,6	62	58,3	53,5

Fonte: Multiscopo sulle famiglie: aspetti della vita quotidiana - Parte generale, ISTAT 2009

tab. 5.1.e - Regione Calabria: Trasporto Pubblico locale (anno 2003 - val. ass. e Var. % 1999-2003)

	Unità di misura	Calabria	Mezzogiorno	Italia
autolinee urbane				
Posti-km offerti per abitanti	per ab.	416,9	755,5	1.220,2
Var. % dei posti-km offerti	%	9,3	1,9	9,8
Var. % dei passeggeri trasportati	%	-1,1	-7,8	3,1
autolinee extra-urbane				
Posti-km offerti per abitanti	per ab	1.312	1.143	1.224
Var. % dei posti-km offerti	%	19,0	-0,5	0,4
Var. % dei passeggeri trasportati	%	-1,2	3,5	5,1

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

tab. 5.1.f - Qualità dei servizi di trasporto

	MEZZOGIORNO	NORD	QUOTA% MEZZ./NORD
% di relazioni tra capoluoghi di regione servite da collegamento ferroviario diretto	20%	100%	20,0%
Numero medio di treni giornalieri del tipo Eurostar tra coppie di capoluoghi di regione	2	14,7	13,6%
Numero medio di treni giornalieri del tipo Intercity tra coppie di capoluoghi di regione	4,8	13,6	35,3%
Velocità media dei collegamenti Eurostar tra capoluoghi di regione (km/h)	73,3	95,2	77,0%
Velocità media dei collegamenti Intercity tra capoluoghi di regione (km/h)	64,3	85,7	75,0%
Numero di relazioni interne all'area servite da voli ordinari	3	7	42,9%
Numero totale di voli settimanali ordinari interni all'area	84	198	42,4%

Fonte: Documento predisposto dal Coordinamento dei Presidenti delle Regioni del Mezzogiorno (dati anno 2005)

tab. 5.1.g - I sette Sistemi locali del lavoro meno accessibili della Calabria (Fonte: ISFORT)

Posizione nella graduatoria nazionale dei SLL	Nome	Numero comuni	Popolazione	Indice di Accessibilità (valore medio = 100)
643	Mandatoriccio	4	8.823	33,5
646	Roccella Ionica	5	13.003	33,1
647	Crotone	14	117.449	33,1
653	Longobucco	2	5.614	32,2
654	Stilo	5	3.373	32,1
663	Sersale	3	3.518	30,5
668	Petilia Policastro	4	25.614	29,1

tab. 5.1.h – Sistemi locali del lavoro con superficie dedicata ad ulivo superiore a 5.000 ettari

Nome	SAU (ha*10^3)
Catanzaro	11,85
Lamezia Terme	10,29
Crotone	8,92
Gioia Tauro	8,15
Vibo Valentia	8,11
Corigliano Calabro	7,32
Locri	7,04
Cosenza	6,13
Petilia Policastro	5,17

Fonte: ISTAT, 2001;
SAU Superficie Agraria Utile

tab. 5.1.i – Produzioni principali

Prodotto	Produzione (t*10^3)	Fonte	Valore (€*10^6)	Fonte	SAU (ha*10^3)	Fonte
Olio	208	ISMEA 2007	743	ISMEA 2007	184	ISMEA 2007
					165	ISTAT 2000
Ortaggi in pieno campo	623	ISMEA 2007	368	ISMEA 2007	26	ISMEA 2007
Piante da tubero	161	ISMEA 2007			9	ISMEA 2007
Ortive	462	ISMEA 2007	312	Elaborazione dati ISMEA	12	ISTAT 2000
Agrumi	1142	ISMEA 2007	302	ISMEA 2007	41	ISMEA 2007
					32	ISTAT 2000

tab. 5.1.l – Produzioni secondarie e di nicchia

Prodotto	Produzione (t*10^3)	Fonte	Valore (€*10^6)	Fonte	SAU (ha*10^3)	Fonte
Foraggio	355	elaborazione dati ISMEA	64 (ISMEA)	ISMEA 2007		
					25	ISTAT 2000
Frutta fresca	118 (ISMEA)	ISMEA 2007	59	Elaborazione dati ISMEA	7.4	ISMEA 2007
					24	ISTAT 2000
Pomodoro da industria	135	ISMEA 2007	54	Elaborazione dati ISMEA	4	ISMEA 2007
Vino	484 (*10^3 hl)	ISMEA 2007	27	ISMEA 2007	12.72	ISMEA 2007
					13.86	ISTAT 2000
Cereali	164	elaborazione dati ISMEA	25	ISMEA 2007		
					104	ISTAT 2000
Frumento (tenero e duro)	131	ISMEA 2007	20	Elaborazione dati ISMEA	48	ISMEA 2007
					78	ISTAT 2000

5.2 Sostenibilità sociale

Per la definizione della situazione attuale della sostenibilità sociale del sistema dei trasporti in Calabria, si fa riferimento alla sicurezza ed alla accessibilità.

La sicurezza è intesa come safety, in particolare stradale, in quanto non è disponibile alcun dato relativo alla security. Vengono riportati in tab 5.2.a/b, alcuni indicatori elaborati dall'Istat, relativi ad Incidenti, con morti e feriti per le Regioni Italiane, con uno zoom alle singole Province della Calabria. In Fig 5.2.a vengono diagrammati gli incidenti per provincia nella Regione Calabria da cui emerge l'andamento dal 2000 al 2006.

E' da segnalare il ruolo della sicurezza per il mondo del lavoro: ciò sia per i lavoratori del settore dei trasporti, sia per i lavoratori che devono usare sistematicamente i trasporti per il proprio lavoro. Si noti che mancano statistiche adeguate a rappresentare questa problematica.

Lo sviluppo della sicurezza deve essere condotto sulla base delle indicazioni del Piano Nazionale Sicurezza Stradale. La sicurezza, e quella stradale in particolare, è un momento decisivo nella saldatura degli obiettivi specifici di sostenibilità sociale, per certi versi estendibile a tutte le componenti di una mobilità sostenibile, quindi quelle economiche ed ambientali. La sicurezza stradale deve essere coniugata con la partecipazione, inserendo sistematicamente nei momenti decisionali le Associazioni e le Fondazioni - no profit - che hanno come punto focale la sicurezza stradale.

Per quanto riguarda la partecipazione non sono stati predisposti indicatori specifici. In questo contesto, si ritiene utile riportare l'indice europeo di perifericità e posizione (Università di Dortmund, Commissione Europea). In fig. 5.2.b viene riportato l'indice di perifericità in Italia per il trasporto stradale (media UE=100). In fig. 5.2.c viene riportato l'indice di perifericità in Italia per il trasporto ferroviario (media UE=100). In fig. 5.2.d viene riportato l'indice di perifericità in Italia per il trasporto aereo (media UE=100). L'indice di perifericità misura l'utilizzazione potenziale delle reti infrastrutturali di trasporto, da parte della popolazione, integrando l'informazione sulla dotazione di infrastrutture interna al territorio, con l'indicazione della dimensione complessiva di utilizzazione potenziale.

Nella tab 5.2.c viene riportata la graduatoria, predisposta dall'Isfort nel 2009, relativa all'accessibilità infrastrutturale, delle Regioni. Pur trattandosi di una misura sperimentale essa è stata assunta tra i parametri di valutazione della realtà trasportistica locale e nazionale.

In essa emerge la Calabria che risulta terz'ultima con un indice di accessibilità di 40.4.

tab. 5.2.a Incidenti, morti e feriti per regione

REGIONI	2004			2005			2006		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piemonte	15.553	495	22.647	15.126	453	21.942	14.871	404	22.047
Valle d'Aosta	418	17	560	379	13	527	393	6	561
Lombardia	48.627	863	65.768	46.654	821	59.636	46.173	877	58.484
Trentino-A.Adige	3.405	124	4.505	3.484	117	4.618	3.350	94	4.456
Veneto	18.895	554	26.309	18.378	555	25.348	19.261	553	26.611
Friuli-Venezia-Giulia	5.303	153	7.050	5.015	167	6.661	5.065	142	6.628
Liguria	9.723	125	12.609	9.877	110	12.981	10.085	118	13.166
Emilia Romagna	25.894	681	35.773	24.250	635	33.322	23.950	539	33.235
Toscana	21.203	398	27.820	21.133	362	27.728	20.826	353	27.648
Umbria	3.721	104	5.242	3.464	96	4.853	3.581	100	5.089
Marche	7.597	185	11.067	7.213	150	10.470	7.577	171	11.193
Lazio	32.959	651	45.536	32.618	594	45.310	31.344	575	43.550
Abruzzo	4.977	141	7.544	4.814	134	7.225	4.665	165	7.052
Molise	568	24	929	552	29	896	557	32	954
Campania	10.220	408	15.389	11.508	368	17.321	10.968	324	16.455
Puglia	10.526	455	17.277	11.235	428	18.727	11.583	409	19.346
Basilicata	835	40	1.407	889	57	1.444	921	59	1.522
Calabria	**4.053**	**159**	**6.919**	**3.921**	**163**	**6.627**	**3.717**	**185**	**6.129**
Sicilia	13.813	379	20.847	14.412	400	21.534	14.203	383	21.196
Sardegna	5.200	166	7.981	5.089	166	7.688	5.034	180	7.633
ITALIA	243.490	6.122	343.179	240.011	5.818	334.858	238.124	5.669	332.955

Fonte: ISTAT 2007

tab. 5.2.b Incidenti, morti e feriti per le provincie della Calabria

PROVINCE	2004			2005			2006		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Cosenza	1.393	75	2.458	1.252	79	2.234	1.266	98	2.116
Crotone	312	13	537	296	20	477	270	22	524
Catanzaro	894	14	1.574	876	28	1.552	827	30	1.436
Vibo valentia	258	16	431	308	11	536	267	5	422
Reggio di Calabria	1.196	41	1.919	1.189	25	1.828	1.087	30	1.631
Calabria	4.053	159	6.919	3.921	163	6.627	3.717	185	6.129

Fonte: ISTAT 2007

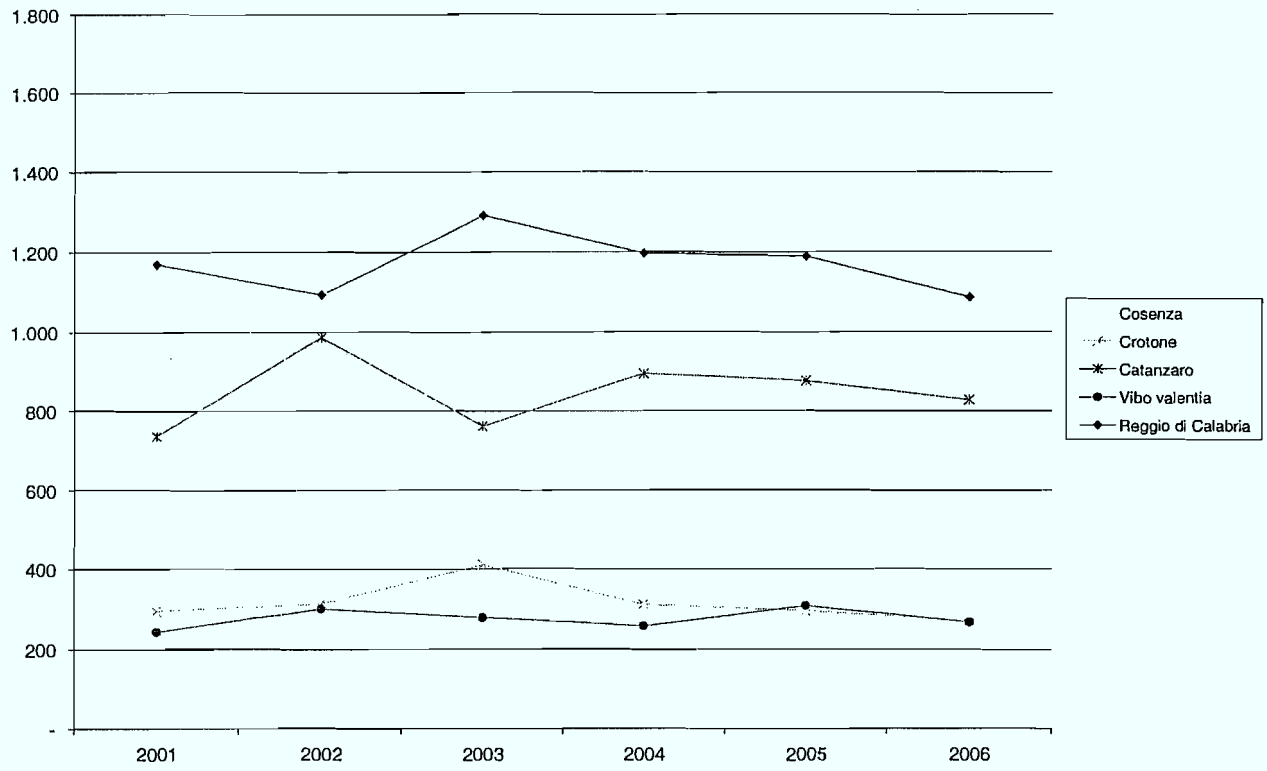


Fig. 5.2.a Incidenti per provincia. Regione Calabria (Fonte: elaborazioni su dati ISTAT. 2007)

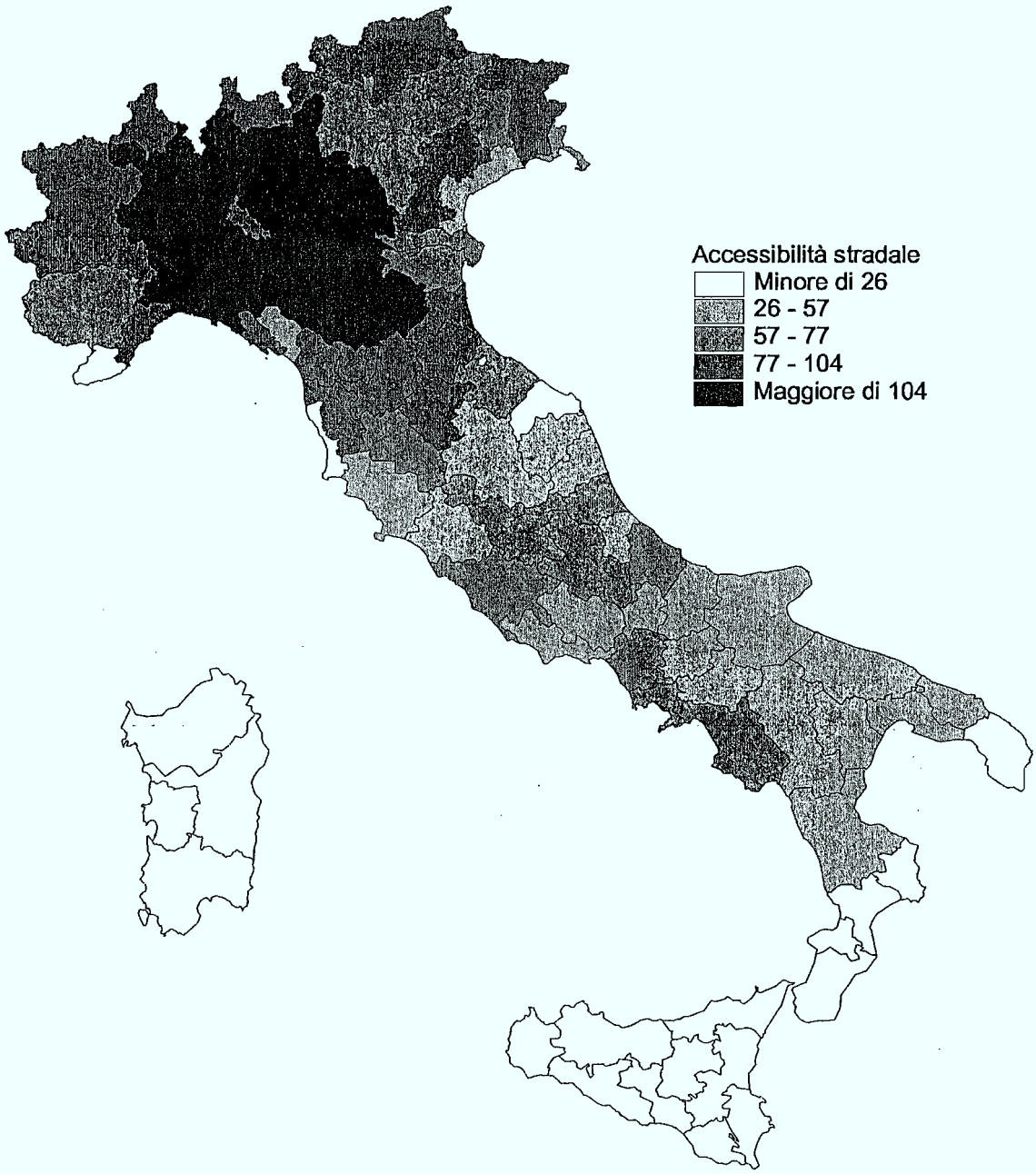


Fig. 5.2.b – Indice di perifericità in Italia: il trasporto stradale (media UE=100)

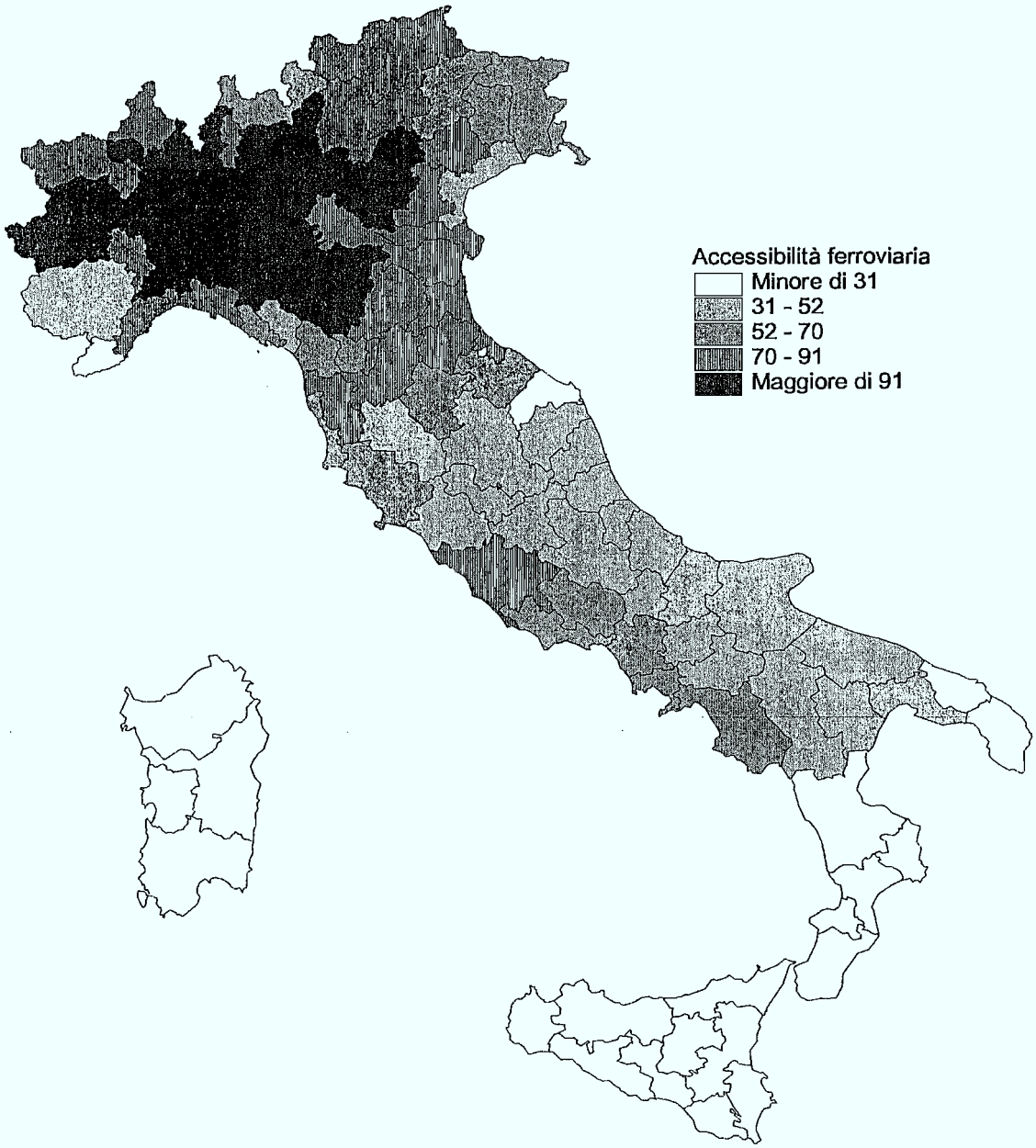


Fig. 5.2.c - Indice di perifericità in Italia: il trasporto ferroviario (media UE=100)

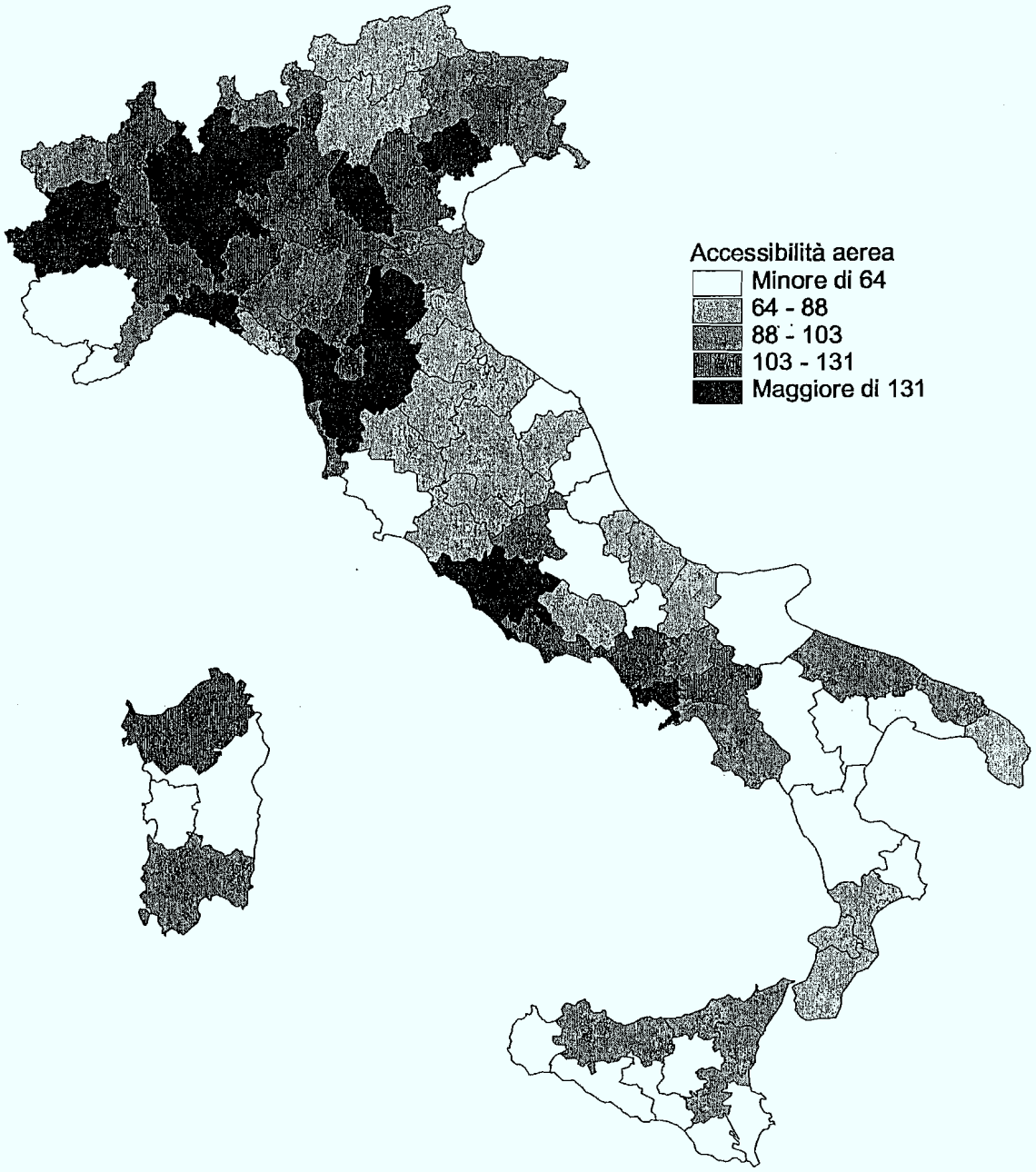


Fig. 5.2.d - Indice di perifericità in Italia: il trasporto aereo (media UE= 100)

tab. 5.2.c - Indice di accessibilità medio regionale

Regione	Indice di Accessibilità
Piemonte	70.6
Lombardia	68.4
Friuli Venezia-Giulia	68.1
Emilia-Romagna	65.0
Veneto	63.8
Liguria	63.4
Lazio	57.4
Valle d'Aosta	56.4
Toscana	53.9
Trentino Alto Adige	52.1
Puglia	49.8
Marche	48.9
Abruzzi	48.7
Umbria	48.4
Sicilia	47.4
Campania	46.9
Molise	43.5
Calabria	**40.4**
Basilicata	38.7
Sardegna	32.3

Fonte: ISFORT

5.3 Sostenibilità ambientale

Per la definizione della situazione attuale della sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti in Calabria, si deve far riferimento, in sede di sviluppo del processo di piano, ai dati specifici che devono essere forniti dalle realtà locali e relative alle caratteristiche ambientali da rilevare in loco con riferimento alle caratteristiche di antropizzazione del territorio. Quindi indicatori ambientali e relativi target sono differenti rispetto al territorio: maggiore attenzione ad inquinamento atmosferico ed acustico con target specifici per le città ed i centri urbani, target più elevati per le aree non urbane con attenzione all'intrusione visiva. In questa sede viene riportato solo un dato aggregato elaborato dall'Istat relativo alla attenzione che i comuni capoluogo di provincia danno all'eco-compatibilità, In tab 5.3.a viene riportata la classifica di tutti i comuni italiani, capoluogo di provincia, per gli anni 2007 e 2008. I dati dell'Istat sono stati presentati l'11 agosto 2009, sono quindi i dati disponibili più recenti. I dati sono relativi agli Indicatori ambientali urbani per l'Anno 2008. L'Istat presenta i risultati della rilevazione "Dati ambientali nelle città" che, oltre agli Uffici di statistica comunali, ha coinvolto altri organismi operanti sul territorio comunale. Gli indicatori ambientali urbani, relativi ai 111 comuni capoluogo di provincia, sono disponibili in serie storica dal 2000 al 2008. I 111 capoluoghi di provincia oggetto di indagine, in cui risiede il 29,3% della popolazione totale del Paese (circa 17 milioni di persone), coprono il 6,6% della superficie italiana.

tab. 5.3.a - Classifica dei comuni per attenzione all'eco-compatibilità

COMUNI	2007	2008
Trento	7,1	7,2
Venezia	6,8	6,9
Bologna	6,8	6,9
Foggia	6,1	6,5
Biella	6,3	6,5
Terni	5,9	6,4
Belluno	6,4	6,4
Ravenna	6,1	6,4
Modena	6,1	6,3
Novara	6,2	6,3
Forlì	5,8	6,3
Asti	6,2	6,3
Cuneo	6,0	6,2
Parma	6,0	6,1
Brescia	5,9	6,1
Avellino	6,1	6,1
Milano	5,9	6,1
Padova	6,0	6,1
Nuoro	6,1	6,1
Prato	6,1	6,1
Lecco	5,8	6,1
Villacidro	5,6	6,0
Sondrio	6,0	6,0
Reggio nell'Emilia	5,5	6,0
Vercelli	5,7	6,0
Ferrara	5,3	6,0
Matera	5,9	5,9
Livorno	5,9	5,9
Cremona	5,7	5,9
Roma	5,8	5,9
Caserta	6,1	5,9
Brindisi	6,1	5,8
La Spezia	5,5	5,8
Perugia	5,4	5,8
Verbania	5,8	5,8
Piacenza	5,2	5,8
Lanusei	5,8	5,8
Pisa	5,8	5,8
Ancona	5,6	5,7
Aosta	5,7	5,7
Caltanissetta	5,7	5,7
Alessandria	5,3	5,7
Potenza	5,7	5,7
Bergamo	5,6	5,7
Tortolì	5,2	5,6
Verona	5,4	5,6
Siena	5,6	5,6
Genova	5,5	5,6
Bolzano-Bozen	5,5	5,6
Cagliari	5,5	5,5
Gorizia	5,5	5,5
Taranto	5,6	5,5
Agrigento	5,5	5,5
Reggio di Calabria	**5,5**	**5,5**
Isernia	5,6	5,5
Salerno	5,2	5,5
Savona	5,4	5,5
Udine	5,4	5,4
Bari	5,5	5,4
Teramo	5,4	5,4
Pesaro	4,7	5,4
Arezzo	5,3	5,4
Grosseto	5,4	5,4
Firenze	5,3	5,3
Crotone	**5,3**	**5,3**
Torino	5,1	5,3
Rovigo	4,9	5,3
Sassari	5,3	5,3
Treviso	5,2	5,2
Macerata	5,2	5,2
Napoli	5,4	5,2

Benevento	5,2	5,2
Trieste	4,9	5,2
Como	5,1	5,2
Messina	5,2	5,2
Oristano	5,0	5,1
Viterbo	5,1	5,1
Pistoia	5,1	5,1
Vicenza	5,1	5,1
Mantova	4,9	5,1
Vibo Valentia	**5,1**	**5,0**
L'Aquila	5,1	5,0
Lucca	4,9	5,0
Campobasso	5,1	5,0
Tempio Pausania	5,0	5,0
Pavia	4,9	5,0
Latina	4,9	5,0
Palermo	5,0	5,0
Ascoli Piceno	5,2	4,9
Rieti	5,0	4,9
Carbonia	4,9	4,9
Sanluri	4,9	4,9
Pordenone	4,9	4,8
Lecce	4,8	4,8
Lodi	4,6	4,8
Catanzaro	**4,8**	**4,7**
Frosinone	4,3	4,7
Cosenza	**4,7**	**4,7**
Ragusa	4,6	4,6
Varese	4,5	4,6
Pescara	4,6	4,6
Trapani	4,6	4,6
Imperia	4,6	4,6
Chieti	4,6	4,6
Rimini	4,5	4,4
Catania	4,2	4,3
Enna	3,8	4,2
Olbia	4,0	4,1
Iglesias	4,0	4,0
Siracusa	3,8	3,8
Massa	3,6	3,7

Fonte: Istat, Osservatorio ambientale sulle città

ACRONIMI E SIGLE

APQ, Accordo di Programma Quadro
APUM, Action Plan on Urban Mobility

AV/AC, Alta Velocità/Alta Capacità Ferroviaria

BHLS, Buses with High Level of Service
BRIC, Brasile, Russia, India, Cina
CETMO, Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental, Centre for Transportation Studies for the Western Mediterranean
CUN, Consiglio Universitario Nazionale
ERTMS, o più precisamente ERTMS/ETCS, European Rail Traffic Management System/European Train Control System (avanzato sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo)
FAS, Fondo Aree Sottoutilizzate
FESR, Fondo Europeo Sviluppo Regionale
FP7, Seventh Framework Programme, VII Programma Quadro
ITC, Tecnologia dell'Informazione e della Comunicazione, in sigla TIC, più conosciuta con il sinonimo inglese Information and Communication Technology, in sigla ICT (insieme delle tecnologie che consentono di elaborare e comunicare l'informazione attraverso mezzi digitali)
ITS, Sistemi di Trasporto Intelligenti, Intelligent Transportation System (iniziativa a livello mondiale tesa ad aggiungere l'Information and Communications Technology alle infrastrutture dei trasporti e dei veicoli)
LFA, Logical Framework Approach
NIMBY, Not In My Back Yard
ONLUS, Organizzazione non lucrativa di utilità sociale
PAR Calabria, Programma Attuativo Regionale Calabria

PFT2, Progetto Finalizzato Trasporti 2

PGM, Piano Generale della Mobilità

PGTL, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

PISR, Progetto Integrato di Sviluppo Regionale

POR Calabria FESR, Programma Operativo Regione Calabria Fondo Europeo Sviluppo Regionale

PRIN, Programmi di ricerca di Rilevante Interesse Nazionale

PRT, Piano Regionale dei Trasporti della Calabria

PSSU, Piano della Sicurezza Stradale Urbana

PUT, Piano Urbano del Traffico

RATP, Regional Transport Action Plan for the Mediterranean Region 2007-2013

RFI, Rete Ferroviaria Italiana

SIMPT, Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti

SITRAC, Sistema Informativo Trasporti della Calabria

SLL, Sistemi Locali del Lavoro

SNIT, Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti

TEN-T, Trans-European Networks - Transport; Reti di Trasporto Trans-Europee

TPL, Trasporto Pubblico Locale

VTS, Vessel Traffic Service, recentemente Vessel Traffic System

REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE

Deliberazione n. 1 **della seduta del** 08/01/2016.

Oggetto: Piano Regionale Trasporti. Approvazione metodologia di sviluppo.

Presidente o Assessore/i Proponente/i: ____ (*timbro e firma*)

Relatore (se diverso dal proponente): _____ (*timbro e firma*)

Dirigente/i Generale/i: _____ (*timbro e firma*) Il Dirigente Generale Dott. Ing. Domenico Pallaria

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

		Giunta	Presente	Assente
1	Gerardo Mario OLIVERIO	Presidente	X	
2	Antonio VISCOMI	Vice Presidente	X	
3	Carmela BARBALACE	Componente	X	
4	Roberto MUSMANNO	Componente	X	
5	Antonietta RIZZO	Componente	X	
6	Federica ROCCISANO	Componente		X
7	Francesco ROSSI	Componente	X	
8	Francesco RUSSO	Componente	X	

Assiste il ~~Segretario Generale della Giunta Regionale.~~ DIRIGENTE GENERALE DEL DIP. PRESIDENZA

La delibera si compone di n. 5 pagine compreso il frontespizio e di n. 1 allegati.

Il dirigente di Settore

Si attesta che il provvedimento non dispone impegni di spesa a carico del bilancio annuale e/o pluriennale della Regione.

Il Dirigente Generale del Dipartimento del Bilancio

(timbro e firma)

LA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO CHE

- con deliberazione del Consiglio Regionale n. 191 del 3/3/1997 è stato approvato il vigente Piano Regionale dei Trasporti (PRT);
- con delibera di Giunta regionale n. 834 del 14.12.2009 è stato approvato il documento Piano Regionale dei Trasporti - Indirizzi Tecnici per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale, condiviso con i principali interlocutori istituzionali e sociali, che costituisce a tutti gli effetti le Linee Guida di Piano ed è articolato in:
    - tre aree di azione rilevanti per le persone, definite "Comune Amico", "Sistema Integrato Metropolitano Regionale", "Servizi Nazionali, Internazionali e Intercontinentali";
    - tre aree di azione rilevanti per le merci, definite "Logistica urbana", "Logistica Territoriale", "Al centro del Mediterraneo";
    - due aree di azione comuni al perseguimento di tutti gli obiettivi, e trasversali a componenti e fasce della mobilità, definite "Innovazione ed ITS", "Ricerca e Formazione";
- con delibera di Giunta Regionale n. 165 del 27/2/2010, al fine di sperimentare gli elementi centrali di Piano prima delle implementazioni generalizzate, sono stati proposti specifici progetti pilota;
- con delibera di Giunta regionale n. 30 del 28.1.2013, adottata all'esito di un processo partecipativo che ha coinvolto vari soggetti (Province, UPI, ANCI, Organizzazioni Sindacali, Associazioni delle aziende di autotrasporto viaggiatori, Autorità Portuale di Gioia Tauro, Direzione Marittima Regionale, ANAS e Ferrovie dello Stato) sono state approvate le nuove Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti;
- le menzionate Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti, contestualmente all'approvazione, sono state pubblicate e rese disponibili per la consultazione;
- a seguito del recepimento delle osservazioni emerse dalla consultazione, con delibera di Giunta regionale n. 286 del 05/08/2013, è stata approvata la seconda e definitiva versione delle Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti, sulla quale è stato acquisito il parere favorevole con osservazioni della Commissione Consiliare (Parere n. 63/9, IX legislatura);
- con decreto dirigenziale n. 10477 dell'1/9/2014, sono stati adottati i seguenti documenti:
    - Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti e allegato cartografico;
    - Rapporto Preliminare Ambientale;
    - Questionario di Consultazione Preliminare,

  ed è stata avviata la procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica), con l'approvazione, per quanto di competenza, dei documenti sopra richiamati, propedeutici all'avvio delle consultazioni previste dall'art. 13 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e dall'art. 23 del Regolamento Regionale n. 3/2008;
- in data 9/6/2015 la versione del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti è stata formalmente trasmessa al Dipartimento Programmazione Nazionale e Comunitaria;
- la redazione del Piano Direttore del Piano Regionale dei trasporti costituisce condizionalità ex ante in tema di impiego dei fondi strutturali, secondo quanto prescritto dalla Commissione Europea in materia di programmazione 2014-2020;

CONSIDERATO CHE

- il 3/7/2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato in via preliminare il Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PNSPL), in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164 (c.d. Sblocca Italia), al fine "di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti";
- con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2015 (Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27/10/2015) è stato approvato il PNSPL;
- in data 27/08/2015 il Consiglio dei Ministri ha altresì approvato il Piano Nazionale degli Aeroporti, al fine di fornire alle varie componenti istituzionali e operative un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, di disporre di uno strumento di governance per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo, di ottimizzare l'offerta trasportistica e individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti e che nel Piano sono individuati 10 bacini di traffico omogeneo e per ciascuno di tali bacini sono identificati gli aeroporti di interesse nazionale, riportati nel D.P.R. del 17/09/15 (in fase di pubblicazione);
- con delibera di Giunta regionale n. 294 dell'11.8.2015 è stata approvata la proposta di istituzione della ZES a Gioia Tauro, al fine di agevolare l'attrazione di investitori e capitali stranieri e di promuovere lo sviluppo della Calabria, e che in data 25/9/2015 la proposta ZES è stata approvata dal Consiglio Regionale della Calabria e trasmessa alle competenti commissioni parlamentari, attualizzando, integrando e migliorando la precedente delibera adottata dal Consiglio Regionale sul medesimo oggetto;
- con delibera di Giunta Regionale n. 303 dell'11.08.2015 è stato approvato il POR Calabria 2014/2020, approvato dalla Commissione in data 21/10/2015;
- con delibera di Giunta regionale n. 305 del 18/8/2015 è stata avviata la stipula dell'Intesa Generale Quadro con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, allo scopo di definire in modo strategico e puntuale le opere da realizzare in Calabria, per migliorare ed efficientare struttura e funzionamento del sistema infrastrutturale, a supporto dei principali sistemi territoriali considerati strategici per lo sviluppo sostenibile, intelligente ed inclusivo, come richiesto dalla Strategia Europea "Europa 2020";
- è stato istituito un tavolo tecnico con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, con la prima riunione svoltasi in data 01/09/2015, allo scopo di predisporre la prima bozza dell'Intesa Generale Quadro;
- con delibera di Giunta Regionale n. 501 dell'1/12/2015, si è preso atto della decisione della Commissione europea di approvazione del Programma Operativo FESR/FSE 2014-2020 ed è stato istituto il Comitato di Sorveglianza del POR, avviando il percorso di attuazione della programmazione 2014-2020 basato sulla costante sorveglianza dei risultati, sulla valutazione dei progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi e sulla verifica della realizzazione delle strategie e delle politiche di sviluppo definite;
- in data 2/9/2015 è stato pubblicato il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020;
- è stato avviato un confronto con il Governo nazionale per l'elaborazione del Patto per la Calabria, che sintetizza, in termini di infrastrutture e servizi di trasporto, il programma di governo della Regione Calabria ed organizza le principali linee programmatiche per lo sviluppo produttivo e civile della regione in un'ottica mediterranea ed europea;

- è stata avviata la strategia regionale di ricerca e innovazione per la specializzazione intelligente della Calabria (Smart Specialization Strategy Calabria – S3 Calabria), a partire dall'elaborazione del Documento di Orientamento Strategico per il periodo di programmazione 2014-2020, che è proseguito con un lavoro specifico della S3, di condivisione e approfondimento dell'analisi e di confronto sulle priorità strategiche con i dipartimenti regionali e con gli attori del sistema di innovazione regionale, attraverso incontri e raccolta di contributi in parallelo con l'elaborazione del Programma Operativo Regionale 2014-2020, e con l'istituzione di Tavoli di Lavoro Tematici (9-11 dicembre 2015) per arrivare alla costituzione di gruppi di lavoro permanenti e strutturati (Piattaforme Tematiche regionali);

EVIDENZIATO CHE

- la versione del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti (D.D. n. 10477 dell'1/9/2014) non analizza Corridoio tirrenico, Polo intermodale di Gioia Tauro e Area integrata dello Stretto, rinviando, per la relativa trattazione, a successivi documenti specialistici;
- la versione del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti (D.D. n. 10477 dell'1/9/2014) ha molte componenti di scala tattica, relative ad un orizzonte temporale di medio – breve termine ed al trasporto collettivo di persone, più rispondenti alle caratteristiche di un piano attuativo che alla visione strategica richiesta ad un piano direttore;

RITENUTO CHE

- sulla base delle considerazioni che precedono è necessario definire ed attuare il Piano Regionale dei Trasporti nella sua specificazione strategica di piano direttore;
- le considerazioni che precedono assumono un ruolo centrale in quanto fondanti per lo sviluppo della mobilità in Calabria e dovranno trovare corrispondenza nelle azioni previste all'interno del PRT, al fine di allineare la pianificazione dei trasporti e della logistica alle decisioni assunte a livello europeo, nazionale e regionale;
- gli elementi tattici possono costituire base per i piani attuativi di settore e per i piani di scala tattica, per come previsto dal processo di pianificazione descritto all'interno del PRT;
- sia necessario procedere allo sviluppo dello stesso PRT, in relazione ai tre insiemi di elementi sopra citati, specificando vision, obiettivi ed azioni, secondo l'allegato tecnico che costituisce parte integrante della presente deliberazione;

PRESO ATTO CHE

- il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che il presente provvedimento non comporta nuovi o ulteriori oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale regionale;
- il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che l'istruttoria è completa e che sono stati acquisiti tutti gli atti e i documenti previsti dalle disposizioni di legge e di regolamento che disciplinano la materia;
- il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente, sulla scorta dell'istruttoria effettuata, attestano la regolarità amministrativa, nonché la legittimità della deliberazione e la sua conformità alle disposizioni di legge e di regolamento comunitarie, nazionali e regionali, ai sensi dell'art. 28, comma 2, lett. a, e dell'art. 30, comma 1, lett. a, della legge regionale 13 maggio 1996 n. 7;

PRESO ATTO che il Dipartimento del Bilancio attesta che il provvedimento non dispone impegni di spesa a carico del bilancio annuale e/o pluriennale regionale.

Tutto ciò premesso,

su proposta dell'Assessore al Sistema della logistica, sistema portuale regionale e sistema Gioia Tauro, prof. Francesco Russo, a voti unanimi,

DELIBERA

Per le motivazioni espresse in premessa, che qui si intendono integralmente riportate e trascritte:

- di approvare l'indicazione metodologica di sviluppo del Piano Regionale Trasporti secondo l'allegato tecnico alla presente deliberazione, che ne costituisce parte integrante;
- di demandare all'Assessore proponente l'adozione di ogni iniziativa necessaria all'avvio delle procedure necessarie all'aggiornamento, integrazione e completamento del Piano Regionale dei Trasporti e, in particolare, di predisporre e dare impulso alle attività necessarie per l'attualizzazione e l'avvio dei progetti pilota, per l'avvio di un Progetto Tematico Settoriale per la Mobilità e per l'avvio di uno specifico progetto di ricerca per l'analisi delle interazioni tra il Sistema Gioia Tauro, il Sistema portuale regionale e il territorio regionale;
- di notificare la presente deliberazione ai Dipartimenti Infrastrutture e Trasporti, Programmazione Nazionale e Comunitaria e Bilancio;
- di provvedere alla pubblicazione del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 e sul sito istituzionale della Regione ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento proponente.

IL DIRIGENTE GENERALE DEL DIP. PRESIDENZA
IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

Del che è redatto processo verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue:
Il Verbalizzante

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data _____ al Dipartimento/i interessato/i □ al Consiglio Regionale □

L'impiegato addetto

ALLEGATO TECNICO

ALLA D.G.R. N. 1 DEL - 8 GEN. 2016

Introduzione

L'adozione del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è prevista dalla Legge Regionale (L.R.) 14/04/1986, n. 15, che, all'art. 6, demanda alla Giunta Regionale l'onere della predisposizione dello schema generale del PRT ed al Consiglio Regionale la sua successiva approvazione. L'approvazione del PRT, da parte della Regione, è altresì prevista dalla L.R. 07/08/1999, n. 23, con le modifiche del 2004 (L.R. 29/12/2004, n. 36), mentre alcune delle sue caratteristiche sono riportate nella L.R. 26/02/2010, n. 8, e ss.mm.ii.

Il PRT vigente risale al 1997, ed è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del 03/03/1997, n. 191.

A partire dal 2009 è stato avviato un nuovo processo di pianificazione, finalizzato all'aggiornamento del PRT.

Il Piano, sulla base della situazione attuale dei trasporti di passeggeri e merci, e della logistica e delle analisi di sviluppo della domanda nei differenti settori, si propone il raggiungimento di obiettivi strategici attraverso l'implementazione di azioni, la cui attuazione deve essere sviluppata per mezzo di misure infrastrutturali materiali e immateriali, normative e gestionali secondo le indicazioni di piano e di ulteriori strumenti attuativi.

Il Piano è uno dei mezzi che consente alla Regione Calabria di attuare un Sistema Mobilità sviluppato al meglio delle capacità disponibili nella situazione attuale e negli orizzonti temporali futuri.

La disponibilità di un Sistema Mobilità permette il rafforzamento economico interno, l'interazione con le nuove economie frontaliere UE e Mediterranee, l'integrazione di tutto il territorio della Calabria.

Il Piano parte dall'analisi degli elementi che condizionano pesantemente il sistema dei trasporti e della logistica della Calabria rispetto ai sistemi di altre Regioni italiane ed UE: dalle programmazioni a livello nazionale, europeo ed euro mediterraneo, all'analisi degli scenari economici alle varie scale, alla domanda nei vari segmenti, alla valutazione dell'offerta di servizi e di infrastrutture, nonché al sistema normativo e gestionale interessato.

Il Piano si sviluppa a partire dalla particolare situazione della Calabria. In Calabria la dinamica insediativa degli ultimi decenni ha visto crescere l'estensione delle aree urbane, soprattutto costiere, a cui ha corrisposto una tendenza all'abbandono delle zone rurali, con particolare riferimento a quelle interne. Oggi i numerosi centri urbani distribuiti su una costa molto estesa, che incornicia un territorio regionale con una accidentata conformazione geo-morfologica, sono serviti da un sistema di trasporto insufficiente nella sua dotazione infrastrutturale e dei servizi per garantire livelli minimi europei di funzionalità per le attività economiche e sociali, e privo di qualunque integrazione nelle sue differenti componenti modali. Tali condizioni del sistema di trasporto rendono difficile la mobilità interna alla regione (accessibilità interna) ed esterna alla regione (accessibilità esterna) di passeggeri e merci, rappresentando un freno allo sviluppo socio-economico della regione, per i costi elevati e le utilità estremamente basse rispetto ad altri sistemi territoriali.

Il raggiungimento di un Sistema Mobilità che superi i limiti accennati si ottiene, secondo la vision del Piano, considerando che:

- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere fondamentale per lo sviluppo economico e sociale della Calabria, da troppo tempo atteso;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere uno strumento decisivo per l'accessibilità esterna verso l'Italia, l'UE, il Mediterraneo ed il resto del Mondo;
- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere l'elemento base per l'integrazione di tutte le aree della Calabria, ai fini di un progetto complessivo di inclusione;

- il Sistema dei trasporti e della logistica può e deve essere quadro di riferimento per uno sviluppo della Calabria che sia garanzia di sostenibilità.

Per trasformare gli elementi di visione strategica in obiettivi specifici si seguono gli orientamenti comuni alla programmazione europea e nazionale dei trasporti, con attenzione:

- a tutti i segmenti di domanda in relazione al quadro di vision;
- a tutta l'offerta a partire dalla manutenzione ed all'incremento della sicurezza;
- all'innovazione ed allo sviluppo della formazione e della ricerca .

Il Piano indica dieci obiettivi strategici per il Sistema Mobilità con le relative azioni: formazione,ricerca, informazione e innovazione; aree urbane; servizi di mobilità passeggeri a scala regionale; servizi di mobilità passeggeri a scala nazionale e internazionale; sistema logistico; Sistema Core Gioia Tauro Calabria; offerta infrastrutturale di lungo periodo; sostenibilità, semplificazione e snellimento, sicurezza e legalità; pianificazione, monitoraggio e condivisione, programmabilità delle risorse finanziarie.

Per ogni obiettivo sono individuate le azioni, le misure e le attività operative da intraprendersi per attivare interventi di tipo: gestionale, istituzionale, infrastrutturale immateriale, infrastrutturale materiale. A ciascun tipo di intervento per ciascuna azione corrispondono atti normativi, regolamentari ed organizzativi da adottare successivamente con tempistiche diverse durante il processo di implementazione, monitoraggio ed aggiornamento del Piano.

Il Piano si colloca in parallelo ai piani economici e finanziari della Regione, tra cui POR e IGQ, e costituisce elemento di riferimento per lo sviluppo della pianificazione di settore e locale, strumento di raccordo per gli interventi invarianti del Paese e dell'UE, strumento di interfaccia per il PON e per gli altri strumenti finanziari.

È quindi necessario costituire un'azione di governo forte ed unitaria su tutto il Sistema dei trasporti e della logistica per utilizzare al meglio le infrastrutture attuali e le risorse disponibili, al fine di permettere che il Sistema Mobilità sia un'opportunità per la Calabria.

1. Una nuova visione del Sistema Mobilità Passeggeri e Merci della Calabria

1.1 La Mobilità in Calabria: crisi e opportunità

Il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria (PRT) nasce dall'esigenza di definire azioni unitarie a livello regionale, sia per indicare politiche specifiche in tutti i settori direttamente coinvolti, per modo di offerta e per segmento di domanda nei trasporti e nella logistica, sia per raccordare politiche generali in settori interessati dai trasporti: attività economiche, industriali e dei servizi, politiche territoriali, politiche scolastiche, agricoltura, turismo.

Il PRT è tanto più necessario in quanto si colloca in una fase dello sviluppo della Calabria particolarmente complessa, determinata dalla crisi economica che ha investito l'Italia e più in generale l'Occidente, in una situazione di aggravamento di ritardo dello sviluppo nelle Regioni del Mezzogiorno italiano; considerando però la fase economica odierna che, a livello Paese, ed in particolare nelle aree forti economicamente, sembra individuare una via di uscita dalla crisi.

Lo sviluppo dei trasporti nelle regioni meridionali è stato segnato da grandi e prolungati ritardi delle politiche nazionali e regionali: ciò non è ascrivibile a condizioni strutturali del Mezzogiorno. In questo caso è utile ricordare il caso della Campania che, nel primo decennio di questo secolo, ha costruito un sistema dei trasporti pubblici posto come benchmark in tutta l'UE.

Altre Regioni di altri Paesi europei hanno promosso politiche organiche nei trasporti che hanno contribuito in modo decisivo allo sviluppo complessivo del territorio, si pensi alla Regione di Valencia, come esempio importante di Regioni che si affacciano nel Mediterraneo.

Sia nelle esperienze italiane sia in quelle europee è emerso un ruolo importante della Regione nella regia dei processi di sviluppo del sistema dei trasporti complessivo. La ripresa della regia regionale del processo è tanto più necessaria in quanto il sistema presenta forti segnali di debolezza intrinseca che, sommati alla crisi complessiva, generano una caduta verticale della capacità di rispondere alle sfide che il momento pone.

Alcune questioni di crisi emergono in modo forte:

- rispetto alle infrastrutture materiali e immateriali
  - ridotta competitività del sistema economico rispetto alle altre regioni, a causa di carenze di infrastrutture ed inefficienze dei servizi, in relazione alle infrastrutture lineari (strada e ferrovia), che generano incrementi di costi e riduzioni di utilità;
  - perdita di competitività internazionale del transhipment, a causa dei nuovi porti nei Paesi emergenti della sponda Sud, sia per le politiche portuali dei porti delle penisole balcaniche, iberiche e del porto di Malta, politiche volte alla riduzione dei costi portuali ed all'incremento delle utilità dovute a innovazione e formazione;
  - assenza di una specializzazione integrata e di una vocazione per gli aeroporti, funzionale al sistema aeroportuale calabrese, con carenze gestionali;
- rispetto alla programmazione ed alle politiche locali nazionali
  - programmazione locale frammentaria e non coordinata con quella regionale e con le relative risorse disponibili;
  - importanza crescente della programmazione europea delle infrastrutture e dei servizi e della nuova programmazione del Mediterraneo, documenti strategici nazionali di settori specificati sia nel descrivere la situazione attuale sia nella prospettiva di sviluppo: piani nazionali porti e aeroporti;
  - politiche governative improntate alla valutazione: Documento Programmazione Pluriennale, Documento Monti per la programmazione;
- rispetto agli assetti gestionali
  - presenza di decisori pubblici e privati in vari organismi gestionali di infrastrutture, con modificazioni dei modi di programmazione e gestione

- presenza di società pubbliche e private in concorrenza e/a sovrapposizione nel sistema del TPL.

Contemporaneamente alla debolezza si presentano alcune importanti opportunità, anche in relazione all'uscita dalla crisi economica

- costituire il territorio di riferimento del Southern Range per l'ingresso/uscita negli scambi con l'Asia;
- costituire un core hub di riferimento per gli scambi nel Mediterraneo;
- sviluppare una politica economica – industriale e logistica interna (agroalimentare/ manifatturiera) direttamente connessa a:
  - potenzialità data dalla baricentricità dell'area,
  - appartenenza alla zona euro,
  - condizione di area ex obiettivo 1,
  - ridotto o nullo rischio politico – territoriale.

1.2 Il Sistema Mobilità per lo sviluppo della Calabria

Il ruolo del PRT, alla luce di quanto visto nel precedente paragrafo, è molteplice. Da una parte diviene lo strumento di connessione tra politiche istituzionali di vario livello territoriale, da un'altra diviene elemento importante per lo sviluppo di politiche attive dei comparti industriali, agricoli e del turismo.

Il recupero della carenza nelle infrastrutture e dell'efficienza e dell'efficacia nei servizi è decisivo per il radicamento delle attività industriali, in quanto l'efficientamento dei trasporti è elemento centrale per la crescita del valore aggiunto con l'immissione di quantità potenzialmente imponenti di logistica territoriale; efficientamento dei trasporti e qualità della logistica territoriale divengono pilastri portanti per il radicamento e l'espansione del settore manifatturiero (es. metalmeccanico) e per l'espansione verso nuove prospettive dell'agroalimentare (polo nazionale e internazionale).

Il sistema di trasporto regionale è condizionato dal tessuto produttivo esistente, che dipende sia dai processi di ristrutturazione e riconversione delle imprese attive, sia dalla costruzione di nuove attività imprenditoriali che dalla cessazione delle attività esistenti. Nell'ultimo periodo, l'azione di questi due fattori ha portato, in Calabria, ad un consolidamento del settore terziario ed a un'integrazione tra industria e servizi. La quota più rilevante delle imprese attive, valutate come numero di imprese attive registrate presso le Camere di Commercio, è quella del settore della distribuzione commerciale (34,4%), seguito dall'agricoltura (19,7%), dalle costruzioni (13%), dall'industria manifatturiera (8,2%) e dai servizi di alloggio e ristorazione (7,1%) (*Fonte: Unioncamere, 2013*).

Riguardo al settore manifatturiero, nel 2012, circa il 73% delle imprese calabresi, rispetto al numero totale di imprese risultanti nei registri camerali, risultava attivo in quattro grandi comparti: prodotti alimentari e bevande (26,6 %), metallo e prodotti in metallo (26,3 %), legno e prodotti in legno (11,1 %), prodotti tessili, articoli di abbigliamento, cuoio e pelli (8,4 %).

Per quanto concerne la fabbricazione di macchinari e attrezzature varie, che rappresenta uno dei settori di punta dell'export regionale, nel 2012 risultavano attive in tale comparto 328 imprese (*Fonte: Unioncamere, 2013*).

Ad oggi, la Calabria è dotata di cinque Consorzi per lo Sviluppo Industriale, uno per ogni Provincia; complessivamente, all'interno di queste aree sono ubicate 803 aziende in cui lavorano oltre 10.000 addetti. In termini di estensione, il Consorzio ASI più vasto è quello della Provincia di Reggio Calabria, che si estende per circa 1.800 ettari, di cui 420 circa destinati all'istituzione della Zona Economica Speciale (ZES) nell'Area di Gioia Tauro, in corrispondenza del principale sistema portuale calabrese.

1.3 Il Sistema Mobilità strumento per l'accessibilità esterna: Italia, UE, Mediterraneo, Resto del Mondo

Il ruolo del PRT e delle sue implementazioni successive è centrale per il riposizionamento della Calabria nell'ambito delle catene logistiche internazionali che collegano i macro mercati dell'Asia con l'UE. Altrettanto importante è il ruolo che la Calabria può e deve avere negli scambi tra i paesi UE ed i paesi della sponda Sud del Mediterraneo. In questo senso il PRT è pienamente allineato con il Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PNSPL), con le scelte effettuate a scala europea, con le decisioni 1315 e 1316.

A fronte di un volume di flussi container origine-destinazione via mare di 171 milioni di TEUs nel mondo al 2014, la rotta Europa-Asia e viceversa si è attestata a 20 milioni di TEUs (2013), mentre la rotta transatlantica a 6,5 milioni di TEUs. Nel bacino del Mediterraneo il numero di contenitori movimentati è stato di 60,5 milioni di TEUs nel 2013, con una incidenza del 8,6% rispetto al mondo. Alcune stime indicano per il 2025 un numero di contenitori movimentati nel Mediterraneo compreso tra 78 (instability case) ed 84 milioni di Teu (recovery case).

Questo ricco segmento di mercato riguardante la regione Euro-Mediterranea, servito in prevalenza da servizi di tipo lo-lo, viene conteso tra i porti del Northern Range europeo e i porti del Mediterraneo. Fra i porti del Mediterraneo, inoltre, è presente una forte competizione dovuta sia alla nascita di nuovi porti che all'espansione di quelli esistenti.
Nell'ambito del Mediterraneo, sono rilevanti gli scambi di merce tra i paesi della sponda nord del Mediterraneo con quelli della sponda sud, operati mediante servizi di tipo ro-ro. Nei porti italiani i traffici ro-ro complessivi sono stimati pari a circa 75,7 milioni di tonnellate/anno (2013), con 48,8

milioni di tonnellate/anno di cabotaggio e traffici nazionali, 13,6 milioni di tonnellate/anno tra i porti del Tirreno e il bacino mediterraneo occidentale e 13,3 milioni di tonnellate/anno dai porti adriatici verso il Mediterraneo orientale.
L'implementazione del PRT contribuirebbe a sviluppare l'intero sistema economico regionale, ed allo stesso tempo nazionale, proponendo una riduzione complessiva dei costi ed un incremento di utilità per le merci che possono essere interconnesse dal nodo regionale.

Il ruolo del trasporto aereo è centrale per i passeggeri, stante la perifericità della Regione, ed è importante il ruolo definito dal Piano Nazionale Aeroporti per gli scali della Calabria. Secondo il Piano Nazionale, di recente approvazione, rispetto all'area sovra regionale Sud ed al bacino di traffico omogeneo Calabria, risultano aeroporti di interesse nazionale i tre aeroporti calabresi di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone, e, tra questi, assume particolare rilevanza strategica quello di Lamezia Terme. Secondo i dati Assoporti, nel 2012 si è registrato complessivamente un traffico passeggeri per servizi aerei nazionali ed internazionali di quasi 3 milioni di unità, di cui circa il 75% è transitato per l'aeroporto di Lamezia Terme, il 20% è transitato per l'aeroporto di Reggio Calabria, il 5% è transitato per l'aeroporto di Crotone. Le prospettive di sviluppo, in coerenza con quanto previsto dal Piano Nazionale, riguardano la specializzazione di ciascuno scalo, rispetto alla funzionalità del sistema aeroportuale calabrese, ed il raggiungimento, pur tendenziale, dell'equilibrio economico-finanziario.

A scala nazionale e internazionale un ruolo significativo potrebbe essere svolto dal comparto crocieristico, attraverso la messa a sistema di un insieme di porti da inserire in circuiti ed itinerari turistici nel Bacino del Mediterraneo, con funzioni di porte d'accesso al territorio regionale e di nodi privilegiati per la promozione/fruizione di itinerari turistici e dei contesti locali. Così come l'ipotesi di un crocierismo regionale consente di ipotizzare uno sviluppo del settore.

Il ruolo delle infrastrutture lineari (strade e ferrovie) di interesse nazionale ed europeo è decisivo per garantire l'accessibilità esterna e gli scambi della Calabria con il resto del Paese e d'Europa. Allo stato attuale le condizioni delle infrastrutture e dei servizi nazionali ed europei non garantiscono i livelli minimi di accessibilità per i cittadini e le imprese calabresi. Nei prossimi anni a scala europea si prevede una crescita della mobilità di persone e merci. La maggior parte degli scambi di merci che interessano l'Italia riguarda la direttrice nord-sud ed in particolare la Germania. In questa prospettiva, l'Europa ha definito le reti ed i corridoi infrastrutturali TEN-T (Trans European Network - Transport) ed i corridoi per i servizi merci RFC (Rail Freight Corridors).

Le prospettive del PRT sono coerenti con le indicazioni europee. Le infrastrutture portanti stradali e ferroviarie appartengono alla rete centrale (*Core*) ed alla rete globale (*Comprehensive*) europea. Pertanto le infrastrutture ed i servizi per la mobilità in Calabria sono disegnati per garantire lo sviluppo delle reti europee e l'accesso dai territori calabresi. Le reti ed i corridoi europei rappresentano un'opportunità per il porto di Gioia Tauro affinché diventi una delle principali porte di accesso del *Southern Range* europeo. Le azioni del PRT sono proposte nella prospettiva di perseguire gli obiettivi ed i relativi target nazionali ed europei per la mobilità di persone e merci a scala nazionale ed europea: per la mobilità di persone, la rete Comprehensive dovrebbe essere raggiunta in 30 minuti; per la mobilità delle merci trasferimento dalla strada alla ferrovia del 30% entro il 2030, e del 50% entro il 2050.

1.4 Il Sistema Mobilità strumento per l'accessibilità interna della Calabria

Il SM è fondamentale per lo sviluppo complessivo della Regione sotto due profili differenti.

Il primo riguarda la sua centralità per lo sviluppo delle attività economiche che implicano scambi con altri territori nazionali, euro mediterranei, intercontinentali, e quindi per connettersi con i poli internazionali della Calabria.

Il secondo riguarda la coesione e l'accessibilità interna di tutti i territori della Calabria, dalla Città Metropolitana di Reggio a tutti i sistemi urbani, ai territori costieri ed interni.

La coesione interna, tra i differenti territori è elemento strategico, perché può aprire importanti prospettive a tutta la Regione.

In Calabria sono attivi tre sistemi principali di attività produttive: il sistema industriale in senso lato, comprensivo di trasporti e logistica richiamato nelle sezioni precedenti, il sistema agricolo ed agroalimentare, il sistema turistico e culturale, comprensivo da un lato del sistema dei parchi e, in senso ampio, del sistema formazione e ricerca.

Il settore agroalimentare costituisce una potenzialità per lo sviluppo economico della Regione. L'importanza del settore agricolo nell'economia era e resta in Calabria molto più marcata rispetto a quella che esso riveste mediamente per l'Italia nel suo insieme: il peso dell'agricoltura in termini di occupazione e di reddito prodotto è pari a circa il doppio di quello medio nazionale; un calabrese su sette è conduttore di un'azienda agricola; una famiglia su quattro trae parte del suo reddito da un'attività indipendente in agricoltura; il peso del valore aggiunto agricolo su quello totale calabrese nel corso degli ultimi venti anni si è mantenuto costante intorno al 6,5% (*Fonte: PSR 2007/2013*). A scala regionale esistono tanti esempi di paesaggio agricolo fisionomicamente caratterizzante: è il caso della Piana di Gioia Tauro e di Lamezia Terme con il paesaggio dell'olivo; l'elevata specificità dei paesaggi agrumicoli della Piana di Sibari con le clementine, dell'alto tirreno cosentino con il cedro e il basso litorale jonico reggino con il bergamotto. Altri esempi sono rappresentati ancora dagli estesi seminativi del Marchesato crotonese (*Fonte: QTRP Regione Calabria, di cui alla D.G.R. n. 377 del 22/08/2012*). Tuttavia il settore è caratterizzato da un'elevata dispersione spaziale e da una polverizzazione delle aziende. Il tessuto di imprese che operano nel settore agroalimentari, salvo alcuni casi (ad es. la Sibaritide), comprende realtà di piccola dimensione. L'agricoltura calabrese produce alcuni prodotti specifici (es. olio, ortive ed agrumi). Esistono alcune proto - filiere produttive specifiche (ad es. il pesce nel vibonese). Nonostante i prodotti dell'agricoltura costituiscano la maggiore quantità di merci scambiata a scala nazionale ed internazionale, l'attuale sistema delle infrastrutture e dei servizi rappresenta un limite per lo sviluppo del settore. Occorre realizzare un sistema di infrastrutture e di servizi a rete, a servizio del settore agroalimentare, e delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo. L'intermodalità (strada-mare, strada-ferro e mare-ferro) potrebbe garantire l'incremento di utilità per il settore agroalimentare calabrese. Il rilancio del settore agroalimentare può contribuire a perseguire l'obiettivo della strategia per Europa 2020 di incrementare il tasso di occupazione e di ridurre il numero di cittadini che vivono al di sotto delle soglie di povertà nazionali.

Rispetto al sistema turistico, le dotazioni di beni paesaggistici, ambientali e culturali, diffusi su tutto il territorio regionale, rappresentano una potenzialità per lo sviluppo del turismo in Calabria. Questi beni possono assumere un ruolo rilevante nello sviluppo economico della Regione.

In particolare, per quanto concerne il sistema dei parchi naturali, in Calabria sono presenti 3 parchi nazionali ed uno regionale, che, insieme alle aree marine protette, alle riserve statali e regionali, ed altri siti protetti si caratterizzano per un modello di assetto attuale indebolito dalla eccessiva frammentazione spaziale. Tra i parchi nazionali, il Parco nazionale del Pollino, con i suoi 192.565 ettari, di cui 88.650 nel versante della Basilicata e 103.915 in quello della Calabria, è il parco naturale più grande d'Italia e, se immaginato come unico sistema di offerta naturalistica, culturale e scientifica, presenta straordinarie potenzialità turistiche. Il Parco della Sila si estende per circa 74.000 ettari e si sviluppa nelle province di Cosenza, Catanzaro e Crotone, mentre il parco dell'Aspromonte si sviluppa nella provincia di Reggio Calabria per circa 65.000 ettari. Infine, il Parco regionale delle Serre si estende per circa 18.000 ettari nelle province di Catanzaro, Cosenza e Vibo Valentia. Complessivamente il sistema protetto è pari a circa il 21,35 % del territorio regionale, ponendo la Calabria al primo posto (*Fonte: http://www.parks.it/regione.calabria/*).

Un ruolo storico-documentario importante, anche se non abbastanza valorizzato, è quello svolto dai parchi archeologici e dalle aree archeologiche relative a ritrovamenti di epoca greca e romana. In effetti la diffusione di queste testimonianze sul territorio regionale è molto densa ed in continuo aggiornamento ma le aree appositamente attrezzate per la fruizione, sono relativamente poche ed, inoltre, non organizzate tra loro in una specifica rete tematica. Considerazioni analoghe a quelle espresse per i musei possono essere fatte per il sistema bibliotecario che conta complessivamente circa 370 biblioteche, delle quali 280 di proprietà pubblica (e di queste 211 di proprietà comunale).

Le prospettive di sviluppo riguardano la messa a sistema di queste aree, a partire da azioni di controllo e di indirizzo verso un processo corretto di aggregazione e coesione e dal miglioramento delle infrastrutture, della mobilità e dei servizi, che ad oggi costituiscono un limite per il soddisfacimento delle esigenze di mobilità connesse al turismo ed alla fruizione delle dotazioni della Regione.

Per superare tali limiti occorrerebbe garantire l'accessibilità su due differenti livelli: l'accessibilità esterna, affinché il territorio calabrese possa essere raggiunto facilmente (via mare, via terra e via aerea) dal resto del territorio europeo e mondiale; l'accessibilità interna, affinché, una volta raggiunta la Regione, sia possibile spostarsi agevolmente tra i territori della regione lungo itinerari o circuiti turistici. Anche il rilancio del turismo in Calabria può incrementare i livelli di occupazione e ridurre il numero di cittadini in condizione di povertà. È necessario ipotizzare sistemi di mobilità differenti dalle tradizionali strade asfaltate che permettono l'accessibilità all'immenso patrimonio naturale.

1.5 Il Sistema Mobilità per la sostenibilità dello sviluppo

L'insieme di riferimento da considerare per tutte le azioni di piano è dato dagli obiettivi che il Piano deve porsi, in accordo con la politica governativa regionale.

In questo senso un obiettivo strategico del PRT, direttamente derivante dalla vision, è sinteticamente espresso dal perseguimento di una mobilità sostenibile.

La sostenibilità si articola in differenti obiettivi quali: sostenibilità economica, sociale ed ambientale. L'obiettivo complessivo, in accordo alle indicazioni UE, è garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative, sull'economia, la società e l'ambiente. La sostenibilità va declinata nelle più ampie classi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, ed in cui a loro volta ciascuna classe consideri esplicitamente i principi di equità territoriale e generazionale. Questo anche per dar voce all'inclusione sociale che si espliciti sia per i presenti che hanno una scarsa partecipazione democratica connessa alle differenti traiettorie di sviluppo economico dei territori, sia per le generazioni future che, a partire dai bambini di oggi, non hanno una rappresentanza politica di nessuna forma. Particolare attenzione deve essere data alla mobilità di tutti i cittadini diversamente abili.

Per le specificazioni delle tre classi di sostenibilità possono essere posti obiettivi intermedi di facile leggibilità, che vanno specificati ed arricchiti nei piani di settore e nei piani di scala locale, quali i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS). I PUMS possono essere redatti in forma associata nelle conurbazioni urbane per le quali i principali flussi di mobilità intercomunali sono delle stesso ordine di grandezza di quelli intracomunali, a prescindere dall'esistenza di una Unione di Comuni. Per la sostenibilità economica vanno considerati obiettivi di efficacia e di efficienza; per la sostenibilità sociale obiettivi di sicurezza e partecipazione; per la sostenibilità ambientale obiettivi relativi alle aree antropizzate e non.

Efficienza ed efficacia si articolano in obiettivi specifici che vanno dalla riduzione dei costi sopportati dagli utenti e dei costi della produzione dei servizi con incremento dell'efficienza della produzione e dell'efficacia del prodotto, all'innalzamento della qualità dei servizi (del trasporto e della logistica) e del lavoro (per i lavoratori dei differenti segmenti modali ed intermodali), ai processi di liberalizzazione e regolamentazione che ne possono costituire strumento; questi obiettivi vanno letti in relazione al ruolo dei trasporti e della logistica nel definire la produttività ed il livello di competitività della Regione, nell'ambito degli indirizzi complessivi di controllo della spesa pubblica, ma alla luce della spinta propulsiva che viene impressa dai fondi comunitari. Liberalizzazione e regolamentazione è necessario che procedano negli ambiti principali riguardanti il TPL (Trasporto Pubblico Locale). In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea è necessario: adottare misure per migliorare le prestazioni economiche e ambientali di tutti i modi di trasporto e misure per realizzare il passaggio dalla gomma alla ferrovia, e al trasporto pubblico di passeggeri, mediante una ridefinizione dei processi produttivi e logistici, una modifica delle abitudini associate ad un collegamento migliore tra i diversi modi di trasporto; un deciso miglioramento dell'efficienza energetica nel settore.

La sicurezza si articola in differenti obiettivi specifici connessi ai due grandi ambiti della safety e della security, con i problemi connessi alle varie aree del rischio.

La sicurezza deve essere intesa sia come prevenzione (riduzione) degli infortuni legati alla mobilità del cittadino e della merce (safety) con la conseguente riduzione dei relativi costi sociali, sia come protezione da atti criminali (security), e considerata per la prima volta non solo come costo, ma come prospettiva di crescita tecnologica, industriale ed economica. In coerenza con le indicazioni dell'Unione Europea un target qualificato per la safety, è azzerare al 2050 i morti con i differenti obiettivi intermedi. In via prioritaria occorre dare massima efficacia agli interventi per migliorare la sicurezza stradale, attraverso quattro azioni prioritarie definite a livello internazionale 4e, education, enforcement, engineering, endorsement:

- sviluppo di una nuova cultura della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale nei processi educativi negli ambiti scolastici;
- rafforzamento delle misure di prevenzione, controllo, dissuasione e repressione, anche attraverso l'uso di nuove tecnologie;
- rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello, regionale, provinciale e comunale, mediante interventi di ingegneria;
- valorizzazione di una cultura della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale nei processi formativi ed informativi dei cittadini, anche mediante esempi positivi.

La sicurezza nel sistema complessivo e negli ambiti modali è opportuno che sia specificata e approfondita per i cittadini sia come utenti dei servizi, sia come lavoratori che operano nei singoli modi verificando le connessioni tra sicurezza e lavoro; il PRT considera queste specificazioni individuando linee di sviluppo della sicurezza non solo nella introduzione di tecnologia, che va comunque validata ex ante, ma anche nella organizzazione del lavoro, e nell'emersione del sommerso. La sicurezza nel lavoro va ricercata non solo come standard da perseguire, ma come target da migliorare costantemente, ponendo la Calabria ed i suoi sistemi di trasporto all'avanguardia.

Nel PRT, per security e safety, vengono proposte strategie legate alla riduzione dell'esposizione in relazione alla minimizzazione di persone e beni coinvolti nel caso in cui un evento naturale, criminale o sovversivo si verifichi nel sistema.

La riduzione dell'esposizione risulta particolarmente importante perché consente di ridurre il rischio complessivo di quantità significative con risorse modeste ed in tempi molto brevi. L'esposizione deve essere ridotta in tutte le reti di trasporto. Dalle più importanti e vaste

territorialmente, come le reti autostradali, ferroviarie, e le reti urbane e metropolitane, alle più compatte come quelle interne agli edifici pubblici, alle scuole ed agli ospedali. Attenzione particolare deve essere data ai grandi nodi di scambio modale. E' opportuno operare con un programma regionale finalizzato alla riduzione dell'esposizione, ed è necessario sviluppare, in parallelo all'approvazione del PRT, un progetto pilota che ne consenta di definire i target, anche se solo per alcune scale dimensionali, e la realizzazione di uno specifico centro di ricerca.

E' necessario procedere a verifiche sulla vulnerabilità delle reti, ed all'organizzazione degli interventi adeguati alla riduzione anche in relazione agli eventi climatici ed allo stato di debolezza del territorio. La vulnerabilità deve essere esplicitamente considerata nell'analisi delle accessibilità e nella specificazione dei grandi progetti, a partire dal sistema autostradale. Bisogna analizzare il ruolo della vulnerabilità nelle aree fortemente antropizzate, a partire dall'area dello Stretto, sia per obiettivi ambientali, sia per obiettivi di sicurezza in termini di vulnerabilità ed esposizione. Analoghe verifiche devono essere esplicitate per la SS106 e per la SS18. Le politiche generali per la riduzione del rischio fanno riferimento nell'ambito del PRT alle reti di trasporto, ma devono interfacciarsi con le politiche insediative finalizzate alla riduzione del rischio, per le quali sono stati implementati in Calabria specifici progetti pilota, per i quali è necessario un passaggio ad una pratica diffusa.

Le strategie per perseguire l'obiettivo si possono suddividere nelle categorie relative a: veicoli; nodi; archi; sistema complessivo, con particolare attenzione alla verifica/certificazione di sicurezza dei traffici internazionali.

Uno specifico piano di settore deve essere sviluppato in relazione alla sicurezza, a partire dalle esperienze condotte nell'area di Crotone per l'aumento della sicurezza stradale e nell'area di Reggio per la riduzione dell'esposizione mediante evacuazione.

La partecipazione si declina in due modi differenti: sia come accessibilità e affidabilità dei servizi per tutti i cittadini, e diritti dei passeggeri; sia come partecipazione alle decisioni relative ai sistemi per la mobilità.

È opportuno notare che l'accessibilità ha differenti specificazioni, in relazione ai gruppi sociali di riferimento. L'accessibilità calcolata rispetto a tutta la popolazione di un'area può essere considerata un indicatore di sostenibilità sociale mentre l'accessibilità di un'area agricola di produzione può essere considerata un indicatore di sostenibilità economica. Particolare importanza ha l'obiettivo della partecipazione alle decisioni che deve ottenersi riducendo sia processi di tipo NIMBY (Not In My Back Yard) sia di tipo silence of the users. La partecipazione dei cittadini, la consultazione di tutte le altre autorità competenti esterne all'amministrazione che pianifica, la completezza dell'informazione e la trasparenza delle decisioni sono componenti del processo valutativo che legittimano a tutti i livelli l'azione unitaria di pianificazione e valutazione, garantendo comunque la certezza dei processi pianificatori in tempi adeguati. La partecipazione delle Fondazioni no profit, delle Associazioni, delle Onlus deve essere sollecitata e supportata. Deve essere infine attenzionata e contrastata la pratica corrente delle compensazioni nei casi di potenziamento di infrastrutture e servizi, sull'esempio della normativa francese.

Problema da porre e per il quale è necessario ricercare soluzioni innovative è quello della partecipazione generazionale: vanno ideati specifici momenti, da separare dai contesti rappresentativi istituzionali tradizionali quali Consiglio dei Ragazzi, Sindaco, etc. Deve essere ricercata e formalizzata sia la partecipazione istituzionale mediante le rappresentatività tradizionali, sia nuovi momenti, ancora non completamente definiti in punta di diritto come il bilancio generazionale.

La sostenibilità ambientale si articola in differenti obiettivi specifici relativi alle aree antropizzate e non.

In particolare alcune tematiche riguardano:

- incremento dell'efficienza energetica e della propulsione ecocompatibile;
- riduzione dell'inquinamento ambientale prodotto dal sistema dei trasporti con particolare riferimento alla qualità dell'aria nelle aree urbane e metropolitane;
- riduzione delle intrusioni visive e delle inquinamento acustico nelle aree urbane e non urbane.

Regolamento regionale 4 agosto 2008, n. 3 recante: "Regolamento regionale delle procedure di Valutazione di Impatto ambientale, di Valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali".

(1) Pubblicato nel B.U. Calabria 16 agosto 2008, n. 16.

(2) Ai sensi dell'art. 13, comma 3, Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, a decorrere dall'entrata in funzione della S.T.V. ogni riferimento al Nucleo VIA-VAS-IPPC, contenuto nel presente regolamento, deve intendersi alla S.T.V.

(3) In deroga a quanto previsto dalla presente legge, vedi il punto 2, O.P.Reg. 23 dicembre 2014, n. 132.

Art. 1
Oggetto e finalità.

1. Il presente regolamento disciplina la procedura di valutazione di impatto ambientale relativa agli impianti di cui all'allegato A, la procedura di valutazione ambientale strategica di piani e programmi di cui all'art. 6 - commi da 1 a 4 - del *D.Lgs. 152/2006* e s.m.i. la cui approvazione compete alla regione o agli enti locali, e le procedure di rilascio, rinnovo e riesame dell'autorizzazione integrata ambientale degli impianti di cui all'*Allegato I del decreto legislativo n. 59 del 2005*, nonché le modalità di esercizio degli impianti medesimi.

2. La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.

In tale ambito:

a) la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

b) la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato) per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente regolamento, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

1) l'uomo, la fauna e la flora;

2) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima;

3) i beni materiali ed il patrimonio culturale;

4) l'interazione tra i fattori di cui sopra.

3. La prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento hanno lo scopo di evitare, oppure, qualora non sia possibile, di ridurre le emissioni nell'aria, nell'acqua e nel suolo, i rifiuti od il consumo delle risorse al fine di conseguire un elevato livello di protezione della salute umana e dell'ambiente nel suo complesso.

4. per quanto non previsto dal presente regolamento trovano diretta applicazione le norme di cui al *decreto legislativo 152 del 2006* e s.m.i.

Art. 2
Autorità competente e Nucleo VIA-VAS-IPPC.

1. L'Autorità competente per le procedure di valutazione di impatto ambientale, per la valutazione ambientale strategica e per il rilascio, il rinnovo ed il riesame dell'autorizzazione integrata ambientale è il Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria.

2. I documenti e gli atti inerenti i procedimenti di cui al presente regolamento sono depositati, al fine della consultazione del pubblico, presso gli uffici del Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione, viale Isonzo 414.

3. [Per l'espletamento delle procedure indicate nel presente regolamento, la Regione Calabria, Dipartimento Politiche dell'Ambiente, istituisce il Nucleo per la Valutazione di Impatto Ambientale, la Valutazione Ambientale Strategica e l'Autorizzazione Integrata Ambientale (in seguito denominalo Nucleo VIA-VAS-IPPC)] (4).

4. [Dalla data di insediamento il Nucleo VIA-VAS-IPPC assume le procedure di VIA, VAS ed IPPC ancora non concluse dal Nucleo VIA ed dal Nucleo Operativo IPPC] (5).

---

*(4) Comma abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera a), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

*(5) Comma abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera a), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

Art. 3

Composizione e funzionamento del Nucleo VIA-VAS-IPPC (6).

[1. Il nucleo VIA-VAS-IPPC, nominato dal Dipartimento Politiche dell'Ambiente, è così composto:

- Il Direttore Generale del Dipartimento Politiche dell'Ambiente, con funzioni di Presidente;

- un dirigente del Dipartimento Politiche dell'Ambiente competente in materia di valutazione di impatto ambientale con funzioni di vicepresidente, che sostituisce il Presidente in caso di sua assenza;

- da un rappresentante dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria (di seguito Arpacal), designato dal Direttore Generale dell'Arpacal;

Diciannove laureati esperti in materie progettuali, ambientali, economiche e giuridiche come di seguito riportato (7):

- due esperti in analisi e valutazione ambientale;

- due esperti in pianificazione urbana, territoriale e del paesaggio;

- due esperti in processi industriali, analisi dei rischi industriali e contenimento delle emissioni;

- due esperti in difesa del suolo, geologia ed idrogeologia;

- due esperti in tutela dell'assetto agronomico e forestale;

- due esperti in tutela delle specie biologiche e della biodiversità;

- due esperti in diritto ambientale e dei beni culturali;

- un esperto in igiene e sanità pubblica;

- un esperto in inquinamento acustico e radiazioni;

- un esperto in analisi costi-benefici;

- due esperti in istruttoria di piani, programmi e progetti, interessanti le aree afferenti alla Rete Natura 2000 ai sensi delle Direttive 92/43/CEE Habitat e 79/409/CEE Uccelli (8).

I componenti in possesso di requisiti in precedenza indicati, sono scelti tra i dipendenti a qualsiasi titolo in servizio presso il Dipartimento Politiche dell'Ambiente. In assenza di professionalità interne ai Dipartimenti della Giunta Regionale, in grado di assicurare i medesimi servizi, l'attività può essere affidata a soggetti esterni all'Ente, ai sensi e con le modalità previste dalla vigente normativa in materia (9).

2. Le funzioni di segreteria sono svolte da un funzionario del Dipartimento Politiche dell'Ambiente, nominato dal Direttore Generale. In particolare compete al segretario redigere processo verbale di ogni seduta.

3. Alle sedute del Nucleo, ove il Presidente ne ravvisi la necessità, possono partecipare a scopo consultivo esperti e/o consulenti nominati dal Direttore Generale ovvero altri dirigenti o funzionari dell'Amministrazione regionale o di altra amministrazione pubblica interessata.

4. Le riunioni del Nucleo, convocate dal Presidente, sono svolte con la presenza della maggioranza assoluta dei componenti. Le determinazioni sono valide se adottate con il voto favorevole della maggioranza dei presenti. In caso di parità prevale il voto del Presidente. Di ogni riunione del Nucleo viene redatto il processo verbale da cui risulti in sintesi lo svolgimento dei lavori, il nome degli intervenuti e le conclusioni e decisioni adottate. Su proposta del Presidente o dei componenti del Nucleo, possono essere istituiti gruppi di lavoro per l'esame preliminare degli atti sottoposti all'esame del Nucleo stesso. Il Presidente nomina un segretario tra i componenti dei singoli gruppi di lavoro, della cui costituzione si dà atto nel verbale della riunione.

5. Per lo svolgimento dei propri compiti, il Nucleo VIA-VAS-IPPC ha diritto di accesso ai dati ed alle informazioni in possesso del sistema informativo della Regione, nonché degli altri uffici della Pubblica Amministrazione.

6. I componenti del Nucleo restano in carica tre anni, rinnovabili - anche disgiuntamente - per una sola volta.

7. Ai componenti del Nucleo VIA-VAS-IPPC, se esterni all'Amministrazione Regionale, spetta per ogni seduta un compenso lordo di euro 200 (duecento), comprensive del rimborso delle spese di viaggio e delle spese sostenute e documentate secondo la disciplina vigente per i Dirigenti regionali (10).

8. Gli importi relativi al compenso dei componenti del Nucleo VIA-VAS-IPPC di cui al comma precedente graveranno sui capitoli 32010129 e 32010132 del Bilancio della Regione Calabria (11)].

---

*(6) Articolo abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera b), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

*(7) Alinea così modificato dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

*(8) Alinea aggiunto dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

*(9) Capoverso aggiunto dall'*art. *1, primo comma, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17.*

(10) Comma così modificato dall'art. 1, secondo e terzo comma, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17.

*(11) Comma così modificato dall'*art. *1, quarto comma, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17.*

Art. 3-bis

Segreteria Tecnica VIA-VAS-IPPC (12).

[1. È istituita, come organo di supporto al Nucleo VIA-VAS-IPPC, una Segreteria Tecnica VIA-VAS-IPPC, costituita da dipendenti interni all'Amministrazione Regionale a qualsiasi titolo in servizio presso il Dipartimento Politiche dell'Ambiente e/o dipendenti dell'A.R.P.A.CaL così composta:

Sei laureati esperti in materie progettuali, ambientali, economiche e giuridiche come di seguito riportato:

- un esperto in analisi e valutazione ambientale;

- un esperto in pianificazione urbana, territoriale e del paesaggio;

- un esperto in istruttoria di piani, programmi e progetti, interessanti le aree afferenti alla Rete Natura 2000 ai sensi della *direttiva 92/43/CEE* Habitat e della *direttiva 79/409/CEE* Uccelli;

- un esperto in difesa del suolo, geologia ed idrogeologia;

- un esperto in diritto ambientale e dei beni culturali;

- un esperto in tutela dell'assetto agronomico e forestale e della biodiversità.

2. La Segreteria Tecnica VIA-VAS-IPPC opera all'interno del Servizio competente per materia a cui fa capo la responsabilità del procedimento.

3. Nelle more della costituzione della Segreteria Tecnica VIA-VAS-IPPC i compiti di cui agli artt. 18-bis e 34-bis vengono svolti dal competente Servizio del Dipartimento Politiche dell'Ambiente].

---

*(12) Articolo aggiunto dall'*art. *2, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17, poi abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera c), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

Art. 4
Definizioni.

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) valutazione ambientale di piani e programmi, nel seguito valutazione ambientale strategica, di seguito VAS: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte de) *decreto legislativo n. 152 del 2006*, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione dei rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio;

b) valutazione d'impatto ambientale, di seguito VIA: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo III della seconda parte del *decreto legislativo n. 152 del 2006*, così come sostituito dal decreto legislativo 16 gennaio n. 4, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, la definizione dei contenuti dello studio d'impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del progetto, dello studio e degli esili delle consultazioni, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio;

c) impatto ambientale: l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti;

d) patrimonio culturale: l'insieme costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici in conformità al disposto di cui all'*articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42*;

e) piani e programmi: gli atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche:

1) che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e

2) che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative;

f) rapporto ambientale: il documento del piano o del programma redatto in conformità alle previsioni di cui all'*articolo 13 del decreto legislativo n. 152 del 2006* e s.m.i.;

g) progetto preliminare: gli elaborati progettuali predisposti in conformità all'*articolo 93 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*, nel caso di opere pubbliche; negli altri casi, il progetto che presenta almeno un livello informativo e di dettaglio equivalente ai fini della valutazione ambientale;

h) progetto definitivo: gli elaborati progettuali predisposti in conformità all'articolo 93 del decreto n. 163 del 2006 nel caso di opere pubbliche; negli altri casi, il progetto che presenta almeno un livello informativo e di dettaglio equivalente ai fini della valutazione ambientale;

i) studio di impatto ambientale: elaboralo che integra il progetto definitivo, redatto in conformità alle previsioni di cui all'articolo 6;

l) modifica: la variazione di progetto approvato, comprese le variazioni delle sue caratteristiche o del suo funzionamento, ovvero un suo potenziamento, che possano produrre effetti sull'ambiente:

1-bis) modifica sostanziale: la variazione di progetto approvato, comprese le variazioni delle loro caratteristiche o del suo funzionamento, ovvero un suo potenziamento, che possano produrre effetti negativi significativi sull'ambiente;

m) verifica di assoggettabilità: la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se piani programmi o progetti possano avere un impatto significativo sull'ambiente e deve essere sottoposto alla fase di valutazione secondo le disposizioni del presente regolamento;

n) provvedimento di verifica: il provvedimento obbligatorio e vincolante del Dirigente Generale del Dipartimento Ambiente che conclude la verifica di assoggettabilità;

o) provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale: il provvedimento dell'autorità competente che conclude la fase di valutazione del processo di VIA. E' un provvedimento obbligatorio e vincolante che sostituisce o coordina, tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assensi comunque denominati in materia ambientale e di patrimonio culturale;

o-bis) autorizzazione integrata ambientale: il provvedimento previsto dagli *articoli 5 e 7 e seguenti del decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*;

p) autorità competente: Dipartimento Ambiente, cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggetabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, e l'adozione dei provvedimenti conclusivi in materia di VIA, nel caso di progetti;

q) autorità procedente: la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma soggetto alle disposizioni del *decreto legislativo n. 152 del 2006* e s.m.i., ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma;

r) proponente: il soggetto pubblico o privato che elabora il paino, programma, progetto soggetto alle disposizioni del presente regolamento;

s) soggetti competenti in materia ambientale: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti;

t) consultazione: l'insieme delle forme di informazione e partecipazione, anche diretta, delle amministrazioni, del pubblico e del pubblico interessato nella raccolta dei dati e nella valutazione dei piani, programmi e progetti;

u) pubblico: una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;

v) pubblico interessato: il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, sono considerale come aventi interesse.

Capo I - Valutazione di impatto ambientale

Art. 5
Modalità di svolgimento.

1. La valutazione d'impatto ambientale comprende, secondo le disposizioni di cui agli articoli da 6 a 14:

a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità;

b) la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale;

c) la presentazione e la pubblicazione del progetto;

d) lo svolgimento di consultazioni;

f) la valutazione dello studio ambientale e degli esiti delle consultazioni;

g) la decisione;

h) l'informazione sulla decisione;

i) il monitoraggio.

2. Per i progetti inseriti in piani o programmi per i quali si è conclusa positivamente la procedura di VAS, il giudizio di VIA negativo ovvero il contrasto di valutazione su elementi già oggetto della VAS è adeguatamente motivato.

Art. 5-bis
Ambito di applicazione.

1. La valutazione d'impatto ambientale, riguarda i progetti che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale regionale:

a) i progetti di cui all'allegato A al presente regolamento;

b) i progetti di cui all'allegato B al presente Regolamento, relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione, che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla *legge 6 dicembre 1991, n. 394*.

3. La valutazione è inoltre necessaria per i progetti elencati nell'allegato B qualora in base alle disposizioni di cui al successivo articolo 6 si ritenga che possano avere impatti significativi sull'ambiente.

4. Per i progetti di cui agli allegati A e B, ricadenti all'interno di aree naturali protette, le soglie dimensionali, ove previste, sono ridotte del cinquanta per cento.

5. Sono esclusi in tutto in parte dal campo di applicazione del presente Regolamento, quando non sia possibile in alcun modo svolgere la valutazione di impatto ambientale, singoli interventi disposti in via d'urgenza, ai sensi dell'*articolo 5, commi 2 e 5 della legge 24 febbraio 1992, n. 225*, al solo scopo di salvaguardare l'incolumità delle persone e di mettere in sicurezza gli immobili da un pericolo imminente o a seguito di calamità. In tale caso l'autorità competente, sulla base della documentazione immediatamente trasmessa dalle autorità che dispongono tali interventi:

a) esamina se sia opportuna un'altra forma di valutazione;

b) mette a disposizione del pubblico coinvolto le informazioni raccolte con le altre forme di valutazione di cui alla lettera a), le informazioni relative alla decisione di esenzione e le ragioni per cui e stata concessa;

c) informa la Commissione europea, tramite il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nel caso di interventi di competenza regionale, prima di consentire il rilascio dell'autorizzazione, delle motivazioni dell'esclusione accludendo le informazioni messe a disposizione del pubblico [13].

---

*(13) Articolo aggiunto dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

Art. 6
Verifica di assoggettabilità.

1. [Il proponente trasmette all'autorità in duplice copia competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale e una loro copia conforme in formato elettronico su idoneo supporto nel caso di progetti di cui all'allegato B secondo le modalità stabilite nel presente regolamento] (14).

2. Dell'avvenuta trasmissione è dato sintetico avviso, a cura del proponente, nel Bollettino Ufficiale della Regione Calabria, nonché all'albo pretorio dei comuni interessati. Nell'avviso sono indicati il proponente, l'oggetto e la localizzazione prevista per il progetto, il luogo ove possono essere consultati gli atti nella loro interezza ed i tempi entro i quali è possibile presentare osservazioni. In ogni caso copia integrale degli atti è depositata presso i comuni ove il progetto è localizzato. I principali elaborati del progetto preliminare e lo studio preliminare ambientale, sono pubblicati sul sito web dell'autorità competente.

2-bis. [Al fine di attivare la procedura di verifica il proponente deve trasmettere la seguente documentazione:

- originale della ricevuta del versamento delle spese istruttorie pari a € 400,00, da effettuare, ai sensi della Delib.G.R. 27 giugno 2005, n. 608 sul c/c 36028884 intestato a Regione Calabria - Serv. Tesoreria - Causale versamento "Valutazione Impatto ambientale" - CAP Entrata n. 34020003 - Codice IBAN IT78M0306704599000000099009;

- n. 2 copie del progetto preliminare;

- n. 2 copie dello studio preliminare ambientale;

- n. 2 copie di tutti gli elaborati in formato elettronico su idoneo supporto;

- attestazione dell'avvenuto deposito di copia integrale degli atti presso i Comuni ove il progetto è localizzato;

- copia dell'avvenuta pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2] (15).

3. Entro quarantacinque giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 chiunque abbia interesse può far pervenire le proprie osservazioni.

4. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato C del presente regolamento e tenuto conto dei risultati della consultazione, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi apprezzabili sull'ambiente. Entro la scadenza del termine l'autorità competente deve comunque esprimersi.

5. Se il progetto non ha impatti ambientali significativi o non costituisce modifica sostanziale, l'autorità compente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni.

6. Se il progetto ha possibili impatti significativi o costituisce modifica sostanziale si applicano le disposizioni degli articoli da 7 a 14.

7. Il provvedimento di assoggettabilità, comprese le motivazioni, è pubblico a cura dell'autorità competente mediante:

a) un sintetico avviso pubblicato nel Bollettino Ufficiale;

b) con la pubblicazione integrale sul sito web dell'autorità competente.

---

*(14) Comma così modificato dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5, poi abrogato dall'*art. *13, comma 1, lettera a), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, del medesimo regolamento).*

*(15) Comma aggiunto dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5, poi abrogato dall'*art. *13, comma 1, lettera a), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, del medesimo regolamento).*

Art. 7
Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale.

1. Sulla base del progetto preliminare, dello studio preliminare ambientale e di una relazione che, sulla base degli impatti ambientali attesi, illustra il piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, il proponente ha la facoltà di richiedere una fase

di consultazione con l'autorità competente e i soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata delle informazioni da includere, il relativo livello di dettaglio e le metodologie da adottare. La documentazione presentata dal proponente, della quale è fornita una copia in formato elettronico, include l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto.

2. L'autorità competente apre una fase di consultazione con il proponente e in quella sede:

a) si pronuncia sulle condizioni per l'elaborazione del progetto e dello studio di impatto ambientale;

b) esamina le principali alternative, compresa l'alternativa zero;

c) sulla base della documentazione disponibile, verifica, anche con riferimento alla localizzazione prevista dal progetto, l'esistenza di eventuali elementi di incompatibilità;

d) in carenza di tali elementi, indica le condizioni per ottenere, in sede di presentazione del progetto definitivo, i necessari atti di consenso, senza che ciò pregiudichi la definizione del successivo procedimento.

3. Le informazioni richieste tengono conto della possibilità per il proponente di raccogliere i dati richiesti e delle conoscenze e dei metodi di valutazioni disponibili;

4. La fase di consultazione si conclude entro sessanta giorni e, allo scadere di tale termine, si passa alla fase successiva.

Art. 8
Studio di impatto ambientale.

1. La redazione dello studio di impatto ambientale, insieme a tutti gli altri documenti elaborati nelle varie fasi del procedimento, ed i costi associati sono a carico del proponente il progetto.

2. Lo studio di impatto ambientale, è predisposto, secondo le indicazioni di cui all'allegato D del presente regolamento e nel rispetto degli esiti della fase di consultazione definizione dei contenuti di cui all'articolo 5, qualora attivata.

3. Lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni:

a) una descrizione del progetto con informazioni relative alle sue caratteristiche, alla sua localizzazione ed alle sue dimensioni;

b) una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli impatti negativi rilevanti;

c) i dati necessari per individuare e valutare i principali impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;

d) una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;

e) una descrizione delle misure previste per il monitoraggio.

4. Ai fini della predisposizione dello studio di impatto ambientale e degli altri elaborati necessari per l'espletamento della fase di valutazione, il proponente ha facoltà di accedere ai dati ed alle informazioni disponibili presso la pubblica amministrazione, secondo quanto disposto dalla normativa vigente in materia.

5. Allo studio di impatto ambientale deve essere allegata una sintesi non tecnica delle caratteristiche dimensionali e funzionali del progetto e dei dati ed informazioni contenuti nello studio stesso inclusi elaborati grafici. La documentazione dovrà essere predisposta a) fine consentirne un'agevole comprensione da parie del pubblico ed un'agevole riproduzione.

Art. 9
Presentazione dell'istanza.

1. [L'istanza è presentata dal proponente l'opera o l'intervento all'autorità competente. Ad essa sono allegati il progetto definitivo, lo studio di impatto ambientale, la sintesi non tecnica e copia dell'avviso a mezzo stampa, di cui all'articolo 10, commi 1 e 2. Dalla data della presentazione decorrono i termini per l'informazione e la partecipazione, la valutazione e la decisione] (16).

2. [Alla domanda è altresì allegato l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio dell'opera o intervento, nonché di una copia in formato elettronico, su idoneo supporto, degli elaborati, conforme agli originali presentati] (17).

2-bis. [Alla domanda vanno allegati i seguenti ulteriori documenti:

- dichiarazione giurata del progettista sull'esattezza delle allegazioni ai sensi dell'art. 2, comma 3 del DPCM 27 dicembre 1988;

- idonea attestazione dell'avvenuto deposito agli enti di cui al successivo comma 3;

- originale della ricevuta di versamento delle spese istruttorie dovute sulla base del calcolo di cui al successivo comma, da effettuare, ai sensi della Delib.G.R. 27 giugno 2005, n. 608 sul c/c 36028884 intestato a Regione Calabria - Serv. Tesoreria - Causale versamento "Valutazione Impatto ambientale" - CAP Entrata n. 34020003 - Codice IBANIT78M0306704599000000099009;

- dichiarazione attestante il valore dell'opera a firma del proponente l'intervento. L'importo dovuto quali spese istruttorie è pari a € 500,00 in caso di valore dell'opera inferiore o pari a € 100.000,00, e a € 500,00 + [(Valore dell'opera - 100.000,00)] x 0,008 (18)] (19).

3. [La documentazione è depositata in un congruo numero di copie, a seconda dei casi, presso gli uffici delle regioni, delle province e dei comuni il cui territorio sia anche solo parzialmente interessato dal progetto o dagli impatti della sua attuazione] (20).

4. Entro trenta giorni l'autorità competente verifica la completezza della documentazione. Qualora questa risulti incompleta viene restituita al proponente con l'indicazione degli elementi mancanti. In tal caso il progetto si intende non presentato.

---

*(16) Comma abrogato dall'*art. *13, comma 1, lettera b), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, del medesimo regolamento).*

*(17) Comma abrogato dall'*art. *13, comma 1, lettera b), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, del medesimo regolamento).*

*(18) Alinea abrogato per effetto dell'*art. *13, comma 4, Reg. 6 novembre 2009, n. 16 (che ha abrogato il presente alinea riportato nell'allegato al Reg. 14 maggio 2009, n. 5, modificativo del presente regolamento).*

*(19) Comma aggiunto dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5, poi così modificato come indicato nella nota che precede e infine abrogato dall'*art. *13, comma 1, lettera b), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, del medesimo regolamento).*

*(20) Comma così modificato dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5, poi abrogato dall'*art. *13, comma 1, lettera b), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, del medesimo regolamento).*

Art. 10

Consultazione.

1. Contestualmente alla presentazione di cui all'articolo 9, comma 1, del progetto deve essere data notizia a mezzo stampa e su sito web dell'autorità competente.

2. Le pubblicazioni a mezzo stampa vanno eseguite a cura e spese del proponente mediante pubblicazione su un quotidiano a diffusione regionale o provinciale.

3. La pubblicazione di cui al comma 1 deve contenere, oltre una breve descrizione del progetto e dei suoi possibili principali impatti ambientali, l'indicazione delle sedi ove possono essere consultati gli atti nella loro interezza ed i termini entro i quali è possibile presentare osservazioni.

4. Entro il termine di sessanta giorni dalla presentazione di cui all'articolo 9, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

5. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale deve tenere in conto le osservazioni pervenute, considerandole contestualmente, singolarmente o per gruppi.

6. L'autorità competente può dispone che la consultazione avvenga mediante lo svolgimento di un'inchiesta pubblica per l'esame dello studio di impatto ambientale, dei pareri forniti dalle pubbliche amministrazioni e delle osservazioni dei cittadini, senza che ciò comporti interruzioni o sospensioni dei termini per l'istruttoria.

7. L'inchiesta di cui al comma 6 si conclude con una relazione sui lavori svolti ed un giudizio sui risultati emersi, che sono acquisiti e valutati ai fini del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale.

8. Il proponente, qualora non abbia luogo l'inchiesta di cui al comma 6, può, anche su propria richiesta, essere chiamalo, prima della conclusione della fase di valutazione, ad un sintetico contraddittorio con i soggetti che hanno presentato pareri o osservazioni. Il verbale del contraddittorio è acquisito e valutato ai fini del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale.

9. Quando il proponente intende modificare gli elaborati presentati in relazione alle osservazioni, ai rilievi emersi nell'ambito dell'inchiesta pubblica oppure nel corso del contraddittorio di cui al comma 8, ne fa richiesta all'autorità competente nei trenta giorni successivi alla scadenza del termine di cui al comma 4, indicando il tempo necessario, che non può superare i sessanta giorni, prorogabili, su istanza del proponente, per un massimo di ulteriori sessanta giorni. In questo caso l'autorità competente esprime il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale entro novanta giorni dalla presentazione degli elaborati modificati. L'autorità competente, ove ritenga che le modifiche apportate siano sostanziali e rilevanti, dispone che il proponente curi la pubblicazione di un avviso a mezzo stampa secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3. Nel caso che il proponente sia un soggetto pubblico, la pubblicazione deve avvenire nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. Nel caso che il proponente sia un soggetto pubblico, la pubblicazione deve avvenire nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

10. In ogni caso tutta la documentazione istruttoria deve essere pubblica sul sito web dell'autorità competente.

Art. 11
Valutazione dello studio di impatto ambientale e degli esiti della consultazione.

1. [Le attività di istruttoria tecnica per la valutazione d'impatto ambientale sono svolte dal Nucleo VIA-VAS-IPPC di cui all'art. 3] (21).

2. L'autorità competente acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'articolo 10.

3. Contestualmente alla pubblicazione di cui all'articolo 10, il proponente, affinché l'autorità competente ne acquisisca le determinazioni, trasmette l'istanza, completa di allegati, a tutti i soggetti competenti in materia ambientale interessati, qualora la realizzazione del progetto preveda autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale. Le amministrazioni rendono le proprie determinazioni entro sessanta giorni dalla presentazione dell'istanza di cui all'articolo 9, comma 1, ovvero nell'ambito della Conferenza dei servizi eventualmente indetta a tal fine dall'autorità competente. Entro il medesimo termine il Ministero per i beni e le attività culturali si esprime ai sensi dell'*articolo 26 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42*, e negli altri casi previsti dal medesimo decreto.

4. L'autorità competente può concludere con le altre amministrazioni pubbliche interessate accordi per disciplinare lo svolgimento delle attività di interesse comune ai fini della semplificazione delle procedure.

---

(21) Comma così modificato dall'allegato I al Reg. 14 maggio 2009, n. 5, poi abrogato dall'art. 13, comma 2, lettera d), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).

Art 12
Decisione.

1. L'autorità competente conclude con provvedimento espresso e motivato il procedimento di valutazione dell'impatto ambientale nei centocinquanta giorni successivi alla presentazione dell'istanza di cui all'articolo 9, comma 1. Nei casi in cui è necessario procedere ad accertamenti ed indagini di particolare complessità, l'autorità competente, con atto motivato, dispone il prolungamento del procedimento di valutazione sino ad un massimo di ulteriori sessanta giorni dandone comunicazione al proponente.

2. L'autorità competente può richiedere al proponente entro centoventi giorni dalla presentazione di cui all'articolo 9 comma 1, in un'unica soluzione, integrazioni alla documentazione presentata, con l'indicazione di un termine per la risposta che non può superare i sessanta giorni, prorogabili, su istanza dei proponente, per un massimo di ulteriori sessanta giorni. Il proponente può, di propria iniziativa, fornire integrazioni alla documentazione presentata. L'autorità competente, ove ritenga rilevante per il pubblico la conoscenza dei contenuti delle integrazioni, dispone che il proponente depositi copia delle stesse presso l'apposito ufficio dell'autorità competente e dia avviso dell'avvenuto deposito secondo le modalità di cui all'articolo 10, commi 2 e 3. In tal caso chiunque entro sessanta giorni può presentare osservazioni aggiuntive. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale è espresso entro il termine di novanta giorni dalla trasmissione della documentazione integrativa. Nel caso in cui il proponente non ottemperi alle richieste di integrazioni o ritiri la domanda, non si procede all'ulteriore corso della valutazione. L'interruzione della procedura ha effetto di pronuncia interlocutoria negativa.

3. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o intervento inclusa, nel caso di impianti che ricadono nel campo di applicazione del *decreto legislativo 18 febbraio 2005, n. 59*, l'autorizzazione integrata ambientale di cui al medesimo decreto.

4. Il provvedimento contiene le condizioni per la realizzazione, esercizio e dismissione dei progetti, nonché quelle relative ad eventuali malfunzionamenti. In nessun caso può farsi luogo all'inizio dei lavori senza che sia intervenuto il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale.

5. I progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale. Tenuto conto delle caratteristiche dei progetto il provvedimento può stabilire un periodo più lungo. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del proponente, dall'autorità che ha emanato il provvedimento, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata.

Art. 13
Informazione sulla decisione.

1. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale è pubblicato per estratto, con indicazione dell'opera, dell'esito del provvedimento e dei luoghi ove lo stesso potrà essere consultato nella sua interezza, a cura del proponente nel Bollettino Ufficiale della Regione Calabria. Dalla data di pubblicazione decorrono i termini per eventuali impugnazioni in sede giurisdizionale da parte di soggetti interessati.

2. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale deve essere pubblicato per intero e su sito web dell'autorità competente indicando la sede ove si possa prendere visione di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria e delle valutazioni successive.

Art. 14
Monitoraggio e controlli.

1. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale contiene ogni opportuna indicazione per la progettazione e la realizzazione delle opere. Lo svolgimento delle attività di controllo e monitoraggio degli impatti delle opere è demandata all'Arpacal. Il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti ambientali significativi sull'ambiente provocati dalle opere approvate, nonché la corrispondenza alle prescrizioni espresse sulla compatibilità ambientale dell'opera, anche, al fine di individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e di consentire all'autorità competente di essere in grado di adottare le opportune misure correttive.

2. Delle eventuali misure correttive proposte e/o adottate ai sensi del comma 1 è data adeguata informazione attraverso il sito web dell'autorità competente.

3. L'Arpacal effettua, altresì, il monitoraggio e il controllo su tutti i progetti già esaminati dal Nucleo VIA ed aventi parere favorevole di compatibilità ambientale.

4. Tutto quanto stabilito nei commi precedenti è da applicare ai provvedimenti rilasciati in merito alla valutazione di incidenza [(22)].

---

*(22) Articolo così sostituito dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5. Il testo originario era così formulato: «Art. 14. Monitoraggio. 1. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale contiene ogni opportuna indicazione per la progettazione e lo svolgimento delle attività di*

controllo e monitoraggio degli impatti, Il monitoraggio assicura, avvalendosi dell'Arpacal, il controllo sugli impatti ambientali significativi sull'ambiente provocati dalle opere approvate, nonché la corrispondenza alle prescrizioni espresse sulla compatibilità ambientale dell'opera, anche, al fine di individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e di consentire all'autorità competente di essere in grado di adottare le opportune misure correttive.

2. Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate ai sensi del comma 1 è data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente e dell'Arpacal.».

Art. 15
Controlli e sanzioni.

1. La valutazione di impatto ambientale costituisce, per i progetti di opere ed interventi a cui si applicano le disposizioni del presente regolamento, presupposto o parte integrante del procedimento di autorizzazione o approvazione. I provvedimenti di autorizzazione o approvazione adottati senza la previa valutazione di impatto ambientale, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.

2. [Fermi restando i compiti di vigilanza e controllo stabiliti dalle norme vigenti, l'autorità competente esercita il controllo sull'applicazione delle disposizioni di cui al presente regolamento nonché sull'osservanza delle prescrizioni impartite in sede di verifica di assoggettabilità e di valutazione. Per l'effettuazione dei controlli l'autorità competente si avvale, nel quadro delle rispettive competenze, dell'Arpacal] (23).

3. Qualora si accertino violazioni delle prescrizioni impartite o modifiche progettuali tali da incidere sugli esiti e sulle risultanze finali delle fasi di verifica di assoggettabilità e di valutazione, l'autorità competente, previa eventuale sospensione dei lavori, impone al proponente l'adeguamento dell'opera o intervento, stabilendone i termini e le modalità. Qualora il proponente non adempia a quanto imposto, l'autorità competente provvede d'ufficio a spese dell'inadempiente. Il recupero di tali spese è effettuato con le modalità e gli effetti previsti dal *regio decreto 14 aprile 1910, n. 639*, sulla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato.

4. Nel caso di opere ed interventi realizzati senza la previa sottoposizione alle fasi di verifica di assoggettabilità o di valutazione in violazione delle disposizioni di cui al presente Titolo III, nonché nel caso di difformità sostanziali da quanto disposto dai provvedimenti finali, l'autorità competente, valutata l'entità del pregiudizio ambientale arrecato e quello conseguente alla applicazione della sanzione, dispone la sospensione dei lavori e può disporre la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi e della situazione ambientale a cura e spese del responsabile, definendone i termini e le modalità. In caso di inottemperanza, l'autorità competente provvede d'ufficio a spese dell'inadempiente. Il recupero di tali spese è effettuato con le modalità e gli effetti previsti dal testo unico delle disposizioni di legge relative alla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato approvato con *regio decreto 14 aprile 1910, n. 639*, sulla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato.

5. In caso di annullamento in sede giurisdizionale o di autotutela di autorizzazioni o concessioni rilasciate previa valutazione di impatto ambientale o di annullamento del giudizio di compatibilità ambientale, i poteri di cui al comma 4 sono esercitati previa nuova valutazione di impatto ambientale.

6. Resta, in ogni caso, salva l'applicazione di sanzioni previste dalle norme vigenti.

---

*(23) Comma soppresso dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

Art. 16
Impatti ambientali interregionali.

1. Nel caso di progetti di interventi e di opere sottoposti a procedura di VIA di competenza regionale che risultino localizzati anche sul territorio di regioni confinanti, il processo di valutazione ambientale è effettuato d'intesa tra le autorità competenti.

2. Nel caso di progetti di interventi e di opere sottoposti a VIA di competenza regionale che possano avere impatti ambientali rilevanti su regioni confinanti, l'autorità competente è tenuta a darne informazione e ad acquisire i pareri delle autorità competenti di tali regioni, nonché degli enti locali territoriali interessati dagli impatti.

Art. 17
Compiti del Nucleo VIA-VAS-IPPC (24).

[1. Al Nucleo VIA-VAS-IPPC, in relazione alla procedure di valutazione di impatto ambientale, sono assegnali i seguenti compiti:

a) esaminare, sulla base dell'ordine del giorno redatto dal Dipartimento Ambiente, i progetti da sottoporre a verifica o valutazione (25);

b) esprimere pareri in relazione alle fasi di (26):

1) Verifica (screening);

2) Definizione, su eventuale richiesta del proponente, di specifiche informazioni necessarie per la redazione dello studio di impatto ambientale (scoping);

3) Valutazione;

4) Valutazione di incidenza per gli interventi interessanti i pSIC e le ZPS ai sensi del *D.P.R. 357/97* e succ. mod. e int.;

c) esprimere eventuali pareri in merito alle attività di controllo e monitoraggio relative all'attuazione dei progetti (27).

2. Il Nucleo ha inoltre il compito di:

a) esprimere parere, ai fini dell'espressione del parere regionale nell'ambito della procedura di VIA di competenza statale (28);

b) definire le modalità e gli standard di riferimento per la presentazione degli elaborati relativi agli studi di impatto ambientale;

c) effettuare proposte all'Autorità competente ai fini della gestione delle informazioni relative agli esiti delle procedure (29);

d) coadiuvare l'Autorità competente nell'elaborazione delle informazioni raccolte, ai fini dell'ottimizzazione e della standardizzazione dei criteri e dei metodi adottati (30)].

---

*(24) Articolo abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera e), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

*(25) Lettera così sostituita dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5. Il testo originario era così formulato: «a) ricevere le domande di verifica e di valutazione con la relativa documentazione.».*

*(26) Alinea così modificato dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

*(27) Lettera così sostituita dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5. Il testo originario era così formulato: «c) promuovere attività di controllo e monitoraggio relative all'attuazione dei progetti.».*

*(28) Lettera così modificata dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

*(29) Lettera così sostituita dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5. Il testo originario era così formulato: «c) raccogliere e sistematizzare le informazioni relative agli esiti delle procedure.».*

*(30) Lettera così modificata dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

Art. 18

Attività istruttoria del Nucleo VIA-VAS-IPPC (31).

[1. L'istruttoria consiste essenzialmente nell'esame critico ed interdisciplinare dei progetti e degli studi di impatto ambientale e favorisce il confronto tra la Regione ed il committente o l'autorità proponente. L'autorità competente, di propria iniziativa o su richiesta del Nucleo, può invitare il committente o l'autorità proponente per illustrare il progetto nel corso dell'istruttoria, eventualmente invitando anche gli enti competenti ed il pubblico interessato (32).

2. L'istruttoria ha le seguenti finalità:

a) [accertare l'idoneità della documentazione ed individuare il tipo di progetto cui la documentazione si riferisce] (33);

b) esaminare dichiarazioni, certificazioni e/o ulteriore documentazione relative:

- alla conformità del progetto agli strumenti urbanistici, agli eventuali piani regionali o di settore ed ai vincoli esistenti;

- alla rispondenza dei luoghi e delle caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente, anche con eventuale riferimento ad un contesto ambientale e territoriale più ampio di quello dell'area limitata all'intervento o al progetto;

- alla rispondenza dei dati alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore;

c) valutare la corretta utilizzazione delle metodologie di indagine, di analisi e di previsione e, inoltre, l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

d) valutare l'impatto complessivo del progetto sull'ambiente individuato nel SIA anche in ordine ai livelli di qualità finale, raffrontando la situazione esistente all'inizio della procedura con la previsione di quella successiva;

e) valutare la coerenza delle alternative esaminate;

f) valutare la congruità delle misure di mitigazione previste ed eventualmente individuare altre misure da prescrivere (34).

3. L'attività istruttoria, inoltre, si sviluppa:

a) in eventuali verifiche e sopralluoghi, anche alla presenza del committente o dell'autorità proponente;

b) nella eventuale richiesta al committente o all'autorità proponente di atti e di informazioni relativi al progetto o allo studio di impatto ambientale (35).

4. L'attività di istruttoria si conclude con la formulazione del parere di compatibilità ambientale dell'impianto, opera o progetto proposto. Il parere può essere favorevole, sfavorevole con motivazioni o favorevole condizionato. In quest'ultimo caso lo stesso deve contenere le prescrizioni, i vincoli ed i limiti per l'autorizzazione e per la realizzazione dell'impianto, opera o progetto proposto (36)].

---

*(31) Articolo abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera f), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

*(32) Periodo così sostituito dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5. Il testo originario era così formulato: «A tal fine, di propria iniziativa o su richiesta, il Nucleo può invitare, il committente o l'autorità proponente per illustrare il progetto nel corso dell'istruttoria.».*

*(33) Lettera soppressa dall'*art. *3, primo comma, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17.*

*(34) Comma così sostituito dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5. Il testo originario era così formulato: «2. L'istruttoria ha le seguenti finalità:*

a) accertare l'idoneità e la completezza della documentazione ed individuare il tipo di progetto cui la documentazione si riferisce;

b) verificare la conformità del progetto agli strumenti urbanistici, agli eventuali piani regionali o di settore ed ai vincoli esistenti;

c) verificare la rispondenza dei luoghi e delle caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente, anche con eventuale riferimento ad un contesto ambientale e territoriale più ampio di quello dell'area limitata all'intervento o al progetto;

d) verificare la rispondenza dei dati alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore;

e) accertare la corrotta utilizzazione delle metodologie di indagine, di analisi e di previsione e, inoltre, l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

f) valutare l'impatto complessivo del progetto sull'ambiente individuato nel SIA anche in ordine ai livelli di qualità finale, raffrontando la situazione esistente all'inizio della procedura con la previsione di quella successiva:

g) verificare l'effettiva coerenza delle alternative esaminate;

h) verificale la congruità delle misure di mitigazione previste ed eventualmente individuare altre misure da prescrivere.».

*(35) Comma così sostituito dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5. Il testo originario era così formulato: «3. L'attività istruttoria si sviluppa:*

a) in verifiche ed accertamenti di ufficio per le finalità di cui al precedente comma 2;

b) in eventuali verifiche e sopralluoghi, anche alla presenza del committente o dell'autorità proponente;

c) nella eventuale richiesta al committente o all'autorità proponente di atti e di informazioni relativi al progetto o allo studio di impatto ambientale.».

*(36) Comma aggiunto dall'*art. *3, secondo comma, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17.*

Art. 18-bis

Compiti della Segreteria Tecnica VIA-VAS-IPPC (37).

[1. Alla Segreteria Tecnica VIA-VAS-IPPC sono assegnati i seguenti compiti:

a) accertare l'idoneità della documentazione ed individuare a quale tipologia di intervento il progetto e la relativa documentazione si riferisce;

b) accertare la completezza della documentazione e degli elaborati presentati al fine dell'ammissibilità all'istruttoria, richiedendo, quando ne rilevi l'incompletezza, per una sola volta, le integrazioni e/o i chiarimenti necessari;

c) custodire e archiviare gli atti, gestire i rapporti con le utenze, ricevere le osservazioni e provvedere a comunicare queste ultime al soggetto proponente, trasmettere le decisioni ai soggetti interessati.

2. L'attività della Segreteria Tecnica si conclude con una relazione scritta contenente una descrizione dell'attività svolta, la descrizione dell'intervento, i presupposti di diritto, da trasmettere alla Commissione, unitamente a tutta la pertinente documentazione].

*(37) Articolo aggiunto dall'*art. *3, terzo comma, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17, poi abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera g), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

Art. 19

Oneri istruttori (38).

[Nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'art. 33, comma i del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, con cui saranno sono definite le tariffe da applicare ai proponenti per la copertura dei costi sopportati dall'autorità competente per l'organizzazione e lo svolgimento delle attività istruttorie, di monitoraggio e controllo, si applicano le tariffe di cui alla Delib.G.R. 27 giugno 2005, n. 608 per le attività istruttorie (riportate all'art. 6, comma 2-bis, e all'art. 9, comma 2-bis), ed il tariffario Arpacal per le attività di monitoraggio e controllo (39).

Le somme di cui al precedente comma si intendono versate a titolo di acconto, fermo restando l'obbligo del richiedente di corrispondere conguaglio in relazione all'eventuale differenza risultante a quanto stabilito dal decreto di determinazione delle tariffe].

*(38) Articolo abrogato dall'*art. *13, comma 1, lettera c), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, del medesimo regolamento).*

*(39) Comma così modificato dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

Art. 19-bis

Determinazione del valore complessivo dell'opera.

1. Il valore complessivo dell'opera e/o intervento deve essere indicato dal proponente in sede di presentazione dell'istanza, e dovrà essere autocertificato nelle forme di legge dal legale rappresentante del richiedente, ovvero - per i soggetti pubblici - dal titolare dell'ufficio, ovvero ancora, in entrambi i casi, dal professionista iscritto all'albo responsabile del progetto e/o del relativo studio d'impatto ambientale.

2. Nella stessa dichiarazione va indicato l'ammontare degli oneri istruttori sulla base di quanto disposto dall'art. 19.

3. Il valore complessivo dell'opera e/o dell'intervento è dato dal costo dei lavori e dalle spese generali. Ai fini del calcolo del costo dei lavori si dovrà considerare il costo dettagliato di tutti gli interventi previsti per la realizzazione dell'opera inclusi di mitigazione e quelli previsti nello studio d'impatto ambientale quali le opere connesse, dal momento che queste ultime costituiscono oggetto della valutazione. Il costo dei lavori dovrà essere comprensivo degli oneri per la sicurezza.

4. Per la determinazione delle spese generali, devono essere considerate tutte le spese tecniche relative alla redazione del progetto e dello studio di impatto ambientale, quelle relative alla direzione dei lavori nonché al coordinamento della sicurezza sia in fase di progettazione che di realizzazione, quelle relative ad attività di consulenza o di supporto, le spese per la pubblicità, quelle necessarie per rilievi, accertamenti, indagini, verifiche tecniche ed accertamenti di laboratorio, collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici, quelli inerenti allacciamenti ai pubblici servizi nonché le spese per imprevisti, anch'esse correlate a future esigenze di realizzazione del progetto. Si intendono escluse le spese per espropriazioni. Tutte le spese si intendono comprensive di Iva (40).

*(40) Articolo aggiunto dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

Capo II - Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

Art. 20
Oggetto della disciplina.

1. La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Sono sottoposti a VAS secondo le disposizioni del presente regolamento, i piani e programmi di cui ai commi da 2 a 4, la cui approvazione compete alla Regione Calabria o agli enti locali.

2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati A e B del presente regolamento;

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'*articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357*, e successive modificazioni.

3. Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 22.

3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 22, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, possono avere effetti significativi sull'ambiente.

4. Sono comunque esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento:

a) i piani e i programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o coperti dal segreto di Stato;

b) i piani e i programmi finanziari o di bilancio;

c) i piani di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica.

Art. 21
Modalità di svolgimento.

1. La valutazione ambientale strategica è avviata dall'autorità procedente contestualmente al processo di formazione del piano o programma e comprende, secondo le disposizioni di cui agli articoli da 22 a 28:

a) lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità;

b) l'elaborazione del rapporto ambientale;

c) lo svolgimento di consultazioni;

d) la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni;

e) la decisione;

f) l'informazione sulla decisione;

g) il monitoraggio.

2. L'autorità competente, al fine di promuovere l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nelle politiche settoriali ed il rispetto degli obiettivi, dei piani e dei programmi ambientali, nazionali ed europei;

a) esprime il proprio parere sull'assoggettabilità delle proposte di piano o di programma alla valutazione ambientale strategica nei casi previsti dal comma 3 dell'articolo 20;

b) collabora con l'autorità proponente al fine di definire le forme ed i soggetti della consultazione pubblica, nonché l'impostazione ed i contenuti del Rapporto ambientale e le modalità di monitoraggio di cui all'articolo 28;

c) esprime, tenendo conto della consultazione pubblica, dei pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, un proprio parere motivato sulla proposta di piano e di programma e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio e con riferimento alla sussistenza delle risorse finanziarie;

3. La fase di valutazione è effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua approvazione o all'avvio della relativa procedura legislativa. Essa è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

4. La VAS viene effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni.

5. La VAS costituisce per i piani e programmi a cui si applicano le disposizioni del presente regolamento, parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione, i provvedimenti amministrativi di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge.

6. [Per lo svolgimento di tutte le attività di cui al Capo II del presente regolamento, l'Autorità competente potrà avvalersi, oltre che del nucleo VIA-VAS-IPPC e della Segreteria Tecnica VIA- VAS-IPPC, dell'Autorità Ambientale Regionale] (41).

---

*(41) Comma così modificato dall'*art. *4, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17, poi abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera h), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

Art. 22

Verifica di assoggettabilità.

1. Nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 20, comma 3, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente, su supporto cartaceo ed informatico, un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato E del presente regolamento.

2. L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il documento preliminare per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.

3. Salvo quanto diversamente concordato dall'autorità competente con l'autorità procedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato E del presente regolamento e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente.

4. L'autorità competente, sentita l'autorità procedente, tenuto conto dei contributi pervenuti, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 1, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o il programma dalla valutazione di cui agli articoli da 23 a 28 e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni.

5. Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, deve essere reso pubblico.

Art. 23
Redazione del rapporto ambientale.

1. Sulla base di un rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.

2. La consultazione, salvo quanto diversamente concordato, si conclude entro novanta giorni.

3. La redazione del rapporto ambientale spetta al proponente o all'autorità procedente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il rapporto ambientale costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione.

4. Nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso. L'allegalo F del presente regolamento riporta le informazioni da fornire nel rapporto ambientale a tale scopo, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. Per evitare duplicazioni della valutazione, possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative.

5. La proposta di piano o di programma è comunicata, anche secondo modalità concordate, all'autorità competente. La comunicazione comprende il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso. Dalla data pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 24, comma 1, decorrono i tempi dell'esame istruttorio e della valutazione. La proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi.

6. La documentazione è depositata presso gli uffici dell'autorità competente e presso gli uffici delle regioni e delle province il cui territorio risulti anche solo parzialmente interessato dal piano o programma o dagli impatti della sua attuazione.

Art. 24
Consultazione.

1. Contestualmente alla comunicazione di cui all'articolo 23, comma 5, l'autorità procedente cura la pubblicazione di un avviso nel Bollettino Ufficiale della Regione Calabria. L'avviso deve contenere: il titolo della proposta di piano o di programma, il proponente, l'autorità procedente, l'indicazione delle sedi ove può essere presa visione del piano o programma e del rapporto ambientale e delle sedi dove si può consultare la sintesi non tecnica.

2. L'autorità competente e l'autorità procedente mettono, altresì, a disposizione del pubblico la proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale mediante il deposito presso i propri uffici e la pubblicazione sul proprio sito web.

3. Entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 1, chiunque può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

4. Le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione, disposte ai sensi delle vigenti disposizioni per specifici piani e programmi, sono coordinate ai fine di evitare duplicazioni con le norme del presente regolamento.

Art. 25
Valutazione del rapporto ambientale e degli esiti i risultati della consultazione.

1. L'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ai sensi dell'articolo 24 ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di novanta giorni a decorrere dalla scadenza di tutti i termini di cui all'articolo 24.

2. L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente, provvede, ove necessario, alla revisione dei piano o programma alla luce dei parere motivato espresso prima della presentazione del piano o programma per l'adozione o approvazione.

Art. 26
Decisione.

1. Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, è trasmesso all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma.

Art. 27
Informazione sulla decisione.

1. La decisione finale è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Calabria con l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Sono inoltre rese pubbliche, anche attraverso la pubblicazione sui siti web della autorità interessate:

a) il parere motivato espresso dall'autorità competente;

b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;

c) le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 28.

Art. 28
Monitoraggio.

1. Il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica dei raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato avvalendosi dell'Arpacal.

2. Il piano o programma individua le responsabilità e la sussistenza delle le risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio.

3. Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate ai sensi del comma 1 è data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente e dell'Arpacal.

4. Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al piano o programma e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione.

Art. 29
Oneri istruttori [(42)].

[1. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'*art. 33, comma 1 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, con cui saranno sono definite le tariffe da applicare ai proponenti per la copertura dei costi sopportati dall'autorità competente per l'organizzazione e lo svolgimento delle attività istruttorie, di monitoraggio e controllo, si applica il tariffario Arpacal per le attività di monitoraggio e controllo. Per le attività istruttorie l'importo sarà determinalo in funzione del piano o programma da valutare, ed è determinato a seguito di apposita richiesta preliminare da effettuare all'autorità competente [(43)].

2. Ai sensi dell'art. 29 "Oneri Istruttori" del *Reg. 4 agosto 2008, n. 3* e successive modifiche ed integrazioni, per le attività istruttorie dei piani/programmi da assoggettare a verifica o a valutazione ambientale strategica, l'importo del contributo, dovuto dall'Autorità procedente o dal proponente, è determinato in funzione del piano o programma da valutare, secondo le seguenti modalità:

a) Ai fini dell'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 22 del suddetto regolamento, l'autorità procedente o il proponente sono tenuti al pagamento di un contributo per le spese istruttore in misura fissa pari a € 400,00, da versare all'atto di presentazione del Rapporto Preliminare Ambientale, sul c/c 36028884 intestato a Regione Calabria - Serv. Tesoreria - Causale versamento "Verifica assoggettabilità a VAS" - CAP Entrata n. 34020003 codice IBAN IT78M0306704599000000099009. Tale contributo, in caso di assoggettamento del piano o programma alla procedura di VAS sarà considerato quale acconto della somma da versare ai fini dell'espletamento della procedura di VAS;

b) Ai fini dell'espletamento della procedura di VAS, ai sensi dell'*art. 20 del Reg. 4 agosto 2008, n. 3*, l'autorità procedente o il proponente sono tenuti al pagamento di un contributo per le spese istruttorie nella misura di seguito indicata:

- € 600,00 per i piani e programmi riguardanti una popolazione inferiore ai 5.000 abitanti;

- € 1.000,00 per i piani e programmi riguardanti una popolazione compresa tra 5.001 e 15.000 abitanti;

- € 3.000,00 per i piani e programmi riguardanti una popolazione compresa tra 15.001 e 50.000 abitanti;

- € 4.000,00 per i piani e programmi riguardanti una popolazione superiore ai 50.000 abitanti;

Il contributo dovrà essere versato, all'atto della presentazione del Rapporto preliminare ambientale, sul c/c 36028884 intestato a Regione Calabria - Serv. Tesoreria - Causale versamento "Procedura VAS" - CAP Entrata n. 34020003 codice IBAN IT78M0306704599000000099009 (44)].

---

*(42) Articolo abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera i), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

*(43) Periodo abrogato dall'*art. *13, comma 3, Reg. 6 novembre 2009, n. 16.*

*(44) Comma aggiunto dall'*art. *13, comma 3, Reg. 6 novembre 2009, n. 16.*

Capo III - Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA)

Art. 30
Definizioni.

1. Ai fini del presente capo valgono le definizioni di cui all'*articolo 2 del decreto legislativo n. 59 del 2005*, nonché di cui all'articolo 4, comma 1, punto 1, della *Direttiva 2003/35/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 "che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive 85/337/CEE e 96/51/CE relativamente alla partecipazione del pubblico all'accesso alla giustizia".

Art. 31
Domanda di Autorizzazione integrata Ambientale.

1. Le domande per il rilascio dell'autorizzazione integrata devono essere inoltrate all'autorità competente di cui all'art. 3 del presente regolamento.

2. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale il gestore dell'impianto deve inviare all'autorità competente la documentazione predisposta ai sensi dei decreti del Direttori Generali nn. 6903 del 29/5/2007, 12540 del 29/08/07 e 8425 del 30/06/08 e rinvenibile nella sezione IPPC del sito del Dipartimento Ambiente della Regione Calabria (45).

---

*(45) Comma così modificato dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

Art. 32

Procedura ai fini del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale.

1. Fatto salvo quanto disposto dal comma 3 e ferme restando le informazioni richieste dalla normativa concernente aria, acqua, suolo e rumore, la domanda deve comunque descrivere:

a) l'impianto, il tipo e la portata delle sue attività;

b) le materie prime e ausiliarie, le sostanze e l'energia usate o prodotte dall'impianto;

c) le fonti di emissione dell'impianto;

d) lo stato del sito di ubicazione dell'impianto;

e) il tipo e l'entità delle emissioni dell'impianto in ogni settore ambientale, nonché un'identificazione degli effetti significativi delle emissioni sull'ambiente;

f) la tecnologia utilizzata e le altre tecniche in uso per prevenire le emissioni dall'impianto oppure per ridurle;

g) le misure di prevenzione e di recupero dei rifiuti prodotti dall'impianto;

h) le misure previste per controllare le emissioni nell'ambiente, nonché le attività di autocontrollo e di controllo programmato che richiede l'intervento dell'Arpacal nelle forme stabilite dall'allegato E approvato con D.D.G. 30 giugno 2008, n. 8425 (46);

i) le eventuali principali alternative prese in esame dal gestore, in forma sommaria;

j) le altre misure previste per ottemperare ai principi di cui all'*articolo 3 del decreto legislativo n. 59 del 2005*.

2. La domanda di autorizzazione integrata ambientale deve contenere anche una sintesi non tecnica dei dati di cui al comma 1 e l'indicazione delle informazioni che ad avviso del gestore non devono essere diffuse per ragioni di riservatezza industriale, commerciale o personale, di tutela della proprietà intellettuale e, tenendo conto delle indicazioni contenute nell'*articolo 12 della legge 24 ottobre 1977, n. 801*, di pubblica sicurezza o di difesa nazionale. In tale caso il richiedente fornisce all'autorità competente anche una versione della domanda priva delle informazioni riservate, ai fini dell'accessibilità al pubblico.

3. Qualora le informazioni e le descrizioni fornite secondo un rapporto di sicurezza, elaborato conformemente alle norme previste sui rischi di incidente rilevante connessi a determinate attività industriali, o secondo la norma UNI EN ISO 14001, ovvero i dati prodotti per i siti registrati ai sensi del *regolamento (CE) n. 761/2001*, nonché altre informazioni fornite secondo qualunque altra normativa, rispettino uno o più dei requisiti di cui al comma 1 del presente articolo, possono essere utilizzate ai fini della presentazione della domanda. Tali informazioni possono essere incluse nella domanda o essere ad essa allegate.

4. L'autorità competente, entro trenta giorni dal ricevimento della domanda ovvero, in caso di riesame ai sensi dell'*articolo 9, comma 4, del decreto legislativo n. 59 del 2005*, contestualmente all'avvio del relativo procedimento, comunica al gestore la data di avvio del procedimento ai sensi della *legge 7 agosto 1990, n. 241*, e la sede degli uffici di cui all'art. 2, comma 2 del presente regolamento. Entro il termine di quindici giorni dalla data di ricevimento della comunicazione il gestore provvede a sua cura e sue spese alla pubblicazione su un quotidiano a diffusione regionale di un annuncio contenente l'indicazione della localizzazione dell'impianto e del nominativo del gestore, nonché il luogo individuato ai sensi del predetto art: 2, comma 2 ove è possibile prendere visione degli atti e trasmettere le osservazioni.

5. Entro trenta giorni dalla data di pubblicazione dell'annuncio di cui al comma 4, i soggetti interessati possono presentare in forma scritta, all'autorità competente, osservazioni sulla domanda.

6. L'autorità competente, ai fini del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, può convocare apposita conferenza dei servizi ai sensi degli articoli 14, 14-ter, commi da 1 a 3 e da 6 a 9, e 14-quater della *legge 7 agosto 1990, n. 241*, e successive modificazioni, alla quale invita le amministrazioni competenti in materia ambientale.

7. L'autorità competente, ai fini del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, acquisisce, entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'annuncio di cui al comma 4, trascorsi i quali l'autorità competente rilascia l'autorizzazione anche in assenza di tali espressioni, ovvero nell'ambito della conferenza di servizi di cui al comma 6, le prescrizioni del sindaco di cui agli articoli 216 e 217 de) *regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265*, nonché il parere dell'Arpacal per quanto riguarda il monitoraggio ed il controllo degli

impianti e delle emissioni nell'ambiente. In presenza di circostanze intervenute successivamente al rilascio dell'autorizzazione di cui al presente regolamento, il sindaco, qualora lo ritenga necessario nell'interesse della salute pubblica, chiede all'autorità competente di verificare la necessità di riesaminare l'autorizzazione rilasciala, ai sensi dell'*articolo 9, comma 4 del decreto legislativo n. 59/2005*.

8. Acquisite le determinazioni delle amministrazioni coinvolte nel procedimento e considerate le osservazioni di cui al comma 5, l'autorità competente rilascia, entro centocinquanta giorni dalla presentazione della domanda, un'autorizzazione contenente le condizioni che garantiscono la conformità dell'impianto ai requisiti previsti nel *decreto legislativo n. 59* de) 2005 e s.m.i., oppure nega l'autorizzazione in caso di non conformità ai requisiti del predetto decreto

9. L'autorità competente può chiedere integrazioni alla documentazione, anche al fine di valutare la applicabilità di specifiche misure alternative o aggiuntive, indicando il termine massimo non inferiore a trenta giorni per la presentazione della documentazione integrativa; in tal caso, il termine di cui al comma 8, nonché il termine previsto per la conclusione dei lavori della conferenza dei servizi di cui al comma 6, si intendono sospesi fino alla presentazione della documentazione integrativa.

10. L'autorizzazione integrata ambientale, rilasciata ai sensi del presente regolamento, sostituisce ad ogni effetto ogni altra autorizzazione, visto, nulla osta o parere in materia ambientale previsti dalle disposizioni di legge e dalle relative norme di attuazione, fatte salve le disposizioni di cui al *decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334*, e le autorizzazioni ambientali previste dalla normativa di recepimento della *direttiva 2003/87/CE*. L'autorizzazione integrata ambientale sostituisce, in ogni caso, le autorizzazioni di cui all'elenco riportato nell'allegato II del *decreto legislativo n. 59 del 2005*.

11. Copia dell'autorizzazione integrala ambientale e di qualsiasi suo successivo aggiornamento, è messa a disposizione del pubblico, presso l'ufficio di cui all'art. 2, comma 2. Presso il medesimo ufficio sono inoltre rese disponibili informazioni relative alla partecipazione del pubblico al procedimento.

12. L'autorità competente può sottrarre all'accesso le informazioni, in particolare quelle relative agli impianti militari di produzione di esplosivi di cui al punto 4.6 dell'*allegato I del decreto legislativo n. 59 del 2005*, qualora ciò si renda necessario per l'esigenza di salvaguardare, ai sensi dell'*articolo 24, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241*, e relative norme di attuazione, la sicurezza pubblica o la difesa nazionale. L'autorità competente può inoltre sottrarre all'accesso informazioni non riguardanti le emissioni dell'impianto nell'ambiente, per ragioni di tutela della proprietà intellettuale o di riservatezza industriale, commerciale o personale.

---

*(46) Lettera così modificata dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

Art. 33

Rispetto delle condizioni dell'autorizzazione integrata ambientale.

1. Il gestore, prima di dare attuazione a quanto previsto dall'autorizzazione integrata ambientale, ne dà comunicazione all'autorità competente.

2. A far data dalla comunicazione di cui al comma 1, il gestore trasmette all'autorità competente e ai comuni interessati i dati relativi ai controlli delle emissioni richiesti dall'autorizzazione integrata ambientale, secondo modalità e frequenze stabilite nell'autorizzazione stessa.

3. L'autorità competente provvede a mettere tali dati a disposizione del pubblico tramite gli uffici individuati ai sensi dell'articolo 2, comma 2 del presente regolamento.

4. L'Arpaeal accerta, secondo quanto previsto e programmato nell'autorizzazione ai sensi dell'*articolo 7, comma 6 del decreto legislativo n. 59 del 2005*, e con oneri a carico del gestore:

a) il rispetto delle condizioni dell'autorizzazione integrata ambientale;

b) la regolarità dei controlli a carico del gestore, con particolare riferimento alla regolarità delle misure e dei dispositivi di prevenzione dell'inquinamento nonché al rispetto dei valori limite di emissione;

c) che il gestore abbia ottemperato ai propri obblighi di comunicazione e in particolare che abbia informato l'autorità competente regolarmente e, in caso di inconvenienti o incidenti che influiscano in modo significativo sull'ambiente, tempestivamente dei risultati della sorveglianza delle emissioni del proprio impianto.

5. ferme restando le misure di controllo di cui al comma 4, l'autorità competente, nell'ambito delle disponibilità finanziarie del proprio bilancio destinate allo scopo, può disporre ispezioni straordinarie sugli impianti.

6. Al fine di consentire le attività di cui ai commi 3 e 4, il gestore deve fornire tutta l'assistenza necessaria per lo svolgimento di qualsiasi verifica tecnica relativa all'impianto, per prelevare campioni e per raccogliere qualsiasi informazione necessaria ai fini del presente regolamento;

7. Ogni organo che svolge attività di vigilanza, controllo, ispezione e monitoraggio su impianti che svolgono attività di cui all'*allegato I del decreto legislativo n. 59 del 2005*, e che abbia acquisito informazioni in materia ambientale rilevanti ai fini dell'applicazione del presente regolamento, comunica tali informazioni, ivi comprese le notizia di reato, anche all'autorità competente.

8. In caso di inosservanza delle prescrizioni autorizzatone, o di esercizio in assenza di autorizzazione, l'autorità competente procede secondo la gravità delle infrazioni:

a. alla diffida, assegnando un termine entro il quale devono essere eliminate le irregolarità;

b. alla diffida e contestuale sospensione dell'attività autorizzala per un tempo determinato, ove si manifestino situazioni di pericolo per l'ambiente;

c. alla revoca dell'autorizzazione integrata ambientale e alla chiusura dell'impianto, in caso di mancalo adeguamento alle prescrizioni imposte con la diffida e in caso di reiterate violazioni che determinino situazioni di pericolo e di danno per l'ambiente.

Art. 34
Compiti del Nucleo VIA-VAS-IPPC [(47)].

[1. Relativamente alle procedure di rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale, il Nucleo VIA-VAS-IPPC ha i seguenti compiti [(48)]:

a. esamina le corrette metodologie di indagine, di analisi e di previsione nonché ogni ulteriore aspetto tecnico-scientifico e giuridico connesso al rilascio dell'AIA [(49)];

b. segnala al Dipartimento Politiche dell'Ambiente l'eventuale necessità di richieste di documentazione integrativa al gestore dell'impianto ai fini del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale [(50)];

c. predispone ed effettua eventuali verifiche e sopralluoghi;

d. elabora un documento contenente gli elementi tecnico-scientifici e giuridici necessari per la predisposizione dell'AJA, da sottoporre agli enti partecipanti alle conferenze dei servizi;

e. svolge attività di supporto al Responsabile del Procedimento [(51)]].

---

*(47) Articolo abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera j), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

*(48) Alinea così modificato dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

*(49) Lettera così modificata dapprima dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5 e poi dall'*art. *5, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17.*

*(50) Lettera così sostituita dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5. Il testo originario era così formulato: «b. effettua eventuali richieste di documentazione integrativa al gestore dell'impianto ai fini del rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale.».*

*(51) Lettera così modificata dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5.*

Art. 34-bis
Compiti della Segreteria Tecnica VIA-VAS-IPPC nelle procedure di rilascio dell'Autorizzazione integrata Ambientale [(52)].

[1. Alla Segreteria Tecnica VIA-VAS-IPPC sono assegnati i seguenti compiti:

a) esamina le domande pervenute, verificando la completezza delle informazioni fomite dal gestore dell'impianto e/o richieste dall'autorità competente;

b) richiede al gestore dell'impianto, quando ne rilevi l'incompletezza, per una soia volta, le integrazioni e/o i chiarimenti necessari;

c) valuta la necessità dell'effettuazione di eventuali ed ulteriori approfondimenti tecnici da parte Nucleo VIA-VAS-IPPC nelle ipotesi di richieste dì modifiche ad impianti già in possesso di AIA qualora una variazione delle sue caratteristiche o del suo funzionamento ovvero un suo potenziamento possano produrre conseguenze sull'ambiente.

2. L'attività della Segreteria Tecnica si conclude con una relazione scritta contenente una descrizione dell'attività svolta, la descrizione dell'intervento, i presupposti di diritto, da trasmettere alla Commissione, unitamente a tutta la pertinente documentazione].

*(52) Articolo aggiunto dall'*art. *6, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17, poi abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera k), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

Art. 35

Oneri istruttori [(53)].

1. Le spese occorrenti per effettuare i rilievi, gli accertamenti ed i sopralluoghi necessari per l'istruttoria delle domande di autorizzazione integrata ambientale e per i successivi controlli previsti dall'art. 33, comma 4, sono a carico del gestore.

2. [Le spese di cui al comma 1 sono determinate sulla base di quanto previsto dal *Decreto Ministeriale 24 aprile 2008* recante "modalità, anche contabili e tariffe da applicare in relazione alle istruttorie ed ai controlli previsti dal *decreto legislativo 18 febbraio 2005 n. 59*" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 222 del 22/9/2008. Resta fermo l'obbligo del richiedente di corrispondere all'Autorità Competente l'eventuale conguaglio in relazione alla differenza tra quanto versato in base all'art. 4 del Regolamento approvato con Delib.G.R. 21 agosto 2007, n. 5, e quanto stabilito dal decreto di cui al comma precedente] [(54)] .

*(53) Articolo così sostituito dall'*allegato I al *Reg. 14 maggio 2009, n. 5, poi così modificato come indicato nella nota che segue. Il testo originario era così formulato: «Art. 35. Oneri istruttori. Le spese occorrenti per effettuare i rilievi, gli accertamenti ed i sopralluoghi necessari per l'istruttoria delle domande di autorizzazione integrata ambientale e per i successivi controlli previsti dall'art. 33, comma 4, sono a carico del gestore.*

*Nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'*art. *18, comma 2* del *decreto legislativo n. 59 del 2005, con cui saranno disciplinate le modalità, anche contabili, e le tariffe da applicare in relazione alle istruttorie e ai controlli previsti dallo stesso decreto, si applicano le tariffe di cui all'art. 4 del Regolamento approvato con Delib.G.R. 21 agosto 2007, n. 5 per le attività istruttorie, ed il tariffario Arpacal per le attività di monitoraggio e controllo.*

Le somme di cui al precedente comma si intendono versate a titolo di acconto, fermo restando l'obbligo del richiedente di corrispondere conguaglio in relazione all'eventuale differenza risultante a quanto stabilito dal decreto di determinazione delle tariffe.».

*(54) Comma abrogato dall'*art. *13, comma 1, lettera d), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, del medesimo regolamento).*

Art. 36

Norme di semplificazione, transitorie e finali.

1. La VAS e la VIA comprendono le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997; a tal fine, il rapporto ambientale, lo studio preliminare ambientale o lo studio di impatto ambientale contengono gli elementi di cui all'allegato G dello stesso decreto n. 357 del 1997 e la valutazione dell'autorità competente si estende alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza oppure dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza, Le modalità di informazione del pubblico danno specifica evidenza della integrazione procedurale.

2. La verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 6 può essere condotta, nel rispetto delle disposizioni contenute nel presente decreto, nell'ambito della VAS. In tal caso le modalità di informazione del pubblico danno specifica evidenza della integrazione procedurale.

3. Nella redazione dello studio di impatto ambientale di cui all'articolo 22, relativo a progetti previsti da piani o programmi già sottoposti a valutazione ambientale, possono essere utilizzate le informazioni e le analisi contenute nel rapporto ambientale. Nel corso della redazione dei progetti e nella fase della loro valutazione, sono tenute in considerazione la documentazione e le conclusioni della VAS.

4. Le procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e di rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale avviate precedentemente all'entrata in vigore del presente regolamento sono concluse ai sensi della disciplina in vigore al momento dell'avvio dei procedimento;

5. [Al fine di accelerare le procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali le istruttorie sospese in pendenza della procedura di valutazione di impatto ambientale sono effettuate dal Nucleo VIA e dal Nucleo Operativo IPPC in seduta congiunta, fino all'insediamento del nuovo Nucleo VIA-VAS-IPPC; le riunioni in seduta congiunta, convocate dal Presidente, sono svolte con la presenza della maggioranza assoluta dei componenti. Le determinazioni sono valide se adottale con il volo favorevole della maggioranza dei presenti. In caso di parità prevale il voto del Presidente. Di ogni riunione del Nucleo viene redatto il processo verbale da cui risulti in sintesi lo svolgimento dei lavori, il nome degli intervenuti e le conclusioni e decisioni adottate. Su proposta del Presidente o dei componenti del Nucleo, possono essere istituiti gruppi di lavoro per l'esame preliminare degli atti sottoposti all'esame del Nucleo stesso. Il Presidente nomina un segretario tra i componenti dei singoli gruppi di lavoro, della cui costituzione si dà atto nel verbale della riunione] (55).

6. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale rilascialo sulla base dell'istruttoria effettuata in seduta congiunta sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, necessari per l'esercizio dell'impianto, compresa l'autorizzazione integrata ambientale e pertanto contiene le condizioni e le misure supplementari previste dagli articoli 7 e 8 del decreto n. 59 del 2005 e s.m.i.;

Il presente regolamento sarà pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare come regolamento della Regione Calabria.

---

*(55) Comma abrogato dall'*art. *13, comma 2, lettera l), Reg. reg. 5 novembre 2013, n. 10, contestualmente all'effettiva entrata in funzione della S.T.V. (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 14, comma 2, del medesimo regolamento).*

Allegato A

Progetti di competenza regionale

a) Recupero di suoli dal mare per una superficie che superi i 200 ettari.

b) Utilizzo non energetico di acque superficiali nei casi in cui al derivazione superi i 1.000 litri al secondo e di acque sotterranee ivi comprese acque minerali e termali, nei casi in cui la derivazione superi i 100 litri al secondo,

c) Impianti termici per la produzione di energia elettrica, vapore e acqua calda con potenza termica complessiva superiore a 1 50 MW;

c-bis) Impianti eolici per la produzione di energia elettrica, con procedimento nel quale è prevista la partecipazione obbligatoria del rappresentante del Ministero per i beni e le attività culturali;

d) Impianti industriali destinati:

- alla fabbricazione di pasta per carta a partire dal legno o da altre materie fibrose;

- alla fabbricazione di carta e cartoni con capacità di produzione superiore a 200 tonnellate al giorno.

e) Impianti chimici integrati, ossia impianti per la produzione su scala industriale, mediante processi di trasformazione chimica, di sostanze, in cui si trovano affiancate varie unità produttive funzionalmente connesse tra di loro:

- per la fabbricazione di prodotti chimici inorganici di base (progetti non inclusi nell'Allegato II);

- per la fabbricazione di prodotti chimici inorganici di base (progetti non inclusi nell'Allegato II);

- per la fabbricazione di fertilizzanti a base di fosforo, azoto, potassio (fertilizzanti semplici o composti) (progetti non inclusi nell'Allegato II);

- per la fabbricazione di prodotti di base fitosanitari e di biocidi;

- per la fabbricazione di prodotti farmaceutici di base mediante procedimento chimico o biologico,

- per la fabbricazione di esplosivi.

f) Trattamento di prodotti intermedi e fabbricazione di prodotti chimici per una capacità superiore alle 3 5,000 t/anno di materie prime lavorate.

g) Produzione di pesticidi, prodotti farmaceutici, pitture e vernici, elastomeri e perossidi, per insediamenti produttivi di capacità superiore alle 35.00 t/anno di materie prime lavorate.

h) Stoccaggio di petrolio, prodotti petroliferi, petrolchimici pericolosi a sensi della *legge 29 maggio 1974, n. 256*, e successive modificazioni, con capacità complessiva superiore a 40.000

i) Impianti per la concia del cuoio e del pellame qualora la capacità superi le 12 tonnellate di prodotto finito al giorno,

l) Porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri,

m) Impianti di smaltimento e recupero di rifiuti pericolosi, mediante operazioni di cui all'allegato B, lettere D1, D5, D9, D10 e D11, ed all'allegato C, lettera R1, della parte quarta del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*,

n) Impianto di smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi, con capacità superiore a 100 t/giorno, mediante operazioni di incenerimento o di trattamento di cui all'allegato B, lettere D9, D10 e D11, ed allegato C, lettera R1, della parte quarta del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*.

o) Impianti di smaltimento dei rifiuti non pericolosi mediante operazioni di raggruppamento o ricondizionamento preliminari e deposito preliminare, con capacità superiore a 200 l/giorno (operazioni di cui all'allegato B, lettere D13 e D14, della parte quarta del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*).

p) Discariche di rifiuti urbani non pericolosi con capacità complessiva superiore a 100.000 m^3 (operazioni di cui all'allegato B, lettere D1 e D5, della parte quarta del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*); discariche di rifiuti speciali non pericolosi (operazioni di cui all'allegalo B, lettere D1 e D5, della parte quarta del *decreto legislativo 152/2006*), ad esclusione delle discariche per inerti con capacità complessiva sino a 100.000 m^3.

q) Impianti di smaltimento di rifiuti non pericolosi mediante operazioni di deposito preliminare, con capacità superiore a 150.000 m^3 oppure con capacità superiore a 200 t/giorno (operazioni di cui all'allegato B, lettera D15, della parte quarta del *decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152*).

r) Impianti di depurazione delle acque con potenzialità superiore a 100.00 abitanti equivalenti.

s) Cave e torbiere con più di 500.000 m^3/a di material estratto o di un'area interessala superiore a 20 ettari.

t) Dighe e altri impianti destinati a trattenere, regolare o accumulare le acque in modo durevole, ai fini non energetici, di altezza superiore a 10 m e/o di capacita superiore a 100.000 m^3.

u) Attività di coltivazione sulla terraferma delle sostanze minerali di miniera di cui all'art. 2, comma 2 de) R.D. 29 luglio 1927, n. 1413.

v) Attività di coltivazione sulla terraferma degli idrocarburi liquidi e gassosi delle risorse geotermiche.

z) Elettrodotti per il trasporto di energia elettrica con tensione nominale superiore a 100 kV con tracciato di lunghezza superiore a 10 km.

aa) Impianti di smaltimento di rifiuti mediante operazioni di iniezione in profondità, lagunaggio, scarico di rifiuti solidi nell'ambiente idrico, compreso il seppellimento nel sottosuolo marino, deposito permanente (operazioni di cui all'allegato B, lettere D3, DA, D6, D7 e D12, della parte quarta del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*).

ab) Stoccaggio di gas combustibili in serbatoi sotterranei artificiali con una capacità complessiva superiore a 80.000 m^3.

ac) Impianti per l'allevamento intensivo di pollame o di suini con più di:

- 85000 posti per polli da ingrasso, 60000 per galline;

- 3000 posti per suini da produzione (di oltre 30 kg) o

- 900 posti per scrofe.

ad) Impianti destinati a ricavare metalli grezzi non ferrosi da minerali, nonché concentrati o materie prime secondarie attraverso procedimenti metallurgici, chimici o elettrolitici.

ae) Sistemi di ricarica artificiale delle acque freatiche in cui il volume annuale dell'acqua ricaricata sia superiore a 10 milioni di metri cubi.

af) Opere per il trasferimento di risorse idriche tra bacini imbriferi inteso a prevenire un'eventuale penuria di acqua, per un volume di acque trasferite superiore a 100 milioni di metri cubi all'anno. In tutti gli altri casi, opere per il trasferimento di risorse idriche tra bacini imbriferi con un'erogazione media pluriennale del bacino in questione superiore a 100 milioni di metri cubi all'anno. In tutti gli altri casi, opere per il trasferimento di risorse idriche tra bacini imbriferi con un'erogazione media pluriennale del bacino in questione superiore a 2000 milioni di metri cubi all'anno e per un volume di acque trasferite superiore al 5% di detta erogazione. In entrambi i casi sono esclusi i trasferimenti di acqua potabile convogliata in tubazioni;

ag) Ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegalo, ove la modifica o l'estensione di per sè sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato.

Allegato B (56)

Progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità

---

*(56) Allegato dapprima modificato dall'*art. *7, Reg. reg. 8 novembre 2010, n. 17 e poi così sostituito dall'articolo unico, Reg. reg. 9 febbraio 2016, n. 1. Il punto 2 della Delib.G.R. 30 dicembre 2015, n. 577 aveva disposto la sostituzione del presente allegato resa poi esecutiva dal suddetto Reg. reg. n. 1/2016.*

Allegato C

Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 6

1. Caratteristiche dei progetti

Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare:

- delle dimensioni del piogeno,

- del cumulo con altri progetti,

- dell'utilizzazione di risorse naturali,

- della produzione di rifiuti,

- dell'inquinamento e disturbi alimentari

- del rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.

2. Localizzazione dei progetti

Deve essere considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare:

- dell'utilizzazione attuale del territorio;

- della ricchezza relativa, della qualità e capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona;

- della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:

a) zone umide;

b) zone costiere;

c) zone montuose o forestali;

d) riserve e parchi naturali;

e) zone classificale o protette dalla legislazione degli Stati membri; zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;

f) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati;

g) zone a forte densità demografica;

h) zone di importanza storica, culturale o archeologica;

i) territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'art. 2) del *decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228*.

3. Caratteristiche dell'impatto potenziale

Gli impatti potenzialmente significativi dei progetti debbono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 1 e 2 e tenendo conto, in particolare:

- della portata dell'impatto (area geografica e densità di popolazione interessata);

- della natura transfrontaliera dell'impatto;

- dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto;

- della probabilità dell'impatto;

- della durata, frequenza e reversibilità dell'impatto.

Allegato D

Contenuti dello Studio di impatto ambientale di cui all'art. 8

1. Descrizione del progetto, comprese in particolare:

a) una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento;

b) una descrizione delle principali caratteristiche dei processi produttivi, con l'indicazione, per esempio, della natura e delle quantità dei materiali impiegati;

c) una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti (inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo, rumore, vibrazione, luce, calore, radiazione, eccetera) risultanti dall'attività del progetto proposto;

d) la descrizione della tecnica prescelta, con riferimento alle migliori tecniche disponibili a costi non eccessivi, e delle altre tecniche previste per prevenire le emissioni degli impianti e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali, confrontando le tecniche prescelte con le migliori tecniche disponibili.

2. Una descrizione delle principali alternative prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato.

3. Una descrizione delle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico e archeologico, nonché il patrimonio agroalimentare, al paesaggio e all'interazione tra questi vari fattori.

4. Una descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) del progetto proposto sull'ambiente:

a) dovuti all'esistenza del progetto;

b) dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali;

c) dovuti all'emissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti;

nonché la descrizione da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli impatti sull'ambiente.

5. Una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente.

5-bis. Una descrizione delle misure previste per il monitoraggio;

6. La descrizione degli clementi culturali e paesaggistici eventualmente presenti, dell'impatto su di essi delle trasformazioni proposte e delle misure di mitigazione e compensazione necessarie.

7. Un riassunto non tecnico delle informazioni trasmesse sulla base dei numeri precedenti.

8. Un sommario delle eventuali difficoltà (lacune tecniche o mancanza di conoscenze) incontrate dal proponente nella raccolta dei dati richiesti e nella previsione degli impatti di cui al numero 4.

Allegato E

Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 22

1. Caratteristiche dei piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;

- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;

- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;

- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;

- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;

- carattere cumulativo degli impatti;

- natura transfrontaliera degli impatti;

- rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);

- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);

- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:

- delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,

- del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;

- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Allegato F

Contenuti del Rapporto ambientale di cui all'art. 13

Le informazioni da fornire con i rapporti ambientali che devono accompagnare le proposte di piani e di programmi sottoposti a valutazione ambientale strategica sono:

a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali dei piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;

b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;

c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designale come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'*articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228*.

e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;

f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;

g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;

h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;

i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;

j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.