

Roma, 6 dicembre 2007

**Circolare n. 174/2007**

**Oggetto: Piano delle Infrastrutture – Contributo della Confetra sul tema dei Corridoi Transeuropei e Piattaforme Territoriali.**

Su richiesta del Ministro Di Pietro la Confetra ha riassunto in un sintetico documento le proprie posizioni sul tema dei *Corridoi Transeuropei e Piattaforme Territoriali*, concentrando in particolare l'attenzione sulle questioni dei valichi e dei collegamenti con le piastre logistiche.

Il contributo della Confetra entrerà a far parte della pubblicazione "*Trecento Idee per lo sviluppo delle Infrastrutture del Paese*", che verrà prossimamente sottoposta all'attenzione del Parlamento dal Ministro Di Pietro.

f.to dr. Piero M. Luzzati

*Allegati due*

*L/t*

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.



*Il Ministro delle Infrastrutture*

*Eugenio Dott. Vavassori*

il 12 luglio scorso, in Campidoglio, si è tenuta la "Conferenza permanente sulle infrastrutture", con l'obiettivo di presentare il piano infrastrutturale approvato dal governo con il Dpef e avviare un confronto sull'argomento con le parti politiche, gli enti locali, le parti sociali e le istituzioni finanziarie per proporre, in modo deciso, una "logica del fare" infrastrutture in Italia.

La Conferenza permanente sulle infrastrutture, è stata incentrata sulle seguenti sei sessioni tematiche: Nuove politiche urbane; Questioni territoriali; Corridoi transeuropei e piattaforme territoriali; Mobilità ed intermodalità; Sostenibilità sociale e ambientale; Aspetti economici e finanziari.

Per ognuno di questi temi sono stati prescelti due prestigiosi relatori: Nuove politiche urbane (relatori Leonardo Domenici, Letizia Moratti); Questioni territoriali (relatori Raffaele Bonanni, Emma Marcegaglia); Corridoi transeuropei e piattaforme territoriali (relatori Paolo Costa, Raffaele Lombardo); Mobilità ed intermodalità (relatori Luisa Todini, Mauro Moretti); Sostenibilità sociale e ambientale (relatori Mercedes Bresso, Roberto Formigoni); Aspetti economici e finanziari (relatori Vito Gamberale, Paolo Buzzetti).

Mentre i relatori stanno continuando i loro approfondimenti, il Ministero delle infrastrutture ha inteso avviare un'attività di ascolto incentrata sulla raccolta di contributi ed opinioni da parte di rappresentanti delle istituzioni e delle forze politiche, imprenditoriali, sindacali, sociali e di categoria, dell'informazione e della cultura.

Sono stati individuati 50 personalità per ciascuna sessione tematica, incaricati di fornire una personale visione del tema delle infrastrutture in Italia, al fine di giungere alla pubblicazione delle "**Trecento idee per lo sviluppo delle infrastrutture nel Paese**". Tale documento sarà presentato nel corso di un convegno che si terrà nel prossimo mese di dicembre e quindi sottoposto all'attenzione del Parlamento in vista dell'approvazione della prossima Legge Finanziaria.

A tale proposito, gradiremmo ricevere un Suo contributo di idee sul tema "**Corridoi transeuropei e piattaforme territoriali**", con carattere propositivo in omaggio alla "logica del fare" infrastrutture più volte richiamata.

Per poter essere inserito nella succitata pubblicazione, il contributo dovrà essere redatto in max 2 cartelle, corrispondenti a 100 righe (*indicativamente: Times New Roman 12, 8000 caratteri spazi inclusi - formato word o compatibile*) ed inviato **entro il 10 dicembre p.v.** al seguente indirizzo mail: **MI\_300\_idee@renziepartners.com** di cui è titolare la Renzi & Partners, agenzia incaricata dal Ministero di effettuare tale attività.

In allegato troverà una documentazione contenente, oltre agli interventi svolti dai responsabili della sessione tematica nel corso della conferenza nazionale sulle infrastrutture, un abstract del relativo dossier tematico.

Considerata l'esiguità del tempo a disposizione, La preghiamo di voler rispettare i tempi per consentire un'efficace svolgimento dell'intera attività.

Nel ringraziarLa colgo l'occasione per inviarLe distinti saluti.

Antonio Di Pietro



## **TRECENTO IDEE PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE NEL PAESE Contributo della Confetra su "Corridoi Transeuropei e Piattaforme Territoriali"**

Le motivazioni che hanno spinto la Confetra, da sempre, a sensibilizzare il Governo nel processo di infrastrutturazione organica del Paese hanno tutte un comune denominatore legato a tre emergenze:

- **La congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa 80 miliardi di € l'anno in Europa ( 1,8% del valore della produzione industriale cioè di 4.460 miliardi di €), e 19 miliardi di € l'anno in Italia (2,2% di 940 miliardi di €)
- **La saturazione** su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi; saturazione che, purtroppo, non avendo attivato i lavori del valico del Frejus e del Terzo Valico dei Giovi, nel 2014 imporrà l'attesa e la prenotazione, per il transito, dei mezzi di trasporto. A coloro che dubitano di questa crescita ricordiamo che nel 1967 nell'intero arco alpino transitarono 19 milioni di tonnellate di merce, nel 2006 tale valore ha superato la soglia dei 150 milioni di tonnellate.
- **La monomodalità** nella offerta di trasporto: la ferrovia si avvia, in Europa da una incidenza del 28% sul globale delle modalità degli anni '70 ad una soglia di poco superiore all'8%. In Italia, sempre nello stesso periodo è passata dal 13% all'8%.

Prende corpo così l'urgenza nell'identificare gli "anelli mancanti" del sistema che penalizzano la competitività del nostro sistema produttivo:

### **1. I valichi**

#### **2. I segmenti di accesso alle piastre logistiche (porti, aeroporti, interporti)**

### **1. I valichi**

Il ruolo del nostro Paese all'interno dello spazio geo economico dell'Unione Europea si evince chiaramente leggendo la distribuzione territoriale del PIL all'interno della Comunità; da tale lettura emerge che su 15 bacini territoriali europei leader in quanto al PIL ben sette ricadono nel nostro Paese e, a differenza degli altri che sono distribuiti sull'intero sistema territoriale europeo, quelli italiani costituiscono una vera macro regione formata dal Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Trentino Alto Adige, Veneto. Questa macro regione quindi è un teatro economico chiave per lo sviluppo dell'intero sistema comunitario.

Dal 1967 ad oggi la quantità delle merci lungo l'arco alpino è praticamente cresciuta del 700%; nello stesso arco temporale non si è attivata, in modo organico e concreto, la progettazione di nessun nuovo valico. Il valore della merce transitato è stato, nel 2005, superiore a 128 miliardi di €. In condizioni assolutamente fisiologiche dell'attuale offerta di trasporto su ferro e su gomma, l'incidenza del costo del trasporto sul valore del trasportato, si sarebbe dovuto attestare intorno al 6%, cioè pari a circa 7,7 miliardi di €; nei fatti, tale valore, sia per i vincoli legati in molti casi alla chiusura di alcuni valichi, sia per le penalizzazioni di natura amministrativa, sia infine per l'assenza di adeguati interventi infrastrutturali quali i nuovi valichi del Frejus e del Brennero, incide per il 15-18% e raggiunge in tal modo un valore pari a circa 23 miliardi di €. Tutto questo danneggia la competitività dei prodotti sia dell'Italia, sia dei Paesi che hanno interessi commerciali con l'Italia e con il Mediterraneo. Nel 1999 la chiusura della galleria del Monte Bianco, ha prodotto un danno di 3 miliardi di €.

Tutto questo innesca processi di delocalizzazione irreversibili di alcune attività produttive presenti nel nostro Paese. Occorre infatti ricordare che il volume di circa 150 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2006 rappresenta oltre il 38% del volume globale di import-export dell'Italia. È sufficiente un blocco lungo un asse o una penalizzazione burocratica su un valico per misurare il danno per il nostro Paese e la fragilità del nostro sistema di scambi.

**I valichi non sono quindi un segmento frontaliero, ma un anello mancante di un itinerario lunghissimo su cui vive e si sviluppa l'economia non di una Regione, ma di più Stati.**

Infatti non ha più senso parlare del valico del Frejus, del Bianco, del Sempione, del Brennero, del valico di Pontebba, ecc., ma:

- **del corridoio 5** che nella sua estensione di oltre 3000 Km incontra un vincolo nel transito attraverso il Frejus;
- **del Corridoio Tirrenico - Genova - Rotterdam** che incontra, nel transito attraverso il Sempione ed attraverso il Terzo valico dei Giovi due punti critici che azzerano le potenzialità di interscambio tra i due bacini marittimi del Mare del Nord e del Mediterraneo;
- **del Corridoio Nord Sud** che da Berlino fino a Palermo trova, nel valico del Brennero, una soluzione di continuità che compromette le potenzialità di due teatri geoeconomici quali quelli della Baviera e della Padania.

### **2. I segmenti di accesso alle piastre logistiche (porti, aeroporti, interporti)**

Un HUB è una cerniera intermodale sommatrice di un sistema di infrastrutture complesso: l'invaso, le banchine, le attrezzature per la movimentazione, gli impianti di trasferimento intermodale, le aree di stoccaggio temporanee, le reti stradali e ferroviarie di interazione con il retroporto ed il territorio, le infrastrutture immateriali (reti telematiche, controlli per la security e per la safety). Un HUB se non vuole essere distrutto dal vincolo dell'ultimo miglio, per quanto concerne la sua integrazione con il territorio, deve garantire una piena funzionalità di tutti gli elementi infrastrutturali prima ricordati. Non è sufficiente la sua ubicazione geografica. I nostri HUB, soprattutto quelli portuali, non interagiscono con il territorio. Infatti:

- il porto di Genova e la portualità ligure non ha assi stradali e ferroviari capaci di dare fluidità ai transiti da e per i porti di Voltri e Savona

- il porto di Livorno non dispone di una interazione funzionale con il corridoio tirrenico; quest'ultimo non è ancora autostradale nel tratto Cecina - Civitavecchia
- il porto di Napoli è bloccato dal sistema urbano e non dispone di una interazione diretta tra rete stradale ed HUB; altrettanto si può dire per il collegamento ferroviario
- il porto di Gioia Tauro è ancora oggi privo di collegamenti funzionali e rimane così solo un porto di transhipment
- il porto di Taranto non ha ancora un collegamento diretto con l'autostrada Bari - Taranto e l'asse ferroviario Bari - Taranto non è ancora quadruplicato
- il porto di Ravenna ha collegamenti stradali e ferroviari con il sistema nazionale ed europeo pessimi
- il porto di Ancona non ha collegamenti funzionali né con la rete autostradale, né con quella ferroviaria
- il porto di Trieste, pur essendo l'unico porto del Corridoio 5, non è supportato da assi ferroviari e autostradali capaci di collegarlo funzionalmente con il territorio.

Tutto questo produce un vincolo temporale dell'ultimo miglio, per percorrenze medie pari a 500 Km, pari alla metà dell'intero tragitto. Un dato incredibile ma vero. Un dato che rende sempre meno competitivi i nostri porti.

Occorre quindi in un arco temporale di 90 giorni produrre un "crash program" che definisca un piano capace di dare certezza alla realizzazione dei valichi e alla realizzazione dei segmenti di accesso agli HUB prima indicati. Questi anelli mancanti vanno realizzati in tempi certi: **i valichi in dieci anni, i collegamenti con le piastre logistiche entro un triennio.** L'importo necessario per realizzare i valichi è di 21 miliardi di €; dall'Europa possiamo ricevere al massimo risorse pari a circa 2 miliardi di €. Occorre quindi identificare dei prodotti finanziari capaci di garantire un simile volano. L'importo necessario per realizzare i collegamenti funzionali con le piastre logistiche prima elencate è di 7 miliardi di €. **Occorre costruire un Fondo Globale di almeno 25 miliardi di €** che non può essere alimentato da Leggi Finanziarie annuali, né può avere in uno strumento programmatico come il DPEF o nei Contratti di Programma delle Ferrovie dello Stato ed i Piani triennali ANAS, la certezza della disponibilità di cassa pluriennale. Occorre, invece, un provvedimento legislativo che assegni, per dieci anni, **il 5% dei proventi da IVA (circa 2 miliardi di €)** al Fondo prima richiamato, il cui obiettivo è quello di dare attuazione a tali interventi.

Questa idea, o meglio, questa proposta:

- evita il triste confronto tra Dicastero delle Infrastrutture e Dicastero dell'Economia e delle Finanze nella allocazione delle risorse in Legge Finanziaria per l'attuazione di tali investimenti
- dà certezza di erogazione e quindi consente una ottimizzazione, nella gestione finanziaria, del Fondo stesso
- attrae capitali privati e consente anche la emissione di obbligazioni
- evita che tali investimenti gravino come debito pubblico su Maastricht

Roma, 6 dicembre 2007