



TeMA
04.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 4 - dicembre 2010 - pagg. 103-106

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Normativa Indirizzi per la progettazione delle infrastrutture di trasporto

Directives for Transport Infrastructures Design

a cura di Giuseppe Mazzeo* e Cristina Calenda**

* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
CNR-Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: gimazzeo@unina.it; web: www.dipist.unina.it

** Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cristina.calenda@unina.it; web: www.dipist.unina.it

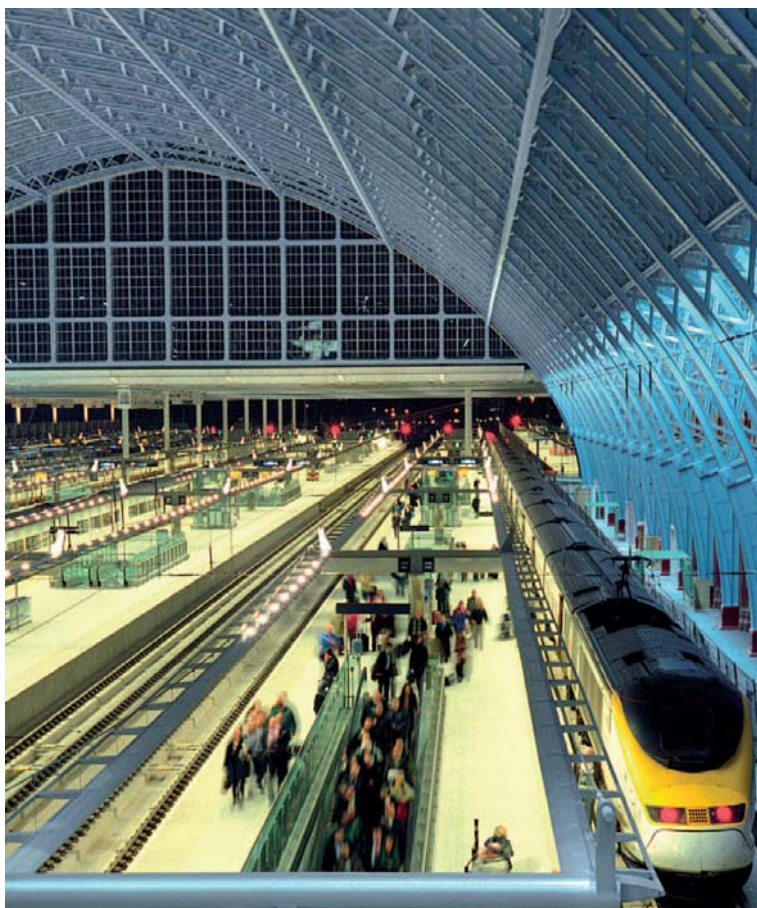
In questo numero

E' ormai riconosciuto dalle istituzioni il carattere di strategicità e di priorità delle infrastrutture di trasporto delle merci, delle piattaforme logistiche, delle opere ad esse connesse e delle attività al servizio del settore logistico, in considerazione di un eventuale sviluppo socio-economico e della possibilità di proporre servizi ai cittadini ed alle imprese, che possono derivare dalla presenza sul territorio regionale di reti di comunicazione di interesse europeo, di infrastrutture intermodali di rilevanza internazionale e di servizi innovativi in esse insediati. Tale consapevolezza, ha indotto i governi a legiferare in materia al fine di disporre indirizzi e strategie per lo sviluppo della logistica e dei trasporti.

La volontà di potenziare il sistema delle infrastrutture di trasporto emerge nel *Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013* del 2007, redatto dal Ministero dello Sviluppo Economico, in cui tra le diverse priorità di intervento si individua la realizzazione di una rete di trasporti integrata ed il perseguimento di obiettivi di sostenibilità nel settore della mobilità. Analoghe finalità si riscontrano nella *Legge Regionale del Piemonte n. 8/2008 "Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale"* che introduce il piano regionale della logistica quale strumento di indirizzo e di sintesi della politica regionale del settore, da redigere in conformità con gli atti di programmazione generale.

Altra norma nel settore è stata emanata dalla Regione Veneto con la *Legge Regionale n. 15/2002* in cui sono definite disposizioni per la

realizzazione di infrastrutture di trasporto, per la progettazione, realizzazione e gestione di autostrade e strade a pedaggio regionali e sono previste ulteriori disposizioni in materia di finanza di progetto e conferenza di servizi.



Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013

Il "Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013", redatto nel giugno 2007 dal Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione e previsto dall'art. 27 del Regolamento Generale sui Fondi strutturali europei, ha il compito di tradurre le indicazioni dei Documenti Strategici preliminari, elaborati nel 2005 e nel 2006 dai diversi livelli istituzionali, in indirizzi strategici ed in alcuni indirizzi operativi.

La politica regionale di sviluppo, finanziata da risorse aggiuntive, comunitarie e nazionali, provenienti, rispettivamente, dal bilancio europeo (Fondi strutturali) e nazionali (fondo di cofinanziamento nazionale ai Fondi strutturali e fondo per le aree sottoutilizzate), è finalizzata a garantire che gli obiettivi di competitività siano raggiunti da tutti i territori regionali, soprattutto da quelli che presentano squilibri economico-sociali.

Nel Quadro Strategico, partendo dall'analisi del contesto di riferimento e dall'individuazione delle criticità e degli elementi di forza dello stesso, si individuano quattro macroobiettivi:

a) **Sviluppare i circuiti della conoscenza. *Priorità di riferimento:*** miglioramento e valorizzazione delle risorse umane (Priorità 1) e promozione, valorizzazione e diffusione della Ricerca e dell'innovazione per la competitività (Priorità 2);

b) **Accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale nei territori. *Priorità di riferimento:*** energia e ambiente: uso sostenibile e efficiente delle risorse per lo sviluppo (Priorità 3) ed inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale (Priorità 4);

c) **Potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza. *Priorità di riferimento:*** valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo (Priorità 5); reti e collegamenti per la mobilità (Priorità 6) e competitività dei sistemi produttivi e occupazione (Priorità 7);

d) **Internazionalizzare e modernizzare. *Priorità di riferimento:*** apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse (Priorità 9) e *governance*, capacità istituzionali e mercati concorrenziali e efficaci (Priorità 10).

Il Quadro si attua attraverso Programmi Operativi Regionali

e, per le Regioni dell'Obiettivo "Convergenza" e per l'area del Mezzogiorno, attraverso cinque Programmi Operativi Nazionali con contributo comunitario del FESR, tre Programmi

Operativi Nazionali con contributo comunitario del FSE e due Programmi Operativi Interregionali (con contributo comunitario FESR).

In particolare, ai Programmi Operativi Nazionali è affidato il compito di promuovere, in attuazione delle singole priorità di riferimento, quelle politiche e azioni nel campo dell'Istruzione, della Ricerca, dei Trasporti e della Sicurezza di natura sistemica e/o di rete, basate su una visione e prospettiva di area, che soddisfano la necessaria proiezione sovragionale della strategia, ovvero assicurano omogeneità di standard e opportunità al territorio.

Per quanto riguarda la priorità "Reti e Mobilità" è possibile distinguere tre ambiti territoriali differenziati:

a) le regioni Obiettivo "Competitività regionale e occupazione" del Centro-Nord presentano un'urbanizzazione sempre più estesa, fitta e irregolare, e sono caratterizzate da una domanda di accessibilità e di mobilità, per persone e merci, debolmente soddisfatta da un'offerta infrastrutturale e di servizio con notevoli deficit qualitativi e quantitativi, relativi sia alle connessioni con le "reti lunghe" (Corridoi europei, rotte aeree, rotte marittime ecc.) sia alla mobilità interna, caratterizzata da elevati livelli di congestione, dei territori regionali e dei sistemi urbani;

b) le regioni Obiettivo "Competitività regionale e occupazione" del Mezzogiorno (Abruzzo e Molise) e in *phasing-in* (Sardegna) presentano livelli di accessibilità e di coesione territoriale differenziati, ma in generale, inferiori ai livelli del Centro-Nord;

c) le regioni Obiettivo "Convergenza" (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) e in *phasing-out* (Basilicata), evidenziano, in rapporto alle altre aree della penisola, rilevanti difficoltà in termini di accessibilità territoriale e di mobilità di merci e persone.

L'obiettivo generale da conseguire è la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo, che si articola in tre obiettivi specifici:

a) Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea. A questo obiettivo è finalizzato il Programma Nazionale "Reti e Mobilità", a titolarità del Ministero delle Infrastrutture, la cui programmazione e attuazione è compartecipata dalle Regioni, in modo da garantire coordinamento e integrazione tra i diversi livelli e strumenti di intervento;

b) Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana;

c) Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori ed i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili.



Legge Regionale del Piemonte n. 8/2008 “Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale”

La Legge Regionale del Piemonte n. 8/2008 definisce disposizioni e strategie volte a favorire l'integrazione dei sistemi di trasporto e lo sviluppo della logistica regionale, anche a sostegno delle attività produttive, riconoscendo alla Regione un ruolo rilevante nella promozione della crescita socio-economica e nella programmazione degli interventi nel settore dei trasporti. In conformità alle indicazioni dell'Unione Europea in materia di trasporti e di inserimento funzionale nelle reti transeuropee di trasporto, delle infrastrutture di trasporto delle merci e delle connesse attività di servizio, e coerentemente alle previsioni del piano generale dei trasporti e della logistica e del piano regionale dei trasporti, la Regione, di concerto con le province e gli enti territoriali interessati, sentita la Conferenza permanente Regione-Autonomie locali, provvede alla programmazione degli interventi relativi agli interporti ed alla logistica, secondo i seguenti criteri e principi generali (art. 2):

- a) promozione e valorizzazione delle potenzialità territoriali e delle sinergie con i territori confinanti, anche a scala sovregionale;
- b) potenziamento del trasporto delle merci su rotaia, anche al fine di diminuire il congestionamento stradale e l'inquinamento atmosferico, nonché al fine di migliorare la sicurezza sulle strade, riducendo l'incidentalità;
- c) sviluppo di iniziative di marketing territoriale, di promozione e di sostegno a favore del settore della logistica;
- d) promozione delle iniziative di sostegno a favore di una mobilità eco-sostenibile delle merci;
- e) supporto allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione urbana delle merci;
- f) miglioramento e razionalizzazione delle strutture di interscambio tra le diverse modalità di trasporto delle merci e valorizzazione e promozione degli interporti regionali;
- g) integrazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture per il trasporto merci e per il trasporto passeggeri, anche attraverso lo sviluppo delle applicazioni di tecnologie innovative per l'incremento dei livelli di efficacia, di sicurezza e di efficienza.

L'articolo 3 introduce il piano regionale della logistica quale strumento di indirizzo e di sintesi della politica regionale del settore che, in conformità con gli atti di programmazione generale:

- a) fornisce un'analisi territoriale e settoriale della domanda, dell'offerta e del flusso delle merci, per le diverse modalità di trasporto;
- b) definisce scenari, criteri e l'assetto strategico per la politica regionale in materia di trasporto merci e di logistica, anche in relazione alle realtà portuali, alle aree logistiche contermini ed ai principali corridoi infrastrutturali sovregionali;

c) individua il sistema delle infrastrutture di trasporto delle merci esistenti e gli interventi necessari a sviluppare l'intermodalità e l'accessibilità al sistema.

Il piano regionale della logistica è approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale, acquisito preventivamente il parere del Consiglio delle autonomie locali. In applicazione alle indicazioni contenute nel piano regionale della logistica, è redatto il documento degli interventi e delle priorità, approvato con deliberazione della Giunta regionale sentita la Commissione consiliare competente, che definisce i tempi, i criteri e le modalità per:

- a) il completamento o potenziamento di infrastrutture interportuali già esistenti e la realizzazione di nuovi interporti, piattaforme logistiche e centri merci;
- b) l'acquisizione, la titolarità e la cessione dei citati beni ed infrastrutture;
- c) la realizzazione di nuove dotazioni infrastrutturali, a servizio di aree interportuali e piattaforme logistiche, e di interventi sulle tecnologie;
- d) gli interventi a favore degli operatori della logistica, del settore produttivo e trasportistico, dei fornitori di servizi ad essi connessi e l'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, la definizione delle modalità e delle procedure per la concessione di contributi e di finanziamenti. Finpiemonte Partecipazioni s.p.a. è il soggetto individuato per attuare la programmazione regionale nel settore delle infrastrutture di trasporto e di interscambio delle merci relativamente alla realizzazione di centri logistici intermodali plurifunzionali e piattaforme logistiche (art. 4).

Interventi finanziari per lo sviluppo della logistica

Ai sensi dell'art. 7, la Regione, in conformità al documento degli interventi e delle priorità, concede contributi e finanziamenti per:

- a) studi, progetti ed attività di marketing territoriale per il potenziamento del sistema logistico regionale;
- b) la realizzazione di interventi infrastrutturali per migliorare l'accessibilità e la funzionalità dei poli logistici territoriali;
- c) l'avvio e la realizzazione di servizi di trasporto ferroviario intermodale nel territorio regionale e sulle direttrici di transito nazionale e internazionale;
- d) l'incentivazione al settore produttivo per promuovere la terziarizzazione delle attività di logistica e di trasporto;
- e) il sostegno alle imprese di trasporto e di logistica per l'implementazione delle nuove tecnologie informatiche e di comunicazione;
- f) il sostegno allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione urbana delle merci;
- g) la promozione e l'incentivazione delle iniziative a supporto di una mobilità eco-sostenibile delle merci e dell'utilizzo di tecnologie che riducano le emissioni di inquinanti ambientali.

Legge Regionale del Veneto n. 15/2002 "Norme per la realizzazione di infrastrutture di trasporto, per la progettazione, realizzazione e gestione di autostrade e strade a pedaggio regionali e relative disposizioni in materia di finanza di progetto e conferenza di servizi"

La Legge Regionale del Veneto n. 15/2002 promuove e disciplina, nell'ambito delle previsioni della programmazione regionale:

- a) le procedure inerenti la progettazione, la realizzazione e la gestione di autostrade e di strade a pedaggio ricadenti sul territorio della regione del Veneto ed inserite nel sistema viario di interesse regionale;
- b) il ricorso alla finanza di progetto e alla conferenza di servizi per la realizzazione degli interventi infrastrutturali per la mobilità.

All'articolo 3 della Legge si stabilisce che la realizzazione delle autostrade e le strade a pedaggio regionale è subordinata al preventivo rilascio di apposite concessioni regionali. Tali concessioni sono affidate dalla Giunta regionale a soggetti pubblici, privati o a partecipazione mista ed hanno come oggetto la progettazione, la realizzazione e la gestione dell'opera e dei lavori correlati all'opera stessa.

La Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare, definisce le obbligazioni inerenti alla concessione mediante apposita convenzione, che regola i rapporti giuridici, economici, finanziari e patrimoniali tra la Regione ed il soggetto concessionario. Inoltre, qualora l'autostrada o strada a pedaggio regionale si connetta con altre autostrade nazionali, la Giunta promuove i necessari accordi con l'ANAS ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nel bando di gara è indicata la durata della concessione, decorrente dall'entrata in esercizio dell'opera, che non può essere superiore a 40 anni. La durata della concessione è determinata anche in funzione dei parametri di riferimento definiti nella concessione e nella relativa convenzione e può essere prorogata una sola volta, per un periodo non superiore a cinque anni, solamente in presenza di nuove e sopravvenute modifiche normative o eventi naturali che interferiscano con il raggiungimento dei risultati previsti in sede di convenzione. Alla scadenza della concessione l'autostrada o la strada a pedaggio regionale, con le eventuali strutture ad essa correlate, torna nella disponibilità dell'ente concedente in buono stato di conservazione secondo le clausole riportate nell'atto di convenzione. Il risultato economico della concessione è sottoposto a verifica alla conclusione del terzo anno di esercizio effettivo, e successivamente ogni tre anni. All'art. 8 si stabilisce che le tariffe di pedaggio con i relativi parametri di adeguamento sono determinati dalla Giunta regionale che ne fissa gli importi massimi in funzione del contesto socio-territoriale in cui l'autostrada o la strada a pedaggio regionali ricadono, sulla base dell'importo complessivo necessario alla realizzazione dell'opera; dell'utenza stimata; della



durata della concessione; dei costi di gestione dell'infrastruttura; della qualità e del livello dei servizi da garantire; dei costi non direttamente determinabili (i costi ambientali, gli effetti del traffico e il tasso di incidentalità) nella misura massima del 5% della tariffa fissata nella convenzione; delle entrate previste da servizi accessori e di altri oneri che gravano sull'esercizio della concessione. Per quanto riguarda la finanza di progetto per gli interventi infrastrutturali per la mobilità, all'art. 10 si dispone che la Regione promuova, compatibilmente con la programmazione regionale, la realizzazione di interventi infrastrutturali per la mobilità, compresa la realizzazione di strade extraurbane e urbane e di altre infrastrutture di trasporto a pedaggio, in regime di finanza di progetto. Gli interventi in regime di finanza di progetto sono oggetto di concessione per la progettazione, costruzione e gestione di un'opera infrastrutturale e sono disciplinati da specifici contratti che vincolano committente e concessionario. Al fine di agevolare la realizzazione di operazioni in regime di finanza di progetto, è costituito un fondo di rotazione per la copertura delle spese iniziali di verifica della fattibilità tecnico-economica di interventi rientranti negli strumenti di programmazione regionale, e per la predisposizione dei documenti di gara per l'affidamento della relativa concessione. Per la realizzazione di progetti infrastrutturali individuati come strategici dalla Giunta regionale, tra quelli contenuti nel Piano triennale per l'adeguamento della rete viaria, può essere indetta una conferenza di servizi (art. 13), al fine di acquisire intese, concertazioni, autorizzazioni, concessioni e nullaosta. La conferenza di servizi si articola in una fase preliminare di verifica della fattibilità dell'intervento infrastrutturale sulla base del progetto preliminare; ed in una fase successiva (da attivarsi entro 180 giorni dalla conclusione della fase preliminare) di valutazione conclusiva del progetto, che verifica la corrispondenza del progetto definitivo alle condizioni indicate nella conferenza di servizi sul progetto preliminare e perviene alle determinazioni finali in ordine al progetto medesimo.

Referenze immagini

Tutte le immagini sono tratte da European Commission -Directorate General for Mobility and Transport "High Speed Europe. A Sustainable Link Between Citizens".