



UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA

**MINISTERO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

*SERVIZIO PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE  
(del soppresso Ministero dei Trasporti e della Navigazione)*

**QUADRO COMUNITARIO DI SOSTEGNO (QCS) 2000-2006  
PER LE REGIONI ITALIANE OBIETTIVO 1**

**ASSE VI - RETI E NODI DI SERVIZIO**

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE SETTORE  
TRASPORTI**

**PON TRASPORTI 2000-2006**

**ALLEGATO 1**

**AGGIORNAMENTO DEL QUADRO PROGRAMMATICO DI  
RIFERIMENTO**

## 1. OBIETTIVI DEL PGTL

Il PGTL mira ad aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta di servizi di trasporto, soprattutto nelle aree meridionali della penisola, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione e liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi. Si devono inoltre individuare e sviluppare opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti.

Per raggiungere questo scopo sarà necessario puntare anche all'individuazione di obiettivi, 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 meridionali ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).

Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di obiettivi di seguito esposti:

- Attenuazione dei divari fra le diverse aree del Paese, con particolare riferimento al meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica. E' necessario incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare attenzione alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale. L'obiettivo consiste 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; 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. Tale obiettivo, sebbene finalizzato a una integrazione di livello continentale, non può 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 rete nazionale.
- Incentivazione del riequilibrio modale soprattutto in ambito urbano, dove si produce la maggioranza dei veicoli x km con elevati livelli di congestione; sviluppo di tecnologie energeticamente più efficienti; stimolo all'efficienza energetica e ambientale del parco circolante; elaborazione di programmi di risanamento atmosferico acustico e paesaggistico delle infrastrutture esistenti; redazione di programmi per garantire il rispetto del Codice della strada e interventi di messa in sicurezza della strade urbane ed extra-urbane.
- Agevolazione dello sviluppo dell'intermodalità attraverso diverse politiche:
  - 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).
- Creazione di una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di *transshipment* - attualmente in funzione o 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 quindi l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno.
  - Miglioramento 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.
  - Azioni atte a servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che tenda 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 meridionali della penisola abbiano un adeguato livello di accessibilità.
  - Utilizzazione in modo efficiente delle risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, devono essere ottimizzati gli investimenti infrastrutturali. Appropriati interventi sul fronte organizzativo-gestionale possono peraltro consentire per una data dotazione d'infrastrutture, di elevarne significativamente l'efficienza. Occorre incentivare la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Mezzogiorno con i paesi del bacino del Mediterraneo e con il resto dell'Europa.
  - Necessità di raccordo della 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 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, in particolar modo del Mezzogiorno, che dovranno essere adeguati tenendo conto delle reti TEN.
  - 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. INDIRIZZI STRATEGICI E SCELTE INFRASTRUTTURALI

Il PGTL si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi, descritti nel seguito, il cui fine ultimo è rafforzare il sistema economico, soprattutto nel Mezzogiorno, e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile. La diagnosi del settore, evidenzia indubbie carenze alle quali si intende rispondere attuando i seguenti indirizzi strategici 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, e per incrementare lo sviluppo delle regioni meridionali della penisola, si individua un articolato ventaglio di azioni, ciascuna delle quali fornisce un indispensabile e coordinato contributo:

1. una migliore utilizzazione delle infrastrutture, dei servizi e dei mezzi (politiche regolatorie, pedaggi, regolamentazione della velocità, tecnologie informatiche applicate al controllo e alla regolazione del traffico, sovvenzione in sostegno all'uso del trasporto collettivo, defiscalizzazione degli abbonamenti), la maggiore 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. lo sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze con modalità di trasporto maggiormente sostenibili rispetto a quella stradale: il rilancio del trasporto di cabotaggio, dando piena attuazione ai progetti delle "autostrade del mare", lo sviluppo del trasporto combinato strada-rotaia, l'incentivazione all'uso della ferrovia in particolare per il trasporto dei rifiuti e delle merci pericolose;
3. 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<sub>2</sub> entro i parametri di Kyoto); nello stesso contesto, e in forma integrata, lo sviluppo del cabotaggio internazionale attraverso gli *hub* di Gioia Tauro e Taranto, sfruttando la naturale conformazione della penisola come piattaforma nel mediterraneo, e lo "*short sea shipping*";
4. l'adozione, per il trasporto merci su strada, di misure di contenimento dei costi di gestione delle imprese italiane al fine di portarli in linea con la media europea, per consentire alle nostre aziende di competere efficacemente sul mercato comunitario. 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'autostrada 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;

5. lo sviluppo e la diffusione di tecnologie d'avanguardia 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 ed un aumento della sicurezza. Tre sono le direzioni lungo le quali lavorare: 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;
6. 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;
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.

### **Liberalizzazione, privatizzazione e nuova regolazione**

Per migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi, soprattutto nel Mezzogiorno, 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 tale riguardo il nuovo documento pianificatore propone l'adozione di una serie di iniziative di seguito esposte:

l'individuazione di misure volte a superare rapidamente le situazioni di monopolio presenti sul mercato e creare le condizioni per lo sviluppo della concorrenza, attraverso 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;

la regolamentazione delle situazioni di monopolio naturale garantendo l'accesso alle infrastrutture a tutti i soggetti capaci di offrire adeguati servizi;

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 monopolistiche, (rete ferroviaria, porti, aeroporti) o 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.);

la promozione di una ridefinizione degli assetti proprietari delle aziende produttrici e la promozione delle privatizzazioni per dare spinta alla capacità innovativa delle imprese, in special modo nel meridione;

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. 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;

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;

l'assunzione degli 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;

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 sul naviglio di cabotaggio, 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.

Uno degli obiettivi del PGTL è quello di fare dell'Italia un territorio di cerniera tra Mediterraneo ed Europa. A questa affermazione si possono aggiungere alcune indicazioni di carattere strategico:

Il Paese deve dotarsi di strumenti specifici di marketing territoriale, ampiamente sperimentati nel resto dell'Europa, che consentano l'attrazione di investimenti esteri o italiani in piattaforme logistiche per il trattamento e la distribuzione delle merci nell'Europa del Sud, la Penisola iberica, i Balcani ed il bacino mediterraneo in genere. Gli interventi di finanziamento pubblico alle infrastrutture di trasporto debbono privilegiare la costituzione di piattaforme logistiche di grandi dimensioni.

Per evitare l'inutile dispersione delle risorse e la proliferazione di infrastrutture, come è avvenuto per gli interporti, il PGTL, affidando a successivi approfondimenti l'individuazione di localizzazioni ottimali con l'ausilio delle Regioni, propone il seguente criterio: la piattaforma logistica deve prevedere non solo un cofinanziamento per la realizzazione delle infrastrutture di stoccaggio/movimentazione e di accesso, ma deve rispondere anche a un preciso progetto industriale presentato di concerto da un grande caricatore e da un grande

operatore logistico o da un consorzio di soggetti analoghi in grado di definire la tipologia merceologica, le operazioni a valore aggiunto, le dotazioni di sistemi informatici, il raggio d'azione previsto per le operazioni di distribuzione e le previsioni d'impatto sulla mobilità.

Il PGTL, nel sottolineare la necessità di attrarre sul nostro territorio piattaforme logistiche e centri di distribuzione a dimensione sud Europea e mediterranea, indica nel trasporto combinato strada-rotaia e strada-mare un complemento indispensabile al funzionamento delle piattaforme logistiche.

Nel quadro delle nuove concezioni di sistema delineate, sarà importante il contributo dei Piani regionali.

Questi ultimi dovranno inoltre individuare le "aree a vocazione logistica" e censire gli spazi ancora disponibili all'interno delle medesime, fornendo anche alcune indicazioni di massima sul costo delle aree medesime, se ancora non attrezzate, e sul costo degli affitti, se attrezzate.

### **Definizione delle competenze a livello centrale e periferico**

L'offerta di trasporto è costituita dal complesso delle infrastrutture e dei servizi che queste rendono possibili; infrastrutture e servizi che svolgono funzioni su scala nazionale, regionale e locale. Il PGTL, conferma il processo di decentramento amministrativo del settore, che tende a rafforzare l'autonomia e le responsabilità delle Amministrazioni locali; elementi qualificanti di questo processo sono il trasferimento alle regioni di una parte della rete stradale già di competenza dell'ANAS (D.P.R. 461/99) e del comparto del trasporto pubblico locale. Allo Stato rimane tuttavia la responsabilità sulle infrastrutture ed i servizi di trasporto, necessari ad assicurare i collegamenti di livello nazionale ed internazionale.

Il PGTL analizza le problematiche del sistema dei trasporti alle varie scale territoriali e per le diverse modalità e fornisce i relativi indirizzi di politica dei trasporti; il PGTL indica inoltre le forme di coordinamento tra le azioni dei diversi livelli di governo (Stato, Regioni, Enti Locali). Il documento pianificatore focalizza tuttavia la propria attenzione sulle infrastrutture ed i servizi di trasporto di livello nazionale ed internazionale. Per conseguire questi obiettivi il PGTL individua il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come insieme integrato di infrastrutture di interesse nazionale, che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di mobilità delle persone e delle merci. Lo SNIT svolge quindi la funzione strategica di assicurare i collegamenti tra le grandi aree del Paese e verso i Paesi esteri; la funzionalità di questo sistema dovrà necessariamente essere garantita dallo Stato.

Nell'ambito dello SNIT trovano integrazione le diverse reti modali, al fine di consentire l'utilizzazione, su ciascuna relazione, dei servizi di una o più modalità di trasporto. Nella definizione del sistema e nella formulazione di proposte tese a potenziarne la capacità e la funzionalità, dovrà essere esplicitamente riconosciuta e favorita, la complementarità tra le diverse modalità di trasporto e resa più efficace ed efficiente l'integrazione tra infrastrutture "puntuali" e "lineari".

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 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

passaggeri, 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.

Lo SNIT, come il PGTL, deve essere inteso in senso processuale; la sua composizione potrà subire modifiche nel corso degli approfondimenti nell'ambito delle diverse modalità e nella programmazione degli interventi che il PGTL stesso individua come prioritari.

### **Accelerazione dell'iter realizzativo degli interventi**

Condizione necessaria per dare attuazione alle priorità infrastrutturali individuate dallo SNIT è la rimozione degli ostacoli che spesso ritardano o vanificano la realizzazione delle opere, introducendo procedure decisionali definite attraverso i seguenti criteri:

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.

### **Coerenza fra la pianificazione nazionale e regionale**

Gli interventi sulle infrastrutture non incluse nello SNIT sono di competenza delle Regioni che provvederanno alla redazione dei loro Piani Regionali dei Trasporti (PRT).

E' fondamentale che i Piani Regionali dei Trasporti non siano più intesi, come è spesso avvenuto in passato, come una mera sommatoria di interventi infrastrutturali, cioè un elenco di opere, quasi sempre molto lungo e avulso da una logica di vincolo di bilancio. I PRT devono essere configurati come "progetti di sistema", nei quali si parte dall'individuazione dei bisogni di mobilità, passeggeri e merci, generati dal territorio regionale, per arrivare alla definizione del piano dei servizi integrati di

trasporto in grado di soddisfare la domanda con un adeguato livello di servizio ed, infine, all'individuazione delle nuove infrastrutture di trasporto necessarie all'attuazione del piano dei servizi.

Piano dei servizi e piano delle infrastrutture, sono definiti tenendo conto dei vincoli di bilancio rispettivamente in conto esercizio ed in conto capitale.

Per garantire la necessaria coerenza degli strumenti e delle scelte di programmazione, nel PGTL è 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 PGTL.

Inoltre i nuovi PRT devono tenere conto della proposta del PGTL in merito al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, il cosiddetto SNIT. La mobilità locale, infatti, si svolge in parte su infrastrutture, quelle d'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 di intervento sono demandate alle Regioni. Diventa quindi essenziale che i PRT siano predisposti in stretto coordinamento con il PGTL, nella sua dimensione dinamica di piano-processo.

E' dunque per garantire un effettivo rinnovamento nelle modalità di confezionamento dei PRT, per assicurare il massimo di coordinamento con le scelte del PGTL, per consentire una chiara confrontabilità tra le proposte dei vari PRT, che il PGTL prospetta le linee guida per la redazione e la gestione dei PRT.

### **Decongestionamento nelle aree urbane**

La mobilità su un territorio si esplica in funzione delle attività insediate e dell'offerta di trasporto su di esso presente. Le aree densamente urbanizzate, ed in particolare quelle metropolitane, sono quindi un luogo ad elevata densità di mobilità, con la loro vasta ed articolata presenza di attività residenziali e produttive. La mobilità che in dette aree si svolge rappresenta una delle emergenze rilevanti del problema dei trasporti a scala nazionale. Occorre, quindi mettere in atto un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti. Anche il "piano dei trasporti" può dare un contributo settoriale al recupero della qualità della vita in ambito urbano; è, infatti, possibile garantire l'accessibilità, quale elemento importante ai fini della qualità della vita, ai diversi luoghi urbani e alle svariate attività pubbliche e private.

Per rendere reale tale asserzione di principio, è opportuno prevedere la realizzazione di un sistema di trasporto (sia individuale che collettivo) con reti intermodali ed interconnesse. Tale realizzazione deve essere preceduta da scelte e decisioni che

fanno parte di un “progetto di sistema”, ovvero di un Piano Urbano della Mobilità (PUM), fondato su un insieme d’investimenti e di innovazioni organizzative – gestionali da attuarsi in un definito arco temporale. Il PUM deve quindi puntare alla realizzazione di un sistema che metta le Amministrazioni Locali in condizioni di gestire la mobilità. In molti casi, il punto di partenza del PUM può essere il Piano Urbano del Traffico (PUT) e l’uso congiunto dei due strumenti di pianificazione uno strategico e l’altro tattico è la via migliore per pianificare i trasporti a scala urbana e metropolitana.

Con il PUM, si potranno richiedere finanziamenti allo Stato per interventi atti a conseguire gli obiettivi di mobilità generali previsti dal Governo ai quali possono aggiungersi altri obiettivi delle amministrazioni locali. I finanziamenti, quindi, saranno non più “per opere” ma “per obiettivi”.

### **Integrazione con l’Europa**

Per una maggiore integrazione dell’Italia con il resto d’Europa e per 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. 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.

Sempre al fine di favorire l’integrazione con il sistema europeo di trasporto, si propone inoltre una più stretta correlazione tra politiche di investimento e politiche di regolazione e liberalizzazione nonché il rilancio della proposta europea della costituzione delle “freeways ferroviarie”.

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.

### **Incentivazione della ricerca e della formazione professionale**

E’ plausibile che le nuove regole ed il mercato, costituiranno gli elementi di fondo destinati ad alimentare, nelle molteplici tipologie di organizzazioni operanti nel settore dei trasporti, due tipi di processi nell’area specifica delle risorse umane: uno di attivazione di nuove figure professionali, l’altro di riconversione o rigenerazione di figure esistenti, ma non più funzionali nella loro configurazione attuale.

Un programma di interventi per la creazione e riqualificazione dei profili operanti o destinati ad operare nel sistema dei trasporti in futuro dovrà inoltre considerare, nel determinare scelte di contenuti e modalità didattico-operative, che probabilmente la

domanda innovativa andrà soddisfatta spesso attraverso la predisposizione di opportuni mix disciplinari in cui la componente specialistica dovrà trovare necessario complemento con quella trasversale. E' pertanto necessario che le proposte d'intervento siano adeguatamente caratterizzate da tale bilanciamento tra il sapere tipicamente trasportistico e quello non trasportistico, necessario quest'ultimo per affrontare la complessità imposta dalla trasformazione del settore.

I nuovi indirizzi di politica dei trasporti suggeriti dal PGTL rafforzano e motivano l'investimento pubblico nella ricerca sui trasporti in quanto individuano modelli organizzativi, procedure di programmazione degli interventi e fabbisogni di nuove tecnologie, che richiedono un'ampia base di studi e di conoscenze.

La ricerca sui trasporti non può essere affidata esclusivamente all'iniziativa privata né a programmi disarticolati di finanziamento pubblico. Da un lato, infatti, molti temi di ricerca hanno un prevalente o esclusivo interesse pubblico (basti pensare agli aspetti ambientali, alla sicurezza, alla pianificazione e gestione dei sistemi di trasporto, ecc.). Dall'altro si rivela opportuno finanziare la ricerca tecnologica in quei settori con possibili ricadute positive sulla collettività (ad esempio efficienza energetica e ambientale) ma con un rischio imprenditoriale troppo elevato. In tutti i casi è fortemente auspicabile pensare a programmi integrati di finanziamento della ricerca per conseguire sinergie sui risultati e accumulazione di conoscenze.

Il modello che propone il PGTL è quello 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 svolgere funzioni di *servizio e consulenza* per le Amministrazioni pubbliche, particolarmente su temi di specifico interesse dei Ministeri che finanziano la ricerca e che quindi necessitano di strumenti di analisi complessi, collegati agli sviluppi della ricerca teorica e applicata. Il Centro potrà anche:

promuovere e coordinare programmi di ricerca di base tecnologica, su temi individuati dalle Amministrazioni pubbliche e dai soggetti istituzionali interessati al settore;

svolgere funzioni di monitoraggio delle iniziative di ricerca nel settore dei trasporti, attraverso l'interazione con strutture di ricerca operanti nell'ambito in questione, sia nazionali che internazionali.

svolgere un'azione di promozione e coordinamento della partecipazione italiana alla elaborazione della normativa comunitaria ed ai programmi di ricerca della U.E. in materia di trasporti.