

T.1.2.6. Rapporto ed analisi dei collegamenti marittimi ed integrazione degli stessi nella pianificazione delle Autostrade del Mare

Gennaio 2018

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

INDICE

1. INTRODUZIONE AL RAPPORTO	3
2. INQUADRAMENTO GENERALE DEL SISTEMA DELLE RETI TEN-T	4
2.1. La Programmazione Europea	4
2.2. La Programmazione Nazionale	7
2.3. I Corridoi Europei	11
2.4. Il Piano delle Autostrade del Mare	16
3. L'EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI TRAFFICI MARITTIMI ITALIANI FRANCESI E INTERNAZIONALI NEL SISTEMA DELLE ADM CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALL'AREA DI COOPERAZIONE	20
3.1. Le Autostrade del Mare e Short Sea Shipping tra Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba e l'area di cooperazione (con estensione ad altre aree maggiormente rappresentative)	21
3.2. Le connessioni delle ADM e Short Sea Shipping relative alla Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba con tutti i corridoi europei	26
3.3. Analisi dei piani di Corridoio alimentati dalle ADM e Short Sea Shipping di Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba	33
3.4. Analisi dell'impatto dei traffici marittimi alimentati dalle ADM e Short Sea Shipping di Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba sui vari corridoi europei	39
3.5. Conclusioni e proposte per una maggiore integrazione delle ADM e Short Sea Shipping ai corridoi di riferimento e la partecipazione delle Isole nei processi decisionali degli stessi	47
4. I PROGRAMMI COMUNITARI E NAZIONALI DI SOSTEGNO E FINANZIAMENTO PER LE ADM	49
5. ANALISI, PUNTI DI FORZA E CRITICITA' DELLA PROGRAMMAZIONE EUROPEA E NAZIONALE E DELLE POLITICHE DI SOSTEGNO E FINANZIAMENTO DELLE ADM TRA SARDEGNA, CORSICA E ISOLA D'ISOLA D'ELBA E L'AREA DI COOPERAZIONE	54
5.1. Il quadro comunitario e nazionale	54
5.2. Il quadro relativo alla rotte Shipping tra Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba	57
5.3. Criticità riscontrate rispetto ad altre aree europee – considerazioni	59
5.4. Proposta di correzione all'attuale quadro comunitario e nazionale delle politiche di programmazione e di sostegno delle ADM	61
6. CONCLUSIONI	62
6.1. Miglioramento ed ottimizzazione dei collegamenti marittimi esistenti e la creazione di nuovi collegamenti praticabili, regolari e ad alta frequenza per il trasporto di merci (ed anche di passeggeri) allo scopo di migliorare, nel quadrante del Mediterraneo, l'accessibilità delle regioni Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba	62
6.2. Il rilancio dell'integrazione economica tra Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba ed il resto del territorio comunitario attraverso una politica delle ADM	63
6.3. Proposta per un nuovo Master Plan delle ADM tra Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba e l'area di cooperazione	64
7. ELABORATI GRAFICI DI SINTESI	65
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI	74

1. INTRODUZIONE AL RAPPORTO

Il presente rapporto restituisce i risultati di uno studio sui collegamenti marittimi delle Isole dell'Area di Cooperazione e su programmi e politiche di sostegno alle Autostrade del Mare e allo Short Sea Shipping.

Il § 2 è dedicato a un inquadramento generale del sistema delle TEN-T, a partire da un riepilogo della Programmazione Europea in materia (§ 2.1) per poi entrare nel merito della Programmazione Nazionale (§ 2.2). Successivamente, il § 2.3 descrive brevemente la configurazione territoriale dei Corridoi europei che si affacciano sul Mar Mediterraneo Occidentale e il § 2.4, a valle di un riepilogo sintetico del concetto di "Autostrade del Mare", riporta i principali contenuti del Detailed Implementation Plan europeo e del documento di aggiornamento attualmente in fase di discussione (§ 2.4).

Il § 3 presenta i principali risultati di un'analisi statistica sull'evoluzione della domanda di traffico marittimo di Sardegna, Corsica e Isola d'Elba. Viene preliminarmente presentato il quadro dell'evoluzione dei traffici nazionali e regionali, per poi entrare nel merito delle relazioni dei principali porti isolani, con particolare riferimento al traffico ro-ro (§ 3.1). Successivamente viene ricostruito il quadro delle relazioni tra i porti delle isole e la sponda continentale (§ 3.2.). Nel § 3.3 sono analizzati i Piani di Corridoio che comprendono i porti continentali con cui le isole hanno le relazioni più consistenti, e nel § 3.4 viene analizzato l'impatto dei traffici marittimi nell'insieme delle connessioni con il continente europeo. Nel § 3.5, vengono tratte le conclusioni dell'analisi e delineate alcune proposte per una maggiore integrazione delle ADM e dello Short Sea Shipping ai Corridoi di riferimento e la partecipazione delle Isole nei processi decisionali degli stessi.

Il § 4 riporta una ricognizione di alcuni punti di forza e criticità in relazione alla programmazione europea e nazionale sulle ADM. Il § 5.1 riepiloga alcune riflessioni prodotte in sede comunitaria e nazionale, mentre il § 5.2 riporta brevemente il quadro relativo alle rotte shipping tra le isole. Il § 5.3 evidenzia i riflessi che i criteri di programmazione comunitaria e nazionale hanno sulla possibilità di ricorrere ai meccanismi di incentivazione ADM per Corsica, Sardegna e Isola d'Elba, mentre nel § 5.4 sono contenute alcune proposte di correzione all'attuale quadro comunitario e nazionale di programmazione ADM.

Il § 5 riporta una ricognizione di alcuni punti di forza e criticità in relazione alla programmazione europea e nazionale sulle ADM. Il § 5.1 riepiloga alcune riflessioni prodotte in sede comunitaria e nazionale, mentre il § 5.2 riporta brevemente il quadro relativo alle rotte shipping tra le isole. Il § 5.3 evidenzia i riflessi che i criteri di programmazione comunitaria e nazionale hanno sulla possibilità di ricorrere ai meccanismi di incentivazione ADM per Corsica, Sardegna e Isola d'Elba, mentre nel § 5.4 sono contenute alcune proposte di correzione all'attuale quadro comunitario e nazionale di programmazione ADM.

Il § 6 riporta alcune conclusioni e riflessioni finali sulle tematiche oggetto di indagine nel corso del rapporto. Il § 6.1 affronta il tema dell'ottimizzazione dei collegamenti marittimi esistenti e la creazione di nuovi collegamenti marittimi con le Isole dell'Area di Cooperazione adottando il punto di vista dell'adozione di un'ottica di catena logistica integrata. Il § 6.2 considera le ADM come possibile strumento di rilancio dell'integrazione economica tra Sardegna, Corsica e Isola d'Elba nell'ambito di una visione strategica dei territori. Il § 6.3, infine, elabora una proposta di nuovo Master Plan delle ADM tra Sardegna, Corsica e Isola d'Elba e l'Area di Cooperazione strutturata su 4 assi portanti.

2. INQUADRAMENTO GENERALE DEL SISTEMA DELLE RETI TEN-T

Il capitolo presenta un inquadramento generale del sistema delle reti TEN-T a partire da un riepilogo della Programmazione Europea in materia (§ 2.1) per poi entrare nel merito della Programmazione Nazionale (§ 2.2). Successivamente, il § 2.3 descrive brevemente la configurazione territoriale dei Corridoi europei che si affacciano sul Mar Mediterraneo Occidentale e il § 2.4, a valle di un riepilogo sintetico del concetto di “Autostrade del Mare”, riporta i principali contenuti del Detailed Implementation Plan europeo e del documento di aggiornamento attualmente in fase di discussione (§ 2.4).

2.1. La Programmazione Europea

Il ruolo che l’Unione Europea ha assegnato alla propria politica dei trasporti è quello di realizzare le infrastrutture di trasporto e le interconnessioni necessarie per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l’occupazione e la competitività dell’Unione.

Il più recente intervento regolamentativo in merito è quello del 2013, con la pubblicazione dei due regolamenti che istituiscono la nuova programmazione delle reti di trasporto trans-europee: il Regolamento 1315/2013 dell’11 dicembre 2013 raccoglie gli orientamenti dell’Unione Europea per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti; il Regolamento 1316/2013 dell’11 dicembre 2013 istituisce il Meccanismo per Collegare l’Europa (MEC, conosciuto anche a livello nazionale come CEF – Connecting Europe Facility) con cui stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione dell’assistenza finanziaria alle reti trans europee.

Gli obiettivi della rete trans-europea dei trasporti in relazione a quelli più generali dell’Unione sono riportati all’art. 4 del Regolamento (UE) 1315/2013. Obiettivo della rete TEN-T è cioè quello di rafforzare la coesione sociale, economica e territoriale dell’Unione e contribuire alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumentare i vantaggi per gli utenti e sostenere una crescita inclusiva.

All’art. 10 del Regolamento 1315/2013 sono riportate le priorità generali della programmazione:

- a) garantire una migliore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell’Unione tenendo nel contempo conto del caso specifico delle isole, delle reti isolate, e delle regioni scarsamente popolate, periferiche e ultraperiferiche;
- b) garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi;
- c) realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle tratte transfrontaliere;
- d) promuovere l’utilizzo efficiente e sostenibile dell’infrastruttura e, ove necessario, aumentare la capacità;
- e) migliorare o mantenere la qualità dell’infrastruttura sotto il profilo della sicurezza, della protezione, dell’efficienza, della resilienza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, alle calamità, delle prestazioni ambientali, delle condizioni sociali, dell’accessibilità per tutti gli utenti, in particolare le persone anziane, le persone a mobilità ridotta e i passeggeri disabili, nonché della qualità dei servizi e della continuità dei flussi di traffico;
- f) realizzare e installare applicazioni telematiche e promuovere uno sviluppo tecnologico innovativo.

Alla base della pubblicazione dei due Regolamenti vi è il riesame avviato dalla Commissione Europea nel 2009 con l’obiettivo di definire una “rete globale” (comprehensive network) di collegamenti ferroviari, stradali, portuali e aeroportuali, costituita in gran parte dalle reti nazionali, a cui si sovrappone una “rete centrale” (core network) che

include assi e nodi di importanza strategica per i flussi di trasporto nel mercato interno, così come tra l'Unione Europea e altri Paesi vicini e altre parti del mondo.

In particolar modo, anche a seguito dell'allargamento UE del 2004-2007,¹ obiettivo politico del nuovo sistema delle reti TEN-T è quello di migliorare l'integrazione tra l'area occidentale e quella orientale del continente, favorendo allo stesso tempo un riequilibrio tra le modalità di trasporto. Le TEN-T si confermano essere non solo vie commerciali ma anche strumenti di connessione politica e istituzionale.²

La rete centrale consiste dunque di quelle parti della rete TEN-T che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti. La rete centrale (core network) ha dunque il compito di eliminare le strozzature della rete, ammodernarla e snellire le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e merci. La rete centrale rappresenta la spina dorsale della rete di mobilità multimodale e si concentra su collegamenti transfrontalieri, nodi multimodali e collegamenti con le reti di trasporto dei Paesi vicini.

Una volta realizzata, secondo gli obiettivi dell'Unione la rete centrale consisterà di 94 grandi porti europei con linee ferroviarie e stradali, 38 grandi aeroporti con linee ferroviarie che portano alle città principali, 15.000 km di linee ferroviarie convertite ad alta velocità e 35 progetti transfrontalieri destinati a ridurre le strozzature. Secondo quanto stabilito dalla Programmazione, il completamento della rete centrale è previsto entro il 2030.

A livello regionale e nazionale, la rete globale (comprehensive network) alimenta la rete centrale di trasporto. A completamento della core network, la programmazione comprende infatti una rete di linee che si collegano alla rete centrale a livello regionale e nazionale. Ruolo di questa rete è coprire l'intero territorio dell'Unione Europea e assicurare l'accessibilità di tutte le sue regioni. L'obiettivo dichiarato dell'Unione è fare in modo che progressivamente, entro il 2050, la maggioranza dei cittadini e delle imprese europee disti non più di 30 minuti di viaggio dalla rete principale.

Lo strumento per l'attuazione della rete centrale è rappresentato dai Corridoi (CNC, Core Network Corridors), che facilitano la realizzazione coordinata della rete centrale e includono i porti marittimi, gli aeroporti e i loro accessi. Si tratta di 9 corridoi principali: 2 corridoi nord-sud, 3 corridoi est-ovest e 4 corridoi diagonali (cfr. § 2.3), cui si aggiungono, come priorità trasversale, le Autostrade del Mare.

- Il Corridoio Baltico-Adriatico collega il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale (Slesia superiore) a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale. La sua realizzazione comprende progetti ferroviari come la galleria di base del Semmering, la linea ferroviaria del Koralm in Austria e le sezioni transfrontaliere tra Polonia, Repubblica ceca e Slovacchia.
- Il Corridoio Mare del Nord-Mar Baltico collega i porti della costa orientale del Baltico con i porti del Mare del Nord. Il corridoio collegherà la Finlandia con l'Estonia con navi traghetto e creerà collegamenti stradali e ferroviari moderni tra i tre Stati baltici, da un lato, e la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi e il Belgio, dall'altro. Il corridoio comprende collegamenti e il progetto "Rail Baltic", una ferrovia europea a scartamento standard tra Tallinn, Riga, Kaunas e la Polonia nordorientale.
- Il Corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. A parte il fiume Po e altri canali nel Nord Italia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. Comprende i collegamenti ferroviari Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.

¹ Repubblica Ceca, Cipro, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovacchia, Slovenia nel 2004, Bulgaria e Romania nel 2007.

² ISFORT (2014)

- Il Corridoio Orientale-Mediterraneo Orientale collega le interfacce marittime del Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mediterraneo ottimizzando l'uso dei relativi porti e delle rispettive Autostrade del Mare. Secondo i suoi obiettivi permetterà di migliorare le connessioni multimodali tra la Germania settentrionale, la Repubblica Ceca, la regione della Pannonia e il sudest dell'Europa. Via mare andrà poi dalla Grecia a Cipro.
- Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo è un asse nord-sud che attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, collega centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Austria e del Nord Italia e quindi ai porti italiani e de La Valletta. Tra i progetti vi sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero.
- Il Corridoio Reno-Alpi collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova attraversando la Svizzera e passando per alcuni dei centri economici della Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e Milano. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. Tra i progetti vi sono le gallerie di base in Svizzera e le loro vie di accesso in Germania e in Italia.
- Il Corridoio Atlantico collega la parte occidentale della Penisola iberica e i porti di Le Havre e Rouen a Parigi e quindi a Mannheim/Strasburgo con linee ferroviarie ad alta velocità e linee ferroviarie convenzionali parallele, includendo anche la Senna come via navigabile interna.
- Il corridoio Mare del Nord-Mar Mediterraneo va dall'Irlanda e dal nord del Regno Unito fino al Mare Mediterraneo nel sud della Francia attraverso i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo. È un corridoio multimodale che comprende acque navigabili interne nel Benelux e in Francia e intende offrire servizi multimodali migliori tra i porti del Mare del Nord, bacini fluviali interni e i porti di Fos-sur-Mer e Marsiglia, e un'interconnessione migliore tra le isole britanniche e l'Europa continentale.
- Il corridoio Reno-Danubio, le cui arterie fluviali principali sono il Meno e il Danubio, collega le regioni centrali intorno a Strasburgo e Francoforte sul Meno attraverso la Germania meridionale a Vienna, Bratislava e Budapest per arrivare infine al Mar Nero, con una sezione tra Monaco di Baviera e Praga, Zilina, Kosice e il confine ucraino.

Fig. 1. Rete trans-europea di trasporto. Corridoi della rete centrale



Fonte: Commissione Europea

2.2. La Programmazione Nazionale

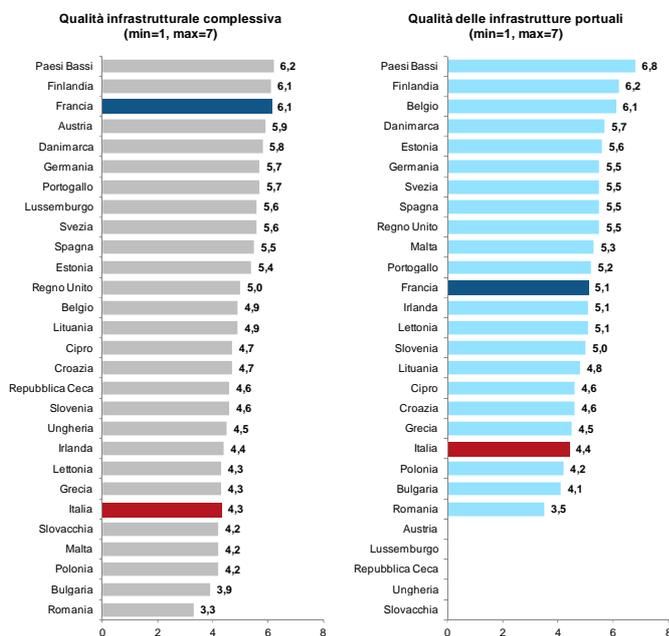
La Programmazione Nazionale delle reti TEN-T si colloca all'interno di un quadro infrastrutturale complessivo, per la Francia e l'Italia, parzialmente diverso. Se ne ha una rappresentazione sintetica analizzando gli indicatori di qualità infrastrutturale complessiva e di qualità delle infrastrutture portuali calcolati dal World Economic Forum, utilizzati anche dalla Commissione Europea nell'ambito del proprio quadro di valutazione sintetica sulla rete di trasporti dell'Unione riportato online.³

Gli indicatori sono calcolati su una scala che ha valore minimo pari a 1 (infrastrutture estremamente sottosviluppate) e valore massimo pari a 7 (infrastrutture estensive ed efficienti). L'indicatore di qualità infrastrutturale complessiva colloca

³ EU Transport Scoreboard, ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en

la Francia (6,1) al terzo posto tra i Paesi dell'Unione Europea, su valori analoghi a quelli della Finlandia (6,1) e dei Paesi Bassi (6,2). L'Italia si colloca nella parte bassa della graduatoria, con un indice pari a 4,3. In riferimento specifico alla qualità delle infrastrutture portuali, la Francia si mantiene su un livello centrale (5,1), seppure con un ranking più basso rispetto all'indicatore complessivo, e per l'Italia si conferma un dato critico (4,4).

Figura 2. Indici di qualità infrastrutturale



Scala con valore minimo pari a 1 (infrastrutture estremamente sottosviluppate) e valore massimo pari a 7 (infrastrutture estensive ed efficienti).

Fonte: elaborazioni su dati World Economic Forum

La lettura di questi dati, seppure estremamente sintetici, vale comunque da richiamo ad approfondire in particolare lo stato della programmazione italiana in materia infrastrutturale, mentre la programmazione nazionale francese si trova oggi in una fase di ridefinizione. Sarà poi effettuata un riepilogo sintetico del ricorso al CEF – Connecting Europe Facility da parte dell'Italia e della Francia.

La programmazione italiana

La programmazione nazionale italiana si articola in una serie di piani e interventi normativi che vanno a delineare il quadro complessivo delle interventi e delle strategie. Sotto il profilo trasversale, l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, aggiornato annualmente, rappresenta il documento con il cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti individua i principali fabbisogni infrastrutturali del Paese. Sotto il profilo settoriale del trasporto marittimo, il più recente intervento di programmazione è rappresentato dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

L'allegato Infrastrutture 2016 definisce quattro obiettivi strategici, confermati dall'Allegato 2017, il cui obiettivo dichiarato è quello di rilanciare la competitività dell'Italia in un'economia globalizzata, in cui assume rilevanza centrale la capacità

del Paese di stabilire connessioni e servizi di trasporto e logistica adeguati verso l'Europa ed il Mediterraneo, tali da consentire la piena mobilità di persone e merci e servire alcuni "mercati strategici" specifici, rappresentati dai luoghi di lavoro, poli turistici e attrazioni culturali.' Gli obiettivi sono stati così articolati: accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo; qualità della vita e competitività delle aree urbane; sostegno alle politiche industriali di filiera; mobilità sostenibile e sicura.

Per quanto riguarda in particolare l'accessibilità ai territori, il testo sottolinea che "le politiche infrastrutturali – pur focalizzate sulla connettività dei principali nodi del Paese – devono comunque garantire livelli minimi di accessibilità anche alle aree più periferiche e meno servite dai servizi pubblici (es. aree interne), sempre all'interno della macro priorità relativa al collegamento del sistema infrastrutturale nazionale con l'Europa e con il Mediterraneo. In tale ambito allargato, la dimensione strategica di livello nazionale si allinea (anche temporalmente) a quella comunitaria dei corridoi e delle reti europee TEN-T, il completamento della cui rete centrale, o rete Core, è prevista, infatti, al 2030. L'enfasi data all'accessibilità al Mediterraneo, è fortemente connessa alle opportunità economiche per il nostro Paese in termini di interscambio commerciale, e si traduce in un insieme di azioni per il miglioramento dei collegamenti marittimi e aerei verso i paesi dell'area mediterranea."

Nell'ambito dell'Allegato Infrastrutture 2017 vengono individuati da un lato dei programmi di interventi ("insiemi di interventi – anche di limitate dimensioni - con la stessa finalità, diffusi sulla rete o su elementi di rete e che, complessivamente considerati, contribuiscono al perseguimento di uno o più degli Obiettivi strategici"), dall'altro singoli interventi ("singole opere, classificabili in interventi di nuova realizzazione, interventi di completamento, nuova realizzazione, ampliamento e potenziamento di infrastrutture esistenti").

Rispetto al trasporto marittimo, l'Allegato 2017 individua una serie di programmi di interventi, sotto l'egida "Porti e Interporti", al fine di dare attuazione ad alcune linee strategiche. Le strategie definite riguardano collegamenti ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali; tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale; miglioramento della accessibilità marittima; interventi selettivi per l'ampliamento della capacità terminal container e ro-ro

Per quanto riguarda i programmi di intervento, questi attengono a manutenzione del patrimonio pubblico demaniale; digitalizzazione della logistica e ICT; ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti; ultimo miglio stradale; accessibilità marittima; efficientamento energetico ed ambientale; waterfront e servizi crocieristici e passeggeri; attività industriali nei porti; aumento selettivo della capacità portuale.

Per quanto riguarda nello specifico il trasporto marittimo, la strategia del Ministero ha come quadro di riferimento il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) ed i decreti attuativi che da esso discendono.⁴ Secondo quanto dichiarato, il PSNPL si pone come strumento unitario di pianificazione strategica di settore, ed è finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, all'agevolazione della crescita dei traffici, alla promozione dell'intermodalità nel traffico merci, ed alla riforma della governance portuale, costituendo di fatto il quadro di riferimento entro il quale promuovere il coordinamento nazionale delle strategie di investimento.

La finalità che il Piano si propone è quella di garantire un rilancio del settore portuale e logistico. Il PSNPL intende raggiungere questo obiettivo al tempo stesso massimizzando il valore aggiunto che il "Sistema Mare" può garantire in termini quantitativi di aumento dei traffici ma anche facendo sì che il "Sistema mare" arrivi ad esplicare tutto il suo potenziale nella creazione di nuovo valore aggiunto in termini economici ed occupazionali.

Il PSNPL guarda quindi al "Sistema Mare" in chiave di prospettive di ripresa economica e come strumento attivo di politica economico commerciale euro-mediterranea, come fattore di sviluppo e coesione del Mezzogiorno nonché come fattore di sostenibilità, innovazione, sostegno al sistema produttivo. Il raggiungimento di un Sistema Mare, secondo la vision del Piano, si fonda su quattro prospettive portanti:

⁴ Il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato approvato in via definitiva nel mese di agosto 2015. Il PSNPL è adottato in attuazione dell'articolo 29, comma 1, del decreto-legge n. 133 del 2014 (cd. "Sblocca Italia") convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164 del 2014, che ne prevedeva l'adozione 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.

- il sistema portuale e logistico può e deve essere un fondamentale protagonista per la 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.

Il PSNPL individua una serie di Azioni e Attività attraverso le quali perseguire dieci Obiettivi strategici: (1) semplificazione e snellimento; (2) concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi; (3) miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri; (4) integrazione del sistema logistico; (5) miglioramento delle prestazioni infrastrutturali; (6) innovazione; (7) sostenibilità; (8) certezza e programmabilità delle risorse finanziarie; (9) Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale; (10) attualizzazione della governance del Sistema Mare;

Sotto il profilo della governance portuale, il Piano individua nella dimensione "mono-scalo" degli organi di governo dei porti uno dei fattori principali su cui intervenire. Successivamente all'adozione del Piano, a gennaio 2016 è stato approvato in Consiglio dei Ministri il decreto di riorganizzazione dei porti italiani. Le 24 Autorità Portuali a quella data esistenti sono state accorpate in 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP), che coordineranno 54 porti nazionali.

La programmazione francese

La programmazione infrastrutturale francese è oggetto in questi mesi di una fase di ridefinizione, iniziata con la "pausa di riflessione" annunciata dal governo francese nel luglio 2017 da mantenersi fino alla pubblicazione di una legge di orientamento sulla mobilità.⁵ Successivamente, sono state avviate su iniziativa del governo le Assisi nazionali della mobilità, ciclo di consultazione degli stakeholder a supporto della preparazione delle legge di orientamento, prevista entro metà 2018.

Progetti finanziati dal CEF – Connecting Europe Facility

Una parte della programmazione infrastrutturale nazionale trova concretizzazione attraverso la realizzazione dei progetti approvati sotto l'egida del CEF – Connecting Europe Facility.

Nel settembre 2014 sono stati pubblicati due bandi per l'assegnazione di contributi CEF per complessivi 13,1 miliardi di euro. L'Italia ha visto l'approvazione di 31 proposte progettuali, con un finanziamento di circa 1,24 miliardi di Euro di contributi europei, la Francia di 48 progetti con un contributo europeo di 141 milioni di euro.

Nel 2015 sono stati pubblicati due bandi in conformità alle priorità e agli obiettivi definiti nel programma di lavoro pluriennale ed annuale destinati all'assistenza finanziaria nel campo del CEF - Settore trasporti per complessivi 7,56 miliardi di euro di cui 1,09 miliardi di euro stanziati per progetti in tutti gli Stati membri, mentre 6,47 miliardi di euro previsti esclusivamente per progetti negli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione dell'UE. L'importo dei fondi europei assegnati è complessivamente pari a 6,7 miliardi di euro, distribuiti su 195 progetti di cui 12 progetti selezionati per l'Italia con un contributo accordato pari a 91,4 milioni di Euro e 20 per la Francia.

Nel 2016 sono stati pubblicati due bandi: un bando sulle sinergie tra le reti di trasporto e quelle energetiche per 40 milioni di euro di cui 20 milioni di euro destinati al settore trasporti e 20 milioni di euro al settore dell'energia; due bandi in conformità alle priorità e agli obiettivi definiti nei programmi di lavoro pluriennale ed annuale, che per il settore trasporti

⁵ <http://www.elysee.fr/declarations/article/discours-d-emmanuel-macron-lors-de-l-inauguration-de-la-ligne-paris-rennes/>

hanno previsto una dotazione finanziaria generale di 1.939,5 milioni di Euro di cui 840 milioni di euro stanziati per progetti in tutti gli Stati membri, e 1.099,5 miliardi di euro esclusivamente per progetti negli Stati membri ammissibili al Fondo di coesione dell'UE (tra cui l'Italia non rientra). Risultano aggiudicate all'Italia 13 proposte progettuali, per un contributo CEF pari a 114,1 milioni di euro, alla Francia 20, per un totale di 92,1 milioni di euro.

2.3. I Corridoi Europei

Con l'obiettivo di facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale, la Programmazione Europea ha introdotto il concetto di Corridoio. Secondo l'art. 42 del Regolamento UE n. 1315/2013, i Corridoi della rete centrale costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della stessa e sono incentrati su integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato dell'infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere e nelle strozzature. Dovrebbero pertanto essere funzionali in primo luogo a rimuovere i colli di bottiglia, costruire i collegamenti transfrontalieri mancanti e promuovere l'integrazione modale e l'interoperabilità.

Contestualmente sono state create delle "piattaforme di corridoio", strutture di governance che elaborano e attuano "piani di sviluppo di corridoio" volti a coordinare efficacemente i lavori svolti lungo il Corridoio in Stati membri diversi e in diverse fasi del progetto.

Nella figura seguente sono rappresentati i porti della Sardegna, della Corsica e dell'Isola d'Elba che appartengono alla rete TEN-T. Il porto di Cagliari, pur non essendo inserito all'interno di alcun Corridoio, è classificato come porto della rete centrale (core). Gli altri porti TEN-T delle tre isole appartengono tutti al livello globale (comprehensive). Si tratta, per la Sardegna, di Porto Torres, Portovesme, Carloforte, Olbia, Golfo Aranci, Palau e La Maddalena; per la Corsica di Bastia e Ajaccio; per l'Isola d'Elba di Portoferraio.

La cartina riporta inoltre i porti core dell'Area di Cooperazione (Genova, La Spezia e Livorno), i porti comprehensive dell'Area di Cooperazione (Tolone, Nizza, Savona, Marina di Carrara e Piombino) e i porte Core fuori area di cooperazione del Mediterraneo Occidentale e Malta.

Sono successivamente sinteticamente descritti i Corridoi Europei che si affacciano, attraverso i loro porti, sul bacino del Mediterraneo Occidentale: Corridoio Mediterraneo, Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo, Corridoio Reno-Alpi e Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Fig. 3. Porti TEN-T di Sardegna, Corsica ed Isola d'Elba, dell'Area di Cooperazione e altri porti "core"



Fonte: elaborazione su dati Commissione Europea

Il Corridoio Mediterraneo

Il corridoio Mediterraneo collega i porti del Mediterraneo sud-occidentale (partendo dai porti di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona) al centro dell'Unione Europea fino al confine il confine ungro-ucraino, seguendo il litorale della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi in direzione est.

Il Corridoio Mediterraneo rappresenta il principale asse di collegamento est-ovest della rete TEN-T a sud delle Alpi. I porti del Corridoio sono inseriti all'interno di importanti rotte del commercio mondiale, come ad esempio quelle che transitano attraverso il canale di Suez.

Tra i porti che hanno più intense relazioni con i porti della Sardegna e della Corsica (v. § 3), fanno parte del Corridoio Mediterraneo, in quanto porti della rete centrale ("core"), Barcellona e Marsiglia.

Fig. 4. Corridoio Mediterraneo



Fonte: Mediterranean Second Work Plan of the European Coordinator

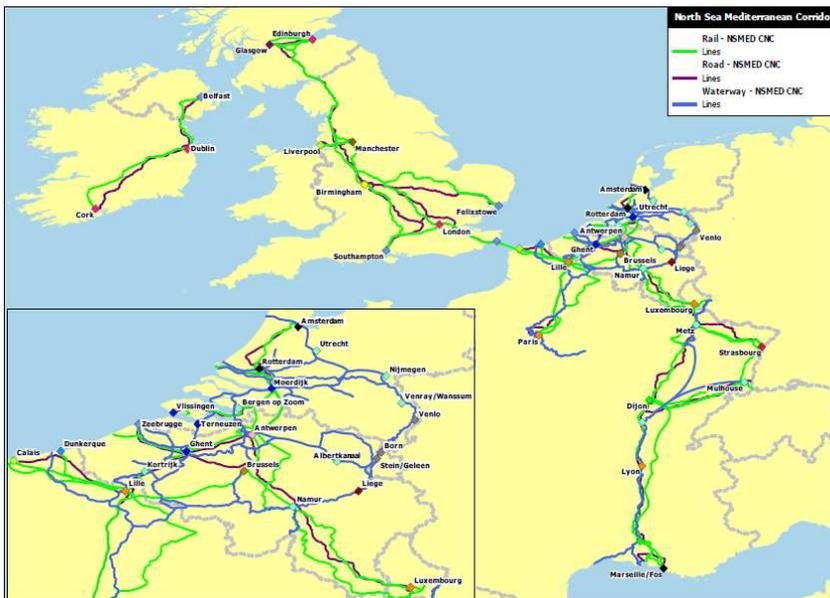
Il Corridoio Mare Del Nord – Mediterraneo

Il Corridoio Mare del Nord – Mediterraneo si allunga da Glasgow, Edimburgo e Belfast nella sua porzione orientale, verso Cork a ovest, Parigi e Lille nella parte centrale, Marsiglia a sud e si estende a nord est attraverso Lussemburgo, Belgio e Paesi Bassi verso Amsterdam. Copre sei stati membri – Belgio, Irlanda, Francia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Regno Unito⁶ arrivando a lambire i confini svizzeri e tedeschi nei pressi di Basilea.

Il Corridoio comprende alcune importanti regioni urbane e alcuni dei più grandi e importanti porti dell'Europa settentrionale.

Tra i porti che hanno più intense relazioni con i porti della Sardegna e della Corsica (v. § 3), fa parte del Corridoio Mediterraneo, in quanto porto della rete centrale ("core"), Marsiglia.

Fig. 5. Corridoio Mare del Nord – Mediterraneo



Fonte: North Sea Mediterranean Second Work Plan of the European Coordinator

Il Corridoio Reno-Alpi

Il Corridoio Reno-Alpi collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il porto di Genova sul Mar Tirreno. Il Corridoio coinvolge cinque Paesi dell'Unione (Paesi Bassi, Belgio, Germania, Austria e Italia) e la Svizzera attraversando

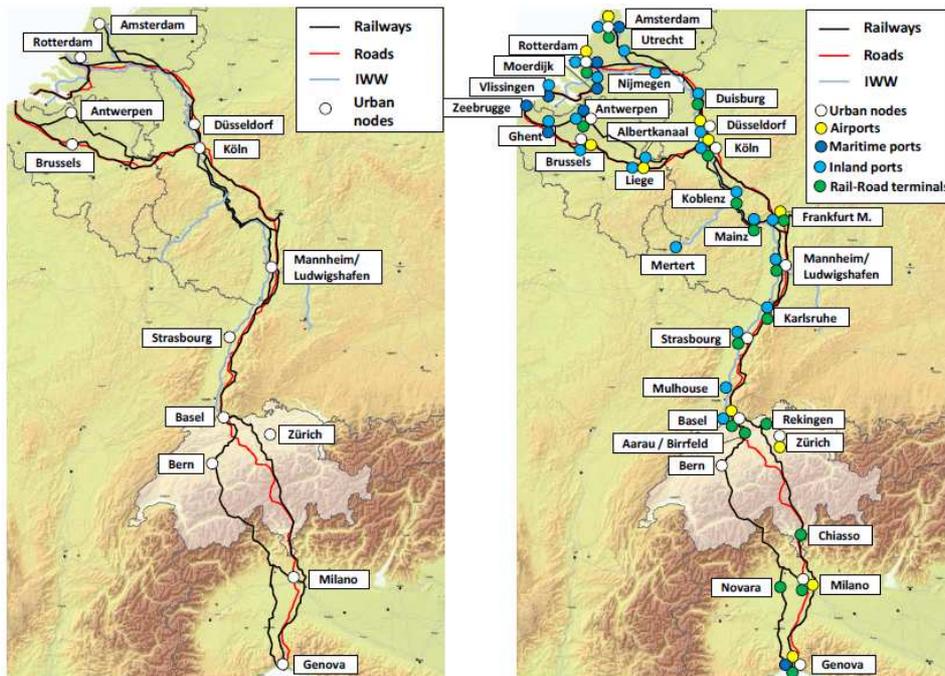
⁶ Il corridoio Mare del Nord – Mediterraneo è l'unico corridoio TEN-T che include il Regno Unito. Come è noto, a seguito del referendum del 23 giugno 2016, sono in corso i negoziati nell'ambito del processo che porrà fine all'adesione del Regno Unito all'Unione europea. Fino a che il Regno Unito sarà membro a pieno titolo dell'UE Il Coordinatore del Piano di Corridoio, in premessa allo stesso, dichiara che fintanto che il Regno Unito sarà membro a pieno titolo dell'UE procederà conformemente al mandato originario. Il documento considera dunque parte integrante del Corridoio anche il Regno Unito.

la valle del Reno, Basilea e Milano. In territorio svizzero, comprende due diramazioni, una via Berna, l'altra via Zurigo, i cui capi sono Basilea a nord e Zurigo a sud.

Di fatto, il corridoio percorre la cosiddetta "Blue Banana", che comprende alcuni dei principali centri urbani d'Europa, come Bruxelles e Anversa in Belgio, la Randstad Holland nei Paesi Bassi, le regioni metropolitane Reno-Ruhr e Reno-Neckar in Germania, Basilea e Zurigo in Svizzera, Genova e Milano in Italia.

Tra i porti che hanno più intense relazioni con i porti della Sardegna e della Corsica (v. § 3), fa parte del Corridoio Mediterraneo, in quanto porto della rete centrale ("core"), Genova.

Fig. 6. Corridoio Reno Alpi



Fonte: Rhine Alpine Second Work Plan of the European Coordinator

Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

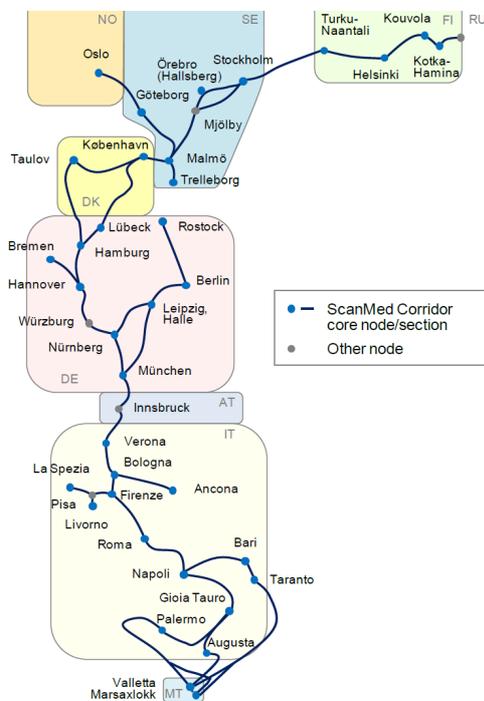
Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo collega importanti centri urbani della Germania e dell'Italia con la Scandinavia (Oslo, Copenhagen, Stoccolma e Helsinki) e il Mediterraneo (porti italiani, Sicilia e Malta).

Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo coinvolge sette stati dell'Unione Europea (Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta) e un Paese dell'Area Economica Europea, la Norvegia. È il più lungo in termini di estensione della rete centrale con più di 9.300 km di rete centrale ferroviaria e più di 6.300 km rete centrale stradale,

attraversando quasi l'intero continente europeo da nord a sud. Toccando il confine russo, il Corridoio gioca un ruolo importante per le connessioni terrestri con la Russia e l'Asia nel suo complesso, fino alla Cina, mentre i porti settentrionali e meridionali danno accesso alle connessioni con il resto del mondo.

Tra i porti che hanno più intense relazioni con i porti della Sardegna e della Corsica, fa parte del Corridoio Mediterraneo, in quanto porto della rete centrale ("core"), Livorno (v. § 3).

Fig. 7. Corridoio Scandinavo-Mediterraneo



Fonte: The Scandinavian-Mediterranean Corridor Second Work Plan of the European Coordinator Pat Cox - Draft of 7 July 2016

2.4. Il Piano delle Autostrade del Mare

Le Autostrade del Mare rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti e consistono in rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti, come anche in formalità amministrative semplificate che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con il retroterra (Regolamento (UE) 1315/2013). Sono inoltre una priorità orizzontale del CEF – Connecting Europe Facility. Obiettivo delle Autostrade del Mare è quello di realizzare un sistema di trasporto integrato, pulito, sicuro ed efficiente, introducendo catene logistiche intermodali innovative basate sulla modalità marittima, caratterizzate da un limitato impatto ambientale ed in grado di minimizzare i costi esterni negativi rispetto alla modalità tutto-strada.

Il Detailed Implementation Plan (DIP) per le Autostrade del Mare, al pari dei Workplan di Corridoio, rappresenta il documento in cui il Coordinatore Europeo (ad oggi in carica Brian Simpson OBE) esprime la visione per il futuro delle ADM come parte della dimensione marittima delle TEN-T. Il DIP è stato pubblicato a giugno 2016 ed è attualmente in fase di discussione il suo aggiornamento (“second Work Program 2017-2018”).

Il DIP è costruito su tre pilastri che vengono considerati come priorità chiave per il piano: (1) ambiente (soluzioni marittime green), (2) integrazione del trasporto marittimo nelle catene logistiche; (3) sicurezza, elemento umano e gestione del traffico. Si riporta di seguito una breve sintesi di quanto argomentato per ciascuno di essi.

Pilastro 1: Ambiente. Il Libro bianco per i trasporti del 2011 ha sancito la visione di un sistema di trasporto competitivo e sostenibile, con l'obiettivo di aumentare la mobilità e sostenerla riducendo al contempo le emissioni. Le ADM hanno recepito questa visione e hanno sostenuto progetti che contribuiscono a

- riduzione delle emissioni: aiutare gli armatori a rispettare una rigida legislazione ambientale sostenendo l'uso di combustibili alternativi (come il GNL e il metanolo), e sistemi di pulizia dei gas di scarico (EGCS);
- innovazione: sostenere i first-movers delle tecnologie verdi, come l'elettrificazione delle navi;
- sviluppo dell'infrastruttura verde: sostegno dei porti per rispondere alle esigenze della navigazione ecologica, fornendo strutture di bunkeraggio per carburanti alternativi, stazioni di ricarica terrestri (elettricità a terra) e adeguate strutture portuali per l'accoglienza e il trattamento dei rifiuti generati dalle navi e dei residui del carico.

Pilastro 2: Logistica. I trasporti sono fondamentali per le attività umane e il trasporto marittimo si dimostra un fattore di efficienza efficace e affidabile per l'economia dell'UE. Tuttavia, l'esistenza di navi e porti rispettosi dell'ambiente ed efficienti non risolvono nulla se merci e passeggeri non possono accedere facilmente al mercato interno. Logistica efficiente e servizi di trasporto passeggeri sono fondamentali per la competitività dell'Europa e contribuiscono fortemente a migliorare le prestazioni ambientali del settore. Le ADM hanno sostenuto con forza le azioni che promuovono l'integrazione del trasporto marittimo nella catena logistica. Questi includono:

- miglioramento dei collegamenti marittimi: rafforzare i collegamenti tra porti principali e globali finanziando ad esempio aggiornamenti della capacità portuale e miglioramento dell'accesso ai terminal;
- ottimizzazione delle operazioni di trasporto marittimo: miglioramento delle interazioni tra mare e porti tramite ITC innovative, condivisione dei dati e decisioni di collaborazione in porto (CDM) e miglioramento delle operazioni fisiche attraverso un migliore accesso al porto, strutture di movimentazione e automazione e nuovi sistemi di gestione dei terminal.
- miglioramento delle connessioni con l'entroterra: sostegno a progetti portuali che mirano a migliorare la connettività con la rete (ad esempio attraverso i terminal ferroviari), e in particolare la connettività con i Corridoi della rete centrale.

Pilastro 3 Sicurezza, Gestione del traffico ed Elemento Umano. La sicurezza è una condizione preliminare per la navigazione e le operazioni in porto. Mentre l'industria ha già raggiunto elevati standard di sicurezza, le ADM hanno assunto un ruolo importante nella promozione e nell'ulteriore sviluppo della spedizione sicura. Le ADM hanno supportato una serie di azioni che includono:

- formazione del personale marittimo: es. per quanto riguarda le procedure di sicurezza;
- sviluppo di nuovi concept per la gestione del traffico: azioni di sostegno per lo sviluppo di nuove ITC per la gestione del viaggio, monitoraggio dei flussi di traffico e condivisione di informazioni marittime;
- approfondimento delle conoscenze sui mari e sui fondali marini europei: finanziamento del completamento di indagini idrografiche.

Tabella 1. I Pilastri del DIP Autostrade del Mare

Pilastro 1: Ambiente	Pilastro 2: Logistica	Pilastro 3: Sicurezza, Gestione del traffico ed Elemento Umano
Cambiamento climatico	Trasporto e operazioni portuali efficienti: ottimizzazione delle operazioni di trasporto marittimo	Sicurezza
Qualità dell'aria/emissioni/ECA (emission control area)	Collegamenti ADM: connessioni efficaci con l'entroterra	Gestione del traffico
Inquinamento operativo	Procedure autorizzative efficienti	Elemento umano
Inquinamento accidentale	Tecnologie abilitanti	
Utilizzo integrato di risorse di carburante marino	Pianificazione spaziale marittima	
Misure di compensazione ambientale	Dimensione esterna	
Finanziamento del green shipping	Finanziamento di investimenti navali e portuali	

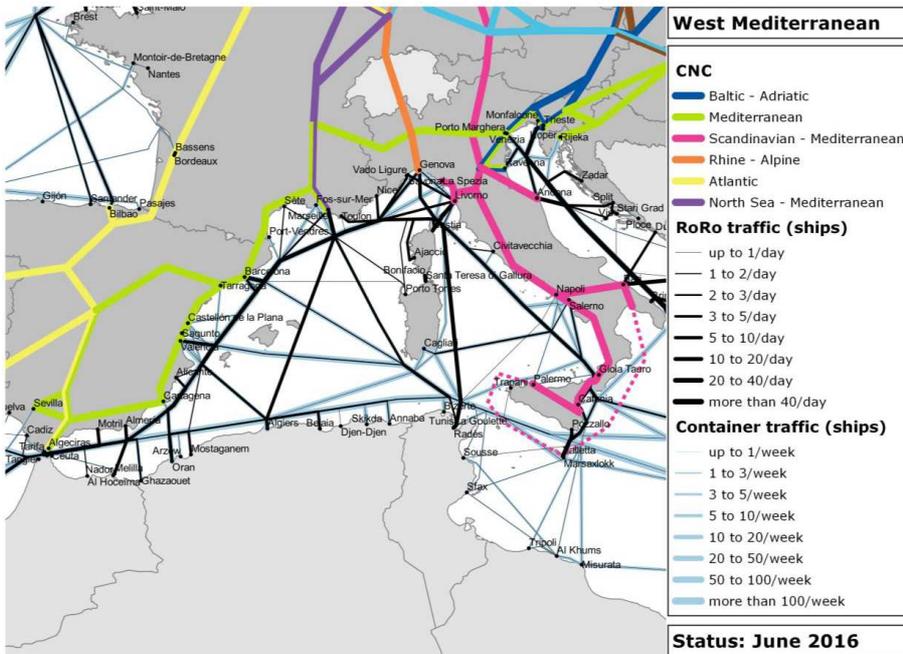
Fonte: Motorways of the Sea. Detailed implementation plan e Second Work Program 2017-2018. Detailed Implementation Plan Document (DRAFT)

Il DIP e l'aggiornamento riportano un breve riepilogo dello stato delle ADM e dello SSS nel Mediterraneo occidentale. I documenti sottolineano che il traffico ro-ro nel Mediterraneo occidentale non è limitato al traffico tra i porti europei ma, al contrario, i maggiori volumi di traffico merci vengono trasportati tra il Sud della Spagna e Marocco. Più a est, i porti in Francia e in Italia si collegano anche al Nord Africa attraverso linee ro-ro regolari. Tuttavia, ci sono anche vari servizi intra-europei che Spagna, Francia e Italia tra loro - compresi i collegamenti diretti della Corsica e la Sardegna con i paesi vicini. Infine, Malta si basa principalmente sulle connessioni ro-ro con i paesi dell'Europa meridionale per il commercio intraeuropeo.

Per quanto riguarda il traffico di container, ci sono diversi hub importanti direttamente collegati ai principali servizi asiatici e americani. I porti di dimensioni inferiori sono però più serviti da navi feeder.

Negli ultimi anni, i disordini politici nei paesi nordafricani e l'instabilità economica hanno messo a dura prova il traffico ro-ro nord-sud attraverso il Mediterraneo. Per quanto riguarda il futuro, tuttavia, secondo quanto riportato si presume che il commercio e il trasporto marittimo con i paesi africani abbiano forti potenzialità di sviluppo.

Figura 8. Servizi internazionali regolari ro-ro e container nel Mediterraneo occidentale



Fonte: European Coordinator for Motorways of the Sea – second Work Program 2017-2018. Detailed Implementation Plan Document (DRAFT)

L'aggiornamento al DIP riporta infine alcune raccomandazioni rispetto ai diversi pilastri. In chiave introduttiva il documento ricorda, tra le altre cose, che il trasporto marittimo a corto raggio rappresenta la dimensione marittima dell'UE, ma il programma ADM deve anche considerare i collegamenti tra i porti e il loro hinterland. Questioni come le connessioni di ultimo miglio, la connettività delle regioni con caratteristiche particolari e speciali, comprese le regioni ultraperiferiche e le isole, sono importanti in una rete di connettività molto complessa e dovrebbero essere viste come i driver per le future priorità di sviluppo per le ADM. Si ricorda inoltre che le ADM sono anche il modo con cui collegare i servizi di trasporto marittimo con i Corridoi della rete centrale.

Tra le raccomandazioni che riguardano in particolare il Pilastro 2 – Logistica, l'aggiornamento al DIP ricorda l'importanza di sostenere un trasporto multimodale agevole e sostenibile promuovendo il trasferimento modale e promuovendo gli investimenti nei collegamenti con l'entroterra, in particolare i collegamenti dell'ultimo miglio per ferrovia e vie navigabili interne. Dovrebbe essere data priorità alle connessioni che integrano il trasporto marittimo con i Corridoi della rete centrale.

L'aggiornamento sottolinea inoltre l'obiettivo di sostenere fermamente la connettività e la coesione territoriale tenendo conto delle esigenze e delle caratteristiche delle regioni periferiche, delle regioni ultraperiferiche e delle isole, nonché dell'estensione della rete ai paesi limitrofi.

3. L'EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI TRAFFICI MARITTIMI ITALIANI FRANCESI E INTERNAZIONALI NEL SISTEMA DELLE ADM CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALL'AREA DI COOPERAZIONE

Il capitolo presenta i principali risultati di un'analisi statistica sull'evoluzione della domanda di traffico marittimo di Sardegna, Corsica e Isola d'Elba. Viene preliminarmente presentato il quadro dell'evoluzione dei traffici nazionali e regionali, per poi entrare nel merito delle relazioni dei principali porti isolani, con particolare riferimento al traffico ro-ro (§ 3.1). Successivamente viene ricostruito il quadro delle relazioni tra i porti delle isole e la sponda continentale (§ 3.2.). Nel § 3.3 sono analizzati i Piani di Corridoio che comprendono i porti continentali con cui le isole hanno le relazioni più consistenti, e nel § 3.4 viene analizzato l'impatto dei traffici marittimi nell'insieme delle connessioni con il continente europeo. Nel § 3.5, vengono tratte le conclusioni dell'analisi e delineate alcune proposte per una maggiore integrazione delle ADM e dello Short Sea Shipping ai Corridoi di riferimento e la partecipazione delle Isole nei processi decisionali degli stessi.

Nota metodologica: i dati sul traffico marittimo

Le fonti statistiche sul traffico marittimo appartengono sostanzialmente a due insiemi: quelle curate dai soggetti deputati alla governance portuale e quelle curate dagli istituti di statistica nazionali ed europei. Gli istituti di statistica italiano e francese raccolgono i dati secondo le regole imposte dalla Direttiva 2009/42, mentre i soggetti di governance si rifanno a metodologie diverse, con uno standard di armonizzazione, in Italia, promosso da Assoporti.

Le diverse metodologie di raccolta dei dati producono delle discrasie tra le due tipologie di fonti che riguardano principalmente, rispetto agli scopi della presente analisi, il peso lordo delle merci. Le rilevazioni statistiche sul trasporto marittimo fatte dagli istituti di statistica ai sensi della Direttiva 42/2009 (ex 64/1995) considerano infatti come unità di misura della merce il peso dei beni trasportati inclusivo del loro immediato imballaggio, ma al netto del mezzo di trasporto, sia esso un contenitore, un automezzo o un mezzo trainato. I dati prodotti dai soggetti di governance registrano invece il "movimentato", cioè il peso dei beni trasportati tare incluse.

Il diverso approccio, che pure è coerente con diversi obiettivi (misurare la quantità di merce commercializzata via mare nel caso degli istituti di statistica, determinare i flussi che gravano sulle infrastrutture portuali nel caso dei porti) richiede di conseguenza delle avvertenze nell'utilizzo dei dati. In particolare, risulterebbe scorretto un confronto tra valori assoluti composti da una combinazione delle due fonti, mentre si ritengono valide le risultanze emerse utilizzando distintamente l'una o l'altra tipologia di fonte.

Nel corpo di questo capitolo, dunque, si fa riferimento ai dati Eurostat al fine di tratteggiare le tendenze dell'ultimo decennio a livello nazionale e regionale, nonché per un ranking tra i porti delle Isole (dal quale viene esclusa l'indicazione dei valori puntuali, al fine di non generare confusione nella lettura dei dati). Entrando nel merito dell'attività dei singoli porti, si fa riferimento ai dati curati dai soggetti di governance. Per marcare la differenza, si utilizza la locuzione "traffico merci" per i dati di fonte statistica (merce senza la tara rappresentata dal mezzo di trasporto) e la locuzione "movimentazione merci" per i dati di fonte portuale (merce inclusa la tara rappresentata dal mezzo di trasporto).

3.1. Le Autostrade del Mare e Short Sea Shipping tra Sardegna, Corsica e Isola d'Elba e l'area di cooperazione (con estensione ad altre aree maggiormente rappresentative)

Nel 2016 nei porti francesi e italiani il traffico delle merci è stato, rispettivamente, di ca. 290 e 460 milioni di tonnellate di merce. Per entrambi i Paesi la quota prevalente riguarda le rinfuse liquide (rispettivamente il 46% e il 41%), seguite dalle rinfuse solide (26% e 13%). Per l'Italia si rileva una quota (anno 2015) di merci movimentate via container (21%) superiore a quella francese (13%) e in linea con la media dell'Unione Europea (21%), mentre la quota di merce movimentata via ro-ro (19%) è superiore sia alla Francia (12%) che alla media europea (12%), con un dato, in valore assoluto, che si attesta nel 2015 sull'ordine delle 88 milioni di tonnellate e che sottolinea l'assoluta rilevanza per questa tipologia di traffico marittimo per il commercio italiano.

Tabella 2. Traffico marittimo merci, UE28, Francia e Italia

Paese	Traffico marittimo merci Migliaia di Tonnellate			T. Var. % 14-16	Traffico marittimo merci Composizione %2015					
	2014	2015	2016		Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Container	Ro-Ro	Residuo*	Totale
Unione Europea 28	3.790.381	3.840.488	nd	-	37,3	22,5	20,8	12,1	7,3	100,0
Francia	298.203	297.880	292.160	-2,0	45,7	25,7	13,3	12,2	3,1	100,0
Italia	443.141	458.020	461.990	4,3	40,6	13,3	20,8	19,3	6,0	100,0

Il dato in valore assoluto si riferisce alla totalità dei porti; la composizione per tipologia di condizionamento è stata calcolata sulla base dei dati relativi ai porti principali (classificazione Eurostat).

* Il dato residuo fa riferimento ad altra tipologia di movimentazione, tipologia sconosciuta o altro porto di origine/destinazione.

Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

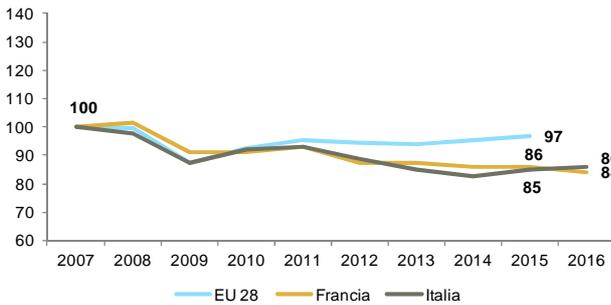
Sia per l'Italia che per la Francia il traffico marittimo merci totale ha conosciuto nell'ultimo decennio una contrazione, con un dato che vale, per la Francia, l'84% del traffico 2007 e l'86% per l'Italia, con una riduzione più marcata (confronto disponibile al 2015) rispetto a quella fatta registrare a livello complessivo nei porti dell'Unione Europea.

Guardano al solo traffico Short Sea Shipping, sia per la Francia che per l'Italia si rileva una contrazione (-21% Francia, -17% Italia), meno accentuata osservando i soli traffici interni al bacino Mediterraneo, dove si registra una sostanziale tenuta da parte della Francia (-2%) e un calo del -11% da parte dell'Italia. Da evidenziare comunque una ripresa tra 2014 e 2015 per lo SSS italiano in ambito Mediterraneo.

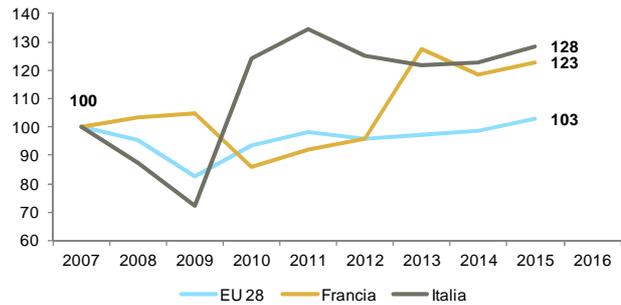
Diversa dinamica ha invece conosciuto il traffico ro-ro, cresciuto sia per l'Italia (+28%) che per la Francia (+23%), in entrambi i casi in misura superiore rispetto alla media europea (+3%).

Figura 9. Evoluzione del traffico marittimo merci, UE28, Francia e Italia, numero indice (2007=100)

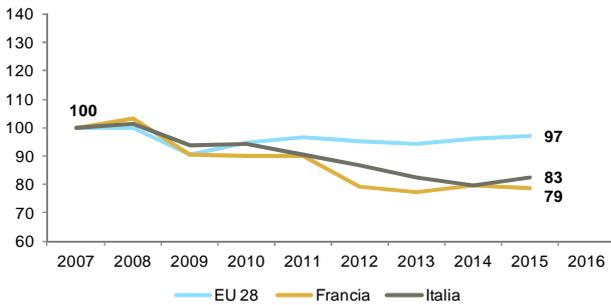
Traffico marittimo merci totale
 Numero indice (2005=100)



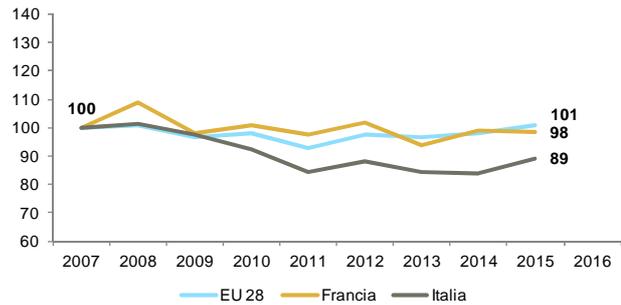
Traffico marittimo merci ro-ro
 Numero indice (2005=100)



Traffico merci in Short Sea Shipping
 Numero indice (2005=100)



Movimentazione merci in SSS bacino Mediterraneo
 Numero indice (2005=100)



Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

Per quanto riguarda le isole, il traffico marittimo di merci è stato di circa 2,5 milioni di tonnellate in Corsica, 51 milioni di tonnellate in Sardegna e 1 milione di tonnellate all'Isola d'Elba. Nel lungo periodo sia per la Corsica (-27%) che per la Sardegna (-13%) si rileva una riduzione delle merci trasportate a partire dal 2007, mentre per l'Isola d'Elba la tendenza è positiva. Per la Sardegna è possibile evidenziare anche la tendenza del segmento ro-ro, che vede una contrazione delle merci trasportate pari al -11% nello stesso periodo. Va comunque evidenziata una tendenza positiva nell'ultimo triennio (+12% Corsica, +7% Sardegna, +35% Isola d'Elba).

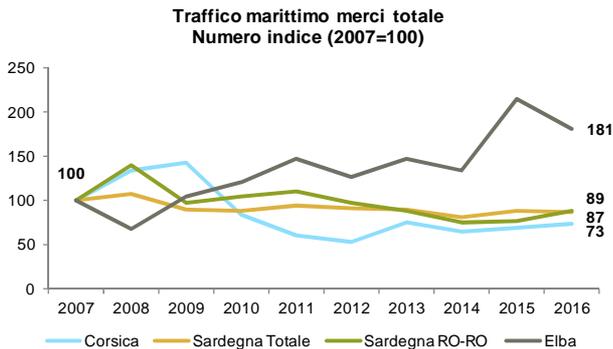
Tabella 3. Traffico marittimo merci, Corsica, Sardegna ed Isola d'Elba

Regione	Traffico marittimo merci Migliaia di Tonnellate			T. Var. %		
	2014	2015	2016	14-15	15-16	14-16
Corsica	2.217	2.334	2.480	5,3	6,3	11,9
Sardegna	47.759	51.463	51.170	7,8	-0,6	7,1
Elba	852	1.376	1.153	61,5	-16,2	35,3

Nota: dati derivati dalla somma del traffico marittimo merci dei singoli porti.

Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

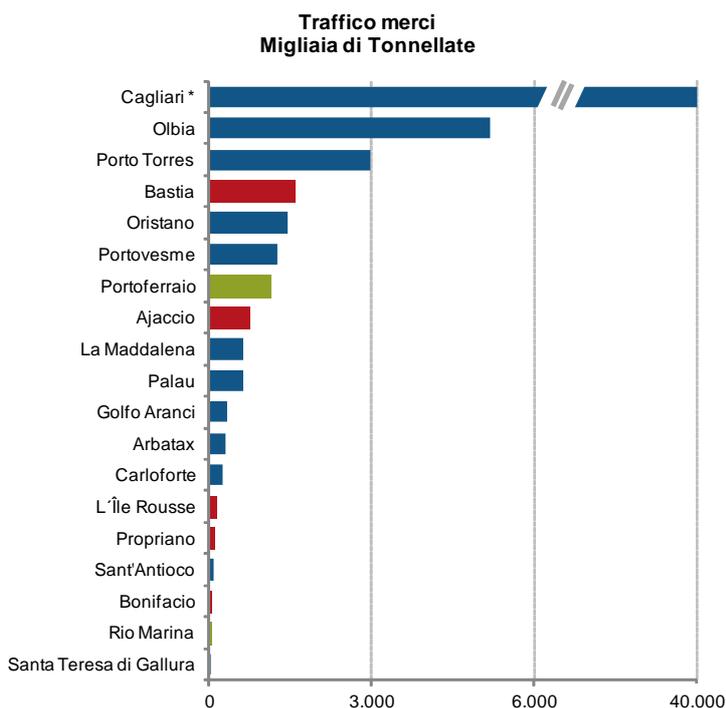
Figura 10. Evoluzione del traffico marittimo merci, Corsica, Sardegna ed Isola d'Elba, numero indice (2007=100)



Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

Addentrando all'interno del sistema formato dalle tre Isole, Cagliari rappresenta il principale porto per traffico marittimo di merci (concentrando tra Sarroch e Porto Foxi all'incirca tre quarti del traffico merci isolano), seguito da Olbia e Porto Torres. Bastia è il principale porto della Corsica. Su livelli inferiori si collocano Portoferraio, di gran lunga il principale porto dell'Isola d'Elba, e Ajaccio, secondo porto della Corsica. Nel loro insieme, su Bastia e Ajaccio converge la quasi totalità delle merci trasportate da/per la Corsica.

Figura 11. Traffico marittimo merci, Corsica, Sardegna ed Isola d'Elba, ranking



* Comprende Cagliari e Porto Foxi
Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

A conclusione di questo paragrafo l'analisi si concentra sui principali porti corsi e sardi affacciati sul bacino dell'Alto Tirreno (Olbia-Golfo Aranci, Bastia, Porto Torres e Ajaccio) e su Cagliari, a titolo di paragone, focalizzando l'analisi sul traffico ro-ro.

Tra i porti considerati, dunque, se Cagliari è di gran lunga il principale per merce movimentata, guardando alla sola movimentazione ro-ro il dato più elevato è quello di Olbia e Golfo Aranci, con ca. 4,6 milioni di tonnellate movimentate a fronte dei 4 milioni di Cagliari. Poco sotto la soglia dei 2 milioni di tonnellate si collocano Porto Torres e Bastia, mentre Ajaccio movimentata ca. 900 mila tonnellate di merce.

Nei porti di Olbia e Golfo Aranci la totale della movimentazione 2016 è di tipo ro-ro; percentuale molto elevata è anche quella di Bastia (88%) e Ajaccio (78%), mentre essa è inferiore a Porto Torres (44%, in ragione di un 38% dedicato alle rinfuse solide e di un 18% alle rinfuse liquide) e Cagliari (10%, dove le rinfuse liquide rappresentano quasi il 70% della movimentazione e i container il 21%).

Sia per Cagliari che per Bastia si evidenzia, tra 2008 e 2016, una dinamica positiva sia nella movimentazione complessiva (+11% e +9% rispettivamente) e, con maggiore intensità, anche nel segmento ro-ro (+23% e +20%). In

calo, invece, la movimentazione dei porti di Olbia e Golfo Aranci (-26%) e di Porto Torres, seppure meno accentuata per il ro-ro (-20%) che sull'attività complessiva (-56%).

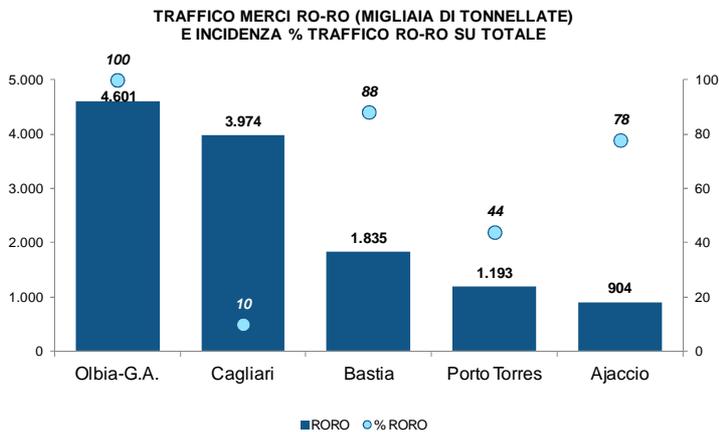
Tabella 4. Movimentazione merci nei porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Bastia e Ajaccio

Tipologia	Porto	Movimentazione merci Migliaia di Tonnellate			T. Var. % 08-16
		2008	2012	2016	
TOTALE	Cagliari	36.191	34.502	40.020	11
	Olbia-Golfo Aranci	6.247	5.333	4.601	-26
	Porto Torres	6.151	3.219	2.719	-56
	Bastia	1.918	2.157	2.081	9
	Ajaccio	-	-	1.162	-
RO-RO	Cagliari	3.238	2.599	3.974	23
	Olbia-Golfo Aranci	6.247	5.333	4.601	-26
	Porto Torres	1.485	1.167	1.193	-20
	Bastia*	1.534	1.842	1.835	20
	Ajaccio	-	-	904	-

* Stima

Fonte: elaborazioni su dati AP, AdSP e CCI

Figura 12. Movimentazione complessiva merci e incidenza ro-ro

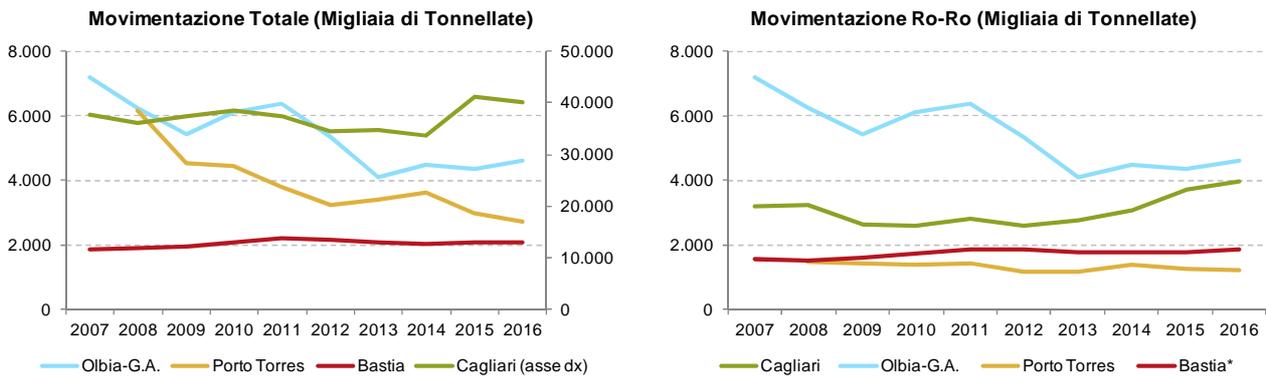


Fonte: elaborazioni su dati AP, AdSP e CCI

Osservando nel dettaglio annuale la movimentazione complessiva di questi porti, si osserva in particolare, per i porti di Olbia e Golfo Aranci, di come vi sia stato un calo tra 2007 e 2009, una ripresa tra 2009 e 2011, un calo nuovamente fino al 2013 e infine di nuovo crescita. Per Cagliari, invece, il passaggio 2015-2016 ha visto una contrazione.

Per quanto riguarda i traffici ro-ro, la dinamica negativa, sul lungo periodo, di Olbia, è contrastata da una ripresa della movimentazione a partire dal 2013. Per Cagliari e Bastia si conferma anche in anni recenti il trend positivo di lungo periodo, mentre per Porto Torres si assiste, dal 2014, a un calo.

Figura 13. Evoluzione movimentazione complessiva merci e ro-ro nei porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Bastia e Ajaccio



* Stima

Fonte: elaborazioni su dati AP, AdSP e CCI

3.2. Le connessioni delle ADM e Short Sea Shipping relative alla Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba con tutti i corridoi europei

Nell'ambito di questo paragrafo viene tratteggiato un quadro delle connessioni ADM e Short Sea Shipping delle Isole con la sponda continentale, focalizzando in particolare l'analisi sul traffico ro-ro.

Una prima sintesi delle connessioni è data dalla frequenza di collegamento tra i porti.⁷ Il quadro delle connessioni delle ADM e Short Sea Shipping delle isole con il continente europeo risulta centrato, dal punto di vista della frequenza delle connessioni, sulle relazioni tra la Sardegna e la costa tirrenica italiana su Livorno, Piombino e Civitavecchia (Olbia-Livorno e Olbia-Piombino con 14 connessioni settimanali, Cagliari-Civitavecchia (di cui 2 via Arbatax) e Olbia-Civitavecchia con 7, Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona con 6). Collegate frequentemente (7 AR settimanali) sono anche Porto Torres e Genova, Bastia e Livorno e Bastia-Tolone.

Olbia risulta essere il porto collegato con maggiore frequenza con il continente europeo, grazie a collegamenti bi-giornalieri con Livorno e Piombino. Collegamenti giornalieri sono anche Cagliari-Civitavecchia, Olbia-Civitavecchia, Porto Torres-Genova, Bastia-Livorno e Bastia-Tolone. 6 collegamenti settimanali sono inoltre destinati alla linea con toccata intermedia Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona.

Da evidenziare anche che la linea Bastia-Livorno è la principale linea di collegamento transfrontaliera tra le isole e il continente (sia per frequenza che, come si vedrà in seguito nel presente paragrafo, in tonnellaggio).

Tabella 5. Principali collegamenti ADM e SSS per frequenza di collegamento

⁷ Si fa riferimento, per la ricostruzione del quadro, alle connessioni riportate da Ram Spa e dal Promotion du Shortsea Shipping della Francia al 10/01/2018).

Linea	A/R Settimana
Olbia-Livorno	14
Olbia-Piombino	14
Cagliari-Civitavecchia	7
Olbia-Civitavecchia	7
Porto Torres-Genova	7
Bastia-Livorno	7
Bastia-Tolone	7
Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona	6
Bastia-Nizza	3-4
Ajaccio-Tolone	3-4
Genova-Olbia-Arbatax	3
Salerno-Cagliari-Valencia	3
Bastia-Savona	3
Cagliari-Vado Ligure	3
Ajaccio-Marsiglia	3
Bastia-Marsiglia	3
Isola Rossa-Marsiglia	3
Propriano-Marsiglia	3
Porto Vecchio-Marsiglia	3
Cagliari-Napoli	2
Cagliari-Palermo	1
Ajaccio-Nizza	1
Isola Rossa-Nizza	1
Calvi-Nizza	1

Fonte: elaborazione su dati Ram Spa e Bureau de Promotion du Shortsea Shipping

Alla luce delle statistiche di tonnellaggio fornite dai soggetti di governance portuale è possibile individuare 13 linee principali di collegamento tra le isole e il continente europeo. Di queste, la principale è rappresentata dalla linea Olbia-Livorno, sulla quale sono movimentate con frequenza bi-giornaliera tra le 2 e le 2,6 milioni di tonnellate di merci nel biennio 2015-2016, dato doppio rispetto alle linee Olbia-Civitavecchia, Bastia-Marsiglia e Porto Torres-Genova, ognuna delle quali con ca. 1 milione di merce movimentata. Seguono, nell'ordine delle 500-700 mila tonnellate di merce movimentata, le linee Ajaccio-Marsiglia e Olbia-Piombino. Tra le 100 e le 500 mila tonnellate si collocano le linee Bastia-Tolone, Bastia-Livorno, Ajaccio-Tolone, Olbia-Genova, Golfo Aranci-Livorno, Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona e Bastia-Savona.

Da evidenziare che delle prime cinque linee, quattro mettono in relazioni porti isolani con porti "core" dei corridoi europei, in prevalenza orientati sull'asse nord-sud.

Figura 14. Principali collegamenti ro-ro per quantità di merce movimentata



Fonte: elaborazioni su dati AP, AdSP e CCI

Tabella 6. Merci movimentate via ro-ro sulle principali linee di collegamento delle Isole

Linea	Livello Porto Continentale	Corridoio Ten-T	Merci RO-RO (Migliaia T)		A/R Settimana
			2015	2016	
Olbia-Livorno	Centrale	Scandinavo-Mediterraneo	2.070	2.621	14
Olbia-Civitavecchia	Globale	Scandinavo-Mediterraneo	921	1.050	7
Bastia-Marsiglia	Centrale	M. del Nord-Med/Mediterraneo	929	1.016	3
Porto Torres-Genova	Centrale	Reno-Alpi	1.043	943	7
Ajaccio-Marsiglia*	Centrale	M. del Nord-Med/Mediterraneo	573	660	3
Olbia-Piombino	Globale	Scandinavo-Mediterraneo	814	553	14
Bastia-Tolone	Globale	M. del Nord-Med/Mediterraneo	415	321	7
Bastia-Livorno	Centrale	Scandinavo-Mediterraneo	260	265	7
Ajaccio-Tolone*	Globale	M. del Nord-Med/Mediterraneo	294	239	3-4
Olbia-Genova	Centrale	Reno-Alpi	276	201	3
Golfo Aranci-Livorno	Centrale	Scandinavo-Mediterraneo	281	150	14
Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona**	Globale/Centrale	Scan-Med/Mediterraneo	148	144	6
Bastia-Savona	Globale	Reno-Alpi	91	107	3

Nota: i porti di livello comprehensive sono attribuiti a un determinato Corridoio per vicinanza geografica pur non facendone formalmente parte ai sensi del Regolamento (UE) 1316/2013.

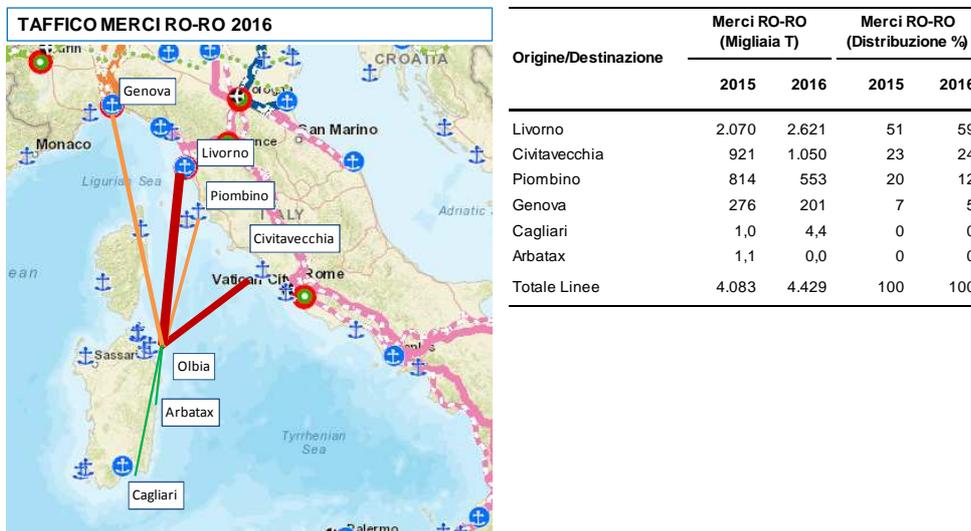
*Stima 2015 e 2016 **Stima 2016

Fonte: elaborazioni su dati AP, AdSP e CCI

Sono di seguito analizzate nel dettaglio le linee dei porti di Olbia, Bastia, Porto Torres e Ajaccio per quanto riguarda la movimentazione ro-ro.

Per quanto riguarda Olbia, il porto partner principale per quanto riguarda la movimentazione merci via ro-ro è Livorno, che rappresenta nel 2016 il 59% dei traffici merci. Al secondo posto si colloca il porto di Civitavecchia (24%). Piombino rappresenta il terzo porto partner sotto il profilo del traffico merci, con una quota del 12% ma che era al 20% nel 2015, mentre il traffico ro-ro residuo si esaurisce sostanzialmente nelle relazioni con Genova (5%).

Figura 15. Principali relazioni ro-ro del porto di Olbia*



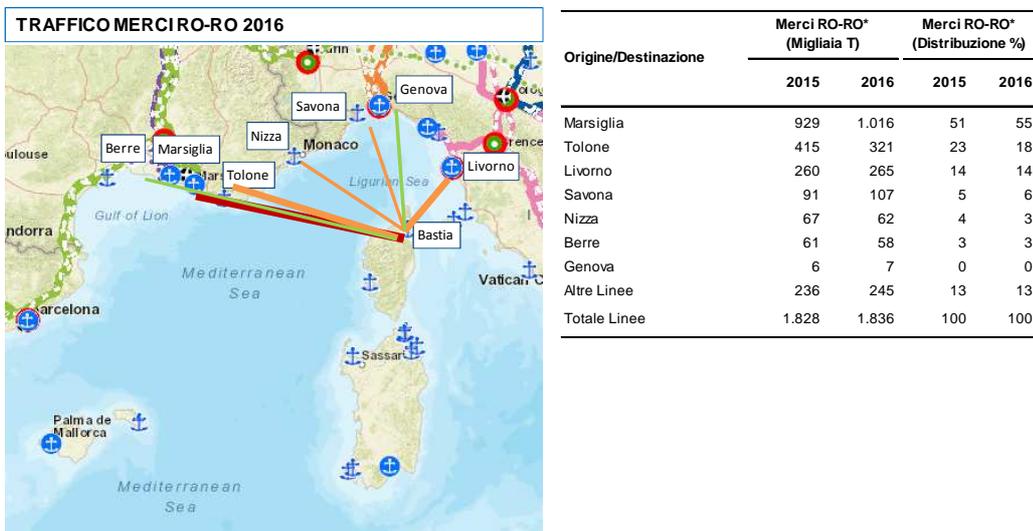
* Escluso Golfo Aranci

Lo spessore delle linee è indicativamente proporzionale alla quantità di merce movimentata.

Fonte: elaborazioni su dati AP

Per il porto di Bastia, il principale porto partner è rappresentano, per il traffico ro-ro di merci, da Marsiglia, che concerne più di metà (55%) del traffico ro-ro di Bastia. Seguono Tolone (18%), Livorno (14%), Savona (6%), Nizza (3%) e altre linee (13%).

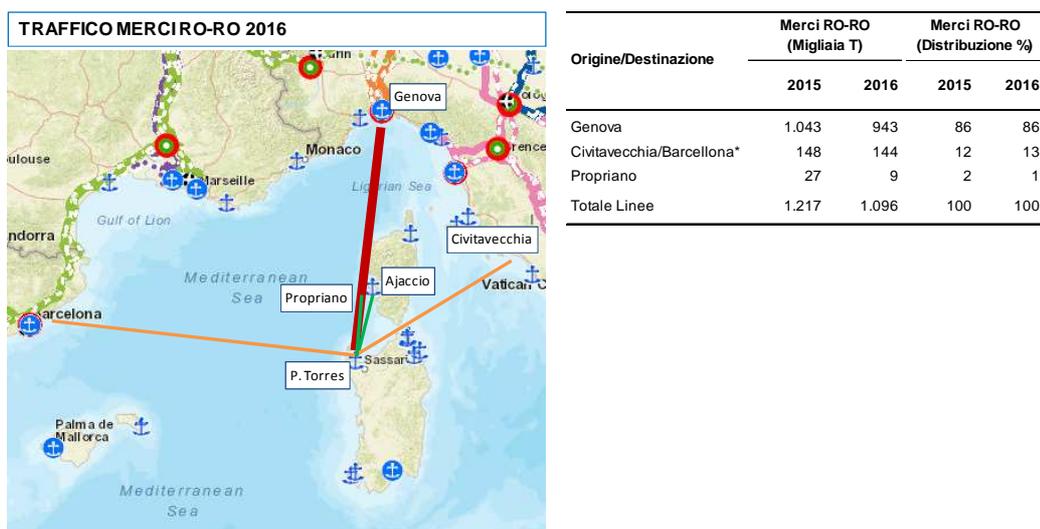
Figura 16. Principali relazioni ro-ro del porto di Bastia



Lo spessore delle linee è indicativamente proporzionale alla quantità di merce movimentata. * Stima
 Fonte: elaborazioni su dati CCI

Il traffico ro-ro di Porto Torres è estremamente concentrato nella relazione con Genova (86%). Il resto degli scambi merci avviene sulla linea Civitavecchia-Barcellona (13%) e, in misura residuale, con Propriano (1%).

Figura 17. Principali relazioni ro-ro del porto di Porto Torres



Lo spessore delle linee è indicativamente proporzionale alla quantità di merce movimentata. * Stima
 Fonte: elaborazioni su dati AP

Il traffico ro-ro merci del porto di Ajaccio avviene per il 73% in connessione con Marsiglia. Il traffico merci con Tolone pesa per il 26%.

Figura 18. Principali relazioni ro-ro del porto di Ajaccio



Lo spessore delle linee è indicativamente proporzionale alla quantità di merce movimentata. * Stima
Fonte: elaborazioni su dati CCI

3.3. Analisi dei piani di Corridoio alimentati dalle ADM e Short Sea Shipping di Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba

Il paragrafo riporta una ricognizione dei Piani di Corridoio, individuando all'interno di essi quei passaggi che si ritengono significativi rispetto al tema del trasporto marittimo.⁸

Occorre premettere, come del resto sottolineato in alcuni degli stessi documenti, che i Corridoi TEN-T sono stati progettati come corridoi prevalentemente terrestri, con l'inclusione formale di collegamenti marittimi solo in alcuni di essi, come nel caso delle connessioni tra Italia e Malta nell'ambito del Corridoio Scandivano-Mediterraneo. Di conseguenza la dimensione marittima dei Corridoi è spesso riferita alle condizioni di operabilità/competitività dei porti, allo stato della loro dotazione infrastrutturale e delle connessioni con i rispettivi entroterra, compresi porti che hanno importanti relazioni con le Isole quali Genova, Livorno e Marsiglia.

Essendo Sardegna, Corsica e Isola d'Elba escluse dall'inclusione formale in alcun Corridoio non stupisce quindi l'assenza di qualsiasi riferimento ad esse. Più critico è forse il fatto che la dimensione marittima sia interpretata di fatto

⁸ Il corridoio Mare del Nord – Mediterraneo è l'unico corridoio TEN-T che include il Regno Unito. Come è noto, a seguito del referendum del 23 giugno 2016, sono in corso i negoziati nell'ambito del processo che porrà fine all'adesione del Regno Unito all'Unione europea. Fino a che il Regno Unito sarà membro a pieno titolo dell'UE Il Coordinatore del Piano di Corridoio, in premessa allo stesso, dichiara che fintanto che il Regno Unito sarà membro a pieno titolo dell'UE procederà conformemente al mandato originario. Il documento considera dunque parte integrante del Corridoio anche il Regno Unito.

solo sotto il profilo dei collegamenti internazionali. Tenuto conto di questo, la dimensione marittima è comunque ben evidenziata in tutti i Piani, ad eccezione del Workplan Mare del Nord – Mediterraneo, in cui essa compare con meno frequenza e prevalentemente con riferimento alla parte settentrionale del Corridoio.

Le seguenti tabelle riportano dunque l'esito della ricognizione dei Workplan (aggiornati alla seconda versione) dei quattro corridoi che interessano le isole in ragione delle connessioni tra queste e i porti posizionati sulla sponda Mediterranea. Sono indicati i riferimenti puntuali dei passaggi identificati (numero di pagina e breve estratto) e una sintetica nota di commento sul perché sia stato riportato quel passaggio. Con la notazione *** sono introdotti i commenti agli estratti che presentano (potenziali) elementi di criticità rispetto al potenziamento delle ADM e dello Short Sea Shipping.

Tabella 7. Analisi del Workplan del Corridoio Mediterraneo

Pagina	Estratto	Commento
10	Ports represent the main gateways for passengers and especially freight transport to core network Corridors.	Evidenziato il ruolo dei porti come punto di accesso ai Corridoi
11	... several ports are further improving the rail connection with a view to improving the rail hinterland connection and thereby increasing possibilities for modal shift	Evidenziato che molti porti stanno lavorando per migliorare l'accesso ferroviario
12	As regards last miles, rail connection to ports is available but should be upgraded in order to meet the full interoperability	Richiamata l'opportunità di migliorare l'accessibilità di ultimo miglio ai porti
14	The six Corridor countries exchanged nearly 160 million tons of goods in 2010. The main flows are between Spain and France (45 million tons), and between France and Italy (36 million tons). These two flows represent 60% of the goods exchanged between the six Corridor countries (in terms of weight).	Viene evidenziata la consistenza dei traffici di merci tra Spagna, Francia e Italia, Paesi interessati dalle ADM e dallo SSS.
15	Another source of major international flows on the Corridor are the freight flows generated by the seaports. [...].	Evidenziata l'importanza dei traffici merci generate dai porti
19-20	As regards maritime traffic, all ports and all commodity types are expected to grow in the period 2010-2030. [...]The maritime dimension of the Corridor is also expressed by a strong traffic of short sea shipping and RoRo services between the Corridor's countries or between Europe and northern Africa. This traffic is also expected to grow rapidly in the coming years with the further development of the motorways of the sea and with the economic and demographic growth of Africa	*** Riportate attese di crescita future del traffico marittimo ed espressamente richiamata la dimensione marittima, seppure unicamente tra Paesi e tra Europa e Nord Africa
20	The connections to the ports are a key element for the success of the Corridor	Richiamata l'importanza delle connessioni con i porti
22	Cross-border sections	*** La questione dei collegamenti transfrontalieri tra Italia e Francia è guardata unicamente dal punto di vista

		terrestre
27	Rail is by far the most represented mode in the Project list for the corridor, with about 24% of projects addressing rail works (corresponding to about 77 billion €).	Gli investimenti sono fortemente concentrate sul lato ferroviario
33	[...] need of upgrading road and rail last mile links to the port facilities of Fos and Marseille in order to accommodate the forecasted traffic flows	Importanza del potenziamento di ultimo miglio al porto di Marsiglia, porto con relazioni ADM e SSS importanti con la Corsica
43	Bottlenecks identified for seaports will be solved by 2030.	Evidenziato che si prevede di risolvere i nodi di bottiglia portuali entro il 2030
50	This will also improve the function of ports as essential links for the longer distance exchanges with other continents	*** Nelle raccomandazioni, il ruolo dei porti viene evidenziato in particolare per i collegamenti di lunga distanza
54	In order to complete the hinterland connections and therefore achieving the highest returns from the measures implemented, it is necessary to complete the pending road and railway accesses.	Ribadita la necessità di migliorare le connessioni di ultimo miglio ai porti

Tabella 8. Analisi del Workplan del Corridoio Mare del Nord – Mediterraneo

Pagina	Estratto	Commento
6	Waterborne transport, inland and maritime, is strongly emphasised in the corridor.	Richiamo alla rilevanza del trasporto marittimo per il Corridoio
14	Whereas total traffic volumes are relatively stable within the corridor, it is clear that volumes through ports and airports are at a high level in this corridor and still growing	Riportate previsioni di traffico crescenti per i porti
22	Distribution of NSMED project COSTS by mode of transport (€m)	I numeri mostrano investimenti soprattutto sul lato ferroviario
24	Maritime projects, indicated in light blue are primarily located amongst the continental northern-range projects between Calais and Amsterdam, and in Ireland, indicating the importance of the gateway and interconnecting roles played by the maritime sector in the NSMED corridor	*** Viene evidenziato che i progetti marittimi riguardano soprattutto la parte settentrionale del Corridoio
28	7.2 Related short-sea transport issues [...]especially in Ireland, Northern Ireland, Scotland and Northern England,	*** Il tema dello SSS riguarda soprattutto Irlanda, Irlanda del Nord, Scozia e Inghilterra del Nord
36	The North Sea Mediterranean Corridor provides connectivity	Nelle raccomandazioni viene fatto

from Europe to the rest of the world, via its many major ports. The port of Marseilles-Fos, in particular, offers access by means of short sea services to the rest of the Mediterranean, including North Africa and the East Mediterranean, and the major deep sea container ports located across the corridor offer access to global markets. I believe that, although additional infrastructure is unlikely to be required to improve links between the corridor and third countries, greater consideration should be given in the future to measures required specifically to improve maritime links between ports on the corridor and third countries, mainly in the Mediterranean.

espesso richiamo al porto di Marsiglia, che non trova tuttavia altrettanta enfasi nel resto del documento

Tabella 9. Analisi del Workplan del Corridoio Reno – Alpi

Pagina	Estratto	Commento
6	The Corridor encompasses some of the Europe's leading ports, like: Rotterdam, Antwerp, Amsterdam, Zeebrugge, Duisburg and Genoa, which function as entry and exit points to the Corridor transport network and are prime examples for seamless multimodal transport chains.	Richiamata la presenza nel Corridoio di alcuni porti di importanza globale – incluso Genova – e il loro ruolo di punti di accesso alla rete TEN-T
8	The 8 maritime ports (among them the ports of Rotterdam, Amsterdam, Antwerp Genoa and Zeebrugge) are main exit and entry nodes of the Corridor. Ports serve as a link to the hinterland and play a crucial role in connecting road, rail and inland waterways. The connection of the maritime ports for freight transport is critical for the import of goods from outside the Corridor.	Nuovamente richiamato il ruolo dei porti, Genova compresa
9	The ports of Antwerp and Rotterdam, which are among the world's leading seaports and - along with the ports of Amsterdam, Zeebrugge, Ghent, Genoa, Vlissingen and Moerdijk - are the largest multimodal nodes. These ports benefit from international maritime connections, inland waterway transport services (only in the North Sea ports), rail freight and road transport.	Richiamata la funzione globale dei porti
15	Today, intermodal transports to and from Italy are mainly land connections, but with the improved connection between the Port of Genoa and the hinterland, the volumes moving to Switzerland and Southern Germany are also expected to grow.	Si nota che le connessioni da/per l'Italia sono soprattutto di terra ma anche che con il miglioramento delle connessioni con il porto di Genova ci attenda una crescita dei traffici verso Svizzera e Germania
15	The various national forecasts investigated in the MTMS pointed out at the importance of sea transport (especially for	Evidenziata l'importanza del trasporto marittimo nelle previsioni di traffico

	Belgium, the Netherlands and Italy), the sovereignty of road in the cases of Germany, Italy and the Netherlands and the expected growth for rail in the case of Switzerland, Germany and the Netherlands	
16	The analysis at origin/destination level demonstrates a significant growth potential for the central part of the Corridor, especially for rail in the areas close to Köln, Frankfurt and Mannheim, as well as in Switzerland and Italy.	Evidenziate attese di crescita nella parte centrale del Corridoio e in Italia
18	On the Italian network critical capacity bottlenecks are identified around the Giovi pass, between Chiasso - Milan, Rho - Gallarate, Tortona - Voghera, Milan - Pavia. The line section Novara (Vignale) – Oleggio – Arona faces potential capacity restrictions in the future as a result of traffic increase from Domodossola and Luino. Additionally the rail nodes of Genoa, Novara and Milan require upgrades to cope with capacity, service quality and accessibility requirements.	Evidenziati i colli di bottiglia sulla rete italiana. Rilevante il riferimento al valico dei Giovi per le connessioni con il porto di Genova
19	In the port of Genoa a re-configuration of the maritime access to the Sampierdarena Port Basin is planned and a major bypass of the existing highway western access to the city is under project approval.	Richiamate le progettualità in essere al porto di Genova
21	The figure above emphasises the importance of rail (including ERTMS-related measures).	*** Evidenziato che la maggior parte dei progetti riguarda la ferrovia
22	Genoa – Tortona/Novi Ligure (Giovi pass)	Espressamente richiamato, tra i progetti ferroviari, quello relativo al Valico dei Giovi
22	Major bypass of Genoa (Gronda autostradale)	Espressamente richiamato, tra i progetti ferroviari, quello relativo alla città di Genova
23	For the Rhine-Alpine Corridor, establishing a connection from the seaport to the existing rail network is essential for the seaports to cope with the key role they have for the development of the Corridor as a whole.	Per i porti viene richiamata la necessità di migliorare le connessioni ferroviarie
27	On Italian territory, the new connection between Genoa – Tortona/Novi Ligure (Terzo Valico dei Giovi) could permit a significant expansion in freight transport between Genoa and Northern Italy. Running between the regions of Liguria and Piedmont, it has a length of 53 kilometres and includes 39km of tunnels. Consequently it may require further upgrade of operation standards and capacity between Tortona/Novi Ligure and Milan/Novara..	Bene evidenziata l'attesa espansione di traffici su Genova a seguito della realizzazione del progetto per il Terzo Valico dei Giovi
29	Regarding road infrastructure, the last-mile connections become critical in urban areas, mainly due to peak hour traffic capacity problems. The last-mile connections in all larger core urban nodes (for instance Amsterdam, Brussels,	Ribadita l'importanza di migliorare le connessioni di ultimo miglio

	Düsseldorf, Frankfurt, Milan and Genoa) should be improved	
29	The port of Genoa is afflicted by limited maritime accessibility for large vessels (above 18.000 TEUs) and limited rail and road accessibility. Furthermore it faces important challenges in the physical expansion space, due to the fact that it is constrained to a strip of land near to the city and its physical layout.	*** Evidenziati alcuni limiti strutturali del porto di Genova
32	Genoa – Tortona/Novi Ligure [...]	Ulteriore riferimento al Terzo Valico dei Giovi

Tabella 10. Analisi del Workplan del Corridoio Scandinavo – Mediterraneo

Pagina	Estratto	Commento
6	The North Sea and Mediterranean ports provide maritime access to the American and African continents and the rest of the global trading network [...] Several sections of the alignment are sea crossings ("Motorways of the Sea"), in particular the connections from Finland – Sweden – Denmark - Germany and Italy – Malta. The maritime dimension, however, goes far beyond the single corridor and connects European countries with each other and the rest of the World	Richiamato il rango globale dei porti del Corridoio. Le ADM sono richiamate con riferimento al collegamento Italia-Malta
8	While other corridors focus on a few ports and concentrated trade lanes, the strength of the Scan-Med corridor lies in its variety of ports, alternative routes and resulting flexibility for transport users.	Enfatizzato il ruolo dei porti sottolineando che punto di forza del Corridoio è la varietà dei suoi porti
12	Scan-Med ports also recorded positive developments with an increase of two index points between the years 2013 and 2014 for passenger and freight flows	Evidenziato uno sviluppo positivo dei porti
17	It is important to note that port environmental infrastructure is still developing (see for example the Italian "Green Ports" priority which corresponds to the Italian strategy for ports (Azione 7 PSNPL)). Consequently, several MoS-Projects have been selected for CEF-co-funding to address identified gaps.	Richiamato il fatto che sono in essere diverse progettualità in ambito portuale e per le ADM
17	The recent Italian ports reform has established 15 Port Authorities Systems, regrouping ports that were managed separately so far. The identification of these Port Authority Systems is influenced by the TEN-T core network planning and is conducive to streamlined investments for more competitive and larger ports.	Implicito giudizio positivo sulla riforma delle Autorità Portuali italiane

19	The seaborne freight transport between all ports of the corridor countries is distinctly higher than the continental corridor flows (rail and road). The dominant relations are located in the northern part of the corridor, mainly related to Germany and Sweden, supplemented by the flows from the remaining Scandinavian countries. [...] the "gravity centre" of road freight volumes in the southern part of the corridor	*** Viene evidenziata l'importanza del trasporto marittimo ma soprattutto per la parte nord del Corridoio, mentre il centro di gravità del trasporto stradale è identificato nella sua parte centrale
20	In Italy for rail, based on information provided by RFI: Verona - Ponte Gardena until the completion of the entire access lines to Brenner Base Tunnel; Florence - Livorno/La Spezia related to the ports' traffic development; additionally there will be some constraints in the traffic of urban areas	Individuati alcuni colli di bottiglia in Italia, tra cui in riferimento al porto di Livorno
23	The majority of project costs are related to rail (€94bn or 55%)	La maggior parte degli investimenti è destinata alla ferrovia
37	At present and under the current general framework the Scan-Med ports exhibit a wide range of frequencies of regular freight and passenger connections between Finland and Sweden (Turku/Naantali and Stockholm), Denmark and Norway (Copenhagen – Oslo), Southern Sweden/Germany (Malmö/Trelleborg/Gothenburg to Lübeck-Travemünde/Rostock) as well as between Italian and Maltese ports (Taranto to Valletta/Marsaxlokk and Palermo to Valletta/Marsaxlokk).	I collegamenti marittimi sono valutati in relazione a quella strettamente parte del Corridoio
38	Accordingly to this decision, the Ministry has developed in 2015 a reform plan called "Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", aiming to enhance the competitiveness of the national system. [...]	Richiamo puntuale al PSNPL
39	Also in the Italian ports (Ancona, Taranto, Naples, Gioia Tauro, Bari, Palermo, Augusta and Livorno) and in Lübeck railway links need to be upgraded or constructed.	Richiamo al fatto che anche nei porti italiani, Livorno compreso, vanno migliorate le connessioni ferroviarie

3.4. Analisi dell'impatto dei traffici marittimi alimentati dalle ADM e Short Sea Shipping di Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba sui vari corridoi europei

L'analisi condotta nel § 3.2 ha messo in evidenza come le relazioni nazionali siano prevalenti, in quantità di merce movimentata, nelle connessioni dei principali porti isolani con il continente. L'importanza di tali relazioni è tale da rappresentare una quota importante delle movimentazioni ro-ro dei porti continentali. Nel caso dei porti italiani, per cui si dispone di dati confrontabili, circa il 25% del traffico ro-ro dei porti di Livorno e Civitavecchia è determinato da scambi di merci con le isole, e tale dato vale quasi il 15% per Genova.

Tabella 11. Incidenza della movimentazione ro-ro da/per le Isole * sulla movimentazione ro-ro dei porti di Livorno, Civitavecchia e Genova

Porto	Movimentazione RO-RO (Migliaia Tonnellate)		di cui dalle linee principali Corsica e Sardegna (Migliaia Tonnellate)		di cui dalle linee principali Corsica e Sardegna (%)	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Livorno	11.963	12.413	2.330	2.885	19	23
Civitavecchia	4.522	4.779	1.081	1.206	24	25
Genova	8.392	8.595	1.319	1.144	16	13

*Relazioni principali.

Fonte: elaborazioni su dati AP/ AdSP

Rispetto ai Corridoi della rete centrale, sono nel complesso movimentate nel 2016:

- ca. 4,5 milioni di tonnellate di merci da porti del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Livorno, Piombino e Civitavecchia);
- ca. 2 milioni di tonnellate di merci da porti che fanno parte sia del Corridoio Mare del Nord-Mediterraneo che del Corridoio Mediterraneo (Marsiglia e Tolone);
- ca. 1 milioni di tonnellate di merci da porti che fanno parte del Corridoio Reno-Alpi (Genova e Savona).

Per allargare lo sguardo all'impatto dei traffici alimentati dalle isole sulla rete dei Corridoi europei è possibile ricorrere ai dati sul commercio estero di Sardegna e Corsica.⁹ I flussi di import ed export delle isole possono infatti avvenire esclusivamente via mare o, residualmente, aereo. Osservare con quali Paesi le due isole hanno le relazioni di commercio estero più significative restituisce quindi un quadro delle potenziali relazioni ADM, seppure i dati siano disponibili in valore e non in quantità. Sono state escluse dall'analisi alcune categorie merceologiche che più difficilmente possono rientrare all'interno di un ragionamento sul traffico ADM.¹⁰ Per la Sardegna le categorie merceologiche considerate valgono mediamente, tra 2014 e 2016, il 12% delle importazioni e il 16% delle esportazioni in ragione di una considerevole presenza, tra le importazioni, di prodotti petroliferi grezzi e, tra le esportazioni, di prodotti petroliferi raffinati. Per la Corsica, le categorie merceologiche considerate valgono invece il 70% delle importazioni e il 72% delle esportazioni.

Al fine di smussare alcune fluttuazioni negli scambi effettuati di anno in anno, è stato considerata una media dei valori 2014, 2015 e 2016.

Nel periodo considerato, la Sardegna ha dunque importato mediamente circa 800 milioni di euro di merce nelle categorie selezionate e ne ha esportato 700 milioni; la Corsica ha importato circa 200 milioni di euro ed esportato circa 45 milioni di euro. Sia per la Sardegna che per la Corsica i Paesi dell'area TEN-T (ovvero i 28 Paesi dell'Unione Europea, la Norvegia e la Svizzera) rappresenta la principale fonte di approvvigionamento di importazioni, con una percentuale

⁹ I dati sono diffusi a livello provinciale e regionale; è pertanto esclusa dall'analisi l'Isola d'Elba.

¹⁰ Le categorie merceologiche escluse sono state individuate sia a priori, attraverso una ricognizione della classificazione merceologica adottata in Italia e Francia, sia attraverso una prima analisi esplorativa dei dati. Le categorie escluse sono le seguenti: prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere; energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; coke e prodotti petroliferi raffinati; mezzi di trasporto diversi da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (es. navi). Analoga operazione è stata condotta nell'ambito del "West Med Motorways Of The Sea Master Plan".

media pari al 69% per la Sardegna e del 77% per la Corsica. Più distribuite invece le esportazioni, destinate ai Paesi TEN-T per il 45% da parte della Sardegna e il 49% da parte della Corsica.

Sia per la Sardegna che per la Corsica giocano un ruolo di primo piano le relazioni con gli Stati dell'Europa Sud Occidentale, che comprendono Francia, Italia e Spagna,¹¹ ma va sottolineata per entrambe la rilevanza delle relazioni con l'Europa Occidentale, ovvero, sostanzialmente, dei Paesi compresi tra il Mare del Nord e le Alpi. Essi valgono infatti il 22% dell'import della Sardegna e il 12% del suo export, il 27% dell'import della Corsica e il 27% del suo export. Significa che esiste una quota consistente dell'import-export di queste due isole che viaggia sulle reti terrestri continentali.

Tabella 12. Importazioni ed esportazioni della Sardegna e della Corsica *

Area	Import-Export * Media 2014-15-16 Milioni di Euro				Import-Export * Media 2014-15-16 Distribuzione %			
	Import Sardegna	Export Sardegna	Import Corsica	Export Corsica	Import Sardegna	Export Sardegna	Import Corsica	Export Corsica
Paesi Ten-T, di cui:	557	320	186	22	69	45	77	49
Europa Sud Occidentale	276	143	72	9	34	20	30	21
Europa Occidentale	178	85	65	11	22	12	27	24
Europa Settentrionale	51	54	15	1	6	8	6	3
Europa Sud Orientale	30	12	1	0	4	2	1	0
Europa Orientale	22	26	32	1	3	4	13	1
Altra Area Mondo	248	386	55	23	31	55	23	51
Totale	804	706	241	45	100	100	100	100



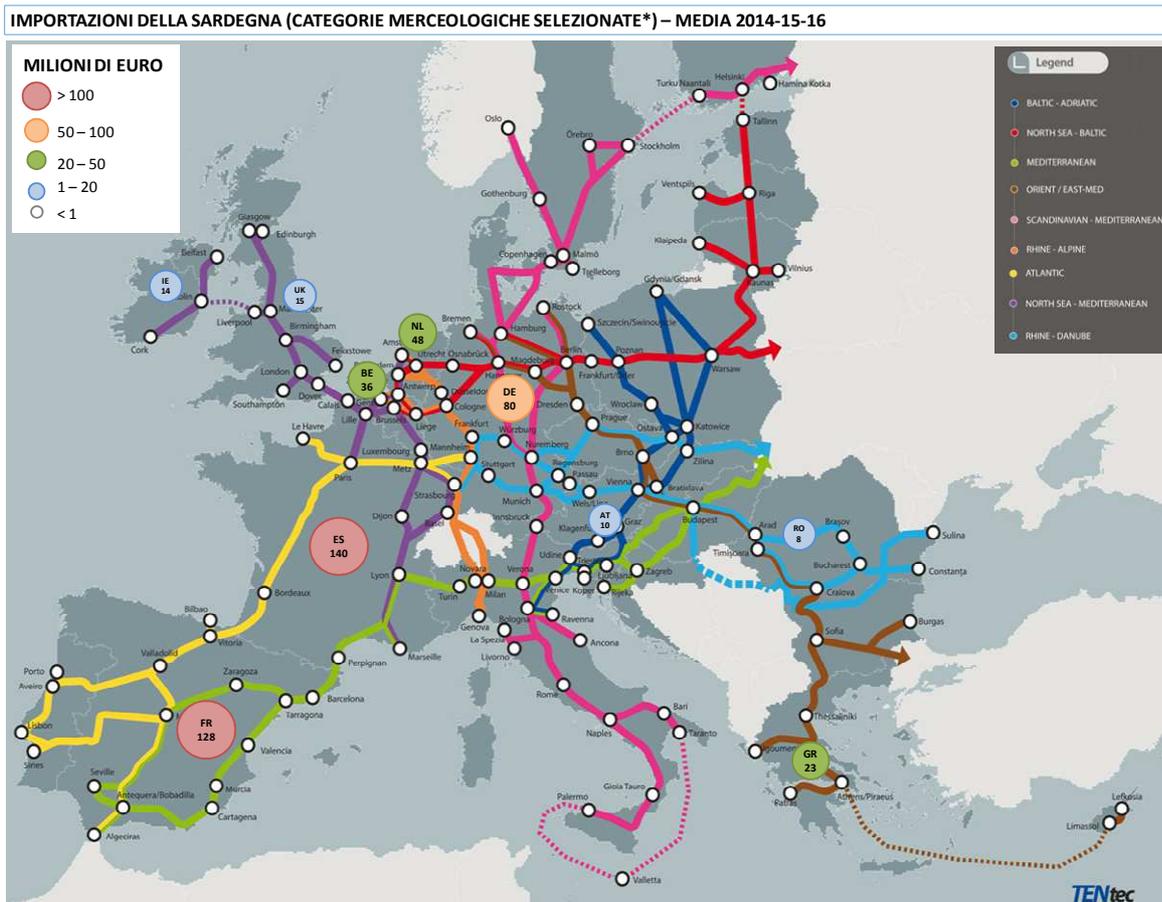
* Prodotti diversi da: prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere; energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; coke e prodotti petroliferi raffinati; mezzi di trasporto diversi da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (es. navi).

Fonte: elaborazioni su dati Istat e Douanes.

Nelle mappe di seguito riportate sono rappresentati, per l'import-export delle categorie merceologiche selezionate delle due isole, i primi 10 Paesi dell'area TEN-T per valore scambiato. Le mappe consentono di apprezzare l'importanza, per gli scambi delle isole, oltre che dei Paesi affacciati sul Mediterraneo, di quelli localizzati a nord delle Alpi, come ad esempio di Germania, Paesi Bassi e Belgio per l'import della Sardegna; Germania, Norvegia e Regno Unito per il suo export; Germania e Paesi Bassi per l'import della Corsica.

¹¹ Nelle aggregazioni dei Paesi europei operate da soggetti internazionali (es. Nazioni Unite) la Francia è generalmente posta tra i Paesi dell'Europa Occidentale. La si riporta in questo caso tra i Paesi dell'Europa Sud Occidentale in ragione del suo posizionamento sul bacino Mediterraneo.

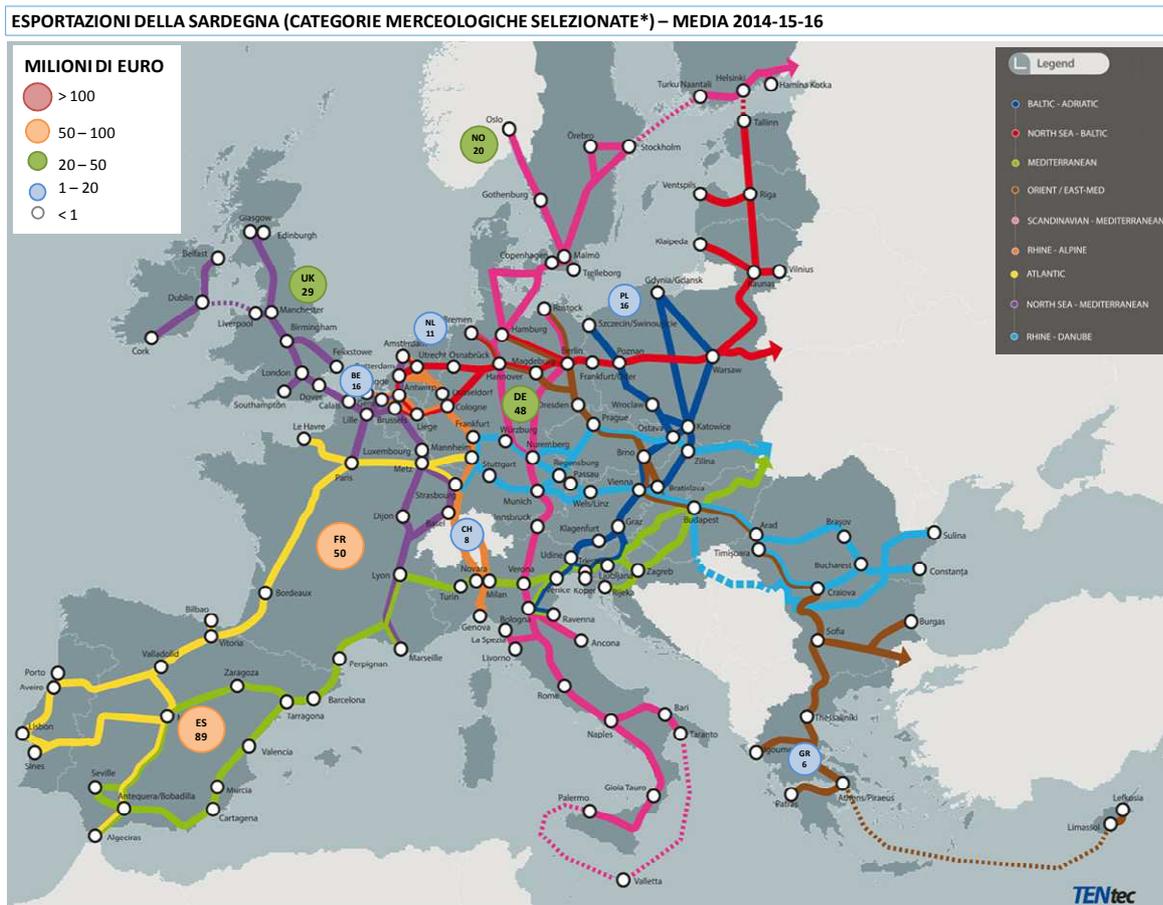
Figura 19. Primi 10 Paesi dell'area TEN-T per le importazioni della Sardegna *



* Prodotti diversi da: prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere; energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; coke e prodotti petroliferi raffinati; mezzi di trasporto diversi da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (es. navi).

Fonte: elaborazioni su dati Istat

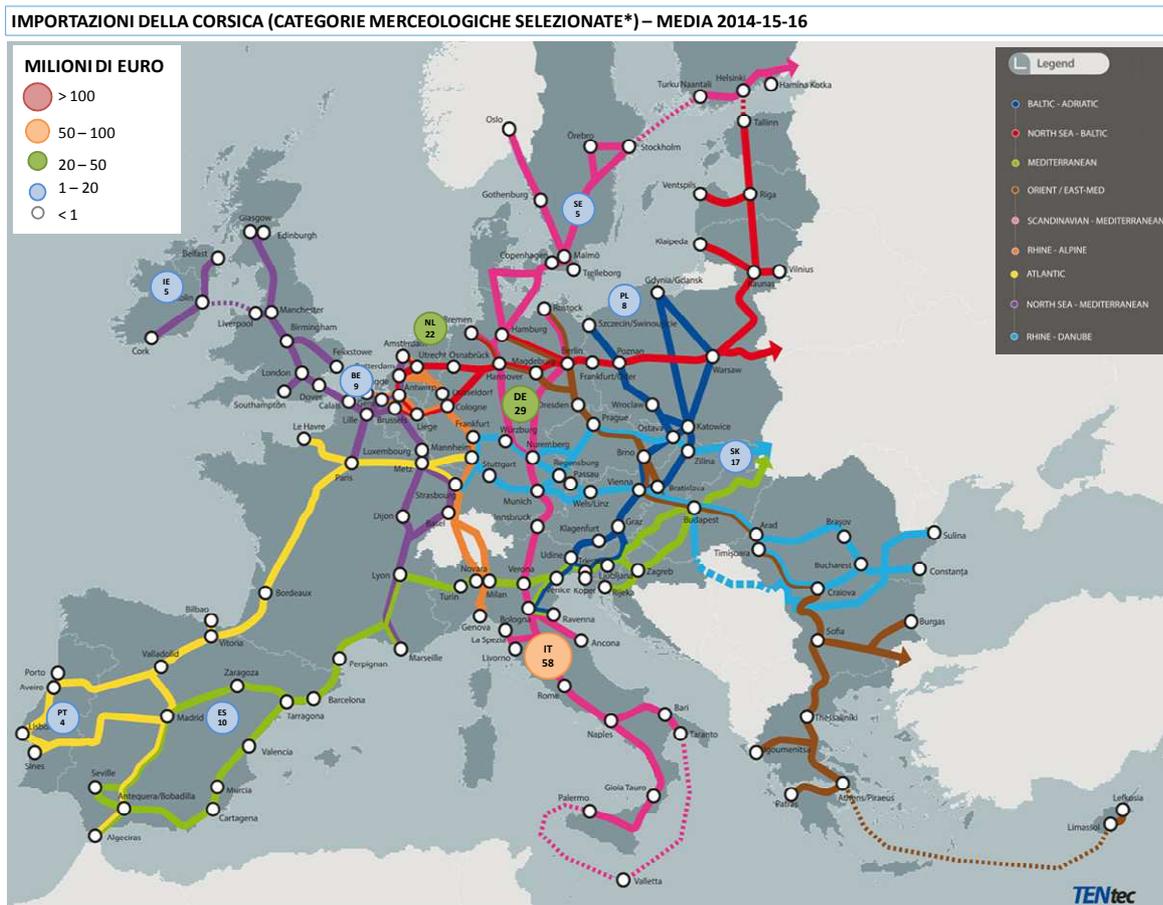
Figura 20. Primi 10 Paesi dell'area TEN-T per le esportazioni della Sardegna *



* Prodotti diversi da: prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere; energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; coke e prodotti petroliferi raffinati; mezzi di trasporto diversi da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (es. navi).

Fonte: elaborazioni su dati Istat

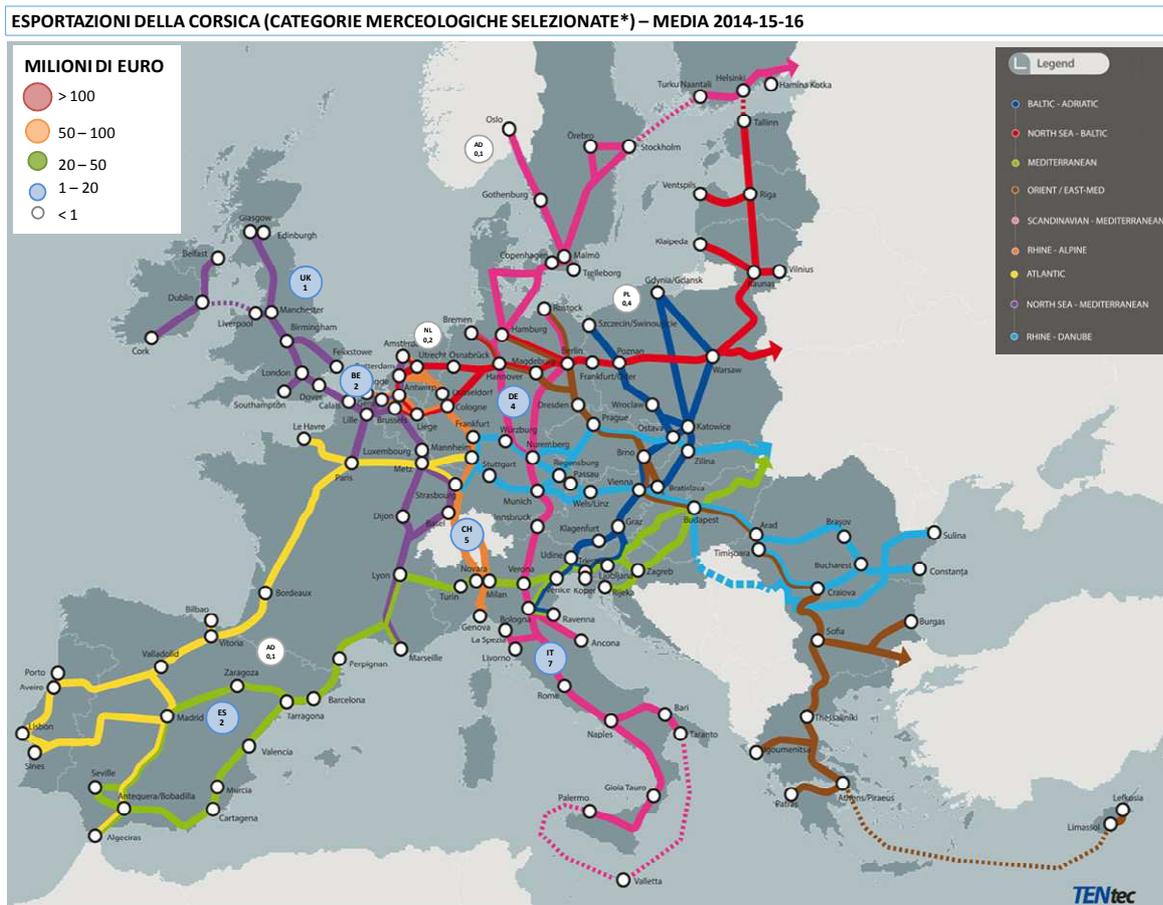
Figura 21. Primi 10 Paesi dell'area TEN-T per le importazioni della Corsica *



* Prodotti diversi da: prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere; energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; coke e prodotti petroliferi raffinati; mezzi di trasporto diversi da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (es. navi).

Fonte: elaborazioni su dati Douanes

Figura 22. Primi 10 Paesi dell'area TEN-T per le esportazioni della Corsica *



* Prodotti diversi da: prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere; energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; coke e prodotti petroliferi raffinati; mezzi di trasporto diversi da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (es. navi).

Fonte: elaborazioni su dati Douanes

Al fine di completare il quadro, si riportano i primi 10 Paesi per import ed export delle categorie merceologiche selezionate per Sardegna e Corsica.

Le importazioni della Sardegna provengono nel triennio '14-15-16 per il 17% dalla Spagna e il 16% dalla Francia. Una quota importante è anche quella della Germania (10%). Gli Stati Uniti (4%) sono il principale Paese di importazione extra-europeo e il principale Paese di esportazione in assoluto (18%), seguito dalla Spagna (13%) e, su percentuali inferiori al 10%, dagli altri Paesi,

Tabella 13 e Tabella 14. Primi 10 Paesi per import e export della Sardegna *

Primi 10 Paesi	Importazioni della Sardegna *		Primi 10 Paesi	Esportazioni della Sardegna *	
	Media 2014-15-16			Media 2014-15-16	
	Milioni di Euro	Incidenza %		Milioni di Euro	Incidenza %
Spagna	140	17	Stati Uniti	130	18
Francia	128	16	Spagna	89	13
Germania	80	10	Francia	50	7
Paesi Bassi	48	6	Germania	48	7
Belgio	36	4	Arabia Saudita	37	5
Stati Uniti	28	4	Regno Unito	29	4
Cina	27	3	Emirati Arabi Uniti	20	3
Russia	25	3	Norvegia	20	3
Grecia	23	3	Belgio	16	2
Malaysia	20	2	Polonia	16	2

* Prodotti diversi da: prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere; energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; coke e prodotti petroliferi raffinati; mezzi di trasporto diversi da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (es. navi).

Fonte: elaborazioni su dati Istat.

Le importazioni della Corsica provengono nel triennio '14-15-16 per il 24% dall'Italia, percentuale doppia rispetto a quella del secondo Paese di riferimento, la Germania (12%). Seguono i Paesi Bassi al 9%. L'Italia rappresenta anche il principale Paese di destinazione dell'export (17%), seguito dalla Svizzera (11%) e dalla Germania (8%).

Tabella 15 e Tabella 16. Primi 10 Paesi per import e export della Corsica *

Primi 10 Paesi	Importazioni della Corsica *		Primi 10 Paesi	Esportazioni della Corsica *	
	Media 2014-15-16			Media 2014-15-16	
	Milioni di Euro	Incidenza %		Milioni di Euro	Incidenza %
Italia	58	24	Italia	7	17
Germania	29	12	Svizzera	5	11
Paesi Bassi	22	9	Germania	4	8
Cina	18	8	Stati Uniti	3	6
Slovacchia	17	7	Tailandia	3	6
Spagna	10	4	Tunisia	3	6
Belgio	9	4	Belgio	2	5
Polonia	8	3	Corea del Sud	2	4
Stati Uniti	8	3	Cina	2	4
Svezia	5	2	Spagna	2	4

* Prodotti diversi da: prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere; energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; coke e prodotti petroliferi raffinati; mezzi di trasporto diversi da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (es. navi).

Fonte: elaborazioni su dati Douanes.

3.5. Conclusioni e proposte per una maggiore integrazione delle ADM e Short Sea Shipping ai corridoi di riferimento e la partecipazione delle Isole nei processi decisionali degli stessi

Con circa 200 milioni di tonnellate trasportate per l'Italia e 50 milioni per la Francia, i due Paesi rappresentano rispettivamente il primo e il quarto mercato comunitario (dopo Spagna e Grecia) per lo Short Sea Shipping nel bacino del Mediterraneo. Il segmento ro-ro in particolare ha mostrato nell'ultimo decennio una dinamica espansiva, con una crescita delle quantità trasportate del 28% in Italia e del 23% in Francia (2007-2016).

Queste tendenze sono state solo in parte intercettate sul lungo periodo da parte delle isole dell'Area di Cooperazione, ma segnali positivi provengono dal trend di breve periodo 2014-2016: +12% il traffico complessivo della Corsica, +7% quello della Sardegna, con un +19% nel segmento ro-ro, +35% il traffico complessivo dell'Isola d'Elba.

I porti continentali italiani e francesi affacciati sul Mediterraneo occidentale rappresentano per queste isole i principali partner per il trasporto marittimo, vere e proprie porte di accesso da e per il continente. Con alcuni dei porti continentali la relazione è quasi esclusiva. Olbia scambia con Livorno via ro-ro il 59% delle merci, Bastia il 55% con Marsiglia, Porto Torres l'86% con Genova e Ajaccio il 73% con Marsiglia, senza considerare l'importanza di Piombino per l'Isola d'Elba.

Anche dal punto di vista dei porti continentali le relazioni con le isole rappresentano quote non trascurabili. Circa un quarto del traffico ro-ro sia del porto di Livorno che di Civitavecchia è dato da relazioni con i principali porti della Sardegna e della Corsica; per Genova, le relazioni con le isole rappresentano il 15% della movimentazione ro-ro complessiva.

Il quadro delle relazioni tra isole e continente non si esaurisce considerando le sole relazioni marittime. Se è vero che partner importanti del commercio delle isole sono i Paesi di appartenenza, come evidenziato dal fatto che la maggior parte dei traffici ro-ro si gioca sulle relazioni nazionali, debita considerazione deve essere riservata al commercio estero, e non solo a quello che avviene con i Paesi del Mediterraneo, ma anche con quelli dell'Europa centrale. Infatti sia per la Sardegna che per la Corsica giocano un ruolo di primo piano le relazioni con gli Stati dell'Europa Sud Occidentale (Francia e Spagna per la Sardegna, soprattutto Italia per la Corsica), ma una quota non trascurabile di importazioni ed esportazioni delle isole sono provenienti/destinate a Paesi compresi tra il Mare del Nord e le Alpi: il 22% delle importazioni e il 12% delle esportazioni della Sardegna; il 27% delle importazioni e il 24% delle esportazioni della Corsica (in valore e per categorie merceologiche non trasportabili via ro-ro; cfr. § 3.4).

Assume quindi rilevanza, per il isole dell'Area di Cooperazione, il ruolo delle catene logistiche di terra e la funzione all'interno di queste esercitata dai nodi logistici di aggregazione e smistamento dei carichi, sia quelli collocati sul territorio nazionale, in alcuni casi con funzioni di retro porto, sia quelli dell'Europa centrale, per l'aggregazione delle merci destinate alle isole o, in verso opposto, la loro riproposizione verso i mercati di destinazione.

La stretta relazione tra porti isolani e continentali, da un lato, e il ruolo delle catene logistiche di terra, dall'altro, possono quindi rappresentare i punti di partenza per un ragionamento su una maggiore integrazione delle ADM e Short Sea Shipping ai Corridoi di riferimento e la partecipazione delle isole nei processi decisionali degli stessi.

Rispetto a questi obiettivi va infatti valutata l'opportunità di stringere o rinnovare alleanze strategiche tra i porti delle isole, i porti continentali di accesso ai Corridoi europei e i centri logistici di terra. Strategie che dovrebbero avere un obiettivo sia operativo, di integrazione ed efficientamento delle tratte marittime all'interno di catene logistiche complesse, sia più ampiamente orientato a far emergere, nei confronti della programmazione istituzionale delle ADM, una unità di intenti nelle priorità dei diversi soggetti coinvolti all'interno di queste catene.

4. I PROGRAMMI COMUNITARI E NAZIONALI DI SOSTEGNO E FINANZIAMENTO PER LE ADM

Il sostegno comunitario alle ADM dal 2001 al 2013

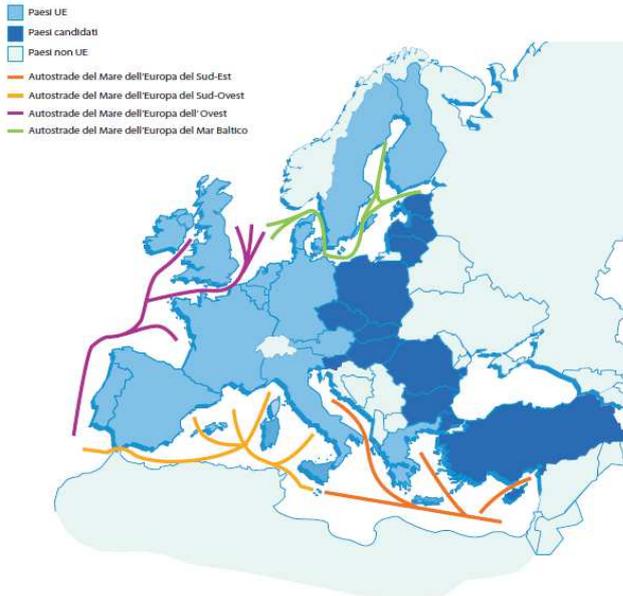
Il concetto di Autostrade del Mare è stato introdotto dalla Commissione nel 2001 quando con il Libro Bianco dei Trasporti essa propose l'utilizzo di risorse per lo sviluppo del progetto Autostrade del Mare come alternativa al trasporto terrestre e come parte della rete Trans-European Network-Transport (TEN-T). L'adozione dell'art. 12 bis delle linee guida TEN-T del 29/4/2004 da parte del Consiglio e del Parlamento europeo aveva stabilito le modalità di finanziamento nonché gli obiettivi del programma Autostrade del Mare, designando quattro corridoi da portare a termine entro il 2010:

- Autostrade del Mar Baltico (che collegano gli stati membri che affacciano sul Mar Baltico con quelli dell'Europa centrale e Occidentale incluse le rotte attraverso il Mare del Nord ed il canale del Mar Baltico);
- Autostrade del Mare dell'Europa occidentale (che collegano il Portogallo e la Spagna al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda);
- Autostrade del Mare dell'Europa sud-orientale (che collegano il Mar Adriatico allo Ionio, all'Egeo e al Mediterraneo orientale inclusi Cipro e il Mar Nero);
- Autostrade del Mare dell'Europa sud-occidentale (che collegano la Spagna, la Francia, l'Italia e Malta con le Autostrade del Mare dell'Europa sud-orientale incluso il Mar Nero).

La Commissione europea, sulla scorta del rapporto Van Miert del 2004, aveva individuato un ristretto numero di progetti prioritari per le reti di trasporto dell'Unione europea. Le Autostrade del Mare risultavano il Progetto Prioritario 21 (PP21).

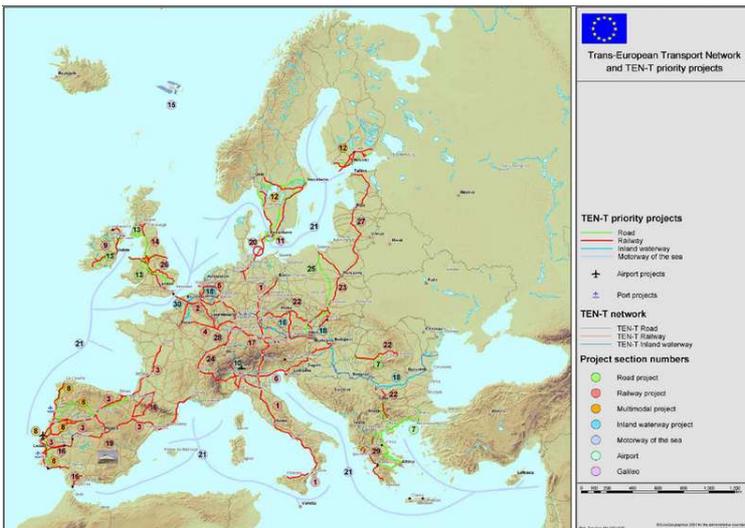
Il Libro Bianco dei trasporti del 2011 ha successivamente confermato l'importanza delle Autostrade del Mare nel contesto della politica europea dei trasporti. Da un punto di vista regolamentativo, esse trovano sostegno nel Regolamento (UE) 1315/2013 e nel Regolamento (UE) 1316/2013, in cui vengono definite la dimensione marittima delle Reti Transeuropee di Trasporto e una priorità orizzontale della programmazione infrastrutturale europea.

Figura 23. Corridoi delle Autostrade del Mare (2004)



Fonte: Ram Spa, Autostrade del Mare: il Master Plan nazionale Infrastrutture (2005)

Figura 24. Progetti prioritari della rete TEN-T 2005



Fonte: Commissione Europea

Tra il 2001 e il 2013 le ADM sono state sostenute da diversi meccanismi di finanziamento dei quali le TEN-T e, in misura minore, il programma Marco Polo II sono stati i più importanti. Altre fonti di finanziamento sono stati i programmi Interreg,

lo Strumento Europeo di vicinato e partenariato (ENPI) a supporto dei collegamenti con Paesi terzi, lo Strumento di assistenza pre-adesione (IPA) e il Programma quadro di ricerca e sviluppo tecnologico (RTD FP).¹²

I 97 progetti ADM finanziati tra il 2001 e il 2013 hanno avuto una spesa totale di 1.915,2 milioni di euro e un contributo dell'UE di 461,7 milioni di euro.

Tabella 17. Progetti ADM per programma di finanziamento (2001-2013)

Programma di finanziamento	Numero di progetti	Costo totale dei progetti (milioni di euro)	Contributo UE (milioni di euro)
TEN-T	51	1.471,9	353,1
Marco Polo	4	309,0	14,4
Interreg	16	40,0	21,2
ENPI	9	24,0	23,5
IPA	4	20,5	17,4
RTD FP	13	49,8	32,1
Totale	97	1.915,2	461,7

Fonte: elaborazione su dati Commissione Europea (Motorways of the Sea: An ex-post evaluation on the development of the concept from 2001 and possible ways forward)

Una valutazione condotta sul programma Marco Polo dalla Corte dei Conti Europea ha tuttavia mostrato che questo programma non avrebbe raggiunto i risultati attesi in termini di spostamento merci dalla strada al mare.¹³

Il sostegno comunitario e nazionale alle ADM dal 2013 a oggi

Già sostenute e cofinanziate con circa 450 milioni di euro per 52 progetti dal programma europeo TEN-T, nonché da altri programmi quali Marco Polo ed il 7° programma quadro nel periodo di programmazione 2007-2013, le Autostrade del Mare rimangono un elemento importante anche nel nuovo periodo di programmazione, rappresentando una priorità orizzontale del CEF (Connecting Europe Facility, Meccanismo per collegare l'Europa), programma di cofinanziamento di progetti nel settore del trasporto europeo.

Obiettivo della rete delle Autostrade del Mare è quello di concentrare i flussi di merci su rotte logistiche marittime in modo tale da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilire nuovi collegamenti marittimi validi, regolari e frequenti per il trasporto di merci tra Stati membri, al fine di ridurre la congestione stradale e / o migliorare l'accesso alle regioni e agli Stati periferici e insulari.

I finanziamenti del CEF sostengono azioni che si concentrano sull'istituzione di collegamenti ADM o sull'elaborazione di azioni a più ampio beneficio attraverso progetti di implementazione, studi che prendano la forma di azioni pilota e studi in generale.

Per quanto riguarda i progetti di implementazione, il loro obiettivo deve essere quello di stabilire o migliorare i servizi di trasporto ADM lungo i principali corridoi di trasporto merci, sulla base di nuovi collegamenti marittimi o attraverso il miglioramento di quelli esistenti. Le azioni dovrebbero includere una considerevole componente di investimento portuale.

¹² European Commission (2017)

¹³ European Court of Auditors (2013)

Obiettivo delle azioni pilota è invece quello di introdurre concetti e tecnologie nuove e innovative nella fase di pre-implementazione e testarle in condizioni operative reali. Gli studi, infine, dovrebbero contribuire alla promozione e allo sviluppo del concetto delle ADM a livello regionale o europeo e allo sviluppo di ulteriori politiche nel campo.

Tra i progetti TEN-T pre-identificati dal Regolamento 1315/2013 dell'11 dicembre 2013 ne figurano 47 legati allo sviluppo delle ADM. Nell'ambito delle call CEF del 2014, è stato selezionato un portafoglio di 29 progetti, corrispondenti a un finanziamento complessivo di 262 milioni di euro, nell'ambito della call CEF 2015 sono stati selezionati 12 progetti, per finanziamento complessivo di 86 milioni di euro.

Tra i progetti finanziati dal CEF che coinvolgono Italia e Francia sul fronte delle ADM, si possono evidenziare (tra parentesi il contributo massimo dell'Unione Europea e l'anno della relativa call CEF):

- *W BClink: MoS for the future*. Integrazione delle catene logistiche dei porti di Civitavecchia e Barcellona nell'ambito delle Autostrade del Mare (4.338.889 euro, anno 2017)
- *MoS Venice-Patras: Developing and upgrading of the East-Mediterranean Italy-Greece Mos link*. ADM Venezia-Patraso. Sviluppo e aggiornamento del collegamento ADM Italia-Grecia (2.564.300 euro, anno 2016).
- *Motorway of the Sea Nantes Saint Nazaire – Gijon*. Studi e lavori per stabilire un collegamento marittimo RoPax tra i porti centrali di Gijon e Nantes Saint-Nazaire (1.079.760 euro, anno 2015).
- *Med-Atlantic Ecobonus*. Studio che mira a promuovere un sistema di incentivi coordinato a sostegno dello sviluppo delle Autostrade del Mare, valido sia per i mercati dell'Atlantico che per il Mediterraneo occidentale (771.919 euro, anno 2014).
- *Fresh Food Corridors*. Progettazione, sviluppo e testing di un servizio di Autostrade del Mare dedicato al trasporto di prodotti deperibili che include un corridoio Rail Reefer (tra Israele e il centro-nord Europa), tre porti gateway del Mediterraneo (Capodistria, Marsiglia e Venezia) e uno studio di fattibilità relativo alla realizzazione di un corridoio Rail Reefer nel porto di La Spezia (10.702.972,72 euro, anno 2014).
- *BRIDGE (Building the Resilience of International and Dependent Gateways in Europe) - Motorways of the Sea II*. Miglioramento del collegamento Dover-Calais (33.493.500 euro, anno 2014).

Il sostegno italiano: Ecobonus e Marebonus

In ambito italiano, un'esperienza importante di sostegno alle ADM è considerata positivamente anche dalla European Court of Auditors nel report 2013,¹⁴ (ma ritenuti di fatto aiuti di stato impropri da parte della Commissione Europea¹⁵) un incentivo diretto alle imprese di autotrasporto con l'obiettivo di incoraggiarle a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime, al fine di trasferire quote sempre maggiori di merci che viaggiano su mezzi pesanti dalla strada alle più convenienti vie del mare. A tal fine la legge n° 265 del 2002 mise a disposizione degli autotrasportatori circa 240 milioni di euro attraverso uno stanziamento quindicennale. Tali fondi sono stati stanziati nel 2008 (233 milioni) per il triennio 2007-2009 e successivamente rifinanziati per il biennio 2010-2011

La misura principale era finalizzata a sostenere la scelta della nave da parte degli autotrasportatori in alternativa alla strada. Misure di accompagnamento erano destinate ad incoraggiare le forme di associazione tra imprese di piccole dimensioni aventi l'obiettivo specifico di utilizzare in modo efficiente le alternative marittime al trasporto su gomma, nonché di agevolare misure di formazione finalizzate a promuovere l'accesso alle rotte marittime e il loro utilizzo e l'acquisto di attrezzature elettroniche (hardware) e programmi informativi (software) volti ad ottimizzare la catena del trasporto in condizioni di massima sicurezza.

¹⁴ European Court of Auditors (2013)

¹⁵ Decisione C(2012)5020 del 25/07/2012

Più recentemente è stato istituito il Marebonus, incentivo previsto dall'articolo 1, comma 647 della Legge di Stabilità per il triennio 2016-2018 allo scopo di sviluppare la modalità combinata strada-mare attraverso la creazione di nuovi servizi marittimi e il miglioramento di quelli già esistenti. Diversamente dall'Ecobonus – direttamente rivolto agli autotrasportatori – il Marebonus è rivolto alle imprese armatrici che presentino progetti triennali per la realizzazione di nuovi servizi marittimi ro-ro e ro-pax per il trasporto multimodale delle merci o il miglioramento dei medesimi servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'unione europea o dello Spazio economico europeo, al fine di sostenere il miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria.

L'incentivo è calcolato sulle unità di trasporto moltiplicate per le tratte chilometriche sottratte alla percorrenza stradale sulla rete viaria italiana (per ogni unità imbarcata al massimo 0,10 euro per km sottratto alla percorrenza sulla rete stradale nazionale). Lo strumento prevede il ribaltamento di una quota del contributo ricevuto in favore delle imprese di autotrasporto che abbiano usufruito dei servizi marittimi, ovvero di almeno il 70% dell'incentivo ricevuto agli utenti del servizio che effettuano almeno 150 imbarchi l'anno.

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 293 del 16 dicembre 2017 del decreto dirigenziale di attuazione "Marebonus" sono stati aperti i termini per la presentazione delle istanze.

Altre fonti comunitarie di sostegno

Il CEF non è l'unico strumento, a livello europeo, di sostegno e finanziamento delle ADM. Un'ulteriore possibilità è rappresentata dal piano di investimenti per l'Europa, il cosiddetto piano Juncker, che ha tre obiettivi: eliminare gli ostacoli agli investimenti; dare visibilità e assistenza tecnica ai progetti di investimento; e fare un uso più intelligente delle risorse finanziarie. Tra le altre cose, il piano ha previsto la creazione di un nuovo fondo europeo per gli investimenti strategici (EFIS) e il coinvolgimento della Banca Europea degli Investimenti (BEI), istituzione che da circa 50 anni viene utilizzata dall'Unione per il finanziamento di progetti a lungo termine.

Tra i progetti ad oggi approvati, riguarda (almeno in parte) il tema delle ADM il finanziamento di 200 milioni di euro erogato a Grimaldi Euromed SpA per la modernizzazione e l'ampliamento della flotta attraverso l'acquisizione di 10 nuove navi per trasporto vetture/camion che saranno impiegate per la tratta Europa-Nord America.

Il bando CEF Transport Blending 2017, lanciato in data 8 febbraio 2017, è inoltre il primo bando lanciato nell'ambito dei finanziamenti TEN-T a prevedere la combinazione di più fondi. Il bando ha infatti una dotazione di 1,35 miliardi di euro per proposte progettuali concernenti unicamente lavori che prevedano il supporto finanziario da parte di una istituzione finanziaria (es. Banca Europea per gli Investimenti, Cassa Depositi e Prestiti, Istituto bancario).

L'aggiornamento al DIP delle ADM sostiene che il potenziale dell'investimento privato nel campo dei trasporti non è sfruttato a sufficienza e che nuovi strumenti finanziari possono essere utili in un quadro di risorse pubbliche calanti. È però interessante notare quanto sottolineato dall'aggiornamento al DIP, ovvero che "mentre il ricorso al finanziamento privato è fondamentale per mantenere e migliorare le infrastrutture di trasporto in Europa, è anche fondamentale capire che il CEF-ADM non può e non deve essere sostituito da strumenti di investimento privati. Le sovvenzioni alle ADM dovrebbero affrontare i deficit di finanziamento che non possono essere facilmente finanziati con altri mezzi: progetti innovativi, problemi di connettività che coinvolgono isole e regioni ultraperiferiche, ecc."

Le Autostrade del Mare vengono considerate prioritarie anche nel recente Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, in cui all'attività 3.5 dell'azione 3 – Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità via mare e via terra dei porti, vengono previste 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.

5. ANALISI, PUNTI DI FORZA E CRITICITA' DELLA PROGRAMMAZIONE EUROPEA E NAZIONALE E DELLE POLITICHE DI SOSTEGNO E FINANZIAMENTO DELLE ADM TRA SARDEGNA, CORSICA E ISOLA D'ISOLA D'ELBA E L'AREA DI COOPERAZIONE

Il capitolo riporta una ricognizione di alcuni punti di forza e criticità in relazione alla programmazione europea e nazionale sulle ADM. Il § 5.1 riepiloga alcune riflessioni prodotte in sede comunitaria e nazionale, mentre il § 5.2 riporta brevemente il quadro relativo alla rotte shipping tra le isole. Il § 5.3 evidenzia i riflessi che i criteri di programmazione comunitaria e nazionale hanno sulla possibilità di ricorrere ai meccanismi di incentivazione ADM per Corsica, Sardegna e Isola d'Elba, mentre nel § 5.4 sono contenute alcune proposte di correzione all'attuale quadro comunitario e nazionale di programmazione ADM.

5.1. Il quadro comunitario e nazionale

La conclusione complessiva di un recente report di valutazione della Commissione Europea (2017) sulla programmazione europea in materia di Autostrade del Mare è che l'evoluzione dell'attività della programmazione ADM abbia generalmente avuto un impatto positivo sul settore del trasporto marittimo a corto raggio e che abbia risposto bene alle mutevoli esigenze del settore. Secondo il rapporto, infatti, i programmi ADM hanno stimolato investimenti strategicamente importanti che non sarebbero stati realizzati (o non alla stessa scala o negli stessi tempi), effetti moltiplicatori degli investimenti, azioni innovative e, soprattutto, partenariati tra porti, regioni e paesi all'interno dell'Europa e con i vicini dell'Europa. I programmi ADM hanno finanziato una serie diversificata di progetti. I finanziamenti hanno sostenuto: investimenti infrastrutturali per migliorare l'efficienza di specifiche operazioni portuali e collegamenti di trasporto; progetti pilota per nuovi approcci e tecnologie (in particolare in relazione alle prestazioni ambientali e alla gestione del traffico marittimo / single window); creazione di servizi nuovi o più frequenti; cooperazione transfrontaliera, anche con i paesi vicini; e, attività di innovazione a valle e sviluppo di tecnologie prototipo.

Dal punto di vista del raggiungimento degli obiettivi di trasferimento modale, ci sono stati alcuni successi nell'incoraggiare il trasferimento modale dalla terra al mare ma l'evidenza quantitativa è limitata e, per quanto riguarda lo studio condotto sul Programma Marco Polo, negativa.¹⁶

Risultati positivi sono stati invece raggiunti sul fronte dell'innovazione e del progresso tecnologico.

Ci sono state alcune difficoltà o ritardi a livello di progetto in termini di creazione di partnership, procedure di affidamento, comunicazione e condivisione di operazioni sensibili e commerciali che non sono infrequenti a progetti analoghi, complessi e con più Stati membri.

Il report sottolinea inoltre che l'ambito geografico dei progetti ADM corrisponde solo in parte al modello degli attuali flussi commerciali a corto raggio. I progetti finanziati nei corridoi del Mare del Mar Baltico e dell'Europa occidentale corrispondono ragionevolmente bene ai flussi commerciali reali, mentre i due corridoi del Mediterraneo sono significativamente sottorappresentati considerando i livelli del traffico marittimo a corto raggio. Gli investimenti TEN-T per le ADM del periodo 2004-2013 si sono infatti concentrati nella regione del Mare Baltico (anche se a livello di singoli Paesi l'Italia è il secondo dopo la Svezia). Il numero relativamente grande di progetti che coinvolgono partner del Mar Baltico

¹⁶ Cfr. European Court of Auditors (2013)

può in parte essere spiegato dalla storia di cooperazione e dai collegamenti / partenariati esistenti in questa regione. Ciò ha aiutato lo sviluppo di progetti nel corridoio, in particolare durante i primi anni del concetto di Autostrade del Mare.. Il rapporto evidenzia inoltre che la presenza di Masterplan dei Corridoi ADM sono stati importanti per determinare il focus delle call regionali e la portata di molti dei progetti finanziati.

L'adozione di progetti in diversi corridoi ADM è stata influenzata da fattori quali modifiche legislative, cooperazione precedente, partenariati esistenti e il modo in cui gli inviti a presentare proposte sono stati attuati nei diversi corridoi. Ciò è particolarmente evidente nella regione del Mar Baltico, dove le modifiche alla legislazione (ad esempio, la direttiva 2016/802 / UE che disciplina il contenuto di zolfo dei combustibili marittimi) e altri fattori (ad esempio la necessità di rompighiaccio) hanno fortemente contribuito all'uso attivo dei finanziamenti dell'UE .

Come ci si potrebbe aspettare, i progetti hanno funzionato meglio in presenza di rapporti di lavoro e partnership consolidati. In particolare il rapporto sottolinea che nella regione del Mar Baltico l'attenzione ai masterplan come base per lo sviluppo di progetti è stata anche un fattore di una forte offerta di idee progettuali. Va comunque sottolineato che in questa regione, la presenza di una rete di trasporto marittima densa ha generato una minor necessità di nuove tratte e determinato un maggior focus sulla componente ambientale (es. riduzione delle emissioni).

Infine, secondo il report i programmi ADM hanno contribuito allo sviluppo delle politiche e hanno, attraverso la raccolta di profili e attività innovative, sostenuto dibattiti politici riguardanti l'ambiente (ad es. come depuratori e carburanti alternativi), sicurezza marittima e oneri amministrativi.

Tabella 18. Principali punti di forza e criticità dei programmi ADM

Punti di forza	Criticità
Investimenti strategicamente importanti che non sarebbero stati realizzati (o non alla stessa scala o negli stessi tempi)	Trasferimento modale sotto le aspettative (anche l'evidenza quantitativa è limitata)
Effetti moltiplicatori degli investimenti	Difficoltà o ritardi a livello di progetto in termini di creazione di partnership, procedure di affidamento, comunicazione e condivisione di operazioni sensibili e commerciali
Partenariati tra porti, regioni e Paesi	Progetti nei Corridoi Mediterranei sottorappresentati considerando i livelli del traffico marittimo a corto raggio
Innovazione e progresso tecnologico	
Sviluppo delle politiche e sostegno del dibattito pubblico	

Fonte: elaborazione su European Commission (2017a)

In precedenza, uno studio valutativo sui programmi ADM era stato condotto anche dalla DG for Internal Policies (2014) raccogliendo il punto di vista di esperti e operatori sul programma ADM a livello europeo. Da quello studio emerge, tra gli aspetti positivi, che:

- il programma ADM porta ad un aumento della cooperazione tra i porti da diversi Stati membri;
- esiste la possibilità di ampliare l'ambito geografico delle ADM ai paesi limitrofi, ad es. Norvegia, paesi nordafricani e paesi non appartenenti all'UE nella regione del Mar Nero;
- esiste anche la possibilità di ampliare l'ambito delle ADM e di integrare intere catene di approvvigionamento.

Riguardano invece fattori da migliorare i seguenti aspetti.

- alcuni dei porti con familiarità con il programma ADM non erano a conoscenza degli schemi di finanziamento dell'UE e l'ambito del programma non era chiaro a tutti gli intervistati; il processo di applicazione risultava inoltre complesso;
- i rischi commerciali di avviare un nuovo servizio di trasporto marittimo a corto raggio sono elevati;
- c'è domanda di connessioni ADM all'interno di un singolo Stato membro, che potrebbe essere favorevole all'inclusione delle regioni insulari nel programma ADM, e al momento le regioni insulari dell'UE beneficiano difficilmente del programma ADM.

Programmazione nazionale

Un riepilogo dei risultati raggiunti con l'Ecobonus è sintetizzato in ISPRA (2016). Il documento riporta che in un quadriennio di finanziamento, dal 2007 al 2010, sono stati sovvenzionati più di 2 milioni di viaggi (il 75% su rotte nazionali ed il restante 25% su rotte internazionali) per un importo complessivo di oltre 240 milioni di euro.

Per quanto riguarda il dato delle tonnellate di merci trasportate nel periodo 2007-2010 soggetto ad incentivazione si è registrato un incremento costante nel biennio 2007-2008, per poi calare sia sulle rotte nazionali che internazionali nel 2009 a causa della crisi economica, per aumentare nuovamente nel 2010.

Secondo quanto riportato da Ram Spa, l'Ecobonus avrebbe dunque sottratto alla viabilità stradale, per ciascuna delle annualità, circa 500.000 viaggi di TIR, consentendo al contempo anche un miglioramento nella logistica complessiva delle imprese di autotrasporto, incentivando una migliore rottura di carico dei rotabili e delle navi.

Tabella 19. Tonnellate di merci trasportate su rotte incentivate dall'Ecobonus nel periodo 2007-2010

Tonnellate trasportate	2007	2008	2009	2010
Rotte nazionali	9.064.281	13.877.093	10.288.347	13.002.986
Rotte comunitarie	4.026.099	3.926.835	3.167.210	3.509.770
Totale generale	13.090.380	17.803.928	13.455.557	16.512.756

Fonte: elaborazione su dati Ram Spa riportati in ISPRA (2016)

5.2. Il quadro relativo alla rotte Shipping tra Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba

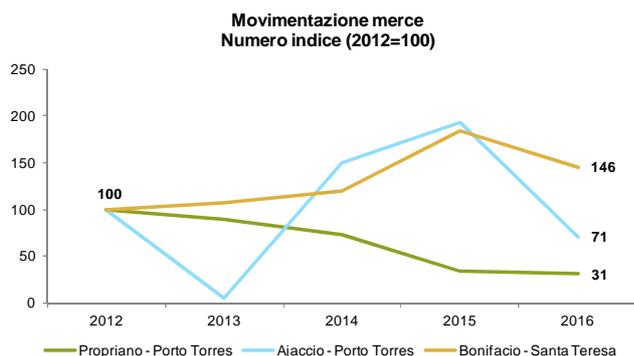
Un recente lavoro svolto dall'Office des Transports de la Corse (2017) ha analizzato le linee di collegamento Propriano – Porto Torres, Ajaccio – Porto Torres e Bonifacio – Santa Teresa. Le linee principali, in termini di movimentazione merci, sono la Propriano – Porto Torres e la Bonifacio – Santa Teresa. La prima mostra, dal 2012, un trend decrescente nei traffici, la seconda una crescita fino al 2015 e un successivo calo.

Tabella 20. Movimentazione merci sulle linee Sardegna-Corsica

Linea	Movimentazione merci Tonnellate				
	2012	2013	2014	2015	2016
Propriano - Porto Torres	68.420	61.093	50.191	23.616	21.226
Ajaccio - Porto Torres	1.191	55	1.781	2.290	846
Bonifacio - Santa Teresa	15.563	16.731	18.582	28.551	22.645

Fonte: elaborazione su dati dall'Office des Transports de la Corse (2017)

Figura 25. Movimentazione merci sulle linee Sardegna-Corsica. Numero indice (2012=100)



Fonte: elaborazione su dati dall'Office des Transports de la Corse (2017)

Se le linee Propriano – Porto Torres e Bonifacio – Santa Teresa si collocano su livelli di attività simili, diversi sono gli elementi strutturali da prendere in considerazione rispetto a un loro sviluppo futuro.

Per la linea Bonifacio-Santa Teresa viene infatti evidenziato un potenziale di sviluppo limitato. Al contrario, i porti di Ajaccio e di Propriano beneficiano di infrastrutture di qualità e di una situazione geografica favorevole, che li posizionano come porti in grado di ospitare attività di trasporto merci e di assorbire probabilmente eventuali flussi aggiuntivi, nella prospettiva di rafforzare i collegamenti marittimi.

In particolare, il porto commerciale di Ajaccio beneficia della sua immediata vicinanza ai principali centri economici dell'isola e delle infrastrutture di trasporto (porto, ma anche aeroporto e ferrovia). Il porto commerciale di Propriano si trova a 68,5 km dall'agglomerato di Ajaccio, collegando tutta la microregione del Sartenais-Valinco-Taravo e la microregione d'Ajaccio in seconda battuta.

Il porto di Porto Torres, gode di una posizione privilegiata, soprattutto data la sua posizione nel cuore della seconda zona commerciale e industriale della Sardegna.

Tabella 21. Elementi strutturali delle linee Sardegna-Corsica



Linea	Equipaggiamento del porto (lato Corsica)	Distanza marittima (miglia marittime)	Tempo di attraversamento per tipologia di nave
Propriano - Porto Torres	Infrastruttura portuale ben dimensionata in termini tecnici e umani 3 ormeggi, di cui il principale di 240 metri di lunghezza (il 3° più lungo in Corsica), nonché una piattaforma dedicata al trasporto merci	57	3h05 (tipo 2) 2h17 (tipo 3)
Ajaccio - Porto Torres	Un'infrastruttura portuale ben dimensionata in termini tecnici e umani: 6 stazioni ro-ro che possono essere utilizzate simultaneamente e senza limiti di dimensione e 2 stazioni petrolifere Situato in un golfo, il porto beneficia di una posizione geografica ideale che gli consente di garantire un'attività tutto l'anno e di mantenere le operazioni previste quotidianamente	67	3h37 (tipo 2) 2h41 (tipo 3)
Bonifacio - Santa Teresa	Uno stretto porto che limita l'accesso alle navi di lunghezza inferiore a 65 metri Una rampa di accesso fuori norma con divieto di circolazione di veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate Un porto relativamente nascosto e investimenti da fare per aumentare l'area di attracco Attualmente solo un ormeggio, ma un progetto in corso per il 2019 per recuperare l'uso di entrambi gli ormeggi. Su questo porto le prospettive di sviluppo sono limitate a questo progetto, date le limitazioni infrastrutturali e la necessità di utilizzare piccole navi	9	45 min (tipo 1)

Fonte: elaborazione su dati dall'Office des Transports de la Corse (2017)

5.3. Criticità riscontrate rispetto ad altre aree europee – considerazioni

Sardegna, Corsica e Isola d'Elba si trovano, rispetto ad altre aree europee sotto, un profilo peculiare dal punto di vista delle programmazione ADM. Il fatto di non essere incluse formalmente in alcun Corridoio, di essere prive di porti di livello "core" (ad eccezione di Cagliari), di non avere alternative al trasporto marittimo per lo scambio delle merci (se non quello residuale del trasporto aereo) e di intrattenere relazioni commerciali prevalentemente con i porti del Paese di appartenenza le esclude sostanzialmente dalla programmazione comunitaria sulle Autostrade del Mare.

Ciò perché tra i criteri che guidano l'ammissibilità dei progetti di attivazione o miglioramento di servizi ADM ai finanziamenti CEF figurano il fatto che tali progetti coinvolgano almeno due porti, di cui almeno uno appartenente alla rete centrale ("core"), appartenenti a due Stati Membri. È quindi evidente come questi fattori pongano limitazioni importanti alla possibilità, per Corsica, Sardegna e Isola d'Elba, di accedere ai finanziamenti CEF.

La prima limitazione deriva dal fatto che vi è un unico porto “core” sulle tre isole, quello di Cagliari, posizionato oltretutto sulla costa meridionale della Sardegna, localizzazione che lo pone alla distanza massima dalle coste continentali dell’Area di Cooperazione.

La seconda è data dall’esclusione all’accesso alle risorse CEF di collegamenti ADM interni a uno Stato Membro. La realizzazione stessa del progetto GEECCTT-Iles testimonia la volontà e l’interesse, da parte dei soggetti promotori, di potenziare le connessioni transfrontaliere tra le isole. Ma è una realtà di fatto che le connessioni ad oggi più importanti in termini numerici siano quelle interne allo stesso Stato Membro, sia per la Sardegna che per la Corsica (e per l’Isola d’Elba).

Questa situazione delinea un almeno parziale scollamento tra gli obiettivi della programmazione e i meccanismi attuativi di finanziamento messi in atto.

L’articolo 4 del Regolamento (UE) 1315/2013 riporta, tra gli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, “l’accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell’Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane e le zone scarsamente popolate”.

Un obiettivo che riprende quello incluso nella Decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che all’articolo 5 riportava, tra le altre, come priorità, “la creazione e lo sviluppo delle infrastrutture per l’accesso alla rete, in modo da collegare le regioni insulari, intercluse e periferiche con le regioni centrali della Comunità.”

Perlomeno sul fronte del trasporto marittimo, tuttavia, tale obiettivo risulta depotenziato dai criteri che regolano la selezione dei progetti ADM finanziati dal CEF, depotenziamento che si riscontra anche in merito all’attuazione del piano di incentivo Ecobonus prima e Marebonus poi.

Il D.M. 31 gennaio 2007, che ha individuato le tratte marittime incentivabili dall’Ecobonus escludeva completamente i porti sardi dalle rotte. Successivamente, il Ministero dei Trasporti ha emanato il D.M. 26/03/2007, prevedendo la possibilità di istituire rotte incentivabili “fra i porti della Sardegna, anche se ricompresi all’interno di rotte di provenienza continentale”. Ipotesi che non ha tuttavia trovato attuazione a causa delle limitazioni operative delle linee regionali riassunte in P.Im.Ex (2010).

Quanto alle disposizioni attuative del più recente Marebonus, il DECRETO 13 settembre 2017, n. 176 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esclude nuovamente la Sardegna dall’elenco delle rotte marittime ammissibili al contributo.

L’esclusione deriva dalla concentrazione dell’incentivo su obiettivi di trasferimento modale dalla strada al mare, che determina di fatto una pregiudiziale negativa per i collegamenti di cabotaggio obbligato, con uno scollamento rispetto all’obiettivo, richiamato nell’Allegato Infrastrutture 2017, di “garantire livelli minimi di accessibilità anche alle aree più periferiche e meno servite dai servizi pubblici.”

Possibili soluzioni possono risiedere nel considerare i trasporti marittimi come parte di una catena logistica complessa e obiettivi di trasferimento terra-mare anche nei collegamenti con le isole, come richiamato nel § 3.5 e, più avanti, nel § 6.2.

5.4. Proposta di correzione all'attuale quadro comunitario e nazionale delle politiche di programmazione e di sostegno delle ADM

Le criticità riscontrate nella programmazione e nel sostegno comunitario e nazionale alle ADM nello specifico delle isole dell'Area di Cooperazione rappresenta il punto di partenza per una proposta di correzione all'attuale quadro regolamentativo.

In particolare, in relazione alla programmazione comunitaria, il requisito che, per essere finanziabili dal CEF, i progetti di attivazione o miglioramento di servizi ADM debbano coinvolgere almeno due Stati Membri pone una prima limitazione a progetti ADM per isole la cui domanda di trasporto marittimo è rivolta innanzi tutto ai rispettivi Paesi di appartenenza. Andrebbe pertanto valutata la possibilità di accedere al CEF anche per progetti ADM interni a uno stesso Stato Membro.

Un secondo requisito di accesso al CEF riguarda il fatto che i progetti debbano coinvolgere almeno 1 porto "core". Considerato che l'unico porto isolano appartenente alla rete centrale è costituito da Cagliari, da un lato la sua collocazione sul versante sud della Sardegna pone limitazioni sostanziali a progetti di collegamento tra le isole, dall'altro il suo essere unico porto "core" restringe il campo delle opzioni per altri collegamenti internazionali. Ulteriore elemento di valutazione sembra quindi essere la ricerca di condizioni alle quali consentire un sostegno a collegamenti ADM tra porti della rete globale ("comprehensive").

Rispetto alle politiche di sostegno nazionali, sia nel caso della precedente esperienza Ecobonus che di quanto attualmente stabilito per Marebonus, le rotte da/per la Sardegna sono escluse dalle tratte incentivabili, data la natura dello strumento strettamente orientata al trasferimento modale strada-mare secondo parametri che prendono in considerazione l'effetto del trasferimento modale tra origini e destinazioni costiere. L'effetto di trasferimento dalla strada al mare potrebbe invece essere considerato rispetto a itinerari con origine o destinazione interna.

Si tratta di proposte che prendono spunto dalle specificità delle isole dell'Area di Cooperazione, ma che hanno trovato riconoscimento anche in due documenti di valutazione sulla programmazione ADM elaborati a livello comunitario.

Secondo lo studio European Commission (2017a), infatti, occorre riconoscere, tra le altre prospettive di sviluppo futuro delle ADM, che una migliore intermodalità e catene di approvvigionamento integrate saranno importanti per lo sviluppo futuro del settore. Come sottolineato dallo studio, lo SSS fa parte di una catena di approvvigionamento complessa e rappresenta solo una modalità all'interno della catena.

Analoga considerazione è riportata dal DG for Internal Policies (2014), quando sottolinea che le Autostrade del Mare fanno parte di catene di approvvigionamento complesse che non iniziano né finiscono nei porti marittimi. Secondo lo studio il trasporto marittimo a corto raggio è in molti (se non tutti) casi uno dei vari modi di trasporto all'interno di una catena e i progetti ADM dovrebbero considerare una catena di approvvigionamento integrata in modo che essi siano collegati ad altri anelli della.

A questo proposito gli autori dello studio stesso sottolineano comunque che le più recenti call CEF dedicate alle ADM hanno, tra le proprie priorità, l'integrazione del trasporto marittimo all'interno di supply chain più ampie. Secondo gli autori, ciononostante, l'attenzione per le catene di approvvigionamento rimane subottimale e gli orientamenti e le richieste di progetti futuri potrebbero essere rafforzati con un'attenzione maggiore alle catene di approvvigionamento che attraversano i confini dell'UE.

Ciò risulterebbe comunque difficile per isole le cui relazioni prevalenti sono con il Paese di appartenenza dato il vincolo dei due Stati Membri. È comunque lo stesso DG for Internal Policies (2014) a riportare che il programma ADM dovrebbe consentire una maggiore flessibilità nella creazione di partenariati. Ciò significa, secondo gli estensori, che è necessario indagare sulla possibilità di consentire l'istituzione di progetti ADM tra i porti all'interno di un singolo Stato Membro.

6. CONCLUSIONI

Questo ultimo capitolo riporta alcune conclusioni e riflessioni finali sulle tematiche oggetto di indagine nel corso del rapporto. Il § 6.1 affronta il tema dell'ottimizzazione dei collegamenti marittimi esistenti e la creazione di nuovi collegamenti marittimi con le Isole dell'Area di Cooperazione adottando il punto di vista dell'adozione di un'ottica di catena logistica integrata. Il § 6.2 considera le ADM come possibile strumento di rilancio dell'integrazione economica tra Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba nell'ambito di una visione strategica dei territori. Il § 6.3, infine, elabora una proposta di nuovo Master Plan delle ADM tra Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba e l'Area di Cooperazione strutturata su 4 assi portanti: (1) visione strategica per lo sviluppo economico e sociale; (2) alleanze strategiche per una maggiore integrazione delle ADM; (3) programmazione della ADM rispetto a catene logistiche complesse; (4) dotazione, fabbisogni e specializzazioni funzionali dei porti.

6.1. Miglioramento ed ottimizzazione dei collegamenti marittimi esistenti e la creazione di nuovi collegamenti praticabili, regolari e ad alta frequenza per il trasporto di merci (ed anche di passeggeri) allo scopo di migliorare, nel quadrante del Mediterraneo, l'accessibilità delle regioni Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba

Il miglioramento e l'ottimizzazione dei collegamenti marittimi esistenti, da un lato, e la creazione di nuovi collegamenti, dall'altro, passano attraverso l'adozione di un'ottica dei collegamenti marittimi come parte di una catena logistica integrata, prospettiva di sviluppo futuro delle ADM sottolineata inizialmente da report di valutazione come DG for Internal Policies (2014) e European Commission (2017a) e successivamente principio adottato nei più recenti bandi CEF per le Autostrade del Mare.

Nella più recente call CEF-ADM (scadenza 12 aprile 2018) si legge ad esempio, tra gli obiettivi, lo sviluppo di trasporti marittimi che siano integrati in catene logistiche porta a porta, e viene data priorità a progetti che, tra le altre cose, dimostrino sinergie tra Autostrade del Mare e altri settori del trasporto.

Ciò significa, anche per le connessioni marittime delle isole dell'Area di Cooperazione, interrogarsi su quale assetto complessivo dare all'insieme delle linee di collegamento, ricercando sinergie tra le stesse e valutando i collegamenti più efficienti non solo dal punto di vista del cabotaggio obbligato ma rispetto a itinerari completi terra-mare.

Rileva, da questo punto di vista, quanto ad esempio sottolineato in P.Im.Ex (2010) a proposito dell'Ecobonus. Nel documento si rilevava che tra le tratte incentivate dall'Ecobonus figuravano alcuni collegamenti marittimi con la Sicilia che consentono di ridurre il percorso stradale lungo la penisola. Si rilevava quindi che analogo ragionamento potrebbe essere condotto per la Sardegna, passando quindi alla proposta di inserire alcune tratte marittime nel rifinanziamento dell'Ecobonus.

Nell'ottica di individuare soluzioni di miglioramento, ottimizzazione e creazione di collegamenti con le Isole, il piano di ragionamento rimane del tutto attuale e anzi rafforzato dall'orientamento a considerare le ADM come parte di una catena logistica più complessa.

Allargare lo sguardo a considerare il modal shift strada-mare su catene logistiche complesse può infatti portare a suggerire l'inclusione, tra le tratte incentivabili, anche di linee di collegamento insulare se si dimostra un risparmio nel ricorso alla modalità stradale.

Non si tratta comunque di affrontare il tema unicamente sotto il profilo della ricerca di opportunità di finanziamento e sostegno ma di interrogarsi su quale sia l'assetto logistico globalmente più efficiente per le isole, considerando in questo

senso anche i collegamenti terrestri interni, la localizzazione di nodi di concentrazione dei flussi e possibili specializzazioni funzionali dei porti.

In questo senso, il tema coinvolge anche il traffico passeggeri, in relazione alle interazioni tra questo e il traffico merci (es. opportunità di attenuazione della stagionalità), e, su di un altro livello, rispetto al traffico aereo.

Un'ultima nota di riflessione deriva dalla recente approvazione del progetto "W BLink: MoS for the future", con oggetto l'integrazione delle catene logistiche dei porti di Civitavecchia e Barcellona nell'ambito delle Autostrade del Mare. Si tratta di collegamento già attivo alla data di approvazione del progetto, e che prevede anche toccate intermedie a Porto Torres. Il finanziamento del progetto, unico della call cef 2017 a essere dedicato alle Autostrade del Mare, pone all'attenzione la lo sviluppo di nuovi collegamenti Mediterranei con scalo intermedio nelle isole dell'Area di Cooperazione come possibile intervento per il miglioramento dei collegamenti con le isole

6.2. Il rilancio dell'integrazione economica tra Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba ed il resto del territorio comunitario attraverso una politica delle ADM

Il Piano Strategico della Portualità e della Logistica italiano ha inteso il "Sistema Mare" come ambito di azione che vada oltre la sfera strettamente portuale, per arrivare a svolgere una funzione trainante e di stimolo nei confronti dell'intero sistema produttivo. Secondo questa impostazione, l'efficientamento del sistema portuale ha conseguenze importanti sull'apparato produttivo da diversi punti di vista, non solo sotto il profilo logistico (riduzione dei tempi e dei costi di trasporto, crescita dei volumi di traffico) ma anche per creare valore aggiunto per il sistema produttivo nazionale.

Si tratta di un'impostazione che, in termini di principio, può essere accolta anche per il rilancio dell'integrazione economica delle isole dell'Area di Cooperazione con il territorio comunitario attraverso una politica delle ADM, a patto che tale impostazione sia collocata all'interno di una visione strategica delle isole nel quadro del Mediterraneo.

Le grandi trasformazioni che hanno interessato l'economia globale hanno avuto effetti anche sul tessuto economico di questi territori. Dai primi anni Duemila sino al 2008 il valore aggiunto della Sardegna ha conosciuto una crescita in termini reali, tendenza successivamente invertitasi e virata su una riduzione anno per anno (2015 ultimo anno di rilevazione). In Corsica, invece, il valore aggiunto nello stesso intervallo di tempo è cresciuto di anno in anno, facendo registrare una debole flessione soltanto tra 2014 e 2015, con un effetto cumulato che porta l'isola ad essere la regione con il maggiore tassi di crescita a livello nazionale. All'intero di questo contesto, più dell'80% del valore aggiunto regionale è creato in entrambe le isole nell'ambito del terziario. Un dato differenziale è dato, in Sardegna, da una riduzione del peso delle attività industriali, passate dal 14% del valore aggiunto del 2000 al 9% del 2014; in Corsica, da una crescita del peso dello costruzioni, passate dal 6% al 10% del valore aggiunto. In entrambe le regioni, inoltre, crescono fortemente gli arrivi (+67% Sardegna, +45% Corsica) e le presenze turistiche (+42% Sardegna, +80%). I livelli di arrivi e presenze dell'Isola d'Elba sono invece inferiori rispetto agli anni 2000 (rispettivamente -10% e -11%) ma si assiste nuovamente a una crescita rispetto al minimo fatto registrare nel 2012 (+11% gli arrivi, +5% le presenze).

Definire un ruolo per le ADM come motore di rilancio dell'integrazione economica tra Sardegna, Corsica e Isola d'Elba ed il resto del territorio comunitario richiede quindi che sia definita, a monte, un visione strategica che tenga in considerazione le trasformazioni in atto nelle Isole. Rispetto a queste trasformazioni andrà contestualizzato il ruolo delle ADM e saranno individuate le condizioni alle quali esso possa essere fatto agire.

6.3. Proposta per un nuovo Master Plan delle ADM tra Sardegna, Corsica e Isola d'Isola d'Elba e l'area di cooperazione

Ottimizzazione dei collegamenti marittimi e rilancio dell'integrazione economica delle isole possono opportunamente trovare spazio all'interno di un nuovo Master Plan delle ADM tra le Isole e l'Area di Cooperazione.

Attraverso il Master Plan si tratterà di pervenire a un quadro che fornisca al tempo stesso una base informativa per la realizzazione di nuovi collegamenti o il miglioramento di quelli esistenti, da un lato, e dall'altro individuare alcuni principi chiave per la programmazione delle ADM.

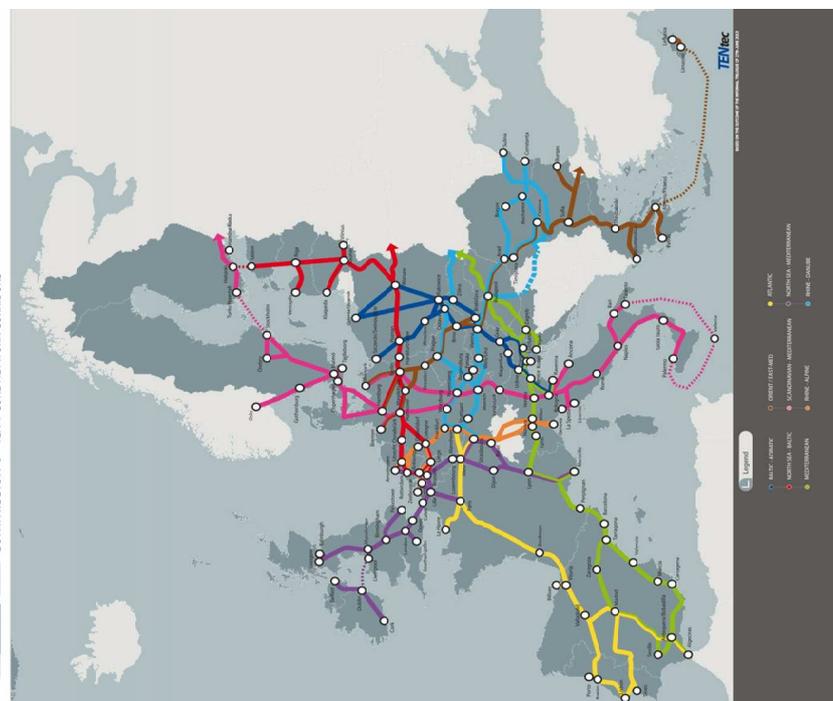
Rispetto ad una prima strutturazione, il Master Plan potrebbe essere strutturato su 4 assi portanti.

1. Visione strategica per lo sviluppo economico e sociale. Il Master Plan restituirà una chiara visione e consapevolezza delle vocazioni, dei punti di forza e dei punti di debolezza dei territori. L'obiettivo sarà quello di sviluppare una vision su che tipo di territori vogliono essere le Isole dell'Area di Cooperazione nel loro complesso e nella specificità di ciascuna, tenuto conto dei differenti contesti interni. Rispetto a questa vision andrà contestualizzato il ruolo delle ADM per il rilancio dell'integrazione economica delle isole e delineate le condizioni attraverso le quali farlo agire.
2. Alleanze strategiche per una maggiore integrazione delle ADM. Il Master Plan individuerà le direttrici marittime e terrestri rispetto alle quali risulti più opportuno stringere o rinnovare alleanze strategiche tra i porti delle isole, i porti continentali di accesso ai Corridoi europei e i centri logistici di terra. Obiettivo di queste alleanze sarà sia quello di porre le condizioni per un efficientamento dei traffici, con la ricerca di effetti positivi per il sistema produttivo delle isole, sia quello di portare all'attenzione degli stakeholder, inclusi gli attori del processo decisionale delle TEN-T, l'esistenza di direttrici importanti per le isole sia rispetto alla navigazione che al trasporto terrestre.
3. Programmazione della ADM rispetto a catene logistiche complesse. Il Master Plan riporterà una ricostruzione delle principali catene logistiche (intese come combinazione di tratte marittime e terrestri) in origine e destinazione da/per le Isole. L'obiettivo è quello di figurare un'ottimizzazione delle connessioni e di pervenire a una proposta di tratte marittime che, in ragione degli effetti pre-figurabili, ivi compresi risparmi nel ricorso al trasporto stradale su itinerari con origine/destinazione interna, possano essere oggetto di progettazione nell'ambito del CEF o proposta di inclusione tra le tratte incentivabili per obiettivi di trasferimento modale (es. Marebonus).
4. Dotazione, fabbisogni e specializzazioni funzionali dei porti. Il Master Plan riporterà il quadro generale della dotazione dei principali porti delle isole per operazioni ADM e degli interventi infrastrutturali programmati e urgenti. Rispetto alla visione strategica delle isole e agli scenari di alleanze e programmazione delle catene logistiche, sarà valutata una specializzazione funzionale dei porti all'interno di una logica di integrazione e divisione del lavoro, ad esempio in relazione a trasporto merci, passeggeri regolari e croceristi. Obiettivo sarà anche quello di disporre di una base informativa tenuto conto della rilevanza degli investimenti portuali richiesti per l'accesso ai finanziamenti CEF.

7. ELABORATI GRAFICI DI SINTESI



PROGRAMMAZIONE EUROPEA E NAZIONALE



PROGRAMMAZIONE EUROPEA

- Regolamento 1315/2013 dell'11 dicembre 2013: orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti
- Regolamento 1316/2013 dell'11 dicembre 2013: Meccanismo per Collegare l'Europa, ovvero condizioni, metodi e procedure per la concessione dell'assistenza finanziaria alle reti trans-europee.
- CORRIDORI:** realizzazione e coordinata della rete centrale
- ADM:** dimensione marittima delle TEN-T e priorità orizzontale del sostegno finanziario

PROGRAMMAZIONE NAZIONALE

- Italia:** Allegato Infrastrutture (fabbisogni infrastrutturali), Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (settoriale) e Marabus (incentivi trasferimento modale strada-mare)
- Francia:** in fase di ridefinizione fino alla pubblicazione di una legge di orientamento sulla mobilità



DETAILED IMPLEMENTATION PLAN DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

AUTOSTRADE DEL MARE: rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti, formalità amministrative semplificate, che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con il retroterra.

OBIETTIVO DELLE ADM: realizzare un sistema di trasporto integrato, pulito, sicuro ed efficiente, introducendo catene logistiche innovative basate sulla modalità marittima, caratterizzate da un limitato impatto ambientale ed in grado di minimizzare i costi esterni negativi rispetto alla modalità tutto-strada..

DETAILED IMPLEMENTATION PLAN: documento di visione per il futuro delle ADM come parte della dimensione marittima delle TEN-T.

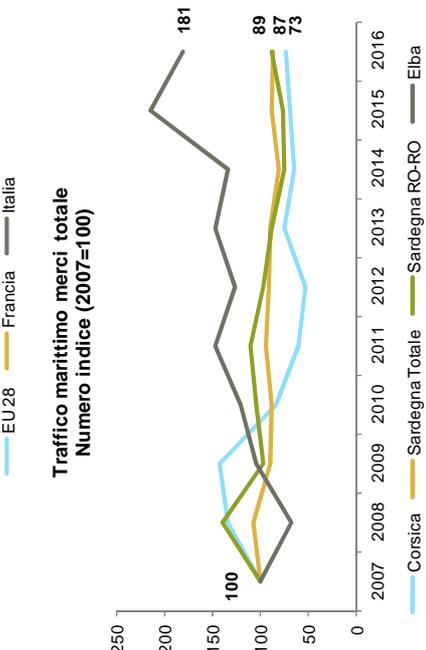
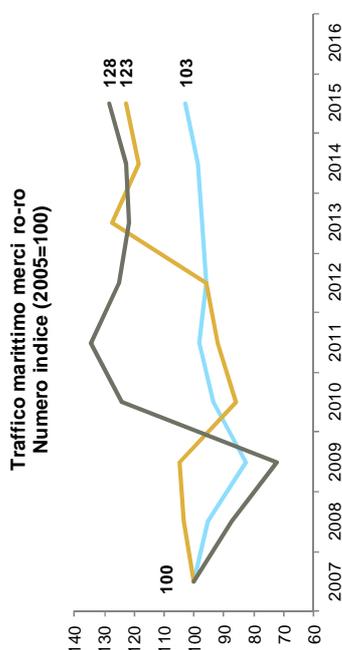
DIP è costruito su tre pilastri che vengono considerati come priorità chiave per il piano

Pilastro 1: Ambiente	Pilastro 2: Logistica	Pilastro 3: Sicurezza, Gestione del traffico ed Elemento Umano
Cambiamento climatico	Trasporto e operazioni portuali efficienti; ottimizzazione delle operazioni di trasporto marittimo	Sicurezza
Qualità dell'aria/emissioni/ECA (emission control area)	Collegamenti ADM: connessioni efficaci con l'entroterra	Gestione del traffico
Inquinamento operativo	Procedure autorizzative efficienti	Elemento umano
Inquinamento accidentale	Tecnologie abilitanti	
Utilizzo integrato di risorse di carburante marino	Pianificazione spaziale marittima	
Misure di compensazione ambientale	Dimensione esterna	
Finanziamento del green shipping	Finanziamento di investimenti navali e portuali	

EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO MARITTIMO

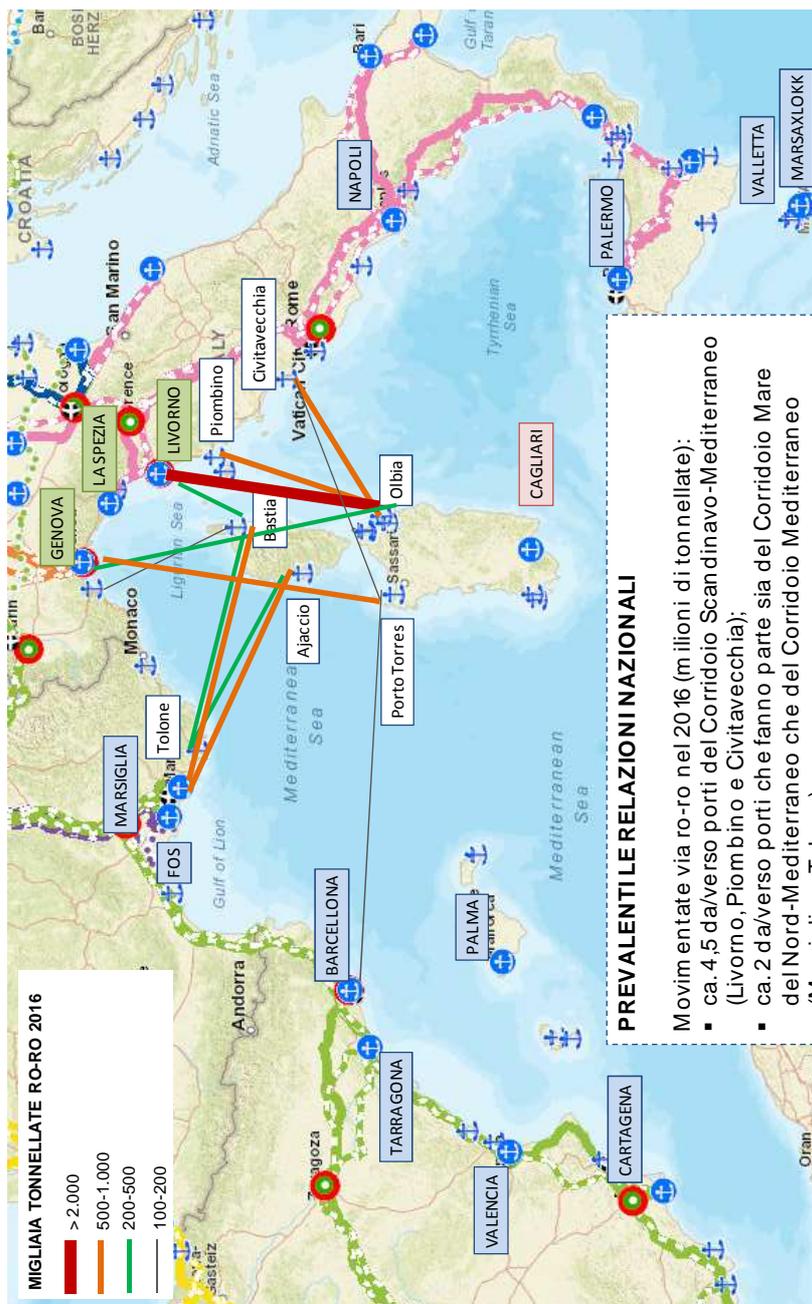
DINAMICA ESPANSIVA DEL SEGMENTO RO-RO NAZIONALE (2007-2015)
 +28% ITALIA
 +23% FRANCIA

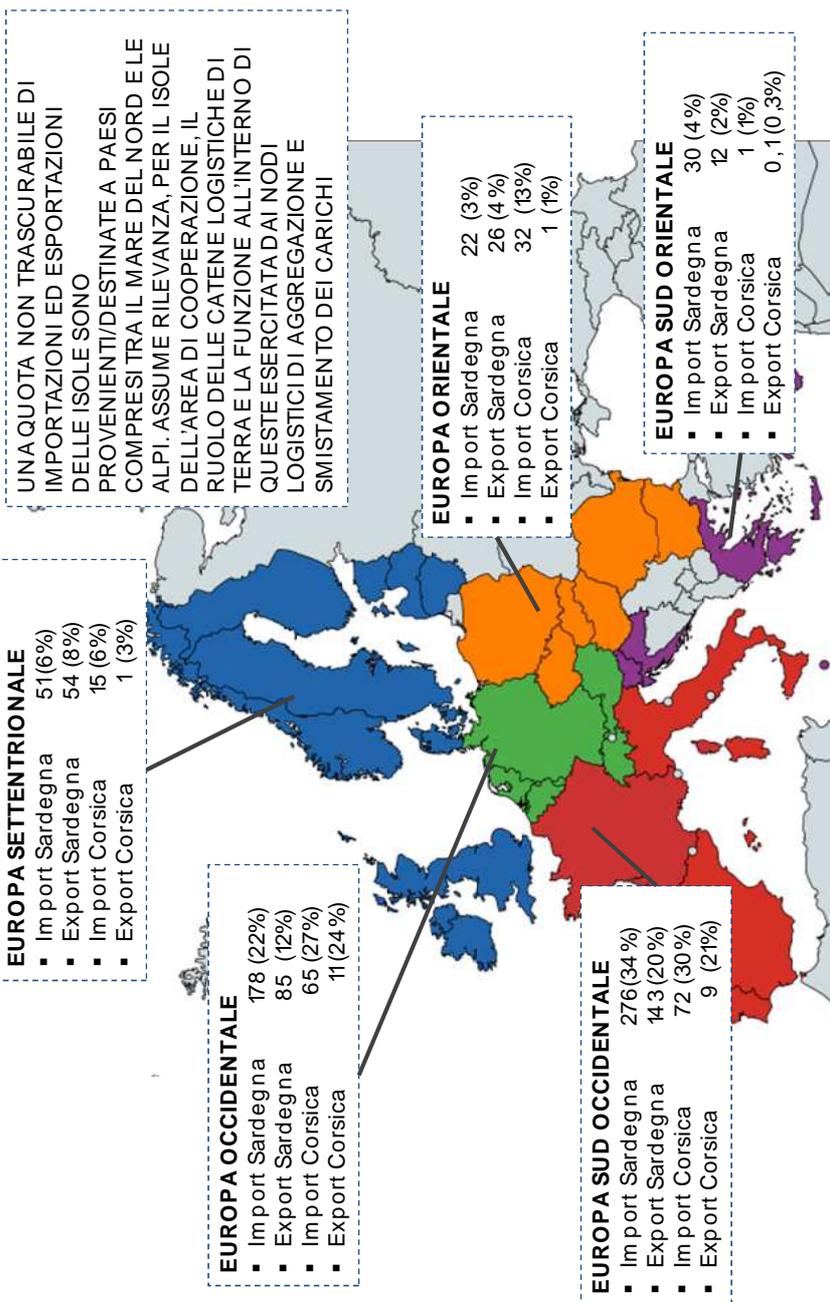
Tendenze solo in parte intercettate sul lungo periodo da parte delle isole dell'Area di Cooperazione
 SEGNALI POSITIVI PROVENGONO DAL TREND DI BREVE PERIODO 2014-2016:
 +12% TRAFFICO COMPLESSIVO CORSICA
 +7% TRAFFICO COMPLESSIVO SARDEGNA
 +19% TRAFFICO RO-RO SARDEGNA
 +35% TRAFFICO COMPLESSIVO ELBA



Fonte: elaborazione su dati Eurostat

IMPATTO DEI TRAFFICI MARITTIMI SUI PORTI DI CORRIDOIO



TRAFFICI MARITTIMI E IMPORT-EXPORT


Milioni di euro e incidenza percentuale della macroregione sul totale mondo, categorie merceologiche non trasportabili via ro-ro. Fonte: elaborazione su dati Eurostat

INTEGRAZIONE DELLE ADM NEI CORRIDOI DI RIFERIMENTO

- Stretta relazione tra porti isolani e continentali,
- Ruolo delle catene logistiche di terra



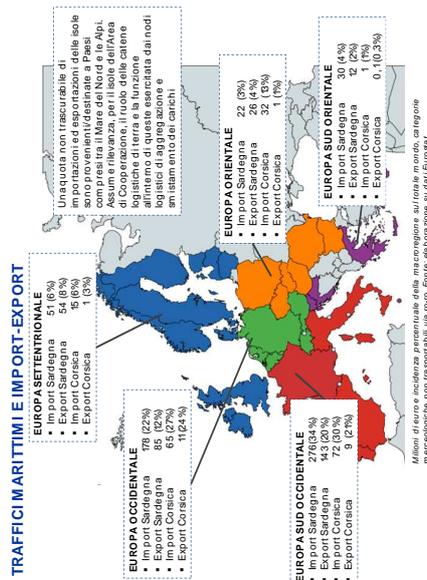
Punto di partenza per un ragionamento su maggiore integrazione delle ADM e Short Sea Shipping ai Corridoi di riferimento e partecipazione delle isole nei processi decisionali degli stessi.



Valutare opportunità di stringere o rinnovare alleanze strategiche tra i porti delle isole, i porti continentali di accesso ai Corridoi europei e i centri logistici di terra.



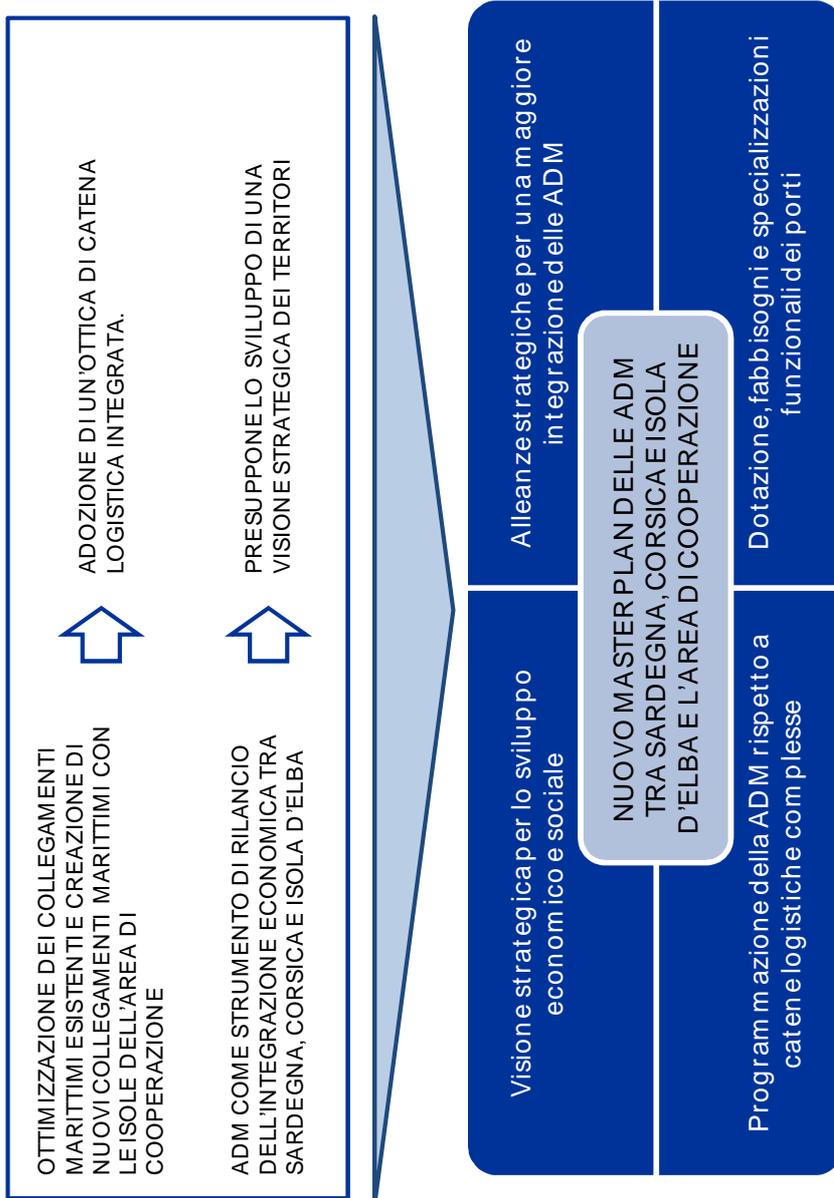
- Integrazione ed efficientamento delle tratte marittime e all'interno di catene logistiche complesse
- Far emergere, nei confronti della programmazione istituzionale delle ADM, una unità di intenti nelle priorità dei diversi soggetti coinvolti all'interno di queste catene.



CRITICITÀ DEI PROGRAMMI ADM E PROPOSTE DI CORREZIONE

STATUSQUO	CRITICITA'	PROPOSTA	RISCONTRO IN DOC VALUTAZIONE
Per essere finanziabili dal CEF, i progetti di attivazione o miglioramento di servizi ADM devono coinvolgere almeno due Stati Membri	Per le isole dell'Area di Cooperazione la domanda di trasporto marittimo è rivolta innanzi tutto ai rispettivi Paesi di appartenenza.	Valutare la possibilità di accedere al CEF anche per progetti ADM interni a uno stesso Stato Mem bro.	DG for Internal Policies (2014): indagare sulla possibilità di consentire l'istituzione di progetti ADM tra i porti all'interno di un singolo Stato Mem bro
I progetti CEF devono coinvolgere almeno 1 porto "core".	Unico porto "core" è Cagliari. Da un lato la sua collocazione sul versante sud della Sardegna pone limitazioni sostanziali a progetti di collegamento tra le isole, dall'altro il suo essere unico porto "core" restringe il campo delle opzioni per altri collegamenti internazionali.	Valutare condizioni alle quali consentire un sostegno a collegamenti ADM tra porti della rete globale ("comprehensive")	DG for Internal Policies (2014), European Commission (2017a) e ultimi bandi CEF sottolineano in chiave trasversale l'integrazione di catene di valore
Marebonus incentiva il trasferimento modale identificando una serie di collegamenti incentivabili	Le rotte da/per la Sardegna sono escluse dalle tratte incentivabili da Marebonus	L'effetto di trasferimento modale potrebbe essere considerato rispetto a itinerari con origine o destinazione interna	DG for Internal Policies (2014), European Commission (2017a) e ultimi bandi CEF sottolineano in chiave trasversale l'integrazione di catene di valore

MASTER PLAN DELLE ADM TRA LE ISOLE E L'AREA DI COOPERAZIONE



RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- DG for Internal Policies (2014), *Improving the concept of "Motorways Of The Sea*, Bruxelles
- DECRETO LEGISLATIVO 18 aprile 2016, n. 50 Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, "Nuovo Codice degli Appalti"
- European Commission (2001), *White Paper. European transport policy for 2010: time to decide*, Bruxelles
- European Commission (2011), *White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, Bruxelles
- European Commission (2016a), *Mediterranean Second Work Plan of the European Coordinator Laurens Jan Brinkhorst*, Bruxelles
- European Commission (2016b), *Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan*, Bruxelles
- European Commission (2016c), *Scandinavian Mediterranean Second Work Plan of the European Coordinator Pat Cox*, Bruxelles
- European Commission (2016d), *North SeaMediterranean Second Work Plan of the European Coordinator Péter Balázs*, Bruxelles, Bruxelles
- European Commission (2016e), *Rhine Alpine Second Work Plan of the European Coordinator Paweł Wojciechowski*, Bruxelles
- European Commission (2016f), *Scandinavian Mediterranean Second Work Plan of the European Coordinator Pat Cox*, Bruxelles
- European Commission (2017a), *Motorways of the Sea: An ex-post evaluation on the development of the concept from 2001 and possible ways forward. Final Report*, Bruxelles
- European Commission (2017b), *The Motorways of the Sea Funding Programme. European Coordinator for Motorways of the Sea – second Work Program 2017-2018. Detailed Implementation Plan. Document. (DRAFT)*, Bruxelles
- European Court of Auditors (2013), *Have the Marco Polo Programmes been effective in shifting traffic off the road?*, Special Report No 3 2013, Luxembourg
- ISFORT (2014), *Autostrade del Mare 2.0. Risultati, criticità, proposte per il rilancio*, Roma
- Ministero dell'Economia e delle Finanze (2016), *Documento di Economia e Finanza 2016. Allegato. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*, Roma
- Ministero dell'Economia e delle Finanze (2017), *Documento di Economia e Finanza 2017. Allegato. Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture*, Roma
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2015), *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, Roma

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017), *Connettere l'Italia. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*, Roma
- Office des Transports de la Corse (2017), *État des lieux de la desserte maritime entre la Corse et la Sardaigne*
- P.Im.Ex (2010), L'analisi dei sistemi logistici del porto di Olbia
- 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
- Regolamento (UE) N. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'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
- World Economic Forum (2017), *The Global Competitiveness Report 2017–2018*, Ginevra