

Bruxelles, 7 marzo 2006

Contributo di  
Unioncamere Veneto – Delegazione di Bruxelles  
Regione Veneto – Unità Complessa Logistica

**Consultazione relativa al**  
**Rapporto del Gruppo ad Alto Livello sull'estensione delle**  
**Reti TEN ai nuovi paesi confinanti con l'Unione europea**



REGIONE DEL VENETO

**1. Do the five main transport axes highlighted in the High Level Group (HLG) report, in your view, represent the main axes for international traffic and what you add/delete, if given the opportunity and why?**

Con riferimento all'asse Sud –Est non può essere dimenticata la via navigabile Cremona – Mantova – Venezia ( ovvero il sistema idroviario padano –veneto : Po ; Fissero-Tartararo-Canalbianco-Po di Levante ; Po-Brondolo; Litoranea veneta) ed il suo collegamento con l'autostrada del mare attraverso il sistema portuale veneto ( Venezia, Chioggia, Porto Levante). Tale sistema portuale è caratterizzato come terminal idroviario- marittimo e collega al mare i porti interni di Cremona, Mantova, Ostiglia, Rovigo, oltre ad altri accosti di servizio alle zone industriali venete, lombarde ed emiliane.

La via navigabile Cremona – Mantova – Venezia , come sopra descritta, funge da alternativa efficace ed efficiente al trasporto stradale nella Val Padana e facilita le relazioni dirette con i paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Presenta caratteristiche multimodali, ha un ruolo strategico in relazione all'autostrada del mare Adriatico e rappresenta un alternativa al traffico su strada ecologicamente favorevole; è inserita nella rete transeuropea delle vie d'acqua navigabili entrando negli schemi del trasporto combinato della U.E. come parte integrante del Corridoio Adriatico.

Manca altresì l'indicazione dell'itinerario di collegamento E45 – E55( Romea commerciale e Dorsale centrale) che mette in comunicazione tra loro i Porti di Civitavecchia, Ravenna e Venezia, con un ruolo strategico nel completare il sistema infrastrutturale a servizio delle autostrade del mare.

**2. The HLG report outlines a number of measures, on so-called horizontal issues, are these the most important ones and do the recommendations made by the Group help to solve the problems?**

Occorre che le misure orizzontali proposte portino all'elaborazione di un quadro di riferimento che consenta: (i) di stabilire delle priorità d'intervento per lo sviluppo delle reti di trasporto nei paesi confinanti con l'Unione europea e le rispettive interrelazioni con la rete TEN; (ii) di elaborare delle linee guida per la predisposizione dei piani nazionali di trasporto e degli studi di fattibilità necessari alla realizzazione dei programmi d'investimento.

Le misure orizzontali proposte dovrebbero, infatti, contribuire alla risoluzione dei seguenti problemi:

- mancanza di un approccio coerente allo sviluppo della rete e incapacità di mobilitare il capitale pubblico e privato;
- mancanza di azioni di stimolo al coinvolgimento del settore privato laddove appropriato;
- mancanza di un sistema efficiente ed equo di tariffazione;

- mancanza di azioni stimolo alla complementarietà tra le diverse modalità di trasporto;

Soprattutto l'intermodalità alle frontiere e la sicurezza sono due temi prioritari. Sotto il primo aspetto, l'interoperabilità tra tutte le modalità di trasporto andrebbe garantita attraverso l'elaborazione di standard tecnici comuni. In tal senso un punto di riferimento sono sicuramente le direttive comunitarie in materia e le numerose convenzioni siglate in sede internazionale (Convenzione UNECE, gli accordi CEN, CENELEC, e ancora ETSI).

Per quanto concerne, invece, la sicurezza, essa dovrebbe vedere l'introduzione di adeguati sistemi informatici di gestione dei flussi di traffico in condizioni ambientali e/o climatiche avverse e ancora della sicurezza circa la natura delle merci trasportate. La sicurezza, nelle diverse modalità di trasporto, significherebbe pertanto:

- nell'ambito del trasporto su strada, l'adozione di un'adeguata legislazione in materia di tecnologia, sicurezza, impatto ambientale, accesso al mercato e regolamentazione fiscale e sociale;
- nell'ambito del trasporto ferroviario, l'integrazione dei servizi tra le compagnie ferroviarie tra i paesi membri dell'Unione e tra essi e quelli confinanti, migliorando al contempo la capacità delle società ferroviarie di questi ultimi nel gestire la loro struttura organizzativa e la loro situazione finanziaria in condizioni di concorrenzialità;
- nell'ambito del trasporto fluviale, il miglioramento della capacità dei nuovi paesi confinanti in termini di cabotaggio;
- nell'ambito del trasporto aereo, l'adozione di un'adeguata legislazione in materia di sicurezza, accesso al mercato e organizzazione delle infrastrutture;
- nell'ambito del trasporto marittimo, l'adozione di una normativa adeguata in tema di sicurezza e soprattutto lo sviluppo delle autostrade del mare.

Nello specifico, con riferimento alle autostrade del mare, oltre alle indicazioni date in merito, bisognerebbe definire le misure da adottare per il miglioramento dei mezzi navali in termini di velocità, di capacità di accesso su fondali limitati, di tecnologie rispettose dell'ambiente e di sicurezza.

### **3. Financing transport investments is a headache. How can the implementation of these axes and horizontal measures be best financed? What could be the role of the private sector and the user charges?**

Occorre che si faccia leva in misura maggiore sui partenariati pubblico-privati (PPP). Essi, seppure con le opportune valutazioni caso per caso, possono essere un'utile opzione per realizzare un'infrastruttura di trasporto. In assenza di un sufficiente finanziamento nazionale o internazionale, le PPP rappresentano l'unica valida alternativa per implementare progetti di questa natura, offrendo significativi vantaggi in termini di: (i) ottimale allocazione del rischio; (ii) value for money; (iii)

una più accurata definizione dei costi di realizzazione; (iv) maggiore rapidità esecutiva; (v) maggiore efficienza; (vi) promozione del locale mercato dei capitali.

Il valore aggiunto delle PPP consiste nella possibilità per l'operatore pubblico di trarre vantaggio dal maggiore expertise tecnico e finanziario di un soggetto privato, sebbene l'operatore pubblico debba, allo stesso tempo, adottare un approccio attento ed esaminare tutti i fattori che intervengono in un rapporto contrattuale di questo tipo.

Le PPP possono assumere, infatti, forme diverse secondo come i rischi e le responsabilità vengono ripartiti tra i soggetti partecipanti, nonché sulla base di differenti livelli di complessità a seconda dell'expertise richiesto nella negoziazione degli accordi contrattuali.

L'operatore pubblico non deve, ad ogni modo, pensare che le PPP siano una soluzione facile a problemi complessi. Deve, al contrario, attendersi maggiori livelli di rischio come risposta alle attese dell'operatore privato chiamato a concorrere alla formulazione del progetto o all'erogazione del servizio, mentre la stipula dei contenuti degli accordi contrattuali potrebbe richiedere livelli di know how di cui il settore pubblico potrebbe non disporre.

Le PPP introducono, inoltre, delle variabili nuove nel processo, che richiedono al soggetto pubblico di: (i) adeguare le politiche di finanziamento e di erogazione dei servizi esistenti; (ii) assicurare che le PPP s'inseriscano in un contesto predeterminato di regole che permettano agli accordi di PPP di essere gestiti in modo trasparente, concorrenziale, equo, minimizzando il rischio per il settore pubblico e tutelando il pubblico interesse.

Le PPP necessitano, per funzionare in modo efficace, di una presenza determinante dell'operatore privato. In tali termini, occorre favorirne il maggiore coinvolgimento possibile del settore privato nello sviluppo ed utilizzazione della rete. In tal senso, occorre promuovere comuni parametri di natura giuridica e tecnica che, unitamente alla definizione delle condizioni finanziarie, consentano agli operatori privati di intervenire in modo determinante nello sviluppo della stessa

Il ruolo del settore privato è determinante per accertare la maggiore o minore redditività dei progetti, per contenerne il costo nella fase di realizzazione e per partecipare alla gestione dei segmenti di rete più produttivi. L'intervento privato diventa possibile solo se gli investimenti sono remunerativi o se i costi totali associati agli investimenti sono coperti (cioè se sarà possibile con i sistemi di tariffazione in grado di remunerare i capitali investiti). Interessante può essere in alternativa la costituzione di Società a partecipazione pubblica che finanziano l'opera con prestiti reperiti nel mercato, ripagati attraverso i rientri tariffari.

**4. For the implementation and coordination of the recommended actions, the report calls for either a memorandum of understanding or an international agreement – do these help to achieve the objectives? If not, how would you ensure the implementation and coordination of the actions?**

Un MoU oppure un accordo internazionale possono essere validi strumenti per approfondire la valutazione dei progetti relativi ai corridoi, le relative priorità e le eventuali necessità di aggiornamento. In particolare, i MoU possono essere utilizzati per promuovere una migliore concertazione a livello nazionale atta a sviluppare meglio il sistema dei corridoi, specie laddove non esistono pre-esistenti meccanismi di cooperazione regionale, cui potrebbe, inoltre, seguire la nascita di molteplici gruppi di lavoro organizzati settorialmente.

Oltre ai protocolli d'intesa e ai trattati internazionali, per la realizzazione ed il coordinamento delle azioni potrebbe essere utile l'istituzione di un'"agenzia", o di un "coordinatore", o "commissario"; tale istituzione dovrebbe assicurare il costante dialogo con le Autorità locali e/o nazionali interessate dall'attraversamento degli assi fornendo un valido supporto tecnico e giuridico, soprattutto ai paesi confinanti, ai fini della realizzazione e del coordinamento delle azioni previste.

**5. The Group has envisaged integrating the existing agreements and memoranda of understandings into a coherent framework. Should an international treaty be envisaged for this?**

Non necessariamente se viene costituito l'organismo sopra descritto in grado di realizzare le azioni previste.

UNIONCAMERE VENETO – Delegazione di Bruxelles  
REGIONE VENETO – Unità Complessa Logistica

---



Parco Scientifico Tecnologico  
Via delle Industrie 19/d  
30175 Venezia–Marghera  
Tel: 0039 041 0999 311  
Fax: 0039 041 0999 303  
E-Mail: [uvcamcom@ven.camcom.it](mailto:uvcamcom@ven.camcom.it)



*Sede di Bruxelles:*  
Rue de l'Industrie 22  
1040 Bruxelles  
Tel: 0032 2 55 10 490  
Fax: 0032 2 55 10 499  
E-mail: [ucv.bxl@ntah.net](mailto:ucv.bxl@ntah.net)



Regione del Veneto  
Segreteria alle Infrastrutture e alla Mobilità  
Unità Complessa Logistica  
Tel: 0039 041 279 2105  
Fax: 0039 041 279 2022  
E-mail: [logistica@regione.veneto.it](mailto:logistica@regione.veneto.it)

**Il presente documento è stato realizzato dal Gruppo di lavoro sui trasporti della Delegazione di Bruxelles dell'Unioncamere Veneto, con il contributo della Regione Veneto-Unità Complessa Logistica.**

**Bruxelles, 7 marzo 2006**