

D01.- La valutazione fornita fino ad oggi dalla Commissione sullo sviluppo delle TEN-t dovrebbe prendere in considerazione altri fattori?

IT	EN
<p>Un elemento che non è stato sinora a sufficienza preso in considerazione riguarda <b>(a) l'interrelazione che si determina tra scelte di investimento infrastrutturale ed assetto di regolazione del mercato dei trasporti</b>. Si tratta di due piani dei quali sarebbe opportuno valutare i reciproci effetti di feedback. La spinta verso la liberalizzazione dei servizi di trasporto induce inevitabilmente i nuovi entranti sui mercati a concentrarsi sull'offerta di sottoinsiemi di servizi che siano profittevoli e competitivi, in una logica che è orientata più allo schema del point-to-point che non alla erogazione di servizi a rete, maggiormente tipici di una azienda che opera in regime di monopolio e che deve assicurare lo sfruttamento massimo delle infrastrutture esistenti. D'altra parte, gli incumbent, per reagire alla aggressione competitiva dei nuovi entranti, saranno progressivamente costretti ad abbandonare una logica di offerta di sistema per concentrare le proprie migliori energie per difendere la parte più ricca e più dinamica del mercato. L'Unione Europea da un lato ha ragionato sulla dimensione di sistema che è propria di un investitore che realizza nuove reti o che potenzia le reti esistenti, dall'altro, ha aperto in qualità di regolatore, il mercato alla competizione, inducendo gli operatori del trasporto ad avviare un percorso di concentrazione sui segmenti maggiormente attrattivi e maggiormente redditizi del potenziale pacchetto di servizi. Si pone in prospettiva il tema della utilizzazione della rete europea nel suo insieme e certamente <b>(b) strumenti di tariffazione d'uso delle reti</b> che favoriscano un accesso conveniente ai sistemi infrastrutturali nel loro insieme (con costi d'uso che tengano conto dei livelli di congestione o dei livelli di sotto-utilizzazione delle infrastrutture) potrebbero essere di ausilio per un migliore sfruttamento della rete europea nel suo insieme.</p> <p>Nel lavoro di adattamento va posta maggiore <b>(c) attenzione che in passato sul ruolo strategico che svolgono gli interporti ed i nodi di interscambio intermodale terrestre</b>. Nella pianificazione della rete transeuropea bisognerebbe <b>(d) individuare e codificare i nodi del trasporto merci su scala comunitaria</b>; l'approccio seguito è stato piuttosto quello di individuare sistemi di corridoio concepiti come connessioni di linea, mentre è intuitivamente indispensabile <b>(e) focalizzare attenzione sui punti</b></p>	<p>An element which has not hitherto been sufficiently taken into account concerns <b>(a) the relationship that arises from the infrastructure investment choices and the attitude adjustment of the transport market</b>. These are two levels of which would be useful to assess the effects of reciprocal feedback. The push towards the liberalization of transport services inevitably leads to new entrants on the markets to focus on subsets of the services that are profitable and competitive, in a logic that is oriented more to the pattern of point-to-point than to the provision service network, more typical of a company which operates as a monopoly and must ensure the maximum exploitation of existing infrastructure. On the other hand, the incumbent, to respond to the aggression of the new competitive entrants, will be gradually forced to abandon the logic of supply system to focus its best efforts to defend the most rich and dynamic market. The European Union on the one hand have been operating and concentrating their efforts on the size of the system acting more as an investor who realizes new networks or strengthens existing ones, on the other hand, has opened as a regulator, the market competition, leading carriers to launch a path segments focus on more profitable and more attractive potential package of services.</p> <p>All this requires a consideration on the issue of the utilization of the network as a whole and certainly <b>(b) means for charging the use of networks</b> that promote convenient access to the systems infrastructure as a whole (with the costs of use, taking into account the levels of congestion or the level of under-utilization of infrastructure) could be of help for a better exploitation of the European network.</p> <p>In the work of adaptation <b>(c) higher attention than in the past should be given to the strategic role that play freight villages and intermodal interchange nodes</b>. The planning of the trans European network should also imply <b>(d) the identification and codification process of the freight transport nodes at Community level</b>; the approach was rather to identify systems designed as a line connections corridor, while it is intuitively necessary <b>(e) to focus attention on points of</b></p>

**di concentrazione e di smistamento del traffico**, laddove si determinano colli di bottiglia e dove maggiormente si richiede efficienza operativa e capacità di gestione delle masse critiche di merci. Dal punto di vista dello sviluppo infrastrutturale, i progetti comunitari prioritari hanno considerato in qualche modo separatamente gli investimenti nei nodi e gli investimenti nelle linee, mentre, per assicurare lo sfruttamento ottimale dei corridoi, diventa strategico **(f) considerare in modo contestuale, all'interno dei corridoi, linee di nodi in un sistema coordinato ed unitario.**

Dal punto di vista della regolazione, il profilo di liberalizzazione, in particolare per quanto riguarda i servizi ferroviari, ha posto l'attenzione sul libero accesso alla rete, mentre i terminali, considerati come tema sullo sfondo, sono stati posti tra le essential facilities, senza **(g) considerare lo stretto legame che si genera tra capacità di linea e capacità di nodo, soprattutto in termini di organizzazione del servizio di trasporto nel suo insieme, ed in termini di transit time complessivo per il cliente finale dei servizi.**

Un aspetto che non emerge dal documento indispensabile per la realizzazione di reti di trasporto transeuropee effettivamente interoperabili, riguarda **(h) l'elaborazione e l'applicazione di politiche di omogeneizzazione/armonizzazione legale, fiscale, procedurale, strutturale, tecnologica** da integrare alla sola realizzazione fisica delle infrastrutture.

L'introduzione di standard stabili e precisi consentirebbe una semplificazione e, di conseguenza, una velocizzazione delle operazioni di trasporto in generale con impatti immediati sul contenimento dei costi, sull'innalzamento dei livelli di efficienza, di affidabilità, di sicurezza. Un adeguato processo di standardizzazione potrebbe, inoltre, facilitare le operazioni di monitoraggio delle performance e quindi la messa a punto di una strategia di customer care/satisfaction rivolta all'utilizzatore del servizio di trasporto.

C'è un aspetto che il Libro Verde tocca trasversalmente e che, invece, si ritiene debba essere approfondito e meglio esplicitato nella nuova politica delle reti transeuropee, ossia la distribuzione urbana delle merci, la cui corretta pianificazione potrebbe contenere l'impatto ambientale di una delle principali cause di congestionamento delle strade cittadine, nonché contribuire all'efficientamento dell'offerta e della catena logistica.

Anche in questo caso, gli interporti di dimensione

**concentration and marshalling of traffic** where there are bottlenecks and where a more operational efficiency and management capacity of the critical mass of goods are required. From the standpoint of infrastructure development, the European priority projects have somehow considered separately the investment in nodes and the investment in lines, whereas, to ensure the optimum utilization of the corridors, it becomes strategic **(f) to consider, within the corridors, the lines of nodes in a coordinated and unified system.**

From the point of view of the setting, the profile of liberalization, in particular with regard to rail services, has placed the emphasis on free access to the network, while the terminals, considered as a theme in the background, have been classified as essential facilities, without **(g) considering the close bond that occurs between line capacity and node capacity**, especially in terms of organization of transport service as a whole and of total transit time for the end customer services.

One aspect that does not emerge from the document useful for the creation of trans-European transport networks interoperable actually covers **(h) the development and implementation of policies of homogenization/harmonized on legal, fiscal, procedural, structural, technological** levels complement to the pure physical infrastructure realization. The introduction of stable and accurate standard would allow a simplification and hence a speed of transport operations in general, with immediate impacts on cost containment, increase of efficiency, reliability, security. Adequate standardization process could also facilitate monitoring of performance and then developing a strategy for customer care/satisfaction addressed to the transport service customer. There is one thing that the Green Paper touches transversely that need to be considered and explained in details in the new trans-European network policy, namely the urban distribution of goods whose proper planning could reduce the environmental impact of one of a major cause of congestion of urban area and contribute to the efficient supply and logistics chain.

Again, freight villages of Community interest, which

<p>comunitaria, che spesso sono collocati in aree limitrofe rispetto alle città metropolitane europee, possono svolgere un ruolo coerente di razionalizzazione, gestione delle masse critiche e concentrazione, per favorire soluzioni di distribuzione urbana delle merci a minor tasso di impatto ambientale, proprio laddove la congestione esercita il suo effetto maggiormente rilevante.</p> <p>Una <b>(i) attenzione più in generale alle tematiche dell'ultimo miglio</b> nella gestione dei corridoi di interesse comunitario diventa essenziale nella revisione della pianificazione delle reti transeuropee, anche perché accade spesso che non solo si concentrano in quell'area i ritardi nella realizzazione delle opere prioritarie di interesse comunitario, ma anche perché i costi di inefficienza nella gestione dell'intero ciclo di trasporto si concentrano proprio nel nucleo denso dei nodi.</p> <p>Da tale punto di vista, potrebbe essere opportuno, nella revisione della pianificazione della rete trans-europea <b>(j) aprire un focus sulle "piccole opere" che sono prioritarie nella realizzazione delle "grandi opere"</b>: talora il completamento di qualche connessione stradale, o la realizzazione di un marginale potenziamento ferroviario di corto raggio all'interno di un interporto possono generare benefici di dimensioni rilevanti in termini di generazione di capacità aggiuntiva per l'intero corridoio, sia nella fase nella quale il corridoio è nella sua fase di realizzazione, sia anche nella realizzazione a regime del nuovo sistema di infrastrutture.</p> <p>In tale contesto la Commissione Europea dovrebbe <b>(K) definire ed indicare un modello generale comunitario</b> che tenga conto e condensi i migliori risultati delle esperienze già in essere in Europa e che sia al tempo stesso un punto di riferimento per le nuove iniziative. Un modello che si riferisca a <i>parametri infrastrutturali</i> (interporti), <i>parametri telematici</i> (gestione telematica dei flussi informativi, del traffico, delle flotte, degli accessi), <i>parametri gestionali</i> (orari di accesso - tempi di sosta e movimentazione merci) e che sia la base per un lavoro più efficace di pianificazione, gestione, monitoraggio, implementazione.</p>	<p>are often located in areas adjacent to metropolitan cities, may play a consistent role in the rationalization, management and concentration of critical mass of goods, and promote urban distribution solutions at a lower environmental impact, where congestion exerts its more significant effects. A <b>(i) more general focus on the last mile issue</b> within the corridor management strategy is essential in reviewing the planning of trans-European networks, not least because it often happens that the delays in completing the community priority works occur just in the node areas, but also because the costs of inefficiency in managing the life cycle of transport are concentrated in the dense core of the nodes.</p> <p>From this point of view, it might be appropriate, in reviewing the planning of trans-European network <b>(j) open a focus on "small works" that have priority in the implementation of the "great works"</b>: sometimes the completion of a road connection, or implementation of a marginal enhancement of short-haul rail within a freight village can generate significant benefits of scale in terms of generation of additional capacity for the entire corridor, both in the phase in which the corridor is in its implementation phase, and also in implementing a scheme for the new system infrastructure.</p> <p>In this context the European Commission should <b>(K) define and indicate a Community general model</b> that takes into account and condenses the best results of experiences already in place in Europe and which is also a reference point for new initiatives. A model which refers to infrastructure (freight villages), telematics (telecommunications management of information flows, of traffic, of fleets, of access), operating (hours of access - time to stop and cargo handling) parameters, to be the basis for a more effective planning, management, monitoring, implementation.</p>
--	--

D02.-La politica della rete globale dovrebbe essere mantenuta o abbandonata, e quali vantaggi e svantaggi comporterebbe ognuno dei due approcci? in quale modo sarebbe possibile risolvere gli inconvenienti delle singole strategie ?

**IT**

E' opinione dell'Associazione che abbandonare il disegno della rete globale di trasporto così come fu concepito negli anni '90 e successivamente riesaminato nel 2004, non è la scelta più razionale, anche perché significherebbe mettere in discussione parte del lungo lavoro di analisi e ricerca che ha sotteso il disegno delle reti transeuropee e certo sarebbe diseconomico mettere in discussione in maniera sostanziale una politica comunitaria importante a fronte dei naturali processi evolutivi che caratterizzano la storia di ogni paese e i cui effetti dovrebbero riempire i capitoli di ogni studio preventivo. L'Associazione **condivide, invece, così come viene prospettato un lavoro di aggiornamento, di adeguamento e di ampliamento di quanto inizialmente pianificato.** In questo lavoro di adattamento **va posta attenzione, maggiore rispetto a quella dedicata in passato, sul ruolo strategico che svolgono gli interporti ed i nodi di interscambio intermodale terrestre.**

**Nella pianificazione della rete transeuropea non sono stati individuati e codificati i nodi del trasporto merci su scala comunitaria;** l'approccio seguito è stato piuttosto quello di individuare sistemi di corridoio concepiti come connessioni di linea, mentre è intuitivamente indispensabile focalizzare attenzione ai punti di concentrazione e di smistamento del traffico, laddove si determinano colli di bottiglia e dove maggiormente si richiede efficienza operativa e capacità di gestione delle masse critiche di merci.

Sicuri che la rete globale vada mantenuta, e soprattutto completata anche a fronte degli impegni già pianificati e firmati a vari livelli, l'Associazione **propone l'individuazione, sullo scheletro originario, dovutamente aggiornato, di una rete prioritaria merci (RPM)/Rete a precedenza merci multimodale, aperta e interoperabile e, con essa, dei nodi di interconnessione e di scambio modale, alimentata da una o più reti secondarie che sulla prima convergono.** Del resto, le proposte recenti della Commissione vanno esattamente in questa direzione, nella consapevolezza che il sistema dei trasporti si articola per mercati di riferimento che vanno organizzati secondo logiche specifiche di assetto ed organizzazione. In tale contesto, nello scenario infrastrutturale attuale, ed anche in quello a tendere, il rischio che al trasporto delle merci non siano assegnate, nella ripartizione della capacità delle infrastrutture, le opportune priorità a danno

**EN**

The Association believes that leaving the design of the global network of transportation as was conceived in the 90s and later revised in 2004, is not the most rational choice, because it would also call into question the long process of analysis and research that has underlying the design of transeuropean networks, it would be surely uneconomical substantially calling into question an important Community policy against the natural processes that characterize the evolutionary history of each country and whose effects should fill the chapters of each study estimate.

The Association agrees, however, as proposed in the Paper, **the upgrading and expansion of those initially planned.** In this work of adaptation more attention than the one dedicated in the past, should be carefully placed to the strategic role that play freight villages and intermodal interchange nodes.

In the planning of the transeuropean network the nodes for freight transport at Community level have not been identified and coded; the approach has been rather to identify systems designed as line connections corridor, while it is intuitively essential to focus attention to the points of concentration and marshalling of traffic, where there are bottlenecks and where a more operational efficiency and management capacity of the critical mass of goods are required

Sure that the global network should be maintained, and also completed mainly with regard to the commitments already planned and signed at various levels, the Association proposes the identification, on the original skeleton duly updated, of a priority goods network (PGN)/multimodal network Previously freight, open and interoperable, and with it, of the interconnection nodes, powered by one or more secondary networks that converge on the first. Moreover, the recent proposals of the Commission is going just to that direction, in the knowledge that the transport system is structured to target markets that are organized according to specific logics of structure and organization. In this context, in the current and future scenario of infrastructures, the risk that, in the allocation of infrastructure capacity, are not allocated to the goods transport, the appropriate priorities to the detriment of the other markets served, is the question that must begin being

<p>degli altri mercati serviti, costituisce questione che deve cominciare ad essere focalizzata ed alla quale va data una risposta anche in termini di regolazione. Parlare solo di "rete globale", senza considerare la ricadute in termini di servizi erogati utilizzando le capacità di rete, rischia di essere un esercizio accademico. Il concetto unitario di rete è probabilmente una astrazione concettuale, mentre si dovrebbe fare riferimento piuttosto ad un <b>insieme integrato di reti e servizi che si riferiscono ai principali segmenti del mercato del trasporto, che schematicamente va suddiviso tra mercato del trasporto viaggiatori di lunga percorrenza, mercato del trasporto metropolitano e regionale, e mercato del trasporto merci e della logistica.</b> All'interno del disegno di rete complessivo andrebbero quindi individuati specifici sottosistemi integrati di infrastrutture e servizi coerenti per servire i diversi mercati del trasporto, che sono guidati da logiche, assetti di regolazione e soggetti di tipo radicalmente distinto.</p>	<p>focused and to whom should be given an answer in terms of adjustment.</p> <p>To speak only of "global network", without considering the fallout in terms of services provided using the network capacity, is likely to be an academic exercise. The concept of unified network is probably a conceptual abstraction, but it should rather refer to an integrated set of networks and services that relate to key segments of the freight transport, which schematically needs to be divided between the long-distance, metropolitan and regional passenger transport and freight and logistics transport market. Within the overall network design should be identified integrated subsystems of infrastructure and services in line to serve the various transport markets, which are driven by logics structures and regulatory entities radically distinct.</p>
--	---

D03.- La strategia di una rete prioritaria sarebbe più efficace dell'attuale strategia basata su progetti prioritari ? Quali sarebbero i vantaggi e gli svantaggi di un approccio differente e come lo stesso dovrebbe essere sviluppato?

<u>IT</u>	<u>EN</u>
<p>Se per rete prioritaria intendiamo l'insieme delle infrastrutture e dei servizi che possono essere erogati su un corridoio europeo individuato per uno specifico mercato del trasporto (viaggiatori o merci), allora l'approccio della rete prioritaria può essere effettivamente un passo in avanti rispetto alla logica del progetto prioritario, oggi centrato esclusivamente sulla definizione degli investimenti infrastrutturali da realizzare, in assenza di un ragionamento sul processo di erogazione del servizio e sulla dimensione di interconnessione assicurata dalle piattaforme di scambio modale. Va però valutato con consapevolezza il rischio che la definizione di una rete prioritaria comporta sulla restante rete delle infrastrutture e dei servizi, che rischiamo di essere invece prima percepite, e poi operate, come un sistema residuale, che rischia di essere solo strumentale alla logica del servizio pubblico e del servizio universale, con crescenti costi a carico degli Stati nazionali.</p>	<p>If you intend as network the set of priority infrastructure and services that can be offered on a European corridor identified for a specific market of transport (passengers or goods), then the priority network approach may actually be a step forward compared to the logic of the priority project, now focused solely on the definition of infrastructure investment to be achieved in the absence of a reasoning process on service delivery and the size of interconnection provided by the intermodal exchange nodes. However, it should be consciously assessed the risk that the definition of a priority network implies on the remaining network of infrastructure and services, which run the risk of being seen and operated as a residual, which is likely to be only instrumental to the logic of public service and universal service, with increasing costs to the States.</p>

D04.- Questo tipo di strategia flessibile per individuare i progetti di interesse comunitario sarebbe adatta a una politica che, tradizionalmente, poggia in larga misura sulle decisioni di investimento individuali degli Stati membri a favore delle infrastrutture ? Quali altri vantaggi e inconvenienti presenterebbe? Quale altro il modo migliore per trasporla nella pianificazione a livello comunitario?

<u>IT</u>	<u>EN</u>
<p>La realizzazione della rete prioritaria merci/rete a precedenza merci, come precedentemente ipotizzata, dovrà necessariamente avvenire sulla base di criteri armonizzati e di interessi comunitari, ma dovrà inevitabilmente integrarsi e completarsi con le politiche di sviluppo nazionali. E' stato dimostrato, dalla esperienza dei passati decenni, che l'approccio volontario di cooperazione tra gli Stati nazionali non è sufficiente a determinare quelle discontinuità che servono alla realizzazione di una effettiva politica comunitaria. L'esperimento della gestione dei corridoi ferroviari in una logica di one-stop-shop, mantenendo regole nazionali nella fissazione dei pedaggi di accesso alla rete e lasciando al coordinamento volontario dei diversi soggetti la gestione del rapporto con gli operatori ha reso evidente che sono necessarie scelte di indirizzo e minimi comuni denominatori di dimensione comunitaria se si vuole per davvero perseguire la strada della formazione di un mercato di interesse comunitario. L'individuazione, da parte della Commissione Europea, di determinati parametri che possano guidare i processi decisionali nella selezione di progetti di realizzazioni e implementazioni strutturali e infrastrutturali, certo garantirebbe maggiore ordine e sistematicità nell'elaborazione e successiva applicazione delle politiche di sviluppo. Servirebbe in tal senso la messa a punto di tavoli di condivisione costituiti da tutti i portatori di interesse, Governi nazionali in primis, per evitare processi di distorsione e di conflitto che potrebbero minare o ritardare ancora una volta l'intero disegno europeo. In tale prospettiva una adeguata strategia per la gestione del consenso diventa essenziale. Ovviamente, la strada per la formazione del consenso non deve poi diventare una tela di ragno che blocca i processi decisionali nell'attesa di un consenso unanimitario che non potrà essere mai raggiunto. Vanno trovati quindi i corretti bilanciamenti tra condivisione e ricerca del consenso da un lato, e capacità di attuazione e rispetto delle priorità attuative dall'altro.</p>	<p>The implementation of the priority goods networks / multimodal previously freight network, as formerly hypothesized, must necessarily be based on harmonized criteria and Community interests, but will inevitably integrate with and complement the national development policies. It has been shown by experience of past decades, that the voluntary approach to cooperation between nation states is not sufficient to determine the gaps that need to conduct an effective policy. The experiment of the management of rail corridors in a one-stop-shop logic, maintaining national rules in the setting of tolls for access to the network and allowing the coordination on volunteer basis the management of the relationship with the players, made it clear that it is necessary to have choices of direction and minimum common denominators with a Community dimension if you want to really pursue the path of forming a market of community interest.</p> <p>The identification by the European Commission, of certain parameters that can guide decision-making processes in the selection of projects and achievements of structural and infrastructure implementations, certainly provide greater order in the development and subsequent implementation of development policies. In that sense the assessment of <i>sharing tables</i> consisting of all stakeholders, national governments in the first, to avoid bias and processes of conflict that could undermine or delay once again the whole European project could be of really help. In this perspective, an appropriate strategy for the management of consent is essential. Obviously, the road to the formation of consensus should not become a web spider that stops the decision-making processes while building consensus that will not ever be reached. A correct balance between sharing and seeking a consensus and the ability to respect and implement the priorities needs to be reached.</p>

Q05.- Come possono le sfide future nel settore del trasporto aereo e delle vie d'acqua (in particolare porti, aeroporti e vie navigabili interne), nonché della logistica delle merci essere prese più in considerazione nel concetto generale di sviluppo delle future TEN-T? Le diverse esigenze del trasporto merci e di quello passeggeri richiedono un trattamento diverso nella politica TEN-T? A quali altri aspetti relativi ai diversi settori di trasporto / questioni di comune politica dei trasporti dovrebbe essere data attenzione?

<u>IT</u>	<u>EN</u>
<p>Le politiche del trasporto merci vanno assolutamente distinte da quelle del trasporto viaggiatori. Un approccio per "mercati specifici", che consideri gli elementi propri della domanda e dell'offerta propri dei due grandi comparti, può fornire utili strumenti di stimolo per la definizione di una politica comunitaria davvero integrata e multimodale. Certo è che, pur riconoscendo il contributo che gli aeroporti e le vie navigabili, possono dare al trasporto merci intermodale, rimane evidente che è sul trasporto marittimo e su quello ferroviario che la Commissione deve puntare congiuntamente alla definizione dei nodi di interesse comunitario. Che il trasporto aereo sia più impattante del trasporto stradale e che le vie navigabili interne hanno un potenziale di sviluppo contenuto legato alle particolarità orografiche dei territori nazionali sono evidenze che la Commissione deve prendere in dovuto conto. Separare i due approcci traffico merci/traffico passeggeri e prevedere interventi che già prevedono una gestione multimodale consentirebbe di guardare in modo trasversale all'approccio regolatore dei mercati specifici, superando uno scenario normativo della regolazione comunitaria che sinora è stato prevalentemente basato sulla definizione di processi di intervento istituzionale per singola modalità. In particolare, nel caso del trasporto delle merci, potrebbero emergere più concretamente meccanismi e politiche di riequilibrio modale attuabili solo anche grazie a strumenti di carattere fiscale e normativo, come l'internalizzazione dei costi esterni e la tariffazione d'uso delle infrastrutture secondo una logica comparativa, considerando anche gli impatti ambientali e le ricadute sociali dei costi attivati dalle diverse modalità di trasporto.</p>	<p>The policies for freight transport are quite distinct from those of the passengers transport. An approach for "specific markets", which considers the elements of supply and demand of its two main compartments, can provide useful tools for stimulating the development of a truly integrated and multimodal policy.</p> <p>Certain is that while recognizing the contribution that airports and inland waterways can give to intermodal freight transport, it remains clear that the Commission should focus on maritime and railways transport and jointly seek to define the nodes of community interest.</p> <p>That air transport has more impacts of road transport and inland waterways have a limited potential for development considering the particular topography of the each national territory are both evidences that the Commission must take into due account.</p> <p>Separate the two approaches freight/passenger traffic and to provide interventions that already provide a multimodal management would look across to the specific regulator of the market, overcoming a regulatory scenario of Community legislation which has so far been mainly based on the definition of processes of institutional intervention for single mode.</p> <p>In particular, in the case of goods transport, may emerge more concretely the mechanisms and policies to rebalance the modal split only feasible thanks to fiscal and regulatory instruments, such as the internalisation of external costs and the pricing of infrastructure on a benchmarking logic, also considering the environmental and social impacts of the costs triggered by the different modes of transport.</p>

Q06.- Come possono i sistemi di trasporto intelligenti applicati a tutte le modalità come una parte della rete TEN-T, migliorare il funzionamento del sistema dei trasporti? Come possono gli investimenti in Galileo e EGNOS essere tradotti in una maggiore efficienza e ottimale bilanciamento della domanda di trasporto? Come possono contribuire allo sviluppo di una rete di trasporto multi-modale? Come possono le opportunità esistenti nel quadro del finanziamento TEN-T essere rafforzate al fine di meglio supportare l'attuazione del piano di implementazione europeo ERTMS durante il prossimo periodo delle prospettive finanziarie?

<u>IT</u>	<u>EN</u>
<p>La riconsiderazione delle politiche comunitarie in tema di infrastrutture e servizi partendo dai nodi di interscambio, sia per i viaggiatori sia per le merci, consentirebbe di affrontare contestualmente il</p>	<p>The reconsideration of policies on infrastructure and services for the interchange nodes, both for passengers and for freight, would simultaneously address the issue of investment choices with the</p>

<p>tema delle scelte di investimento con la definizione dei modelli di erogazione del servizio, partendo da un disegno di rete che non sia più solo centrato sul concetto di linea ma sulla complessità di sistema che vede proprio nei nodi i colli di bottiglia decisivi per assicurare il migliore sfruttamento dell'intero corridoio e per valorizzare quell'approccio alla co-modalità, recentemente espresso dalla Unione Europea, che altrimenti rischia di essere solo uno slogan privo poi di capacità concreta di orientare i comportamenti degli operatori e degli utenti finali.</p>	<p>definition of models of service supply, starting designing a network that is no longer just focused on the concept of line but on the complexity of the system that sees the nodes as the critical bottlenecks so to ensure the best use of the corridor and to add value to that co-modality approach, recently expressed by European Union, which otherwise threatens to be just a slogan then devoid of capacity to guide the behavior of operators and end users.</p>
--	--

Q07.- Lo spostamento dei confini tra infrastruttura e veicoli o fra la fornitura di infrastruttura ed il loro utilizzo richiede un ampliamento del concetto di progetto (infrastruttura) di interesse comune ? In caso affermativo, come definire questo concetto ?

<p style="text-align: center;"><b><u>IT</u></b></p> <p>Lo spostamento dei confini fra infrastruttura e veicoli, tra fornitura di infrastrutture e il loro utilizzo impone un ampliamento del concetto di progetto se non fosse altro perché si introduce un criterio di segmentazione che richiede politiche di gestione differenti seppur congiunte. Come lo stesso Libro Verde sottolinea, sono diversi anche i potenziali livelli di innovazione che gli elementi su indicati presentano è comunque ovvio che dominare il concetto della funzionalità dell'uno rispetto all'altro. Questo approccio è necessario per valutare, sin dalla fase di progetto, le ricadute in termini di assetto organizzativo, e di struttura dei costi, per gli operatori che saranno chiamati ad utilizzare le infrastrutture, in modo tale da concepire un disegno di progetto che sia compatibile con i migliori standard di efficienza, di produttività e di economicità (oltre che di sicurezza), per gli operatori del trasporto stessi.</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>EN</u></b></p> <p>The displacement of the borders between infrastructure and vehicles, including provision of infrastructure and their use requires a broadening of the concept of the project because it would introduce a criterion for segmentation, which implies different, although joint, management policies even if joint. As the Green Paper points out, are also different the levels of potential innovation that the elements above mention present, it is clear, however, that the concept of the one's functionality dominates over the other. This approach is necessary to assess, since the phase of the project, the fallout in terms of organizational and cost structure for operators who will have to use the infrastructure in order to conceive a project design that is compatible with the highest standards of efficiency, productivity and cost (as well as security), to transport operators themselves</p>
---	--

Q08.- L'approccio di "rete centrale" sarebbe fattibile a livello comunitario? Quali vantaggi e inconvenienti presenterebbe ? Quali metodi adottare per pianificarla ?

<p style="text-align: center;"><b><u>IT</u></b></p> <p>E' una strada molto difficile, che dipende dalla volontà degli Stati nazionali di coordinarsi con le Istituzioni comunitarie a cui spetterebbe un effettivo ruolo primario nella definizione della pianificazione del sistema dei trasporti, superando una caratteristica delle TEN-T, che sono state più la sommatoria di progetti nazionali che non un disegno comunitario di reti e di servizi. Se manca un commitment chiaro degli Stati su questo punto, si rischia di introdurre un livello ulteriore di confusione generando un concetto di "rete</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>EN</u></b></p> <p>It is a very difficult path that depends on the willingness of the each Country to act in a coordinate way with the European institutions which are responsible for defining the planning of the transport system, overcoming a lack of the TEN-T, which were more the sum of the national projects which are not a Community design of networks and services. If there is no clear commitment of the States on this point, we are going to introduce an additional level of confusion by creating a concept of "core network" which does</p>
---	--

centrale” al quale poi non corrisponde una effettiva capacità di articolare coerenti strumenti, finanziari e regolatori, per mettere effettivamente in campo un disegno di tale natura.	not imply an effective capacity to articulate coherent instruments, and financial regulators, to actually put in a plan of this nature.
---	---

Q09.01 - Come stabilire le esigenze finanziarie della TEN-T nel suo complesso - nel breve, medio e lungo periodo?

No answer

Q09.02.- Quale forma di finanziamento - pubblico o privato, comunitario o nazionale - è più adatta ai vari aspetti dello sviluppo della TEN-T ?

<b><u>IT</u></b>	<b><u>EN</u></b>
<p>Tutte le strategie che implicano la realizzazione e l'implementazione di opere infrastrutturali si poggiano su piani di investimento importanti, per cui il rischio che possano verificarsi dei ritardi o degli impedimenti, non può certo essere fonte di sorpresa, lì dove, tra l'altro, tali strategie sono anche condizionate dagli andamenti cangianti dei governi nazionali per i quali l'identificazione delle priorità è sempre una pratica soggettiva. Demandare completamente agli Stati Membri la responsabilità di assicurare il completamento della parte più consistente dei progetti e imporre agli stessi obblighi più vincolanti, significherebbe minare il principio delle pari opportunità e alimentare quello del "più bravo" e del "più ricco" con effetti di marginalizzazione e ritardi devastanti e insanabili. Gli Stati Membri non sono sempre amministratori esemplari delle risorse nazionali, ma questo dato di fatto non deve escluderli dal processo evolutivo, che, in un'ottica comunitaria sarebbe comunque compromesso per l'effetto domino dell'anello debole della catena. La Commissione Europea deve preoccuparsi di elaborare politiche condivise e di garantirne l'attuazione attraverso un costante lavoro di monitoraggio, di controllo e gestione del consenso. La definizione di strumenti finanziari di livello europeo per il supporto alla realizzazione dei progetti comunitari, come possono ad esempio essere le euro-obbligazioni, possono favorire questo processo di articolazione delle responsabilità tra i diversi livelli delle istituzioni. A fronte della emissioni di euro-obbligazioni garantite dalla Banca Centrale Europea, da un lato si possono attrarre risorse dal mercato per la realizzazione degli investimenti prioritari europei, e dall'altro si renderebbe, proprio per tale fonte di finanziamento aggiuntiva, opportuno un maggior ruolo di coordinamento nel monitoraggio della attuazione da parte degli organismi comunitari. Altra questione</p>	<p>All strategies that involve the creation and implementation of infrastructure are based on plans of huge investment, so the risk that delays or obstacle can occur, can not be a source of surprise, where, among other things, such strategies are also affected by changing patterns of national governments for which the identification of priorities is always a subjective practice.</p> <p>Completely left to the Member States the responsibility to ensure completion of the most taxing part of projects and impose them more stringent requirements, would undermine the principle of equal opportunities and affirm the one of the "most talented" and "richest" with effects of marginalization and delays devastating and incurable. Member States are not always exemplary administrators of national resources, but this fact should not exclude them from the process of evolution, which, in a community would be compromised anyway by the domino effect of the weak link of the chain. The European Commission must seek to develop shared policy and ensuring implementation through a continuous work of monitoring, controlling and managing of consensus. The definition of financial instruments at European level to support the implementation of projects, as can for instance be the euro-bonds, can promote this process of articulation of responsibilities between different levels of institutions. Given the emissions of Euro-bonds guaranteed by the European Central Bank, on the one hand, we can attract resources from the market for the realization of priority investment in Europe, and on the other would require from European bodies, for that additional funding source, a greater role of coordination in monitoring the project implementation.</p> <p>Another issue on which to reflect in the review of</p>

<p>sulla quale riflettere nella revisione delle politiche di pianificazione finanziaria su scala comunitaria riguarda il coordinamento delle diverse fonti di finanziamento sulle infrastrutture messe a disposizione dalla Unione Europea. In tale scenario di maggiore coordinamento, si potrebbe cercare di definire una scelta di assegnazione prioritaria di risorse comunitarie a quei progetti che migliorano lo scenario infrastrutturale dell'ultimo miglio lungo i corridoi prioritari europei, dal momento che spesso questi interventi (si pensi alle strade in particolare) sono nella sfera di responsabilità attuativa delle istituzioni regionali degli Stati nazionali che accedono ai diversi fondi di coesione e di sviluppo regionale. In questo modo si realizzerebbe una armonizzazione delle politiche comunitarie coinvolgendo anche il livello regionale e locale, che sinora è stato un soggetto assente dalla pianificazione integrata delle reti transeuropee, realizzando così un coordinamento attorno alla strategia unitaria di corridoio, che sarebbe in tal modo integrata da una visione dei colli di bottiglia costituiti dai nodi e dai sistemi di interscambio tra diverse modalità di trasporto, per realizzare quella co-modalità che da qualche anno è concetto sul quale insiste la Commissione. Infine, incentivare l'investimento privato potrebbe sollevare la Commissione Europea e gli Stati Membri da costi estremamente gravosi, ma il tentativo sarebbe fallimentare se non venissero prospettate opportunità di business e misure cautelative a fronte di un risk management impegnativo. Sulle partnership pubblico-privato si è detto molto, ma si è forse fatto poco per mettere in campo quegli strumenti di quadro normativo e di incentivo all'investimento privato senza i quali poi si rischia solo di continuare a parlarne, senza vedere per davvero una mobilitazione di capitale anche non pubblico.</p>	<p>policies on financial planning at Community level concerns the coordination of different sources of financing facilities provided by the European Union.</p> <p>In this scenario of greater coordination, one could try to define a range of priority allocation of resources to projects that improve the infrastructure scenario of the last miles along the priority corridors in Europe, since these interventions (eg roads in particular) are often in the sphere of responsibility of regional institutions or national governments, that access to the various funds of cohesion and regional development.</p> <p>This will involve a harmonization of policies at regional and local level, which so far has been absent from an integrated planning of trans-European networks, thereby coordinating a strategy around the corridor, which would thus be supplemented by a vision of bottlenecks represented by nodes and interchange systems between different transport modes so to achieve that co-modality, which for some years is the concept which the Commission stresses.</p> <p>Finally, encourage private investment could raise the European Commission and Member States out of heavy costs , but the attempt would be bankruptcy if business opportunities and protective measures are not planned against a challenging risk management. On public-private partnerships a lot has been said, but it was probably done little to put those tools in the field of regulatory framework and incentive for private investment without which we likely only to continue to talk about it without really see a mobilization capital also not public.</p>
---	--

Q10.01- Quale tipo di assistenza può essere data agli Stati membri per supportarli nel finanziamento e nel completamento dei progetti di cui essi stessi sono responsabili ?

<p style="text-align: center;"><b><u>IT</u></b></p> <p>Un sistema di incentivi agli Stati nazionali che siano maggiormente compliant rispetto alla realizzazione on time dei programmi comunitari definiti in tema di realizzazione delle nuove infrastrutture di livello comunitario potrebbe agire da stimolo per la attuazione di percorsi convergenti: si potrebbe pensare ad un finanziamento comunitario addizionale assegnato in caso di rispetto dello</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>EN</u></b></p> <p>A system of incentives for national governments that are more compliant than the on time completion of Community programs defined in terms of deployment of new infrastructure at Community level, could act as a stimulus for the implementation of convergent pathways: one could think of additional Community funds allocated if the expected schedule is respected, and finalized to</p>
--	--

schedulino previsto, e finalizzato a nuovi studi di fattibilità orientati alla integrazione modale ed al migliore sfruttamento delle infrastrutture esistenti, in modo tale da creare anche un circuito virtuoso tra realizzare di nuove infrastrutture e migliore sfruttamento delle reti esistenti.	new feasibility modal integration oriented studies and to the better exploitation of existing infrastructure, so as to create a virtuous loop between implement new infrastructure and better use of existing networks.
---	---

Q10.02.- Sarebbe opportuno incoraggiare ulteriormente la partecipazione del settore privato alla realizzazione delle infrastrutture ? In caso affermativo, in che modo?

<b><u>IT</u></b>	<b><u>EN</u></b>
Per attirare capitale di privati nella realizzazione delle infrastrutture comunitarie, è indispensabile un percorso di armonizzazione e di certezza delle regole su scala comunitaria; solo in questo caso è ipotizzabile attrarre un interesse vero degli operatori privati, che spesso oggi agiscono in uno scenario di regolazione troppo incerto, instabile, e frammentato a livello nazionale.	To attract private capital in the creation of infrastructure, it is essential a path of harmonization and certainty of the rules at Community level and only in this case it is conceivable attracting real interest from private operators, who today often act in a scenario of regulation too much uncertain, unstable and fragmented at national level.

Q11.01- Quali sono i punti di forza e quelli di debolezza degli attuali strumenti finanziari comunitari usati per le TEN-T? (TENT-T budget, Fondi di Coesione, prestiti EIB?)

No answer

Q11.02. - C'è una necessità di prevedere nuovi strumenti finanziari (strumenti innovative compresi)?

<b><u>IT</u></b>	<b><u>EN</u></b>
Nuovi strumenti, quali euroobbligazioni finalizzate su specifici progetti, potrebbero essere certamente di stimolo per il rafforzamento delle piattaforme finanziarie esistenti. In tema di coordinamento dei fondi comunitari, sarebbe opportuna innanzitutto una azione di ricognizione trasparente per dimensionare il ruolo dei diversi strumenti di sostegno oggi in campo, per valutare poi quali possano essere le conseguenti razionalizzazioni ed ottimizzazioni.	New tools, such as Eurobonds aimed at specific projects, could certainly be an incentive for strengthening the existing financial platforms. Regarding the coordination of funds, would be primarily appropriate a transparent reconnaissance action to size the role of the today various means of support, then to assess what could be the result of rationalization and optimization.

Q12.01.- Come possono essere migliorati gli strumenti non finanziari attuali?

<b><u>IT</u></b>	<b><u>EN</u></b>
Avviare una pianificazione comunitaria dei trasporti è certamente un obiettivo necessario, a condizione che gli Stati nazionali decidano per davvero di assegnare alla Unione questa responsabilità di fonte primaria nell'assetto pianificatorio, rendendo poi coerenti i singoli piani nazionali e regionali di trasporto rispetto alle scelte di compatibilità su scala comunitaria. Anche la proposta di analizzare e diffondere le migliori pratiche esistenti oggi nelle diverse realtà comunitarie potrebbe offrire materia	Starting by a Community transport planning is certainly a necessary objective, provided that the Member States decide to really give the Union the responsibility for being the primary source in the planning action, making it coherent then the individual national and regional transport plans compared to the choices of Community-wide compatibility. The proposal to analyze and disseminate best practices exist today in various contexts and could offer ideas for supporting and

di stimolo e di impulso per adottare soluzioni efficaci di riorganizzazione dell'offerta infrastrutturale e di servizi su scala comunitaria.

adopting effective solutions for the reorganization of infrastructure and services at the Community level.