

In quest'ottica è necessario rafforzare le infrastrutture materiali ed immateriali dotando gli spazi urbani, da un lato di adeguate linee ferroviarie, di stazioni e di nodi di interscambio, per favorire la creazione di sistemi di mobilità intermodali, migliorando il trasporto passeggeri e quello merci, riducendo i costi e tenendo elevati i livelli di efficienza e di sostenibilità ambientale.

Dall'altro, è necessario implementare la dotazione infrastrutturale sulla banda larga e ultra larga al fine di favorire la crescita e la diffusione delle tecnologie ICT per creare le condizioni di sviluppo di un'economia digitale e migliorando l'offerta di servizi on-line pubblici e privati.

La sfida, è quella di costruire un nuovo genere di bene comune, una grande infrastruttura tecnologica ed immateriale che faccia dialogare persone ed oggetti, integrando informazioni e generando intelligenza, producendo inclusione e migliorando la vita del cittadino ed il business per le imprese.

Si tratta, in particolar modo, di implementare non più singole progettualità su una o più dimensioni guidate dalle esigenze locali e del territorio, ma sistemi integrati che mettano il cittadino al centro dei benefici portati dalla città "smart".

Nell'ambito della stessa Area Tematica prioritaria rientra il tema della Mobilità sostenibile che fa riferimento ai settori industriali dei trasporti stradali, ferrotranviari e marittimi, della logistica distributiva e alle relative filiere produttive. Include i domini tecnologici riferibili alla progettazione, produzione e gestione di sistemi di propulsione (powertrain), materiali e componentistica per i veicoli e i sistemi di trasporto, la sensoristica, la logistica e le applicazioni ICT specifiche per gli Intelligent Transport Systems (ITS).

L'area Mobilità sostenibile è una delle maggiori industrie per valore della produzione e numero di addetti con importanti investimenti in ricerca e sviluppo (R&D), che sostengono un continuo trend di innovazione tecnologica. A livello nazionale si stima complessivamente, per i settori della Mobilità sostenibile circa 139.200 imprese, che impiegano 1.351.000 addetti e un fatturato complessivo di circa 116 miliardi di euro. In particolare, questi dati complessivi risultano dalla somma dei tre settori monitorati da Istat, in particolare il Trasporto e magazzinaggio, la Fabbricazione di veicoli e la Fabbricazione di altri mezzi di trasporto.

Il sostegno all'innovazione delle imprese è garantito da una rete di università e di centri di ricerca pubblici all'avanguardia, che vantano una leadership tecnologica nei campi del powertrain e della riduzione di emissioni GHG, della mobilità sostenibile, dei sistemi per la sicurezza attiva e passiva, della progettazione di autoveicoli.

Gli investimenti in R&S sono particolarmente rilevanti per l'area Mobilità sostenibile. Secondo le indagini più recenti rappresentano per il complesso del settore circa il 2,6% del fatturato industriale, incidenza che aumenta sensibilmente per alcuni specifici comparti (ad esempio è superiore al 3% per il settore automotive e ferroviario). In sintesi, i parametri nazionali degli investimenti in R&S dell'ambito mobilità sostenibile sono allineati con la media dei valori europei.

Per rendere concreto l'incontro tra l'offerta di innovazione tecnologica produttiva rappresentata dalle aree di specializzazione regionale e la domanda espressa o potenziale afferente alle aree tematiche nazionali è necessario definire, ai sensi di quanto peraltro previsto dalla Legge di stabilità 2015 (commi

703 e seguenti), dei piani strategici di intervento finalizzati ad attivare una forte componente di domanda pubblica innovativa e favorire lo sviluppo del sistema, lungo le traiettorie tecnologiche di sviluppo individuate.

Nella fase finale di rielaborazione della Strategia, allo scopo di testare l'efficacia delle aree tematiche nazionali come ambito di costruzione dei piani strategici di intervento, si è proceduto, per ciascuna di esse, ad un lavoro di identificazione delle traiettorie tecnologiche di sviluppo prioritarie (priority setting) a livello nazionale. L'identificazione è avvenuta attraverso un lavoro congiunto tra amministrazioni centrali e regionali.

Infine, l'Italia ha scelto per il periodo di programmazione comunitaria 2014-2020, di avere un Programma Operativo Nazionale dedicato per le città metropolitane (PON METRO) perché ha sentito forte l'esigenza di definire una strategia nazionale per le città; tale strategia dà particolare rilevanza alla mobilità sostenibile, sia a livello di rafforzamento infrastrutturale che di servizi.

Assumendo come contesto di riferimento la strategia europea di contrasto all'inquinamento che fisserà un nuovo obiettivo di riduzione delle emissioni inquinanti al 2030 (-40 % rispetto ai valori del 1990), il Programma sostiene la transizione verso un modello di mobilità urbana sostenibile.

In una logica di demarcazione con i PO FESR delle Regioni, che sarà oggetto di confronto trilaterale, il PON METRO persegue risultati specifici:

- in tutte le categorie di regioni, il Programma sostiene la creazione di soluzioni di governo intelligente del sistema della mobilità (c.d. *intelligent transport system* - ITS). L'indicatore di fonte ISTAT esprime la velocità commerciale media per km nelle ore di punta del trasporto pubblico su gomma, autobus e tram a livello comunale, variabile disponibile dal 2015.
- nelle RMS, dove si evidenzia un utilizzo di TPL (Trasporto Pubblico Locale) particolarmente basso (meno di metà di quanto rilevabile per RT e meno di un quarto dell'aggregato RS nel 2012), il Programma mira a potenziare l'offerta in quantità e qualità. L'indicatore misura i passeggeri trasportati dal TPL nei comuni capoluogo di provincia per abitante, di fonte ISTAT. La situazione di partenza dei Comuni è la seguente (valori passeggeri annui per abitante, anno 2012): Napoli 173,2; Bari 63,4; Reggio di Calabria 40,2; Messina 47,5; Catania 57,7; Palermo 42,9. Il target che il Programma assume come riferimento prudenziale è un incremento minimo del 5% rispetto al 2012, valore apparentemente circoscritto ma significativo rispetto al trend negativo registrato in molte città nell'ultimo quinquennio.
- nelle RS e a Cagliari (RT), il Programma sostiene l'incremento della mobilità ciclabile con azioni incisive di riaggiornamento della rete ciclabile. L'indicatore esprime il numero di persone di 15 anni e più occupate che escono di casa per andare al lavoro in bicicletta sul totale delle persone occupate di fonte ISTAT. La situazione di partenza dei Comuni è la seguente (valori %, anno 2012): Torino 4,4; Genova 2,0; Milano 6,3; Bologna 8,8; Venezia 6; Firenze 3,5; Roma 2,4; Cagliari 0,7. In linea con un fenomeno culturale crescente, il PON METRO assume come target il superamento del 10% in RS e del 5% in RT.

I.5 DIAGNOSI FINALE (ANALISI SWOT)

TRASPORTO STRADALE	
<p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Densità territoriale della rete autostradale superiore alla media europea e di paesi quali Francia e Regno Unito • Offerta di autolinee di lunga percorrenza che si concentra in aree a bassa densità e non connesse dalla ferrovia 	<p>Punti di Debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Densità della rete autostradale rapportata al numero di autovetture al di sotto della media europea e lontana da paesi quali Francia, Spagna e Germania, con conseguenti ricadute sui fenomeni di congestione • Significative differenze nella densità e qualità delle infrastrutture di interesse nazionale tra macro aree del Paese • Opere d'arte delle infrastrutture stradali prevalentemente realizzate prima degli anni '80 che risentono della mancanza di manutenzione programmata
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dati sulla domanda di trasporto passeggeri e merci che segnano un'inversione di tendenza rispetto al trend negativo degli ultimi anni • Tendenza ad affermarsi di una riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza nel trasporto merci su gomma 	<p>Rischi</p>

TRASPORTO FERROVIARIO	
<p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria elevate rispetto alla media europea in termini di percentuale di linee elettrificate e presenza di sistemi armonizzati con lo standard europeo di interoperabilità • Affermazione nell'ambito del trasporto passeggeri e merci di soggetti non riconducibili al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in un quadro di aumentata competizione di mercato 	<p>Punti di Debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Percentuale di linee a doppio binario inferiore alla media europea • Significative differenze nella qualità dell'infrastruttura ferroviaria tra macro aree del Paese • Significative e diffuse limitazioni dell'infrastruttura ferroviaria per il trasporto merci (lunghezza moduli, sagoma, peso assiale) che incidono soprattutto nelle direttrici di collegamento con i principali valichi alpini e nel Mezzogiorno. • Quota di trasporto ferroviario delle merci ben al di sotto della media UE e dei principali Paesi europei • Affermazione di soggetti diversi dall'incumbent prevalentemente su alcune tratte (AV e valichi), aumento del volume delle merci trasportate da altri operatori, ma solo erodendo le quote dell'incumbent • Valutazioni negative degli operatori e costi elevati nei servizi di manovra nei terminal intermodali
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fenomeni di ripresa dei volumi di traffico passeggeri e di espansione della domanda dei servizi a mercato • Segnali in controtendenza rispetto al calo del trasporto merci rappresentati da introduzione di soluzioni innovative per il trasporto intermodale (es. treni "multicliente", servizi verso inland terminal) 	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sperimentazione in ambito europeo di utilizzo di treni sempre più lunghi che potrebbero accentuare gli svantaggi derivanti dalle caratteristiche geomorfologiche e dallo stato dell'infrastruttura

TRASPORTO MARITTIMO	
<p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posizione geografica strategica per il traffico merci e crocieristico • Assenza di vincoli di capacità infrastrutturale per il transhipment • Molteplicità di filiere industriali distribuite sul territorio nazionale per alimentare il traffico rinfusiero • Facilità di attivazione di servizi RO-RO per scambi domestici e intra-mediterranei in un contesto di opportunità distribuite su tutto il territorio nazionale • Domanda forte del traffico passeggeri su alcune relazioni consolidate (Stretto di Messina, collegamenti con la Sardegna) • Numerosità di destinazioni altamente attrattive per il traffico crocieristico 	<p>Punti di Debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Debolezza dei collegamenti di ultimo miglio delle reti (stradali e ferroviarie) con le strutture portuali • Numero limitato di strutture portuali con profondità dei fondali adatte ad accogliere navi di grandi capacità • Elevati tempi, oneri e numero di interlocutori dei procedimenti import/export • Elevati costi dei servizi della catena logistica (pilotaggio, rimorchio, manovra, ecc) • Carenza di spazi per ulteriore ampliamento della superficie dei terminal portuali non compensata da efficiente ricorso all'intermodalità • Alto costo del lavoro rispetto ai competitor internazionali
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crescita dei traffici nel Mediterraneo, del traffico container con i paesi in via di sviluppo • Possibile allargamento catchment area a paesi ricchi (Alpi) e economie crescenti (centro-est Europa) • Crescita selettiva su specifiche filiere per il traffico delle rinfuse secche e del mercato LNG per le rinfuse liquide • Nel comparto RORO crescita dei traffici intramed e effetti delle politiche UE di incentivazione delle Autostrade del Mare • Aumento della domanda nel settore turistico e crocieristico 	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alto numero di competitor sui settori con i maggiori trend di crescita • Politiche restrittive ai transiti alpini e "dumping normativo" da parte dei porti del northern range • Riduzione della domanda interna di materie prime • Scelte degli armatori sulle destinazioni crocieristiche
TRASPORTO AEREO	
<p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assenza di sostanziali criticità relative alla capacità delle infrastrutture aeroportuali nazionali land-side e air-side • Adeguatezza dei livelli di sicurezza aeroportuale • Adeguatezza rispetto agli standard di accessibilità per quanto riguarda la dotazione complessiva di parcheggi 	<p>Punti di Debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualità media dei terminal passeggeri e delle strutture accessorie sensibilmente al di sotto degli standard europei, in termini di qualità architettoniche e strutturali dei manufatti, delle dotazioni impiantistiche, delle tecnologie e dei consumi energetici" • Scarsità del numero degli scali collegati alla rete ferroviaria e scarsa competitività dei collegamenti esistenti
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Previsioni di livello globale del traffico passeggeri positive • Nel comparto cargo previsioni di crescita nel lungo periodo positive, segmento con spazi di crescita, legati principalmente all'andamento del commercio internazionale ed alla crescita del GDP dei Paesi emergenti 	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rischio di fenomeni di congestione nel medio-lungo periodo in assenza di interventi di incremento della capacità • Possibile competizione con l'Alta Velocità ferroviaria non in termini di traffico complessivo europeo, ma con possibili significativi fenomeni locali • Cautela rispetto alle previsioni complessive di crescita del settore con riduzione delle stime di crescita nazionali rispetto a quelle formulate da organismi internazionali

TPL E MOBILITÀ URBANA	
<p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capillarità del servizio • Domanda di mobilità fisiologica (pendolarismo in crescita) • Domanda di mobilità in ripresa a partire dal 2013 • Effetto moltiplicativo degli investimenti nel TPL • Fenomeni di dinamicità nel settore con riferimento all'applicazione di tecnologie innovative da parte dei comuni capoluogo (servizi di Infomobilità; la ricarica dei veicoli elettrici in aree pubbliche, car sharing) 	<p>Punti di Debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frammentazione del servizio e limitato livello di integrazione tra le varie modalità di trasporto (intermodalità) • Anzianità del parco veicolare • Basso livello di remuneratività (servizio di pubblica utilità) • Visione "autocentrica" • Incertezza normativa • Scarso livello di apertura al mercato • Complessità dei processi di attivazione delle procedure di gara • Scarsa dotazione infrastrutturale
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tendenza alla crescita dei viaggi effettuati utilizzando più di una modalità di trasporto in ambito urbano • Crescita della quota dei sistemi ferroviari della domanda di trasporto extraurbano • Avvio di un processo di razionalizzazione del settore che stimola l'efficientamento e la liberalizzazione del servizio nonché una maggiore enfasi all'attività di pianificazione • Internazionalizzazione del settore a seguito della liberalizzazione progressiva del servizio • Finanziamenti comunitari per lo sviluppo del settore 	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effetto di sostituzione (crescita del trasporto pubblico in condizioni di bassi consumi di mobilità) • Forte pressione concorrenziale da parte del trasporto privato • Domanda fortemente depressa dalla scarsa qualità del servizio (nonostante sia erogato in Italia a prezzi molto bassi) • Congestione delle aree urbane • Alte barriere all'ingresso per gli operatori del settore • Scarsa attrattività del settore lato offerta e lato domanda

PAGINA BIANCA

II. LE LINEE STRATEGICHE

II.1 OBIETTIVI E LINEE DI INTERVENTO

L'Italia, attraverso l'Allegato Infrastrutture, integra la dimensione più propriamente strategica, relativa alla formulazione degli indirizzi di politica dei trasporti con quella afferente alla programmazione e realizzazione delle singole opere in coerenza con il quadro strategico comunitario sulla base delle analisi del contesto nazionale anche per rispondere a un triplice ordine di esigenze:

- adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari, anche in adempimento a quanto richiesto per l'accesso ai Fondi comunitari e, in particolare, a quanto previsto dalle "condizionalità ex ante" relative all'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", ove la principale condizione attiene all'esistenza "di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti";
- disporre di uno strumento strategico in grado di offrire orientamenti per la programmazione finanziaria delle Amministrazioni pubbliche, alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati;
- agevolare l'interlocuzione e la negoziazione con le autonomie territoriali, nell'ambito del processo di riforma del Titolo V della Costituzione, nella direzione di un maggiore rigore nella condivisione delle opere prioritarie e di una anticipazione della definizione e superamento delle criticità attuative delle opere selezionate.

Dall'analisi dei punti forza/debolezza/rischi/opportunità (SWOT) derivano importanti indicazioni per la strategia nazionale.

In particolare, in materia di infrastrutture di trasporto, sono state individuate lacune in relazione:

- reti di trasporto ferroviario che non soddisfano le aspettative in termini d'infrastrutture rispetto agli altri Paesi UE, in particolare ai valichi e nelle Regioni del Sud, con la conseguenza di una scarsa propensione all'utilizzo del mezzo ferroviario soprattutto nel campo del trasporto delle merci
- molte sezioni della rete TEN-T stradale non soddisfano ancora gli standard di sicurezza anche nei valichi
- settore del trasporto marittimo e intermodale in cui le sfide sono legate a una gestione frammentata e inefficiente dei nodi portuali, interconnessioni carenti con le principali reti di trasporto e a una concorrenza limitata, con impatti negativi in termini di competitività
- congestione delle grandi aree urbane metropolitane e bassa qualità del trasporto pubblico regionale
- difficoltà nell'attivazione dei capitali privati nel finanziamento delle infrastrutture con potenziale ritorno economico.

A fronte delle citate lacune, nella consapevolezza che la scarsità di risorse impone un approccio pragmatico, concreto e di buon senso, che porti ad una rigorosa selezione individuando un mix di interventi necessariamente da avviare e realizzare nel periodo 2015-2020 con altri con orizzonte temporale 2030, che abbia ritorni tangibili per la collettività, occorre pertanto sostenere:

- il potenziamento della modalità **ferroviaria** a livello nazionale e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
- la riduzione del congestionamento **urbano** e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane, a partire dalle aree maggiormente popolate, ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale
- il miglioramento della competitività del sistema **portuale** e interportuale, ottimizzando la rete delle Autorità portuali che punteranno all'integrazione e alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali.

In linea con gli impegni presi dall'Italia nel Programma Nazionale di Riforma e con le raccomandazioni del Consiglio sul Programma Nazionale di Riforma 2014 dell'Italia, la programmazione degli interventi in campo portuale avverrà per "aree logistiche integrate/sistemi portuali", in rapporto alle relazioni funzionali, infrastrutturali ed economiche esistenti tra porto, entroterra e città di riferimento, sia sulla base delle reti di specializzazione e collaborazione più opportune per evitare fenomeni di "spiazzamento" e di "cannibalizzazione".

La strategia di ogni sistema dovrà tenere in conto di adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale e del potenziamento dalla logistica retro portuale e/o interportuale.

I sistemi portuali di livello nazionale inclusi nelle reti TEN, le relative specializzazioni e le opere strategiche prioritarie potranno essere meglio specificati nell'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture di Settembre, sulla scorta degli esiti del percorso di redazione del redigendo Piano della portualità e della logistica.

- il miglioramento della rete **stradale**, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e l'innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici.
- l'ottimizzazione del traffico **aereo** in coerenza con il disegno del "cielo unico europeo e il collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani
- l'attrazione di capitali privati attraverso adeguate politiche di rafforzamento amministrativo delle stazioni appaltanti, la diffusione di modelli di analisi dei piani economico finanziari per i proponenti privati, la maggiore esplicitazione dei benefici derivanti dalla realizzazione di opere strumentali allo sviluppo dei distretti produttivi e l'utilizzo delle risorse del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS).

Nel Programma Infrastrutture Strategiche (Cfr. Parte II) vengono identificate le 25 opere strategiche principali, per le quali le istruttorie tecniche hanno verificato la conformità alle linee strategiche sopra elencate. Le eventuali ulteriori opere PIS necessarie al perseguimento delle linee strategiche verranno selezionate secondo i medesimi criteri e saranno oggetto dell'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture di Settembre 2015.

II.2 GLI STRUMENTI ATTUATIVI E FINANZIARI

Al fine di garantire l'effettiva implementazione delle predette linee strategiche sono state già adottate alcune misure intese in primo luogo ad assicurare la capacità dei soggetti attuatori di realizzare le opere attraverso adeguati *Piani di Rafforzamento Amministrativo*. In secondo luogo, vanno richiamate le recenti norme del decreto cosiddetto "Sblocca Italia", volte ad *accelerare i tempi di avvio* delle opere, che fissano termini precisi per l'impegno delle risorse, l'aggiudicazione e la consegna dei lavori, pena la revoca dei finanziamenti. Infine, il Ministero è impegnato nell'avvio del nuovo sistema informatico per il monitoraggio dello stato di avanzamento delle opere che, anche in coerenza con quanto previsto dal nuovo Codice dell'Amministrazione Digitale, consentirà un accesso ai dati da parte dei cittadini e l'interoperabilità con i sistemi informatici delle altre pubbliche amministrazioni (*Open Cantieri*).

Nell'Allegato Infrastrutture si operano le scelte strategiche in continuità con gli impegni che l'Italia ha assunto rispetto all'Europa, assicurando la coerenza delle priorità nazionali con quelle di valenza europea in un quadro organico di programmazione infrastrutturale. In tal senso, Governo e Parlamento hanno approvato le Linee Guida allegate al Documento di Economia e Finanza dell'aprile 2012 e le modifiche al Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. n. 163/2006) previste dall'articolo 41, della Legge 214/2011 che stabiliscono i criteri di selezione delle opere strategiche prioritarie, tra i quali la "coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali".

Infine, la delibera CIPE n. 26/2014 prevede che l'Allegato Infrastrutture, da sottoporre al rilascio dell'intesa da parte della Conferenza unificata Stato-Regioni, costituisca il quadro programmatico di riferimento per la programmazione comunitaria 2014-2020, rafforzando il coordinamento strategico tra il PIS e gli altri strumenti programmazione infrastrutturale, inclusi i piani di settore (programmazione dei Fondi FESR e FSC, Contratti di Programma Parte Investimenti di RFI e ANAS, Piani settoriali portuali e aeroportuali, Contratti Istituzionali di Sviluppo).

La strategia delineata nel presente allegato dà compiutezza a tale coordinamento, disegnandone la cornice programmatica di riferimento.

Al fine di migliorare la qualità della programmazione e ottimizzare il riparto delle risorse di bilancio, il d.lgs. n. 228/2011 prevede che ogni Ministero predisponga un Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) che includa e renda coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di rispettiva competenza.

Con il presente Allegato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intende avviare il processo di definizione di tale DPP che si concluderà a settembre 2015, dando contezza di tutti i principali piani e programmi di propria competenza, a partire dal Programma delle Infrastrutture Strategiche, dai Contratti Anas e RFI, dai Piani Porti e Aeroporti e dai Programmi triennali dei lavori di cui all'articolo 128 del decreto legislativo n. 163/2006.

I predetti piani e programmi sono finanziati attraverso canali ordinari e strumenti comunitari e nazionali aggiuntivi di cui si dà ugualmente conto nel presente capitolo (*Connecting Europe Facility*, Fondo europeo per gli investimenti strategici, programmazione dei Fondi strutturali FESR, programmazione del Fondo Sviluppo Coesione).

II.2.1 Gli strumenti attuativi

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)

Come già detto, l'esplicitazione delle modalità di relazione e coordinamento tra il PIS e gli altri atti di pianificazione e programmazione delle infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale è inoltre funzionale ad adempiere a quanto richiesto in sede comunitaria per accedere ai Fondi Strutturali e di Investimento Europei e, pertanto, sarà portata a definitivo compimento in coerenza con le scadenze individuate dal Piano d'azione per il soddisfacimento della condizionalità ex ante contenuto all'interno dell'Accordo di Partenariato 2014-2020.

In particolare, alla luce degli orientamenti comunitari in materia di condizionalità ex ante, per ciò che concerne il contributo allo spazio unico europeo le priorità di investimento sono sostanzialmente rappresentate dalle opere del PIS relative ai corridoi prioritari delle reti TEN-T che attraversano l'Italia.

La strategia del PIS è rappresentata in dettaglio nella Parte Seconda del presente documento.

Al fine di evidenziare il coordinamento e la coerenza fra le scelte del Programma delle infrastrutture strategiche e i diversi strumenti di programmazione, nei paragrafi seguenti analizziamo i principali programmi di investimento.

Lo schema di Contratto di programma Anas 2015

Anche il comparto stradale è stato interessato da un processo di riordino normativo, avviato dall'art. 36 del D.L. 98/2011, attraverso il quale dal 1° ottobre 2012 le competenze sulle concessioni autostradali a pedaggio sono state trasferite dall'ANAS al MIT, mentre la Società continua a svolgere il ruolo di concessionario della rete viaria di circa 25 mila km di strade e autostrade statali non a pedaggio. Al fine di dare respiro programmatico alle scelte pubbliche in tema di viabilità, con la delibera n. 4/2014 il CIPE ha previsto che il prossimo Contratto di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS S.p.a. - Parte investimenti sia integrato da un piano quinquennale degli investimenti.

TABELLA 15: PROGRAMMA QUINQUENNALE ANAS 2015-2019 (mln. euro)

N.	Importo interventi (mil. di euro)	Importo Finanziato (mil. di euro)	Importo da Finanziare (mil. di euro)	N.	Importo Interventi (mil. di euro)	Importo Finanziato (mil. di euro)	Importo da Finanziare (mil. di euro)	N.	Importo Interventi (mil. di euro)	Importo Finanziato (mil. di euro)	Importo da Finanziare (mil. di euro)	TOT. N.	Importo complessivo (mil.di euro)	Importo Finanziato (mil. di euro)	Importo da finanziare (mil.di euro)
NORD			CENTRO			SUD			TOTALE 2015						
5	407	407	0	2	237	237	0	4	299	299	0	11	942	942	0
3	535	535	0	1	112	112	0	6	1.127	1.127	0	10	1.774	1.774	0
2	150	150	0	0	0	0	0	14	654	654	0	16	804	804	0
10	1.091	1.091	0	3	349	349	0	24	2.079	2.079	0	37	3.520	3.520	0
NORD			CENTRO			SUD			TOTALE 2016						
7	519	69	450	10	418	12	405	11	1.563	15	1.548	28	2.500	96	2.404
0	0	0	0	0	0	0	0	12	1.396	63	1.333	12	1.396	63	1.333
7	519	69	450	10	418	12	405	23	2.959	78	2.881	40	3.896	159	3.737
NORD			CENTRO			SUD			TOTALE 2017						
13	579	5	574	10	912	146	766	8	1.673	104	1.569	31	3.164	254	2.910
0	0	0	0	0	0	0	0	1	300	3	298	1	300	3	298
13	579	5	574	10	912	146	766	9	1.973	106	1.867	32	3.464	257	3.207
NORD			CENTRO			SUD			TOTALE 2018						
6	218	0	218	4	667	1	666	11	2.177	3	2.174	21	3.061	4	3.058
0	0	0	0	0	0	0	0	4	500	4	497	4	500	4	497
6	218	0	218	4	667	1	666	15	2.677	6	2.671	25	3.562	7	3.555
NORD			CENTRO			SUD			TOTALE 2019						
5	544	5	540	4	676	2	673	15	1.908	2	1.906	24	3.128	9	3.119
5	544	5	540	4	676	2	673	15	1.908	2	1.906	24	3.128	9	3.119
41	2.951	1.170	1.782	31	3.022	511	2.511	86	11.596	2.271	9.325	158	17.569	3.952	13.617

I restanti 275 milioni di euro sono destinati soprattutto alla manutenzione straordinaria della rete in esercizio (sostituzione di barriere di sicurezza ammalorate, segnaletica stradale, pavimentazioni, emergenze per frane e altre calamità naturali).

Per la manutenzione ordinaria, che comprende anche gli altri servizi che ANAS fornisce sulla rete in esercizio, è previsto l'impiego di ulteriori risorse stimate in 594 milioni di euro.

In ottemperanza a una espressa richiesta del CIPE, lo schema di Contratto di programma contiene il nuovo Programma quinquennale degli investimenti da realizzarsi nell'arco temporale 2015-2019 con una spesa complessiva prevista pari a circa 20 miliardi di euro, di cui 17,5 per nuovi interventi e 2,5 per manutenzione straordinaria. Si tratta di opere programmate in parte a sostenere il completamento della rete TEN-T, in parte concordate sulla base di intese con le Regioni.

Si tratta di un importante passo avanti nella direzione di una programmazione strategica e finanziaria di medio lungo periodo. Già dal prossimo anno sono previsti investimenti per complessivi 4.400 milioni di euro, compresa la manutenzione straordinaria.

Accanto agli interventi annualmente programmati si è posta con urgenza la necessità di intervenire con un programma straordinario di manutenzione concernente principalmente le principali opere d'arte insistenti sulla rete in esercizio. Il Decreto Legge n.69/2013 c.d. "del fare" convertito in Legge n° 98/2013, la legge di stabilità 2014 (Legge 27 Dicembre 2013 n. 147) e il Decreto Legge n.133/2014 c.d. «Sblocca Italia» convertito in Legge n° 164/2014 dell'11 novembre 2014 hanno destinato al Programma Ponti, viadotti e gallerie circa 950 milioni di euro, di cui attualmente disponibili circa 850 milioni (tabella 16).

TABELLA 16: PROGRAMMA PONTI, VIADOTTI E GALLERIE (mln. euro)

PROGRAMMA	NORD		CENTRO		SUD		Totale	
	N.	M€	N.	M€	N.	M€	N.	M€
D.L. 69/2013	33	46	39	102	28	151	100	300
L. 147/2013	65	68	42	62	86	117	193	247
D.L. 133/2014	28	76	35	112	53	112	116	300
Totale	126	191	116	276	167	381	409*	847

* Ulteriori opere, fino ad un totale complessivo di circa 600, saranno finanziate con i ribassi d'asta conseguiti negli appalti aggiudicati.

Al mese di marzo 2015, sono stati attivati 409 interventi, diffusi su tutto il territorio nazionale. Ulteriori opere, fino ad un totale complessivo di circa 600 interventi, sono via via finanziate con i ribassi d'asta conseguiti negli appalti aggiudicati. In particolare:

- **D.L. 69/2013:** risultano aggiudicati 99 interventi (307,83 M€), dei quali ne sono stati consegnati 98 (300,35 M€) e ultimati 66 per un importo di 83,95 M€. Sono stati inoltre appaltati n. 34 ulteriori interventi, a valere sui ribassi d'asta, per un importo di 43,30 M€.
- **L. 147/2013:** sono stati pubblicati i bandi per 247,16 M€, aggiudicati 140 interventi (178,96 M€), consegnati 56 (73,15 M€) e ultimati 4 (5,61 M€). Sono

in corso le procedure di appalto anche per gli ulteriori interventi finanziati a valere sui ribassi d'asta di quelli già aggiudicati.

- **D.L. 133/2014:** sono stati pubblicati 64 bandi per 184,44 M€, pari al 61% del finanziamento assentito.

Dal punto di vista della ripartizione territoriale, il complesso degli investimenti di nuove opere e manutenzione straordinaria già finanziati - attraverso lo schema di Contratto di Programma 2015 e il Programma Ponti, viadotti e gallerie - da realizzare da parte di ANAS, riguarda per il 28,62 per cento il Nord, per il 29,37 per cento il Centro e per il 42,01 per cento il Sud.

Ulteriori interventi di viabilità nazionale potranno essere finanziati con le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2014/2020.

In proposito la Legge n. 190/14 (Legge di stabilità 2015) prevede che entro il 30 aprile 2015 il CIPE, con propria delibera, dispone una ripartizione della dotazione finanziaria del FSC iscritta in bilancio tra le diverse aree tematiche nazionali (precedentemente individuate entro il 31 marzo 2015). Entro la medesima data, con DPCM, su proposta dell'Autorità politica per la coesione, è istituita una Cabina di regia composta da rappresentanti delle amministrazioni interessate e delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, incaricata di definire specifici piani operativi per ciascuna area tematica nazionale, con l'indicazione dei risultati attesi e delle azioni e dei singoli interventi necessari al loro conseguimento, con relativa stima finanziaria, dei soggetti attuatori a livello nazionale e regionale e dei tempi di attuazione.

Da ultimo si evidenzia che ulteriori risorse per interventi nel Mezzogiorno sono già destinate all'ANAS dal Piano di Azione e Coesione, secondo lo schema sotto riportato.

TABELLA 17: INTERVENTI ANAS FINANZIATI DAL PIANO AZIONE E COESIONE (mln. euro)

ASSE	LDI	BF	INTERVENTO	PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013	PAC 3	PAC 4
II	II.1.2	ANAS	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra A3 SA-RC e SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	71,63		71,68
II	I.1.2	ANAS	S.S.N. 100 di Gioia del Colle, Tronco: Bari-Taranto - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il km. 7+200 ed il km. 44+500	15,65		16,45
II	II.1.2	ANAS	S.S. 96. Progetto lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compresa la Variante di Palo del Colle	46,30		56,41
II	II.1.2	ANAS	S.S. 96. Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: Il stralcio dal km 84+154 al km 94+040	25,94		36,74
II	I.1.2	ANAS	S.S. 96. Variante lavori di adeguamento alla sezione III delle norme del C.N.R. della S.S. 96 "Barese" - Tronco: variante di Altamura - 1° Lotto S.S. 96 dal km 84+154 (inizio variante Altamura) al km 81+300 (innesto con S.S. 99)		27,99	
II	II.2.2	ANAS	Progetto ITS relativo alla rete stradale localizzata nelle regioni Calabria, Campania, Puglia e Sicilia			5,13
TOTALE				159,53	27,99	186,43

Lo sviluppo della rete ferroviaria. Il Contratto di programma investimenti di RFI

In materia di sviluppo della rete ferroviaria, a fronte del principale riferimento programmatico rappresentato dalle reti TEN-T core e comprehensive, un orientamento di medio periodo è stato codificato all'interno del Contratto di Programma RFI - Parte investimenti. In esso si precisa come l'impegno finanziario assunto dallo Stato tramite i più recenti provvedimenti normativi e realizzato dal Gestore sia caratterizzato dalle seguenti linee d'azione:

- il mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario;
- il potenziamento del sistema AV / AC e dei valichi alpini;
- interventi mirati al superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane;
- lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci;
- la velocizzazione dei principali assi passeggeri.

Per quanto concerne il potenziamento delle tratte del corridoio scandinavo mediterraneo nel Mezzogiorno, inoltre, il riferimento di programmazione operativa e accompagnamento alla realizzazione è rappresentato dai tre Contratti Istituzionali di Sviluppo (Napoli-Bari-Lecce-Taranto, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania-Palermo).

Con riferimento allo sviluppo del **network passeggeri a medio-lungo raggio**, le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door punteranno ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità con un mix di investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) e investimenti "pesanti" per lo sviluppo della rete mirati a:

- intervenire sui punti singoli della rete convenzionale con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano un limitato uso del territorio per consentire l'innalzamento della velocità;
- elevare le prestazioni, proseguendo con lo sviluppo della rete AV/AC, compresa la velocizzazione dei tratti antenna, e l'upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori;
- potenziare i collegamenti ferroviari con i principali aeroporti in coerenza con la strategia europea sulla rete "Core" per favorire l'intermodalità aria-ferro.

Il piano di sviluppo del **network TPL** vuole imporre un forte segno di discontinuità con proposte innovative per il rilancio del settore, anche nella direzione di una maggiore integrazione intermodale tra ferro e gomma. Si punta a migliorare sensibilmente la qualità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane, attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi, a velocizzare le tratte extraurbane, a sviluppare punti di interscambio in area urbana e migliorare l'accessibilità dei servizi nelle stazioni.

Per incrementare la qualità del **network merci** e rendere più appetibile la modalità ferroviaria sono programmate, in sinergia con gli operatori logistici, una serie di azioni per dare soluzione alle principali criticità di cui soffre attualmente il sistema ferroviario merci. Il piano di interventi mira a:

- l'adeguamento prestazionale per il traffico merci, dei principali Corridoi europei "Core Corridors" (sagome e moduli treno), in particolare il potenziamento dei collegamenti fra terminal nazionali e valichi alpini;
- la separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio;
- il potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti, mirando alla riduzione dei costi "dell'ultimo miglio";
- il miglioramento ed ampliamento dei servizi negli impianti.

Il Contratto di Programma è lo strumento di pianificazione negoziata tra lo Stato e il Gestore dell'infrastruttura nazionale che contrattualizza le risorse per gli investimenti e la manutenzione della rete, in coerenza con le strategie nazionali e comunitarie di sviluppo infrastrutturale. Nell'attuale configurazione sono previsti due distinti Contratti di Programma che definiscono le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria (oggetto del CdP- parte Servizi) e gli investimenti di ammodernamento e sviluppo (oggetto del CdP - parte Investimenti).

Il Contratto di Programma RFI 2012 - 2016 - parte investimenti è stato sottoscritto l'8 agosto 2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e Rete Ferroviaria Italia (RFI) S.p.A., e successivamente integrato in data 5 e 9 dicembre 2014 con due accordi sottoscritti tra RFI e MIT relativamente alle stime dei costi previsti per la nuova linea Torino-Lione (quota Italia) e per la tratta AV/AC Verona-Padova.

Il valore delle opere in corso del nuovo Contratto di Programma 2012-2016 - sommando i nuovi stanziamenti agli stanziamenti oggetto del precedente Contratto 2007 2011 - si attesta a circa 98.736 milioni di euro (compresi progetti ultimati) rispetto ai 93.944 milioni di euro (compresi progetti ultimati) dell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011, articolati nelle tabelle A, B e C indicate nella tabella riassuntiva di seguito riportata.

TABELLA 18 CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI 2012 - 2016 (mln. euro)				
PROGRAMMA	TABELLE	COSTO	RISORSE	FABBISOGNO
Portafoglio investimenti in corso e programmatici	A	173.542	60.694	112.848
<i>Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)</i>	0	1.817	1.817	0
<i>Sicurezza ed adeguamento obblighi di legge</i>	1	29.223	5.424	23.800
<i>Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento</i>	2	6.727	3.726	3.000
<i>Proposte RFI per superamento colli di bottiglia</i>	3	5.236	2.232	3.005
<i>Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità</i>	4	98.539	15.496	83.043
<i>Sviluppo infrastrutturale rete AV/AC Torino-Milano-Napoli</i>	5	32.000	32.000	0
Investimenti realizzati per lotti costruttivi	B	25.157	6.430	18.727
Partecipazioni societarie	C	5.676	3.275	2.402
Totale Tabelle A + B + C		204.375	70.399	133.977
Opere ultimate	E	28.338	28.338	0
TOTALE GENERALE		232.713	98.736	133.977

La tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici, si compone di due sezioni distinte:

- Sezione 1 contenente le “opere in corso” dotate di copertura finanziaria, con l’avvio di nuovi interventi nel trasporto pubblico locale (colli di bottiglia nei principali nodi e upgrading terminal viaggiatori), lungo i corridoi merci (Nodo di Udine, adeguamento sagoma e a modulo, collegamenti con i porti) e per la velocizzazione degli assi Bologna - Lecce e Milano - Trieste;
- Sezione 2 nella quale sono riportati i valori delle “opere programmatiche” con la relativa pianificazione di massima dei fabbisogni di competenza

La tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi comprende le grandi opere lungo i tre Corridoi TEN-T (Mediterraneo, Scandinavia - Mediterraneo e Reno - Alpi) da realizzarsi secondo le modalità previste ai sensi dell’art. 2 comma 232 della Legge Finanziaria 2010: tratte Treviglio-Brescia, Brescia-Verona e Verona-Vicenza-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, tratta Apice-Orsara della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari, Linea AV/AC Milano-Genova:Terzo Valico dei Giovi e nuovo valico del Brennero.

La tabella C - Partecipazioni societarie comprende investimenti che riguardano opere infrastrutturali non realizzate direttamente dal Gestore ma che vengono affidate, ai sensi dell’art. 3 dell’Atto di Concessione, a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente o indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate.

Il MIT e RFI provvederanno all’Aggiornamento delle predette tabelle dello stesso Contratto per tenere conto delle risorse stanziare dalla Legge n. 164/2014 c.d. Sblocca Italia (864 milioni di euro) e dalla Legge di Stabilità 2015 (12,3 miliardi di euro, peraltro comprensivi di 4,2 miliardi di euro per la manutenzione straordinaria che non è oggetto del Contratto parte investimenti).

Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e promuovere l’intermodalità nel traffico merci, l’art. 29, comma 1, del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 (convertito in Legge 11 novembre 2014, n. 164) prevede l’adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Come previsto dai Regolamenti europei, il Piano dovrà definire una strategia fondata su uno sviluppo sinergico tra una domanda - attraverso driver di sviluppo che non si limitano ai porti ma alla connessione di questi agli interporti, alle aree produttive, distrettuali e logistiche nazionali e internazionali - che guarda prospetticamente all’evoluzione del mercato nel lungo, medio e breve periodo, e un’evoluzione e specializzazione dei porti e delle aree logistiche retrostanti (sistema dell’offerta).

A tal fine, occorre migliorare l’accessibilità intermodale ai nodi portuali e interportuali, garantendo il medesimo livello di qualità sia sulle infrastrutture di lunga percorrenza in coerenza con la programmazione europea (corridoi TEN-T) sia