

sistema economico nazionale. L'idea di **ripartire dai nodi** del sistema nazionale, considerando le infrastrutture, e quindi i corridoi, uno strumento per connetterli in un'unica rete integrata e intermodale, rappresenta un radicale **inversione di tendenza** che cambia la logica dei corridoi, per rilanciare il ruolo strategico che i **nodi della rete** stanno acquistando nello scenario di polarizzazione degli spostamenti di merci e persone.

Le **città** e le **aree metropolitane** si candidano ad essere il principale driver delle economie nazionali: la competitività di un Paese si misura oggi attraverso l'efficienza dei servizi (in primo luogo quelli di mobilità), la vivibilità e le opportunità (lavorative, culturali, di scambio sociale, ...) offerte nelle principali città. In Italia si osserva ancora un generalizzato gap (per *qualità dell'aria*, *congestione*, *qualità della mobilità* e di *fruibilità dei trasporti*), rispetto alle principali città europee (es. Londra, Parigi, Madrid). Colmare tale gap è cruciale per rilanciare la competitività del Paese. A tale scopo la politica infrastrutturale nazionale si pone l'obiettivo potenziare ed integrare i sistemi di trasporto di trasporto pubblico locale e nazionale, facendo perno, in particolare, su **sistemi di trasporto rapido di massa** (metropolitane e tram), mobilità ciclo-pedonale e sfruttando le potenzialità che vengono dalle innovazioni digitali applicate alla mobilità urbana ed extraurbana per sviluppare i servizi di mobilità condivisa (es. *car-sharing* e *bike-sharing*). Analoga attenzione è riposta nella Pianificazione Integrata tra le **politiche dei trasporti** e le **politiche territoriali**.

Il *sostegno alle politiche industriali di filiera* è tema fortemente connesso alla politica dei nodi e mette in primo piano le azioni a supporto dei **poli manifatturieri** e del settore del **Turismo**. La politica infrastrutturale riveste un ruolo di leva per la politica industriale nazionale, sia in relazione al miglioramento dell'accessibilità per le imprese e per i poli industriali, sia con stimoli specifici all'innovazione tecnologica ed alla competitività interna delle filiere produttive connesse al settore dei trasporti. Particolare enfasi il MIT pone nella promozione della digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto e nello sviluppo dei relativi servizi. Il **Turismo** è a pieno titolo, e lo è ancor di più in considerazione del trend in crescita del settore, una delle principali filiere industriali nazionali per la quale la componente accessibilità riveste un valore strategico relevantissimo, riconosciuto anche dal recente Piano Strategico del Turismo, promosso dal MIBACT, e del **Piano Straordinario della Mobilità Turistica**.

L'ambito della *mobilità sostenibile e sicura* è diventato parte integrante della strategia del MIT e del complesso delle politiche infrastrutturali per i trasporti e la logistica. In tema di mobilità, la **sostenibilità** deve essere declinata nella sua accezione, vale a dire sotto il profilo economico, ambientale e sociale.

Sotto il profilo della **sostenibilità economica**, le politiche infrastrutturali perseguiranno il soddisfacimento equilibrato dei fabbisogni espressi dai territori, attraverso la realizzazione di interventi di cui sia garantita l'utilità e l'efficienza dal punto di vista del consumo di risorse economiche e ambientali. Realizzare infrastrutture oltre che utili, snelle anche condivise rientra nell'azione di Governo: il nuovo codice appalti introduce (art.22), infatti, il **dibattito pubblico**, per la partecipazione dei cittadini e dei portatori di interesse nel processo decisionale.

Sotto il profilo della sostenibilità ambientale il MIT ha raccolto la sfida della **compatibilità ambientale ed energetica** della Conferenza di Parigi, COP21, in tema di riduzione dell'inquinamento, di tutela della biodiversità e del paesaggio e di efficientamento energetico, promuovendo, anche attraverso **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile**, scelte di investimento verso modalità di trasporto e iniziative progettuali che prediligano il ricorso a fonti energetiche rinnovabili e/o poco inquinanti.

Infine, sotto il profilo della *sostenibilità sociale*, anticipando il tema della dichiarazione di Roma, “**l’Europa Sociale**”, dei leader dei 27 Stati Membri e del Consiglio Europeo, del Parlamento europeo e della Commissione europea, in occasione della celebrazione dei 60 anni dei Trattati di Roma, ha posto il tema della riscoperta del **valore sociale delle infrastrutture** all’attenzione dei Paesi del G7, organizzando, nell’anno di Presidenza Italiana, il vertice dei Ministri dei Trasporti (Cagliari, 21-22 Giugno 2017) sui temi dell’**inclusione sociale**, e delle infrastrutture quali elementi per riconnettere le **periferie** delle città e le **aree marginali** del Paese, per promuovere la partecipazione alle pratiche sociali, per recuperare il senso civico e di **appartenenza alla comunità**, e per progettare interventi con attenzione alle classi di **utenti deboli** e diversamente abili.

I.1 LE STRATEGIE PER LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA

L’impianto disegnato dal MIT per il raggiungimento di obiettivi e target individuati si fonda su 4 Strategie (*Infrastrutture utili, snelle e condivise, Integrazione modale e intermodalità, Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, Sviluppo urbano sostenibile*) che si caratterizzano per essere trasversali rispetto agli obiettivi ed alle modalità di trasporto, recanti ciascuna azioni concrete.

Infrastrutture utili, snelle e condivise

Elemento centrale dell’impostazione strategica del MIT è rappresentato dalle azioni finalizzate al miglioramento della **qualità del ciclo di progettazione e realizzazione** delle nuove infrastrutture. Tale processo è affrontato attraverso la definizione e la messa in atto di una serie di innovazioni - di carattere metodologico e tecnologico - introdotte nel processo di pianificazione, programmazione, valutazione e progettazione delle nuove opere infrastrutturali, nonché attraverso la revisione (*c.d. project review*) di quei progetti dal piano finanziario particolarmente rilevante, al fine di realizzare infrastrutture “**snelle**”, razionalizzando e migliorando l’allocazione delle risorse pubbliche. Sono previste le seguenti linee d’azione:

- Pianificazione nazionale unitaria;
- Programmazione degli interventi attraverso l’individuazione di priorità e il monitoraggio degli investimenti;
- Miglioramento della progettazione.

Integrazione modale e intermodalità

Il riequilibrio modale a favore di modalità di trasporto sostenibili e la riduzione delle quote modali di mobilità su gomma è perseguito mediante l'incentivazione di misure ad hoc mirate all'incremento dell'offerta e della qualità dei servizi.

La *modalità ferroviaria* e quella *marittima* sono ritenute, come da indirizzi comunitari, prioritarie sia per i traffici su scala nazionale che internazionale.

Nel primo caso, la “cura del ferro”, che punta in Italia a sviluppare la rete nazionale quanto a manutenzione e potenziamento dell'infrastruttura, mira all'integrazione con il **network europeo** (rif. creazione di un unico network ferroviario) alla integrazione con le altre infrastrutture di trasporto, in ottica multimodale con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale ed offrire una struttura di reti e servizi integrati.

Quanto al trasporto marittimo, la strategia denominata “cura dell'acqua” ha come quadro di riferimento il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica ed i decreti attuativi che da esso discendono.

Per il settore del *trasporto aereo*, si trova riferimento strategico nel Piano Strategico degli Aeroporti, in coerenza con la strategia del **Cielo Unico Europeo**.

Sono previste le seguenti linee d'azione:

- Accessibilità ai nodi e interconnessione tra le reti;
- Riequilibrio della domanda verso modalità di trasporto sostenibili;
- Promozione dell'intermodalità.

Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente

Il tema della valorizzazione dell'asset esistente, si traduce nelle priorità accordata agli obiettivi di **sicurezza, qualità ed efficientamento delle infrastrutture, assicurando continuità ai programmi manutentivi del patrimonio infrastrutturale esistente.**

Caso emblematico è rappresentato dalle connessioni stradali, per le quali si è continuata l'azione di manutenzione e messa in sicurezza, con un ridotto ricorso all'aumento della capacità delle infrastrutture nei soli casi di congestione o livelli di connessione e di servizio non adeguati. Al contempo, si promuove - es., iniziativa *Smart Road* - l'utilizzo di tecnologie e sistemi innovativi per ottenere - in tempi brevi e a costi contenuti rispetto agli investimenti infrastrutturali - incrementi di capacità, velocizzazione di collegamenti esistenti e maggiore sicurezza sulle reti di trasporto e creazione di nuovi servizi per una migliore esperienza di viaggio.

Sono previste le seguenti linee d'azione:

- Programmazione degli interventi di manutenzione delle infrastrutture esistenti;
- Miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture;
- Efficientamento e potenziamento tecnologico delle infrastrutture;
- Incentivi allo sviluppo di Sistemi di Trasporto Intelligenti;
- Misure per l'efficienza del trasporto aereo.

Sviluppo urbano sostenibile

I **progetti integrati di mobilità urbana sostenibile** rilanciano la centralità delle città metropolitane, in cui si prevedono interventi in continuità con i grandi investimenti avviati negli ultimi anni su infrastrutture e sistemi di trasporto rapido di massa.

A livello di programmazione, si promuove l'approccio proprio dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, coerenti con orientamenti comunitari in materia, con una promozione dell'intermodalità, dello sviluppo di sistemi di controllo e informazione, della mobilità ciclo-pedonale e della *sharing mobility*. Rimangono azioni specifiche dedicate alle **politiche abitative che rappresentano una priorità nazionale per realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile ed una irrinunciabile coesione sociale**.

Sono previste le seguenti linee d'azione:

- Cura del ferro nelle aree urbane e metropolitane;
- Accessibilità alle aree urbane e metropolitane;
- Qualità ed efficienza del Trasporto Pubblico Locale;
- Sostenibilità del trasporto urbano;
- Tecnologie per città intelligenti;
- Politiche abitative nazionali.

I.2 DA “CONNETTERE L'ITALIA” AD OGGI: BILANCIO DI UN ANNO DI RIFORME

FOCUS

Il nuovo Codice degli Appalti

Il nuovo Codice degli Appalti (D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50) dà attuazione alla nuova disciplina comunitaria in materia di appalti pubblici e concessioni recata dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE e, nel contempo, opera una profonda rivisitazione ed armonizzazione dell'intera disciplina della materia, in modo da assicurare l'introduzione immediata, nell'ordinamento, in materia degli appalti di lavori, forniture e servizi nonché delle concessioni, di un **sistema di regolazione coerente, semplificato, unitario e trasparente**, evitando in tal modo possibili lacune normative o incertezze applicative.

Sono state introdotte numerose novità tese innanzitutto alla **realizzazione di infrastrutture di qualità**, attraverso il miglioramento della qualità dei progetti e misure per garantire la certezza di risorse e tempi. Assieme a queste, sono introdotte misure di rafforzamento del ruolo dell'ANAC e di tutti i soggetti preposti alla prevenzione della corruzione. Il miglioramento della qualità delle infrastrutture passa per una complessiva revisione della governance dei processi di pianificazione e programmazione: **il superamento della Legge Obiettivo** riconduce alla **legislazione ordinaria** la pianificazione di infrastrutture, assicurando la coerenza tra pianificazione di lungo periodo e programmazione triennale, attraverso la redazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e del Documento Pluriennale di Pianificazione. Il processo approvativo prevede inoltre il **coinvolgimento delle comunità in forme regolate di Dibattito Pubblico** e misure ad hoc per assicurare la trasparenza. Gli obiettivi alla base della Riforma sono stati:

- valorizzare le fasi della pianificazione e della programmazione, al fine di evitare la realizzazione di opere solo formalmente coerenti con una razionale attività di

programmazione e, sovente, non giustificate al di fuori di un contesto nazionale se non addirittura locale;

- migliorare la professionalità e l'efficienza delle stazioni appaltanti, assicurando gare più semplici e trasparenti, un sistema di controlli più incisivo e un maggiore coordinamento tra i diversi attori istituzionali, centrali, regionali e settoriali;
- rendere più efficiente l'utilizzo dei fondi pubblici, con un miglior rapporto qualità-costi, promuovendo maggiore semplificazione, maggiore flessibilità e correttezza delle procedure;
- creare un mercato degli appalti aperto su scala europea, assicurando parità di accesso a condizioni eque, non discriminatorie a tutte le imprese europee dell'Unione, in particolare alle PMI;
- promuovere l'uso strategico degli appalti, per favorire l'innovazione, l'uso più efficace e responsabile delle risorse naturali, la tutela ambientale e la responsabilità sociale;
- promuovere la lotta alla corruzione, rendendo le procedure più trasparenti, più semplici, riducendo le zone grigie e le incertezze normative.
- Gli strumenti creati per il perseguimento degli obiettivi previsti sono stati principalmente:
 - una regolazione immediatamente applicativa, in quanto non si rinvia ad un regolamento attuativo ma a linee guida di carattere generale, che, quale strumento di soft law, servono ad assicurare la trasparenza, l'omogeneità e la speditezza delle procedure ed il cui aggiornamento sarà costante, celere, coerente con le innovazioni del mercato;
 - il superamento dello studio di fattibilità e del progetto preliminare previsti dal precedente codice e l'individuazione del 1° livello progettuale nel progetto di fattibilità;
 - l'informatizzazione delle procedure e introduzione di strumenti elettronici specifici, quali quelli di modellazione elettronica (BIM) per promuovere la qualità della progettazione, perché migliori progetti vuole dire minori costi per varianti e tempi di realizzazione delle opere più certe;
 - l'introduzione di un rito speciale in camera di consiglio che consente l'immediata risoluzione del contenzioso relativo all'impugnazione dei provvedimenti di esclusione dalla gara o di ammissione alla gara per carenza dei requisiti di partecipazione;
 - il potenziamento del ruolo dell'ANAC, nel quadro delle sue funzioni di vigilanza, di promozione e sostegno delle migliori pratiche e di facilitazione allo scambio di informazioni tra le stazioni appaltanti.

Si tratta, dunque, di una riforma molto articolata che potrà consentire al Paese di ricevere un forte impulso al recupero del gap infrastrutturale, nel quadro di un processo trasformativo che passa anche per la formazione degli operatori e l'evoluzione delle prassi amministrative.

Dopo l'entrata in vigore del nuovo Codice, sono stati adottati e pubblicati in Gazzetta Ufficiale tre decreti attuativi. Essi hanno definito rispettivamente: i requisiti per partecipare alle procedure di affidamento dei servizi di architettura e ingegneria; gli indirizzi generali di pubblicazione di avvisi e bandi al fine di garantire adeguati livelli di trasparenza; l'elenco delle opere per cui sono necessari lavori di notevole complessità tecnica, quali strutture, impianti e opere speciali, per le quali non è ammesso l'avvalimento. Sono in corso le procedure di elaborazione ed approvazione di numerosi altri **decreti attuativi**, in particolare quello sulla riforma dei **livelli di progettazione (Art. 23)** e sulla trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e **dibattito pubblico (Art. 22)** che completeranno il mosaico normativo del nuovo Codice.

Per la corretta attuazione del Codice sono stati pubblicati altresì **importanti documenti d'indirizzo**. Nel luglio 2016 il MIT ha infatti emanato le Linee Guida per la compilazione del Documento di Gara Unico Europeo (DGUE). L'ANAC, invece, tra i mesi di settembre e novembre 2016 ha pubblicato, attraverso successive delibere, sei **Linee Guida di attuazione del Codice**, riguardanti aspetti centrali quali i compiti del responsabile unico del procedimento per l'affidamento di appalti e concessioni e i criteri di scelta dei commissari di gara.

Infine, in data 23 febbraio 2017 il Consiglio dei Ministri ha approvato in esame preliminare il **decreto legislativo correttivo del Codice**, a valle di una procedura di consultazione dei soggetti destinatari del provvedimento. L'intervento apporta modifiche e integrazioni per perfezionare l'impianto normativo del Codice, anche in seguito alla rilevazione di alcune criticità nella sua prima fase di attuazione, ma ne conferma i pilastri fondamentali.

FOCUS

Le Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche (verso il Documento Pluriennale di Pianificazione)

Ai fini della redazione del **Documento Pluriennale di Pianificazione**, come previsto dal D.Lgs. 228/2011 e conformemente a quanto indicato nel DPCM 3 agosto 2012, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha predisposto nel 2016 le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" di propria competenza. Tale documento, che definisce i **criteri e le procedure per la valutazione ex ante dei fabbisogni infrastrutturali e la valutazione ex-ante delle singole opere**, nonché per la selezione degli interventi da includere nel DPP, non è stato inteso dal MIT come un mero adempimento amministrativo, ma costituisce l'elemento cardine che abilita effettivamente un **nuovo approccio alla programmazione infrastrutturale** incentrato sulla valutazione rigorosa degli investimenti pubblici. Alla luce dell'importanza del documento, la nuova Struttura Tecnica di Missione del MIT ha predisposto anche il documento *"Infrastrutture utili - Guida operativa alla valutazione ex ante degli investimenti pubblici"* che, attraverso schemi esplicativi e quadri sinottici, fornisce ai soggetti coinvolti una lettura sintetica delle diverse fasi della valutazione ex ante delle opere.

Il MIT è stato il primo ministero ad emanare le proprie linee guida, che si applicheranno a tutti gli interventi inclusi nel DPP, ovvero alle infrastrutture e agli insediamenti prioritari per il Paese, comprese le opere incluse nei contratti di programma ANAS ed RFI, i "Patti" firmati, le opere con finanziamenti a valere sul FSC (Fondo di Sviluppo e Coesione) e i piani e programmi pluriennali. Al fine di garantire al contempo la continuità rispetto agli impegni assunti in passato, a maggior ragione ove tali impegni abbiano dato origine ad obbligazioni giuridiche vincolanti per l'amministrazione, oppure ove si tratti di opere già in corso di realizzazione, sono stati individuati alcuni criteri, coerenti con la strategia generale di "Connettere l'Italia", per identificare le priorità d'investimento nel primo DPP. Tale periodo transitorio è stato previsto per dare concreta e immediata attuazione alle innovazioni proposte.

Le Linee Guida, trasmesse al CIPE il 1 dicembre 2016 che ne ha preso atto, e di cui è prossima l'emanazione, costituiscono un ulteriore passo per l'attuazione della nuova stagione di pianificazione e di progettazione delle opere infrastrutturali in Italia.

FOCUS

Il DPCM sul Dibattito Pubblico

Il nuovo codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50) prevede all'art. 22 ("Trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e dibattito pubblico") l'introduzione del dibattito pubblico per le "grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevante impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio". Il dibattito pubblico si inserisce nella nuova stagione di progettazione delle opere pubbliche di interesse nazionale, che dopo un'attenta analisi e valutazione, realizzata attraverso l'elaborazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), potranno essere presentate, discusse e condivise con le comunità locali. La rilevanza strategica del dibattito pubblico consiste nel fatto che la nuova procedura si apre nella **fase iniziale di progettazione** di un'opera, quando le soluzioni tecniche e le alternative localizzative sono ancora aperte e la decisione, se e come realizzare l'opera, non è stata ancora assunta in modo definitivo.

Aprire il dibattito pubblico nella fase iniziale della progettazione delle opere porta vantaggi al proponente, che dopo aver ascoltato le varie posizioni in campo, può progettare interventi più efficaci e rispondenti alle esigenze dei territori. Allo stesso tempo, il dibattito porta dei vantaggi alle comunità locali, che possono comprendere, attraverso il confronto con chi propone il progetto, quali sono **le ragioni e le finalità dell'intervento** e proporre **soluzioni alternative e/o migliorative**.

Il dibattito pubblico rappresenta, pertanto, lo strumento individuato dal legislatore per anticipare i possibili conflitti che spesso accompagnano la realizzazione delle grandi opere, prevedendo una metodologia strutturata di confronto con le comunità locali da realizzarsi in tempi certi. Le **modalità di svolgimento, le tipologie e le soglie dimensionali** delle opere da sottoporre a dibattito pubblico sono definite, così come prevede il codice dei contratti pubblici, da un apposito **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM)**. La Struttura Tecnica di Missione ha elaborato, di concerto con gli uffici del Ministero e la collaborazione di stakeholder qualificati, il testo del decreto che sarà inviato, entro la fine del mese di aprile 2017, alle commissioni parlamentari e ai ministeri competenti per la raccolta delle osservazioni e le richieste di integrazioni e modifica.

FOCUS

La riforma della programmazione e della *governance* portuale

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, che ha ottenuto l'intesa della Conferenza Stato-Regioni il 31 marzo 2016, rappresenta lo strumento unitario di pianificazione strategica di settore, ed è finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, all'agevolazione della crescita dei traffici, alla promozione dell'intermodalità nel traffico merci, ed alla riforma della *governance* portuale, costituendo di fatto il quadro di riferimento entro il quale promuovere il **coordinamento nazionale delle strategie di investimento**.

Il Piano disegna una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico da perseguire attraverso il valore aggiunto che il "Sistema Mare" può garantire in termini quantitativi di aumento dei traffici, ed individua azioni di policy a carattere nazionale - sia settoriali che trasversali ai diversi ambiti produttivi, logistici, amministrativi ed infrastrutturali coinvolti - che contribuiranno a far recuperare competitività all'economia del sistema mare in termini di produttività ed efficienza. Il "Sistema Mare" viene presentato come strumento attivo di politica economico commerciale euro-mediterranea, e come fattore di sviluppo e coesione del Mezzogiorno nonché come fattore di sostenibilità, innovazione, sostegno al sistema produttivo del Paese.

La fase attuativa del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica ha condotto il MIT e le altre amministrazioni centrali coinvolte sulle diverse materie ad emanare una serie di norme e provvedimenti rispondenti ai 10 obiettivi strategici richiamati dallo stesso Piano. Tra questi rileva in particolar modo la **riforma della**

governance portuale. Il D. Lgs. 169/2016, recante “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84”, ha introdotto un robusto pacchetto di semplificazioni normative in tema di adozioni dei Piani Regolatori Portuali, ha istituito lo Sportello Unico Amministrativo, che svolge funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto, e lo Sportello Unico per i Controlli, al fine di realizzare un maggior coordinamento per tutti gli oltre 130 procedimenti amministrativi che attengono a controlli e autorizzazioni sull'intero ciclo merci. Inoltre, ha previsto la razionalizzazione e riorganizzazione della *governance* delle 24 Autorità Portuali, riconducendo all'interno delle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) tutti i 57 porti di rilevanza nazionale. Tra le ulteriori innovazioni introdotte, rileva l'obbligo per ciascuna AdSP di dotarsi di un Rapporto ambientale e di un Rapporto sulla sicurezza a corredo del Piano Regolatore, nonché di un Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale, da redigere sulla base di Linee Guida che predisposte dal MIT.

Tra i compiti delle AdSP, assume particolare rilievo la pianificazione strategica a livello di intero Sistema Portuale, in coerenza con il quadro programmatico europeo e nazionale e con il coordinamento di una Cabina di Regia istituita presso il MIT, che garantirà una concorrenza costruttiva e organica tra le diverse AdSP. Tale aspetto rappresenta il principale effetto della nuova vision che sottende all'intera riforma: l'idea che i singoli Sistemi Portuali, ed il Sistema Mare nazionale nel suo complesso, debbano funzionare in modo sincronico e riacquisire competitività come sistema. In tale contesto, la redazione del Piano Operativo Triennale da parte delle AdSP riveste un ruolo diverso maggiore rispetto al passato: oltre a tracciare l'agenda dello sviluppo del porto nel successivo triennio insieme al Programma Triennale delle Opere, esso diventa lo strumento con cui si pianificano le strategie di lungo periodo.

L'attuazione della riforma portuale è in corso e già sono state intraprese azioni concrete. Il MIT sta provvedendo a nominare i Presidenti delle AdSP, scegliendo personalità aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, d'intesa con i Presidenti delle regioni interessate e sentite le Commissioni parlamentari competenti. La procedura adottata per la nomina dei Presidenti ha previsto la pubblicazione di un avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse per i ruoli di Presidente nelle AdSP.

In attuazione della riforma, diverse AdSP hanno inoltre avviato le attività propedeutiche alla redazione dei nuovi Piani Operativi Triennali.

FOCUS

L'iniziativa Smart Road

L'iniziativa nasce dal presupposto che la valorizzazione delle strade attraverso l'utilizzo delle tecnologie digitali rappresenti non solo un doveroso adeguamento alla tendenza in atto a livello europeo e globale ma anche un'incredibile opportunità, sia per i costi degli interventi di *upgrading* e digitalizzazione, marginalmente bassi rispetto ai costi globali dell'infrastruttura, sia per il contributo che la *digital transformation* può offrire in termini di abilitazione della interoperabilità con i futuri veicoli connessi e di miglioramento della sicurezza stradale e dell'efficienza della mobilità, nonché degli stessi processi di gestione dell'opera nel tempo.

Il progetto, promosso dal MIT ha l'obiettivo di avviare e guidare la nuova stagione della trasformazione digitale delle infrastrutture e della mobilità, individuando a livello nazionale **requisiti funzionali di riferimento**, attraverso un percorso condiviso con i principali stakeholder del settore e i soggetti concessionari di servizi dello Stato.

Nell'ambito di gruppi di lavoro istituiti presso la Struttura Tecnica di Missione (STM), è stato attivato un progetto per la definizione di **requisiti funzionali e modalità di**

adeguamento tecnologico della rete stradale primaria nazionale (Smart Road), comprensivo della introduzione di soluzioni C-ITS (*Cooperative Intelligent Transportation Systems*). Attingendo a tale lavoro di condivisione, la STM ha individuato un set di funzionalità minime e indici di performance in grado di caratterizzare una *smart road*, affinché siano applicate alle infrastrutture di nuova costruzione ed estese alle strade esistenti. L'implementazione di tali funzionalità ed il processo di *digital trasformation* avverrà attraverso direttive alle strutture ministeriali ed agli organi ministeriali di controllo sulle concessioni stradali e autostradali, affinché indirizzino i gestori stradali, per quanto possibile, ad aderire alle specifiche messe a punto. Funzionalità e indici di performance sono riferiti alla rete delle infrastrutture stradali, comprensiva delle infrastrutture dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) e delle infrastrutture stradali della rete TEN-T, oltre ad altre infrastrutture di completamento da identificare. La rete primaria è a sua volta classificata in sotto-livelli gerarchici differenti ai quali può essere applicato un set diverso di funzionalità minime. In altri termini, infrastrutture appartenenti a differenti livelli gerarchici dalla rete primaria potranno essere classificate come *smart* ove rispettino le funzionalità minime associate al livello gerarchico cui appartengono.

FOCUS

Il Piano Metro per le aree metropolitane

Sono stati individuati numerosi interventi prioritari necessari al completamento di alcune infrastrutture di trasporto ferroviario urbano, sia metropolitano che tramviario. I progetti, in uno stato di realizzazione avanzato e coerenti con le strategie definite in modo unitario su scala nazionale, consentirebbero di ridurre il gap infrastrutturale rispetto alla media europea e di creare nuovi collegamenti d'interscambio che favorirebbero la sinergia tra le diverse componenti del sistema metropolitano.

A tal proposito è stato avviato un progetto volto ad integrare le reti esistenti su ferro con le modalità su gomma in un'ottica di creare un sistema di trasporto collettivo nelle città metropolitane. L'obiettivo del progetto è di coordinare le fasi di programmazione e progettazione delle reti su ferro nelle Aree vaste metropolitane per garantire la migliore integrazione tra reti ferroviarie di competenza RFI e di competenza regionale e reti metropolitane e tramviarie, nonché tra reti su ferro e sistemi di trasporto su gomma suburbani e interurbani.

Il progetto richiede lo stanziamento di ingenti risorse per completare gli interventi in corso, avviare la progettazione di fattibilità di interventi di completamento delle reti metropolitane, da finanziare successivamente, sulla base dei criteri di priorità nell'ambito dei piani della mobilità urbana sostenibile. A tal fine, il Piano Operativo FSC contiene anche il Piano Metropolitane, che risponde alla domanda di trasporto pubblico nelle città, e prevede per le metropolitane e il trasporto rapido di massa azioni di completamento di linee avviate e nuovi itinerari, miglioramento dei servizi e dei mezzi. La somma di 1,218 miliardi prevede **21 interventi**, dal Piemonte alle Isole.

L'impostazione strategica del Piano operativo e la scelta degli obiettivi sono coerenti con "Connettere l'Italia", e in particolare, per le regioni meridionali, con il Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 e con i "Patti per il Sud" sottoscritti dal Governo con Presidenti di Regione e Sindaci.

Il Piano sostiene ed integra interventi inseriti nei diversi strumenti di programmazione a titolarità del Ministero: Contratti di Programma per le modalità stradale e ferroviaria, PON Infrastrutture e Reti, Piani e Programmi di settore.

FOCUS
Strategia nazionale per il rinnovo del materiale rotabile per il trasporto pubblico locale

Un aspetto centrale della riforma del trasporto pubblico locale è il progetto di un **rinnovo straordinario del parco mezzi** (autobus, treni, ecc.) che, attraverso la riduzione significativa dell'anzianità media per raggiungere la media europea, si pone l'obiettivo di migliorare:

- la qualità del servizio;
- migliorarne la sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alle grandi aree urbane;
- promuovere la concorrenza nel settore.

Per il rinnovo del parco rotabile su gomma sono stati ripartiti tra le regioni 350 milioni di euro per gli anni 2015 e 2016 ed altri 150 disponibili per il triennio 2017-2019. La legge di stabilità per il 2016 ha, inoltre, stanziato ulteriori 640 milioni di euro aggiuntivi per una somma complessiva pari ad un miliardo di euro.

La Legge di Bilancio 2017 ha previsto l'istituzione di un Piano strategico della mobilità sostenibile, incrementando le risorse attribuite al Fondo finalizzato all'acquisto, alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale ed estendendone le finalità. È stata incrementata la dotazione del citato Fondo (istituito dalla Legge di Stabilità 2016) di 200 milioni di Euro per l'anno 2019 e di 250 milioni di euro per ciascun anno dal 2020 al 2033. Le risorse attribuite al Fondo possono essere destinate anche al finanziamento delle relative infrastrutture tecnologiche di supporto. È stata prevista infine l'attribuzione di 2 milioni di Euro per l'anno 2017 e 50 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019 finalizzati ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto.

Inoltre, nel Piano Operativo MIT (11,5 miliardi di Euro, a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione), approvato dal CIPE il 1° dicembre 2016, è ricompreso il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, attraverso il rinnovo del materiale rotabile (800 milioni di Euro), e l'impegno per l'attuazione di una mobilità sostenibile nelle aree urbane, mediante il rinnovo del parco autobus destinato al trasporto pubblico locale (200 milioni di euro).

Il progetto potrà contare, inoltre, sulle risorse già definite nell'ambito del PON METRO e dei programmi di azione complementari, con particolare riferimento alle città metropolitane ed alle regioni del Sud.

A tal fine si esploreranno, per la prima volta nel nostro paese, modalità innovative di acquisto centralizzate che consentiranno una riduzione dei costi finanziari ed amministrativi, la standardizzazione dei mezzi di elevata sostenibilità ambientale ed elevato contenuto tecnologico. La costituzione di una società specializzata nel settore del materiale ferroviario regionale potrà consentire, inoltre, il coinvolgimento di significativi capitali privati per l'incremento e l'accelerazione degli investimenti necessari.

Complessivamente, nel quadriennio 2017-2020 entreranno in circolazione **210 nuovi treni, e circa 10.000 autobus euro zero** sostituiranno il parco mezzi obsoleto. Si tratta della più grande operazione industriale sul TPL nella storia del Paese.

FOCUS
Piano operativo per lo sviluppo delle infrastrutture

Le politiche infrastrutturali rappresentano uno dei settori di intervento pubblico a più alto impatto sul sistema economico nazionale e costituiscono una importante leva per la politica industriale nazionale.

Le esigenze infrastrutturali del Paese richiedono una politica basata su un modello volto a ridisegnare il quadro delle infrastrutture prioritarie, finalizzate a soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci ed a connettere le aree dinamiche e propulsive del Paese, attraverso una modalità condivisa di selezione degli interventi, utili e proporzionati agli effettivi fabbisogni territoriali,

L'analisi del contesto ha portato ad individuare gli elementi prioritari per lo sviluppo del paese ed in particolare del Mezzogiorno in ambito

- ferroviario, tenendo conto delle esigenze presenti sia a livello nazionale che a livello regionale, in ambito merci e passeggeri;
- stradale, sulla rete di interesse nazionale/europeo e regionale, per l'incremento della sicurezza e la salvaguardia del patrimonio esistente;
- trasporto metropolitano per la riduzione della congestione delle città metropolitane, incrementandone la qualità del servizio;
- trasporto pubblico locale, per migliorarne la qualità e l'attrattività.

La sicurezza delle reti ferroviarie regionali non isolate (o "interconnesse"), recentemente trasferite sotto il controllo, in materia di sicurezza, dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), ha comportato l'introduzione di criteri tecnologici di sicurezza, omogenei sull'intero territorio nazionale, ovvero in mancanza di tali dispositivi, di misure gestionali. L'esigenza di colmare il divario esistente tra la rete nazionale (già pressoché adeguata alla disciplina europea in materia di sicurezza) e le reti regionali, costituisce una priorità assoluta, da attuare mediante uno specifico Piano Nazionale, cui sono state assegnate risorse per 300 milioni di euro.

La necessità di attuare interventi per la sicurezza delle dighe ha portato all'elaborazione di uno specifico "piano per la sicurezza delle dighe" al quale sono state assegnate risorse per 300 milioni di euro destinate ad un centinaio di dighe distribuite sull'intero territorio nazionale.

Il Piano Operativo Infrastrutture, che alloca nel suo complesso 11,5 miliardi di risorse del Fondo sviluppo e Coesione 2014-2020, si inserisce nel quadro sinergico degli strumenti finalizzati a dare attuazione alla strategia nazionale in materia di infrastrutture per il trasporto e la logistica, contribuendo, in primo luogo, al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020, attraverso azioni ed interventi riferibili essenzialmente all'Obiettivo Tematico 7 dell'Accordo di partenariato "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete".

Il Piano risponde alla necessità di concentrazione delle risorse a sostegno ed integrazione di azioni reciprocamente complementari rientranti negli stessi obiettivi di policy del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, inserite nei diversi strumenti di programmazione (Contratti di Programma per le modalità stradale e ferroviaria, PON Infrastrutture e Reti, Piani e Programma di settore), al fine di determinare la massa critica necessaria a massimizzare gli effetti reali degli interventi.

PAGINA BIANCA

II. ANALISI DEL CONTESTO ATTUALE

II.1. SCENARI INTERNAZIONALI

Il settore della mobilità e delle infrastrutture di trasporto è caratterizzato da trend riconoscibili, tanto a livello globale quanto a livello nazionale, che ne condizioneranno, e cambieranno, l'evoluzione nei prossimi anni.

L'era della globalizzazione è complessivamente contraddistinta da un significativo **incremento dei traffici intercontinentali di merci**. Tale incremento, che pure è vulnerabile alla variabilità dei cicli economici su scala macro-regionale e globale, sembra tuttavia seguire i trend di crescita delle economie mondiali. Sul piano dei trasporti, il crescente volume di traffici ha determinato, negli ultimi decenni, la crescita dell'impatto dei costi logistici sui costi totali della produzione (che possono incidere fino al 15% sul costo totale del prodotto finito), inducendo gli operatori del mercato alla ricerca di nuove soluzioni logistiche ottimali. Tale esigenza ha alimentato la tendenza alla containerizzazione come modalità di trasporto intermodale, ponendo in capo al *policy maker* la responsabilità di prevedere soluzioni - organizzative, amministrative e tecnologiche - per l'efficientamento della catena logistica, predisponendo gli opportuni adeguamenti infrastrutturali.

D'altra parte, se l'unitizzazione dei carichi ha rappresentato per i grandi operatori economici l'opportunità di guadagnare dalla riduzione dei costi dovuti alle economie di scala, lo stesso non è avvenuto per le **piccole e medie imprese**, per le quali la **crescente internazionalizzazione** ed il sempre più frequente ricorso alla delocalizzazione produttiva e all'*outsourcing* ha comportato aggravii in termini di costi e tempi per l'accesso ai nuovi mercati di sbocco sempre più estesi e distanti. Complessivamente, le piccole e medie imprese, che in Europa, ad esempio, rappresentano il 99% delle imprese produttive, sono particolarmente penalizzate da una gestione non integrata e non efficiente dei flussi logistici.

La globalizzazione dei traffici non riguarda le sole merci: la graduale integrazione dei mercati comporta infatti una sempre maggiore **mobilità territoriale del capitale umano**. Se l'emigrazione rappresenta una componente essenziale della globalizzazione, gran parte dei flussi di passeggeri riguarda la mobilità all'interno dei confini nazionali, incoraggiata anche dallo sviluppo, negli ultimi anni, di connessioni interne sempre più rapide: si pensi, ad esempio, all'investimento miliardario del governo cinese nella linea ferroviaria ad alta velocità che, a regime, collegherà Pechino e Canton consentendo di viaggiare ad una velocità di oltre 390 chilometri orari.

Anche la **mobilità turistica** rappresenta un trend in crescita su scala mondiale. I dati del Barometro dell'Organizzazione Mondiale del Turismo mostrano che nel 2015 il turismo mondiale ha registrato una crescita del 4,4% rispetto al 2014, pari a circa 50 milioni di turisti, raggiungendo la cifra record di 1 miliardo e

184 milioni di arrivi internazionali. Si è trattato del sesto anno consecutivo di crescita continua dopo il biennio della crisi 2008-2010. Tassi di crescita così elevati, con la previsione di ulteriori incrementi in futuro, rappresentano una grande opportunità per l'economia globale, ma anche una enorme sfida per le politiche di trasporto. Intercettare la domanda di trasporto turistico, infatti, richiede non solo un'adeguata pianificazione strategica, ma anche investimenti mirati sulle infrastrutture, sulle tecnologie e sulla sicurezza dei passeggeri, in stretto coordinamento con le misure assunte a livello internazionale.

L'aumento generalizzato dei traffici di merci e persone giustifica la tendenza, riscontrabile soprattutto nelle economie in via di sviluppo, all'**incremento degli investimenti nel settore delle costruzioni, ed in particolare nelle infrastrutture di trasporto**. Il Global Construction 2030 stima che, al 2030, gli investimenti in costruzioni ammonteranno al 14,7% del PIL mondiale, con un incremento di oltre 2 punti percentuali rispetto al 2014, e che il 57% di tale crescita sarà rappresentato dagli investimenti di Cina, India e Stati Uniti. Tale quota raggiunge il 70% della crescita mondiale del settore se alle tre potenze si aggiungono Indonesia, Regno Unito, Messico, Canada e Nigeria. Per avere una misura di quanto i trasporti influiscano nell'incremento di spesa sopra descritto, basti pensare al massiccio programma di investimenti infrastrutturali messi in campo dal governo cinese negli ultimi anni: la Banca Asiatica dello Sviluppo ha previsto che, tra il 2010 e il 2020 il fabbisogno finanziario per infrastrutture in Asia ammonterà ad oltre 8 mila miliardi di dollari, destinati al completamento dei numerosi progetti avviati negli scorsi anni, tra cui i collegamenti terrestri tra Asia ed Europa, la rete ferroviaria ad Alta Velocità nel Sud-Est Asiatico, ed i porti dell'Asia centro-orientale e meridionale. A tale scopo, nel 2013 la Cina ha promosso l'istituzione della *Asian Infrastructure Investment Bank*, che ha iniziato ad operare nel 2015 a seguito di un accordo sottoscritto tra dieci Stati membri della regione.

L'impatto delle grandi opere infrastrutturali non ha ripercussioni solo a livello nazionale: molte delle infrastrutture promosse e realizzate negli ultimi anni, infatti, stanno incidendo fortemente sulla **ridefinizione delle rotte intercontinentali di traffico**. Esempi significativi sono costituiti da:

- Il recente raddoppio del **Canale di Suez** che, completato in un solo anno al costo di 8,2 miliardi di euro, consente oggi il passaggio di 97 navi al giorno, rispetto alla media giornaliera di 47 navi prima dell'intervento, con una diminuzione del tempo di transito da 18 ad 11 ore;
- La recente apertura della galleria del **San Gottardo**, che, con i suoi 57 km di lunghezza e con picchi di distanza dalla vetta di oltre 2 chilometri, sarà il tunnel ferroviario più lungo e più profondo del mondo, con un aumento stimato della capacità di traffico di oltre il 40%;
- il progetto cinese **One-Belt-One-Road (OBOR)** che punta a creare due vie commerciali con l'Europa e il Medio Oriente: un percorso ferroviario per le merci, che passerà via terra attraverso il Kazakistan, il Kirghizistan e l'Iran, fino ad arrivare in Austria; lo sviluppo delle tratte marittime chiamate da Pechino «la Via della Seta marittima del 21° secolo» (“One road”), per le grandi navi portacontainer, che collegheranno i porti Cinesi con i porti del Mediterraneo, in particolare con il Pireo, e del Nord Europa.

L'aumento complessivo dei traffici e il conseguente potenziamento della rete infrastrutturale da parte delle principali economie mondiali, da un lato, ed il complessivo deterioramento delle condizioni ambientali e climatiche, dall'altro, pongono al decisore politico l'onere della scelta rispetto al *trade-off* tra sviluppo e sostenibilità. A livello globale, negli ultimi decenni, è considerevolmente cresciuta l'**attenzione ai temi connessi allo sviluppo sostenibile**, non solo in termini di disponibilità di risorse finanziarie (riguardo alle quali la crisi economica globale suggerisce - ed in taluni casi impone - cautela nella spesa pubblica), ma anche con riferimento alla necessità di ridurre gli sprechi energetici e salvaguardare l'ambiente, il clima ed il paesaggio. Le ripercussioni sulle politiche di trasporto sono evidenti, e si confermano al centro delle agende politiche internazionali (Conferenza di Parigi, 2015). L'impegno a ridurre le emissioni nei trasporti è stato recentemente ribadito dal G7 Trasporti a Tokio. Già da alcuni anni l'UE ha predisposto la strategia «2050 low-carbon economy», che prevede, entro il 2050, - 60% di emissioni nel settore dei trasporti rispetto al 1990.

Profondi mutamenti, di carattere demografico e socio-economico, stanno attraversando anche la struttura delle comunità e gli stili di vita degli individui. È evidente, a livello globale, la tendenza alla **concentrazione della popolazione nelle aree urbane e metropolitane**. Le città aumentano in numero e dimensioni, si internazionalizzano ed acquisiscono sempre maggiore centralità nella vita economica dei paesi. Nel prossimo futuro la **competitività** delle grandi economie mondiali è strettamente connessa alla **crescita delle città**: i dati dell'ultimo *World Urbanization Prospects*¹, infatti, delle Nazioni Unite mostrano che attualmente il 54% della popolazione mondiale vive nelle città, proporzione destinata a raggiungere il 66% entro il 2050. In Italia vive nelle aree urbane circa il **70% della popolazione**; si stima che nel 2050 tale dato crescerà fino all'80%.

Con l'evoluzione del ruolo delle città come centro propulsore dell'economia, aumentano le esigenze di mobilità urbana, e tuttavia cresce, proporzionalmente, la tendenza a perseguire l'incremento della qualità della vita nelle città, con impatto su un numero sempre maggiore di cittadini. Sono così osservabili, soprattutto nelle città dei paesi con economie più avanzate, misure per la **promozione della mobilità sostenibile**. Questo avviene prevalentemente attraverso l'incoraggiamento a ridurre il possesso di veicoli inquinanti ed a privilegiando piuttosto la *sharing mobility*, facilitata anche dal sempre più diffuso ricorso alle tecnologie digitali: Attualmente si contano al mondo **7.500 piattaforme** di sharing economy, ed ogni giorno vengono investiti **28 mln \$** in startup di sharing. Nei trasporti, il fenomeno è dilagante. Si stima che **nel 2020**, nel mondo, **12 milioni di persone** useranno il car sharing, per un giro d'affari di **6,2 mln \$**. Inoltre, sempre più di frequente le amministrazioni locali si fanno promotrici di iniziative per l'incremento del traffico pedonale e ciclistico all'interno delle aree urbane.

Infine, la straordinaria diffusione delle tecnologie digitali, e la facilità di accesso ad esse tramite dispositivi personali come lo *smartphone*, apre la strada a soluzioni innovative ed intelligenti anche nel campo dei trasporti. La **digitalizzazione delle infrastrutture** è già una realtà, ma la sua crescita

¹ Nazioni Unite, *World Urbanization Prospects*, 2015

rappresenta un trend di medio-lungo periodo. Si stima che il valore del mercato globale dei veicoli connessi sarà di circa 40 miliardi di euro nel 2018, +66,7% rispetto al valore del 2015. Anche il settore dei **veicoli driverless** è in rapida e costante espansione: Google, Tesla, Uber stanno testando o introducendo hardware per il self-driving e servizi di trasporto senza conducente. L'aumento della digitalizzazione delle infrastrutture dei trasporti è destinato ad avere sempre maggiore impatto sugli utilizzatori delle infrastrutture, in termini di accessibilità, sicurezza e qualità dell'esperienza di viaggio, consentendo al contempo al *policy maker* di valorizzare le infrastrutture già esistenti con costi relativamente contenuti.

II.2. IL SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO EUROPEO E NAZIONALE

II.2.1 La dimensione europea

La politica europea delle infrastrutture di trasporto è incentrata su una *roadmap* di lungo periodo per il perseguimento di uno Spazio Europeo Unico dei trasporti, all'interno del quale siano raggiunti target ambiziosi di sostenibilità (tra cui, ad esempio, la riduzione del 60% delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti entro il 2050). Per abilitare il raggiungimento di tali target, la Commissione Europea ha disegnato una strategia volta a incentivare il trasferimento modale verso modalità di trasporto più sostenibili (trasporto fluvio-marittimo e trasporto su ferro), anche attraverso l'impiego di tecnologie innovative (ITS) per la gestione dei flussi di traffico.

Al fine di facilitare il raggiungimento diffuso e omogeneo degli obiettivi europei, la Commissione persegue la riduzione dei gap infrastrutturali tra i Paesi Membri, il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità, il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti, la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza. In quest'ottica, la Commissione ha identificato le reti trans-europee di trasporto (TEN-T), un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti ed aeroporti) considerate "rilevanti" a livello comunitario. Tali reti, definite dai Regolamenti CE/1315/2013 e 1316/2013, si configurano su un duplice livello, sulla base della priorità di completamento. In particolare, la **rete centrale**, o "**Core Network**", costituita dalle componenti di massima importanza strategica per la politica di trasporto trans-europea, dovrà essere completata **entro il 2030**, laddove l'orizzonte previsto per il completamento della **rete globale**, o "**Comprehensive Network**", è fissato al **2050**.