

Per migliorare ulteriormente la navigabilità delle informazioni, è previsto inoltre di rafforzare il collegamento tra dati di programmazione (decisioni di finanziamento) e dati di attuazione (monitoraggio dei progetti), in modo da tracciare l'intero percorso amministrativo che va dalle allocazioni finanziarie fino alla selezione dei progetti, garantendo al contempo una sempre maggiore aderenza a standard e formati di interoperabilità.

V.1.2. Una nuova generazione di cittadini attivi con il progetto “A Scuola di OpenCoesione”

A Scuola di OpenCoesione (ASOC) è un progetto di didattica innovativa, rivolto alle scuole secondarie superiori, che promuove principi di cittadinanza consapevole, sviluppando attività di monitoraggio civico dei finanziamenti pubblici attraverso l'impiego di tecnologie di informazione e comunicazione e mediante l'uso di open data per aiutare gli studenti a conoscere e comunicare in modo innovativo come le politiche pubbliche, e in particolare le politiche di coesione, intervengono nei luoghi dove vivono. L'obiettivo finale è quello di produrre narrative d'impatto attraverso un percorso di ricerca sul territorio a partire dai dati sugli interventi finanziati con risorse comunitarie e nazionali dalle politiche di coesione, disponibili sul portale OpenCoesione, che si integrano con i contenuti delle materie ordinarie di studio.

A partire dalla sperimentazione avviata nell'anno scolastico 2013-2014, ASOC ha progressivamente ampliato la platea dei suoi destinatari raggiungendo, per l'edizione 2016-2017 attualmente in corso, circa 200 classi, di cui circa 160 nel Mezzogiorno, con oltre 4.000 studenti e 360 docenti. In questa edizione si sperimenta anche una collaborazione rafforzata con la Regione Sardegna, che coinvolge nel progetto ben 22 classi.

V.2. GLI STRUMENTI E LE INIZIATIVE PER RAFFORZARE L'ORIENTAMENTO AI RISULTATI: GLI INDICATORI DI RISULTATO E L'INIZIATIVA OBIETTIVI DI SERVIZIO

V.2.1 Gli indicatori di risultato

Misurare e osservare i risultati delle politiche di coesione e le traiettorie di sviluppo dei territori è indispensabile per rafforzare la programmazione, apprezzare le trasformazioni e fornire ai decisori elementi oggettivi per indirizzare e re-indirizzare gli interventi.

Rafforzando l'orientamento ai risultati che già caratterizzava i precedenti periodi di programmazione, l'Accordo di Partenariato 2014-2020 (AP) collega uno o più indicatori di risultato a ciascun Risultato atteso/Obiiettivo specifico, garantendo misurabilità degli stessi e confrontabilità tra i territori. In particolare, l'Accordo propone un set di 130 indicatori di risultato che, sebbene non tutti disponibili nella statistica ufficiale al momento dell'adozione dell'AP (ottobre 2014), l'Italia si è impegnata a valorizzare, a livello almeno regionale, per

consentire il rispetto della condizionalità ex ante “Sistemi statistici e indicatori di risultato” prevista dal Regolamento Europeo⁴.

La scelta di avere un sistema nazionale di indicatori di risultato, quasi unica in Europa, ha richiesto uno sforzo alla statistica pubblica, prima nella fase di definizione del set di indicatori, frutto di una riflessione metodologica condivisa con Istat e diversi soggetti istituzionali titolari di statistiche pubbliche settoriali, poi, soprattutto, in quella di valorizzazione e diffusione dei dati.

Va sottolineato come in molti casi gli indicatori dell’Accordo di Partenariato rappresentino una novità per la statistica territoriale: tra quelli pubblicati al marzo 2017, oltre 50 sono disponibili per la prima volta con una disaggregazione minima regionale (cfr. Tabella V.I). Lo sforzo compiuto, particolarmente intenso nel corso del 2016, ha consentito il rispetto degli impegni assunti in sede europea e viene considerato dalla Commissione tra le migliori pratiche.

TABELLA IV.3: INDICATORI DI RISULTATO DELL'ACCORDO DI PARTENARIATO CON DETTAGLIO REGIONALE - TOTALE E DI NUOVA PUBBLICAZIONE

Obiettivo Tematico	Numero di indicatori	di cui: costruiti e/o pubblicati successivamente l'adozione dell'AP (ottobre 2014)
OT 1 - Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione	9	3
OT 2 - Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime	10	4
OT 3 - Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese, il settore agricolo e il settore della pesca e dell'acquacoltura	11	6
OT 4 - Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori	14	5
OT5 - Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi	12	9
OT 6 - Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse	13	3
OT 7 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	13	8
OT 8 - Promuovere l'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori	14	5
OT 9 - Promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e ogni forma di discriminazione	11	2
OT 10 - Investire nell'istruzione, formazione e formazione professionale, per le competenze e l'apprendimento permanente	13	5
OT 11 - Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubblica e delle parti interessate un'amministrazione pubblica efficiente	10	5
TOTALE	130	55

Fonte: Elaborazione Nucleo di valutazione e analisi per la programmazione/Dipartimento per le politiche di Coesione.

⁴ Il Regolamento UE n. 1303/2013 introduce un sistema di condizionalità ex ante per l'utilizzo delle risorse comunitarie (Articolo 19), tra cui una inerente i Sistemi statistici e gli indicatori di risultato. L'Allegato XI richiede, a livello di singolo Programma Operativo, “l'esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi e di un sistema di indicatori di risultato necessario per selezionare le azioni che contribuiscono più efficacemente al conseguimento dei risultati auspicati, per monitorare i progressi verso i risultati e per svolgere la valutazione d'impatto”.

Il set di indicatori di risultato adottato, oltre ad includerne molti già disponibili a livello territoriale (es.: raccolta differenziata dei rifiuti urbani, tasso di disoccupazione giovanile, persone a rischio di povertà o esclusione sociale), ne ha previsto molti da “costruire” ex novo (es.: collaborazioni delle imprese per svolgere attività di ricerca e sviluppo, riuso dei beni confiscati, politiche del lavoro passive, trasporti pubblico locale, trasporto ferroviario, consumi finali di energia).

È importante sottolineare come, in diversi casi, sia stato valorizzato a fini statistici il patrimonio informativo delle amministrazioni. Questa attività, che rappresenta una delle prospettive più innovative della statistica pubblica poiché permette di ridurre tempi e costi, ha visto il contributo attivo di numerosi attori istituzionali afferenti alla rete SISTAN che, grazie all’impulso derivante dagli impegni dell’AP, hanno mobilitato le proprie strutture, migliorando sensibilmente le capacità di misurazione di numerosi ambiti di policy.

FOCUS

Ulteriori iniziative per rafforzare l’orientamento al risultato

Le evidenze raccolte nelle attività di accompagnamento e di analisi degli investimenti infrastrutturali ed in generale dei progetti di sviluppo territoriale mostrano chiaramente la presenza di inefficienze dei processi di programmazione e gestione adottati dalle amministrazioni pubbliche: ad esempio, la lunghezza dei tempi di attuazione, oppure le difficoltà nel conseguimento degli obiettivi di spesa o di realizzazione.

Al fine di avviare un percorso istituzionale che affronti questa criticità, è stata definita una iniziativa dedicata al miglioramento dell’efficacia e dell’efficienza degli investimenti pubblici.

L’iniziativa - che avrà una durata di circa 36 mesi, con avvio nella seconda metà del 2017 - ha tra i suoi obiettivi l’accrescere le capacità delle amministrazioni di individuazione proattiva di criticità, il promuovere responsabilità e trasparenza dell’azione pubblica su avanzamento e realizzazioni degli investimenti ed infine il promuovere analisi su efficacia ed efficienza degli investimenti mediante la metodologia del "performance audit". Attraverso una forte attenzione alle procedure di definizione, sorveglianza e valutazione della programmazione ed attuazione degli investimenti pubblici, si intenderà contribuire ad una riduzione delle criticità attualmente esistenti nelle amministrazioni pubbliche rispetto ai tempi di attuazione ed entrata in funzione degli investimenti ed al conseguimento dei risultati previsti.

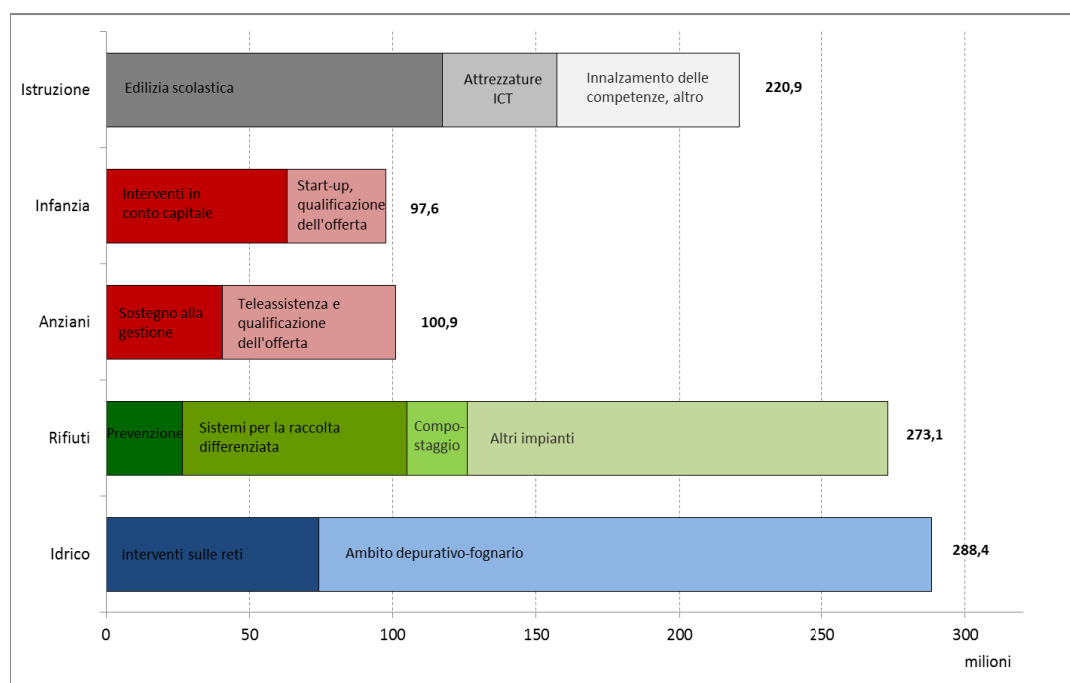
V.2.2. Gli obiettivi di servizio

L’iniziativa Obiettivi di servizio (ODS) - introdotta con la delibera CIPE 82/2007 nella programmazione 2007-2013 e rilanciata con la delibera CIPE 79/2012 in prospettiva del ciclo 2014/2020 - è un sistema che utilizza congiuntamente strumenti di programmazione, valutazione, dialogo tecnico multilivello e misurazioni statistiche e con cui la politica aggiuntiva promuove, sostiene e monitora il livello e la qualità di alcuni servizi pubblici essenziali nel Mezzogiorno: istruzione, servizi di cura per l’infanzia e gli anziani, gestione dei rifiuti urbani, servizio idrico integrato. Gli Obiettivi di servizio sono misurati attraverso 11 indicatori statistici, articolati a livello regionale (e in alcuni casi subregionale), che rientrano nel set di indicatori di risultato dell’Accordo di Partenariato 2014/2020 (cfr. *paragrafo V.2.1*).

Nel 2016 si è conclusa l'attività di istruttoria tecnica per l'attribuzione delle risorse della delibera CIPE 79/2012 destinate al finanziamento di progetti effettivamente funzionali agli obiettivi. Attraverso un processo interattivo di valutazione *ex ante*, il presidio tecnico centrale e le Amministrazioni partecipanti hanno condiviso la decisione su progetti da finanziare chiaramente identificati o, laddove ciò non fosse possibile, quantomeno su criteri di selezione e modalità di attuazione stringenti per favorire il conseguimento degli obiettivi.

Dagli esiti dell'attività istruttoria in termini di distribuzione di risorse tra i diversi ambiti e tra diverse tipologie di intervento (cfr. Figura V.2), si può partire per trarre alcuni spunti di riflessione.

FIGURA IV.2: ESITI ISTRUTTORIA ATTRIBUZIONE RISORSE DELIBERA CIPE 79/2012: DISTRIBUZIONE TRA AMBITI OBIETTIVI DI SERVIZIO E TIPOLOGIE DI PROGETTO (milioni di euro)



Fonte: elaborazioni Dipartimento per le politiche di coesione -NUVAP sulle risultanze istruttorie ex delibera CIPE 79-2012.

L'allocazione finale rivela che più della metà è stata programmata negli ambiti ambientali, con punte elevate in Campania per la gestione del servizio idrico (circa 146 milioni di Euro concentrati in impianti di depurazione) e in Calabria per la gestione dei rifiuti (circa 86 milioni di Euro per impianti). Pur trattandosi di investimenti certamente rilevanti per i contesti locali in cui si realizzano, si deve osservare che per entrambi gli ambiti ODS le risorse della delibera CIPE 79/2012 rappresentano comunque una quota minoritaria degli importi complessivamente destinati dalla politica aggiuntiva (FESR e FSC), con un effetto addizionale marginale sul conseguimento a livello regionale degli obiettivi previsti per i due ambiti. Tuttavia, l'istruttoria compiuta si è rivelata una leva importante per indurre le Regioni a riordinare la diagnosi e il quadro complessivo degli investimenti sostenuti con le varie fonti, con possibili utili ricadute in altre

sedi di programmazione. Ad esempio, nell'ambito della gestione dei rifiuti urbani, un importante esito della attività istruttoria è stata la ricostruzione delle modalità di chiusura del ciclo regionale con una rappresentazione schematica e quantificata delle diverse fasi rilevanti, a partire dai volumi di rifiuti prodotti e dalla capacità di trattamento nei diversi impianti esistenti, in fase di realizzazione o programmati. Anche nell'ambito dell'istruzione, dove pure si concentrano una buona parte delle risorse della delibera CIPE 79/2012, con punte significative in Puglia (circa 59 milioni di Euro concentrati in interventi di riqualificazione degli edifici scolastici) e in Sicilia (circa 48 milioni di Euro tra edilizia scolastica e interventi per l'innalzamento delle competenze), l'istruttoria ha consentito di ricostruire, colmando un deficit informativo delle stesse Regioni, il quadro della programmazione degli interventi di edilizia scolastica spesso caratterizzato da una grande frammentazione di fonti finanziarie, procedure e responsabilità, e di individuare criteri e modalità di selezione degli interventi che favorissero le aree e le tipologie di scuole dove più gravi sono i problemi di abbandono scolastico e più bassi i livelli di competenze degli studenti.

L'ambito dei servizi di cura, pur destinatario di una quota relativamente minore di risorse della delibera CIPE 79/2012 (gli investimenti più significativi sono in Sicilia, con 26 milioni di Euro per interventi di realizzazione/riqualificazione di nidi comunali e 29 milioni per interventi di assistenza domiciliare), è tuttavia quello in cui si sono registrati i maggiori progressi in termini di rafforzamento di sistema per il perseguimento degli obiettivi di incremento della presa in carico dei bambini dai 0 ai 3 anni nei servizi per la prima infanzia e degli anziani ultrasessantacinquenni in assistenza domiciliare.

Per i servizi di cura, ambito molto penalizzato per carenza storica e progressivi tagli di risorse ordinarie per le politiche sociali, l'iniziativa ODS ha rappresentato una importante opportunità di consolidamento e modernizzazione, non solo per il sostegno finanziario, ma anche per le innovazioni indotte nel contesto istituzionale, regolamentare e organizzativo. Dall'esperienza degli Obiettivi di Servizio nel 2012 è peraltro originato anche il Programma Nazionale dei Servizi di Cura per l'Infanzia e gli Anziani (PNSCIA), che ha destinato 627,6 milioni di Euro per il sostegno a questi servizi in Campania, Calabria, Sicilia e Puglia. Nell'ambito dei servizi di cura, sia le risorse della delibera CIPE 79/2012 sia le risorse del PNSCIA hanno consentito non solo investimenti in strutture e attrezzature, pure necessari per incrementare e migliorare la qualità dell'offerta, ma anche interventi per il sostegno alla gestione, spesa generalmente non ammissibile nelle politiche di coesione ma necessaria per stimolare la domanda. L'esperimento di programmazione degli Obiettivi di Servizio, seppur molto proficuo, si è svolto, però, con tempi lenti e difficoltà pratiche in un contesto in cui molti amministratori e tecnici faticano ancora ad aderire pienamente a un metodo che richiede l'individuazione di progetti specifici (piuttosto che mere tipologie di progetto), di regole operative e di attenzione alle peculiarità dei contesti. Il processo di valutazione *ex ante* per l'attribuzione delle risorse ha comunque consentito di costruire un rilevante patrimonio di conoscenza e relazioni che si sta rivelando assai utile in fase di attuazione (in cui le Regioni chiedono sovente anche di riprogrammare) e di valutazione *in itinere*.

PAGINA BIANCA

Allegato III

Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture

PAGINA BIANCA

INDICE

PREMESSA	123
I. OBIETTIVI E STRATEGIE DELLA POLITICA INFRASTRUTTURALE DEL PAESE	127
I.1 Le strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica	130
I.2 Da “Connettere l’Italia” ad oggi: bilancio di un anno di riforme.....	132
II. ANALISI DEL CONTESTO ATTUALE.....	141
II. 1 Scenari internazionali.....	141
II. 2 Il sistema delle infrastrutture di trasporto europeo e nazionale.....	144
II. 3 Domanda e offerta di trasporto: analisi e individuazione delle criticità	151
III. IL NUOVO SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT).....	191
III.1 Classificazione funzionale: SNIT di 1° e 2° livello.....	191
III. 2 Strade e autostrade	197
III. 3 Sistemi di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane	199
III. 4 Porti e interporti	202
III. 5 Aeroporti	203
III. 6 Ciclovie	205
IV. FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI AL 2030: INTERVENTI E PROGRAMMI DI RILEVANTE INTERESSE NAZIONALE.....	209
IV.1 Metodologia per l'individuazione dei fabbisogni.....	209
IV.2 Ferrovie.....	211
IV.3 Strade e autostrade.....	213
IV.4 Sistemi di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane.....	217
IV.5 Porti e interporti,.....	221
IV.6 Aeroporti.....	223
IV.7 Ciclovie.....	226
IV.8 Le fonti di finanziamento per gli interventi e i programmi.....	228
Appendice 1 - Programmi di interventi.....	229
Appendice 2 - Interventi.....	245

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato una nuova stagione delle politiche infrastrutturali, incentrata su due pilastri: la rinnovata centralità della **pianificazione strategica** e la **valutazione ex-ante** delle opere.

Tale impianto vede il suo fondamento normativo nel nuovo Codice degli Appalti (d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50), che ha individuato nel **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** (PGTL) e nel **Documento Pluriennale di Pianificazione** (DPP) gli strumenti per la pianificazione e la programmazione (artt. 200-201) e per la progettazione (art.23) delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese.

Il processo di riforma vede, inoltre, nelle **Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche** di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (d.lgs. 228/2011) lo strumento metodologico che introduce metodi e tecniche di valutazione e selezione delle opere pubbliche, propedeutico alla individuazione delle priorità. Le Linee Guida contengono infatti:

- metodologia per la valutazione ex-ante dei fabbisogni infrastrutturali;
- metodologia per la valutazione ex-ante delle singole opere;
- criteri di selezione delle opere da finanziare.

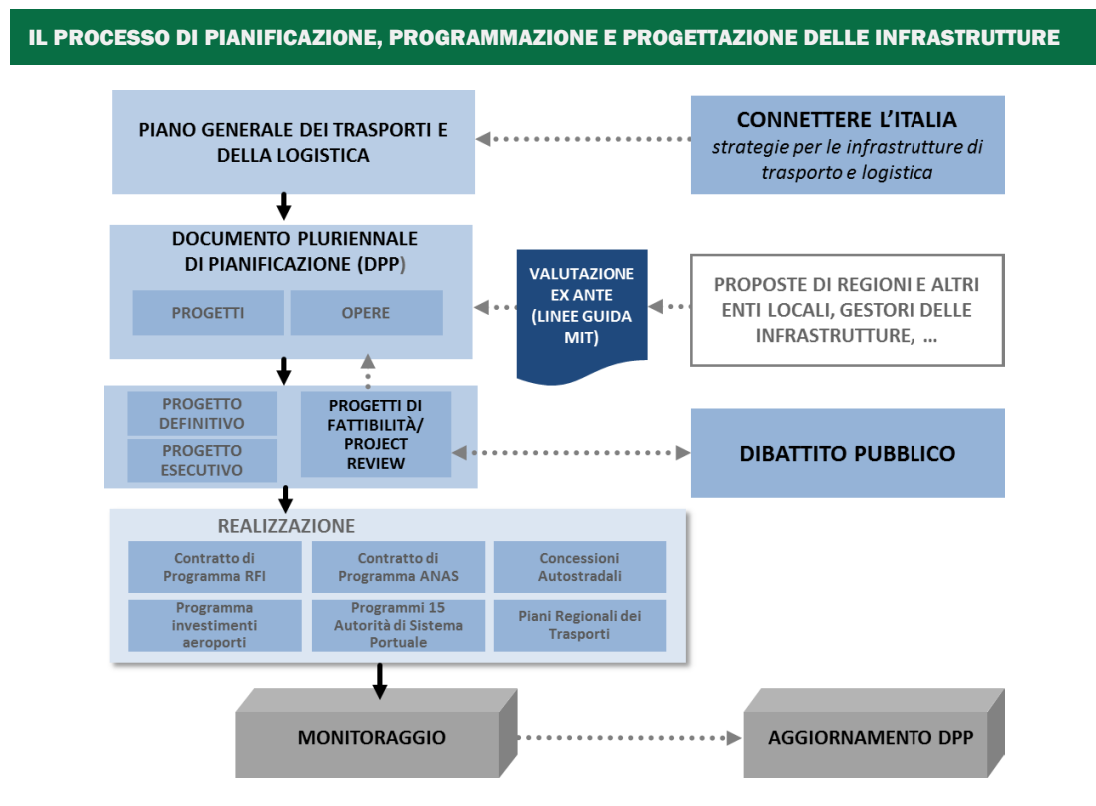
Attraverso il superamento, formale e sostanziale, della Legge Obiettivo (l. 443/2001), il nuovo codice (art. 217, art.1 lett. d) e le linee guida, trasmesse al CIPE il 1 dicembre 2016 che ne ha preso atto e di cui è prossima l'emanazione, segnano di fatto l'avvio della nuova fase.

Venendo meno l'obbligo normativo di predisporre l'aggiornamento annuale del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS), il MIT ha inteso, già a partire dal 2016, il proprio allegato al DEF come il momento di sintesi annuale, consuntivo e programmatico, del processo di riforma in atto, verso l'obiettivo generale di razionalizzazione ed efficientamento della spesa pubblica in infrastrutture, e verso un generale miglioramento della qualità del processo di pianificazione e programmazione.

Già nel 2016, l'Allegato Infrastrutture al DEF conteneva, infatti, non solo l'aggiornamento del Programma Infrastrutture Strategiche, ma anche le "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica", poi confluite nel documento strategico "**Connettere l'Italia**", che ha rappresentato il quadro di riferimento per il successivo sviluppo delle politiche dei trasporti.

Nelle more dell'adozione del PGTL, il primo DPP conterrà anche le linee strategiche e di indirizzo del settore dei trasporti e delle infrastrutture, rappresentando al contempo, da una parte, il momento in cui le strategie si tradurranno nella visione di un **sistema integrato di infrastrutture dei trasporti (SNIT)** verso cui tendere nell'orizzonte temporale del 2030, e, dall'altra, il primo

momento di sintesi e rivisitazione della lunga lista di progetti infrastrutturali, tra cui anche quelli rientranti nel PIS.



Pertanto, l'**Allegato Infrastrutture al DEF 2017**, in continuità con il nuovo corso avviato nell'annualità precedente, anticipa le linee di indirizzo strategico per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030, che costituirà parte integrante del primo DPP e sulla base delle quali saranno individuate le priorità, coerentemente con il quadro strategico delineato in Connettere l'Italia.

Così come indicato nelle Linee Guida, al fine di identificare le priorità d'investimento nella fase di transizione verso il **primo DPP**, sono stati individuati alcuni criteri, coerenti con la strategia generale di "Connettere l'Italia", tra cui l'impatto economico, lo stato di maturità progettuale, le risorse già investite ed il fabbisogno finanziario residuo dell'opera. Tale periodo transitorio è stato previsto per dare concreta e immediata attuazione alle innovazioni proposte, garantendo al contempo 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. A tal fine, tali opere unitamente a quelle opere che rappresentano priorità programmatiche del Governo verranno inserite nel primo DPP, e potranno essere successivamente sottoposte ad una revisione progettuale tesa al miglioramento e all'ottimizzazione delle scelte progettuali già effettuate, o in casi estremi, alla revoca dell'investimento (*project review*).

Oltre ai singoli interventi, nel primo DPP saranno individuati anche i "Programmi di interventi" volti a valorizzare quegli interventi diffusi sul

territorio, in alcuni casi anche di piccole dimensioni (fisiche e/o economiche), che nel loro complesso contribuiscono all'attuazione e al perseguimento degli obiettivi strategici, ad esempio il programma di manutenzione del patrimonio stradale esistente e quello per la digitalizzazione delle infrastrutture. Infine, saranno individuati i fabbisogni di progettazione di fattibilità per quegli interventi di cui si riconosce la potenziale utilità ma per i quali la non si dispone di una quadro progettuale maturo.

PAGINA BIANCA

I. OBIETTIVI E STRATEGIE DELLA POLITICA INFRASTRUTTURALE DEL PAESE

Con il documento “*Connettere l’Italia*” (Allegato Infrastrutture al DEF 2016), il MIT ha avviato un processo di riforma della pianificazione e della programmazione delle infrastrutture in Italia, partendo dalla definizione degli obiettivi, delle strategie e delle linee d’Azione per proseguire nelle riforme strutturali del settore, e realizzare le politiche necessarie per l’implementazione della **Visione** del Sistema dei Trasporti e delle Infrastrutture al **2030**.

Tale Visione è scaturita da un’analisi di sistema delle infrastrutture di trasporto e logistica in Italia e dall’evoluzione in atto del contesto internazionale; è stata, inoltre, condivisa con gli stakeholder di settore e con la comunità di riferimento, e si può riassumere come segue:

*Connettere l’Italia vuol dire dotare il Paese di un sistema infrastrutturale **moderno ed efficiente**, costruito con **regole chiare, risorse adeguate e tempi certi**, con l’obiettivo di garantire la **piena mobilità** (di persone e merci) e l’**accessibilità** all’Europa di tutte le aree del territorio nazionale, rendendo, al contempo, le città italiane **vivibili** per i cittadini e **accoglienti** per i visitatori, e il Paese **competitivo** sui mercati internazionali.*

Il nuovo approccio alla politica infrastrutturale del MIT pone al centro dell’azione di governo i fabbisogni dei cittadini e delle imprese, e promuove le **infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci** (evitando strozzature di capacità e “colli di bottiglia”) e per **connettere le aree del Paese** (in particolare le città, i poli industriali e i luoghi di maggiore interesse turistico) attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni.

In linea con tale concezione “servente” dell’infrastruttura, sono stati definiti **quattro obiettivi strategici**, pensati per rilanciare la competitività dell’Italia in un’economia globalizzata, in cui assume rilevanza centrale la capacità del Paese di stabilire connessioni e servizi di trasporto e logistica adeguati verso l’Europa ed il Mediterraneo, tali da consentire la piena mobilità di persone e merci e servire alcuni “**mercati strategici**” specifici, rappresentati dai luoghi di lavoro, poli turistici e attrazioni culturali.

Gli *obiettivi* sono stati così articolati:

- Accessibilità ai territori, all’Europa e al Mediterraneo;
- Qualità della vita e competitività delle aree urbane;
- Sostegno alle politiche industriali di filiera;
- Mobilità sostenibile e sicura.

FIGURA I.1 : OBIETTIVI, STRATEGIE E LINEE D'AZIONE



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

Il ruolo delle infrastrutture di trasporto per la *qualità della vita e competitività delle aree urbane* va letto in chiave di migliorare l'**accessibilità** ai principali nodi del sistema Paese: in primo luogo, le principali aree urbane e metropolitane, nelle quali si concentra la maggioranza della popolazione; quindi, i poli manifatturieri e i centri turistici e culturali, che rappresentano l'ossatura del