AGENS
Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 19 aprile 2016
Prot. n. 049/16/H.19.

Alle Aziende associate

L o r o S e d i

OGGETTO: Allegato "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" al Documento di Economia e Finanza 2016.

Rendiamo noto che lo scorso 8 aprile il Consiglio dei Ministri ha approvato il Documento di Economia e Finanza (DEF) del 2016.

Dal punto di vista strutturale, il DEF si compone di tre sezioni:

1. Programma di Stabilità dell'Italia;

2. Analisi e tendenze della finanza pubblica;

3. Programma nazionale di riforma (PNR).

Il Documento include, altresì, una serie di allegati, tra cui, per il settore di interesse, l'Allegato inerente le "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" (allegato).

Relativamente a tale Allegato, senza alcuna pretesa di esaustività, si rileva che esso comprende un'analisi di contesto e su quella base elabora le proprie considerazioni. In particolare vengono messi in evidenza i punti di forza e criticità del sistema infrastrutturale nazionale, come risultano dell'analisi c.d. SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats). Tra i punti di forza (Strengths) viene annoverato il fatto che l'Italia sia dotata di un ingente patrimonio infrastrutturale, che si è andato arricchendo negli ultimi anni. Permangono, tuttavia, elementi di debolezza (Weaknesses) di diversa natura: in particolare viene evidenziato che gli investimenti pubblici nel settore risultano spesso "*non sinergici*", senza una visione unitaria della politica dei trasporti e del conseguente coordinamento strategico nella programmazione. "*Tale carenza si manifesta sul piano orizzontale, per quanto riguarda la ripartizione modale dei trasporti e l'intermodalità, ma anche sul piano verticale, laddove la programmazione infrastrutturale interroga i rapporti istituzionali ed il riparto territoriale di competenze tra livello centrale ed enti locali. Questo, assieme ad altri, costituisce un fattore dall'impatto negativo sulla qualità delle fasi di valutazione e selezione dei progetti, che risultano spesso inadeguate e poco trasparenti, generando tra l'altro continui aggravi, in termini di tempi e costi di realizzazione, per le casse dello Stato. Inoltre, il patrimonio infrastrutturale esistente, per quanto potenzialmente adeguato alle esigenze del Paese dal punto di vista della capacità, risulta spesso nei fatti insufficiente a causa delle scarse risorse investite in manutenzione*". Un'ulteriore criticità del sistema infrastrutturale nazionale è la disomogenea distribuzione di infrastrutture e servizi sul territorio nazionale, per cui risultano svantaggiate, in termini di accessibilità, alcune aree del paese. "*Al contempo, i grandi centri urbani e metropolitani subiscono gravi fenomeni di*

Viale Pasteur, 10
00144 Roma
Tel. 06/5903974
Telefax 06/5903825
e-mail: agens@agens.it
C.f. 04276771005

congestione, con conseguente impatto negativo sulla qualità della vita. Anche i nodi della rete infrastrutturale, ed in particolare gli scali portuali e aeroportuali, risultano poco accessibili in termini di collegamenti di ultimo miglio. Tale carenza si riflette in un persistente squilibrio modale a favore della modalità stradale".

Nell'intervenire sulle criticità, viene ravvisata la necessità di tenere in debito conto la presenza di variabili esogene al sistema infrastrutturale nazionale, al fine di sfruttare gli elementi positivi e tenere sotto controllo quelli negativi, limitandone l'impatto.

In tale scenario molteplici opportunità (Opportunities) derivano all'Italia:

- *dalla politica infrastrutturale europea* il Paese è, infatti, attraversato da quattro dei corridoi europei TEN-T, il che consente di moltiplicare l'effetto della nuova programmazione dei Fondi europei (Piani Operativi Nazionali e Regionali 20142020, CEF, Piano Junker);
- *dalla posizione geografica del Paese*, soprattutto rispetto alle rotte del traffico marittimo internazionale, ulteriormente incrementate per effetto del recente raddoppio del Canale di Suez;
- *dal punto di vista dei collegamenti terrestri con l'Europa* recenti sviluppi, tra cui l'entrata in esercizio del nuovo traforo del Gottardo, costituiscono un'opportunità in termini di incremento dei servizi passeggeri e merci verso l'UE;
- *dal settore turistico*, in crescita a livello globale.

Potenziali minacce (Threats) alla politica infrastrutturale derivano, invece, da diversi fattori tra i quali "*il complesso quadro normativo ed istituzionale che regola l'attribuzione di competenze tra Stato e Regioni, tanto in fase di programmazione quanto per l'allocazione delle risorse*".

Pertanto, il documento in analisi, determina quattro obiettivi che rappresentano la cornice di riferimento della politica infrastrutturale italiana e del processo di riforma in corso; questi riguardano:

- l'accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo;
- la qualità della vita e competitività delle aree urbane;
- la mobilità sostenibile e sicura;
- il sostegno alle politiche industriali di filiera.

Il loro perseguimento è possibile attraverso quattro strategie trasversali che si svilupperanno mediante una pluralità di linee d'azione come di seguito schematicamente riportato.

1. Infrastrutture utili, snelle e condivise.
    - Pianificazione nazionale unitaria;
    - programmazione degli interventi attraverso l'individuazione di priorità e il monitoraggio degli investimenti;
    - migliorare la progettazione.

2. Integrazione modale e intermodalità.

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

3. Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente.

- 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;
- efficienza del trasporto aereo.

4. Sviluppo urbano sostenibile.

- 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.

Da ultimo, l'Allegato in esame informa che sul portale http://opencantieri.mit.gov.it sono disponibili tutte le informazioni sullo stato di realizzazione, sui finanziamenti e su eventuali ritardi delle 25 opere indicate nel programma delle infrastrutture strategiche deliberate dal Consiglio dei Ministri il 10 aprile 2015.

Con riserva di fornire ulteriori approfondimenti, porgiamo cordiali saluti.

p. IL DIRETTORE GENERALE

All.