

DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2017

CONNETTERE L'ITALIA:
Fabbisogni e progetti di infrastrutture



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Allegato al DEF 2017

La roadmap della nuova stagione di pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture secondo il nuovo Codice degli Appalti



Allegato al DEF 2017

Un documento di programmazione con una Vision al 2030



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 **assicurare ai cittadini ed alle merci la piena mobilità sul territorio nazionale, rendendo l'Italia un paese accessibile per i mercati internazionali.**



L'Allegato al DEF 2017 offre l'occasione per l'aggiornamento del documento «**Connettere l'Italia**», Allegato al DEF 2016, integrando gli obiettivi e le strategie con l'**analisi dei fabbisogni infrastrutturali** di medio-lungo periodo. Nelle more della redazione del PGTL, il DEF 2017 rappresenta il **documento di raccordo tra la pianificazione infrastrutturale italiana e strategie UE**, con le quali condivide **l'orizzonte temporale al 2030** (completamento della rete Core).



Allegato al DEF 2017

L'indice del Documento

FABBISOGNI E PROGETTI DI INFRASTRUTTURE

1. OBIETTIVI E STRATEGIE DELLA POLITICA INFRASTRUTTURALE DEL PAESE

1. Le strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica
2. Da “Connettere l’Italia” ad oggi: bilancio di un anno di riforme

2. ANALISI DEL CONTESTO ATTUALE

1. Scenari Internazionali
2. Il sistema delle infrastrutture di trasporto europeo e nazionale
3. Domanda e offerta di trasporto: analisi e individuazione delle criticità

3. IL NUOVO SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)

1. Classificazione funzionale: SNIT di 1° e 2° livello

4. FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI AL 2030: INTERVENTI E PROGRAMMI DI RILEVANTE INTERESSE NAZIONALE

1. Metodologia per l’individuazione dei fabbisogni
2. Ferrovie
3. Strade e autostrade
4. Sistemi di trasporto rapido di massa per le aree metropolitane
5. Porti e interporti
6. Aeroporti
7. Ciclovie
8. Le fonti di finanziamento per gli interventi e i programmi

APPENDICE 1: PROGRAMMI DI INTERVENTI

APPENDICE 2: LISTE DI INTERVENTI



L'offerta nazionale delle infrastrutture di trasporto

Per definire i fabbisogni e individuare le criticità, l'Allegato in primo luogo analizza l'offerta delle infrastrutture di trasporto esistenti, su cui si effettuano servizi di interesse nazionale e internazionale.

Per far questo, aggiorna il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti la **struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci**, rispetto alla versione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, secondo i **criteri specifici per modalità di trasporto** e considerando le novità intervenute nel frattempo.

Lo SNIT 2017 dell'Allegato al Def individua **la rete nazionale** di 1° livello.

Queste opere **non esauriscono i fabbisogni di connessione del Paese**, che riguardano anche le reti regionali e locali, classificate di 2° livello.



La rete ferroviaria nazionale: 8.800 km



La **Rete Ferroviaria Nazionale di 1° livello** è cresciuta: oltre alle direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci, considera la rete TEN-T (Core e Comprehensive) e ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti.

Si estende per circa **8.800 km** (44% dell'intera rete nazionale).

Tutte le restanti linee, incluse quelle concesse, formano invece la rete SNIT di 2° livello.



La rete stradale nazionale: 30.300 km

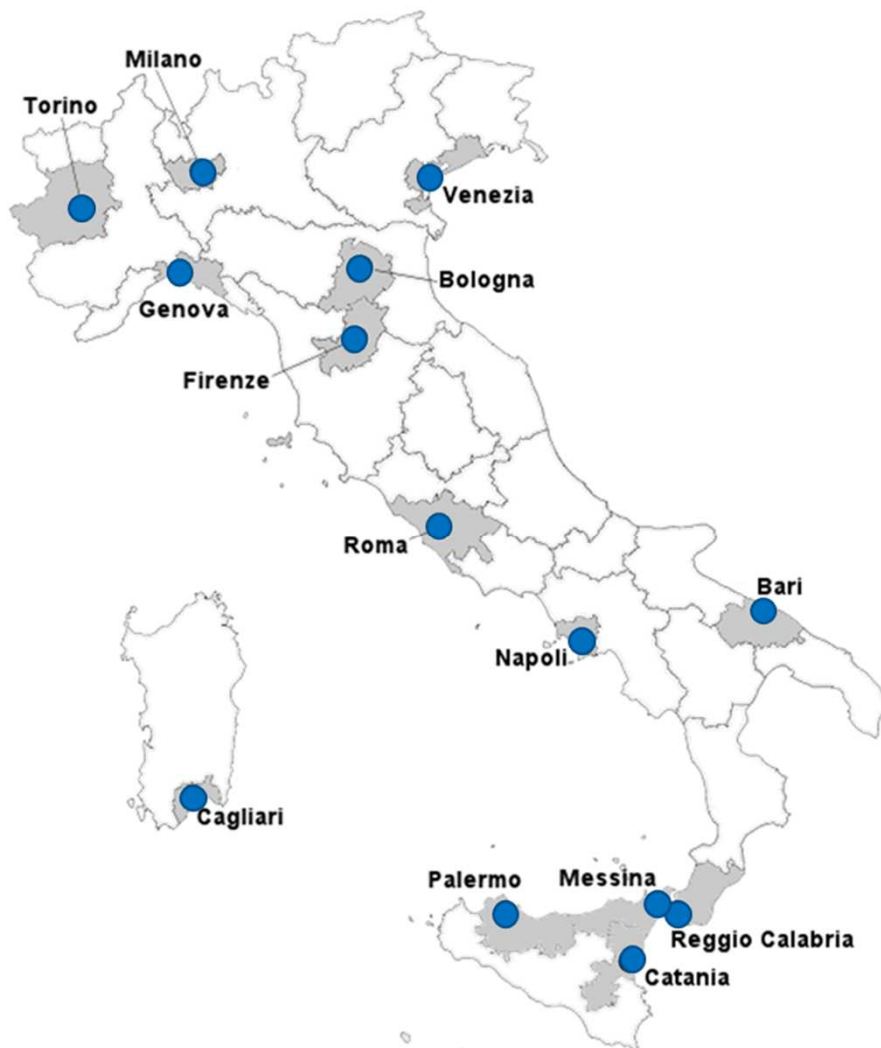


La rete stradale nazionale di 1° livello corrisponde agli assi attualmente in esercizio della rete SNIT 2001, più la rete TEN-T (Core e Comprehensive), più ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici, distretti industriali.

Si estende per **30.300 km**, di cui 15.100 km appartengono alla rete considerata di 1° livello, in cui sono compresi i 6.000 km di autostrade. Tutte le restanti strade di competenza statale sono di 2° livello.



14 Città Metropolitane e cura del ferro



Le **14 Città Metropolitane**, driver della competitività del Paese, sono una nuova sfida dello SNIT, in coerenza con gli obiettivi di **miglioramento dell'accessibilità** garantendo adeguati **collegamenti ferroviari alle periferie e alle aree marginali**.

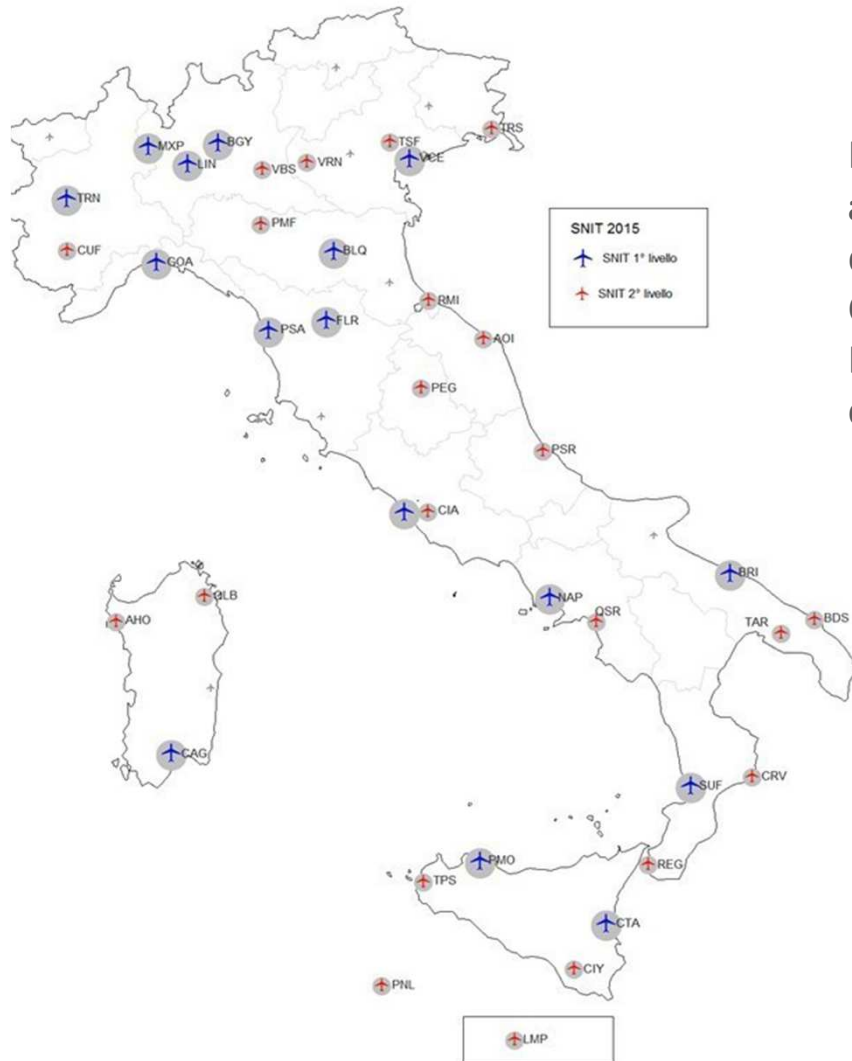
Il rilievo strategico attribuibile alla rete ferroviaria di rilievo nazionale include una rinnovata attenzione per lo sviluppo dei **servizi rapidi di massa** nei contesti metropolitani, essenziali per la «cura del ferro» con i **Sistemi dei servizi**

- **Ferroviani Metropolitani**
- **Tranviari**
- **Metropolitane**



Aeroporti

16 Strutture di primo livello



I nodi dello SNIT di **1° livello** sono costituiti dai **16 aeroporti strategici** secondo il Piano Nazionale degli Aeroporti del 2015, già nodi della rete TEN-T Core.

Le restanti **22 strutture** di rilevanza nazionale costituiscono i nodi dello SNIT di **2° livello**

LIVELLO SNIT	AEROPORTI
1° livello (16 aeroporti)	Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo Orio al serio, Milano Linate, Venezia, Catania, Bologna, Napoli, Palermo, Pisa, Bari, Torino, Cagliari, Lamezia Terme, Firenze, Genova
2° livello (22 aeroporti)	Roma Ciampino, Verona, Treviso, Olbia, Brindisi, Trapani, Alghero, Trieste, Pescara, Reggio Calabria, Ancona, Crotona, Lampedusa, Perugia, Parma, Cuneo, Brescia, Salerno, Comiso, Pantelleria, Rimini, Taranto



Ciclovie turistiche



Nell'aggiornamento dello SNIT al 2017 è prevista l'individuazione di una rete nazionale di ciclovie, costituita dagli **itinerari ciclabili della rete TEN-T "EuroVelo"**, integrati con altri itinerari di interesse nazionale (FIAB).



Fabbisogni infrastrutturali al 2030

Metodologia per l'individuazione dei fabbisogni

L'analisi dei **fabbisogni infrastrutturali** si è focalizzata prioritariamente sui **collegamenti alla Rete SNIT di 1° livello** ed ha individuato i **deficit di capacità infrastrutturale (congestione) e di prestazioni** (es. scarsa sicurezza stradale o scarsa accessibilità) che pregiudicano il raggiungimento degli **obiettivi strategici al 2030**.

Per ogni modalità sono stati individuati:

- **Interventi prioritari**

singoli interventi, lungo una direttrice o nell'ambito di un nodo strategico

- **Programmi di interventi**

insiemi coerenti di interventi, anche di limitate dimensioni, con la stessa finalità, diffusi sulla rete o su elementi di rete e che, complessivamente considerati, contribuiscono al perseguimento di uno o più degli Obiettivi strategici.

Soddisfare i fabbisogni infrastrutturali non comporta solo il **completamento delle infrastrutture programmate** e la realizzazione di **nuove infrastrutture nazionali** ma anche:

- **Utilizzo diffuso delle tecnologie** per massimizzare le prestazioni delle infrastrutture;
- **Manutenzione straordinaria delle infrastrutture;**
- **Potenziamento dei raccordi intermodali**, in particolare con la ferrovia.



Fabbisogni infrastrutturali al 2030

Metodologia per l'individuazione dei fabbisogni

Interventi prioritari, cioè opere specifiche, e Programmi sono stati classificati secondo:

1. **Progetti invariati**, opere in corso o con obbligazioni giuridiche vincolanti;
2. **Project review**, cioè la revisione di progetti non avviati che sono suscettibili di ottimizzazione e riduzione di tempi e costi;
3. **Progetti di fattibilità e valutazione ex ante** per gli interventi per i quali ci sono solo progetti preliminari o nessuna analisi, al fine di valutarne l'inserimento nei successivi atti di programmazione previa verifica di fattibilità tecnica, economica, sociale e ambientale.



Ferrovie – Strategie, Programmi e Interventi

Fabbisogni infrastrutturali al 2030

STRATEGIE

- *Completamento dei valichi alpini e raccordo con porti e rete AV-AVR*
- *Corridoi merci per collegamenti distretti, porti, valichi*
- *Estensione dell'Alta Velocità di Rete (AVR) – modello europeo*
- *Adeguamento maglie dei collegamenti intercittà per accessibilità territoriale*
- *Sviluppo sistemi regionali e metropolitani (eliminazione colli di bottiglia)*

PROGRAMMI DI INTERVENTI

1. *Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni*
2. *Sicurezza e ambiente*
3. *Valorizzazione turistica delle ferrovie minori*
4. *Valorizzazione delle reti regionali*

INTERVENTI PRIORITARI (DIRETTRICI)

- 1 Direttrice Torino-Lione
- 2 Direttrice Liguria – Alpi
- 3 Direttrice Genova – Ventimiglia
- 4 Direttrice trasversale
- 5 Direttrice Verona – Brennero
- 6 Direttrice Venezia-Trieste/Udine
- 7 Direttrice centrale e direttrice Tirrenica Nord
- 8 Direttrice Adriatico-Ionica
- 9 Trasversali appenniniche centro Italia
- 10 Direttrice Napoli Bari
- 11 Direttrice Salerno – Taranto
- 12 Direttrice Napoli - Palermo
- 13 Rete sarda



Strade – Strategie, Programmi e Interventi

Fabbisogni infrastrutturali al 2030

STRATEGIE

- *Manutenzione straordinaria programmata*
- *Completamento progetti in corso di itinerari stradali omogenei*
- *Decongestionamento aree urbane e metropolitane (eliminazione colli di bottiglia)*
- *Completamento maglie autostradali*
- *Digitalizzazione*
- *Adeguamento e omogeneizzazione delle prestazioni per itinerari a bassa accessibilità autostradale*

PROGRAMMI DI INTERVENTI

1. *Valorizzazione del patrimonio stradale esistente*
2. *Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road)*
3. *Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico*
4. *Decongestionamento e fluidificazione Tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)*
5. *Decongestionamento delle aree metropolitane*

INTERVENTI PRIORITARI (DIRETTRICI)

- 1 Autostrada del Brennero A22
- 2 Autostrada Val d'Astico A31
- 3 Autostrada A4 Venezia - Gorizia - Trieste
- 4 Pedemontana Veneta
- 5 Autostrada Pedemontana Lombarda
- 6 Autostrada A33 Asti Cuneo
- 7 Itinerario Autostradale Medio Padano
- 8 Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna – Venezia
- 9 Itinerario E78 - Trasversale Toscana-Umbria-Marche
- 10 Itinerario Centro Settentrionale Tirrenico
- 11 Quadrilatero Umbria-Marche
- 12 Itinerario Tirrenico Centro-Meridionale (RM-NA)
- 13 SS.N.372 Telesina Benevento-Caianello
- 14 Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari
- 15 A2 "Autostrada del Mediterraneo" SA-RC
- 16 Strada Statale 106 Jonica
- 17 Itinerario Sardo
- 18 A19 Palermo-Catania
- 19 Agrigento-Caltanissetta SS640
- 20 Autostrada Ragusa – Catania



Città Metropolitane – Strategie e Programmi

Fabbisogni infrastrutturali al 2030

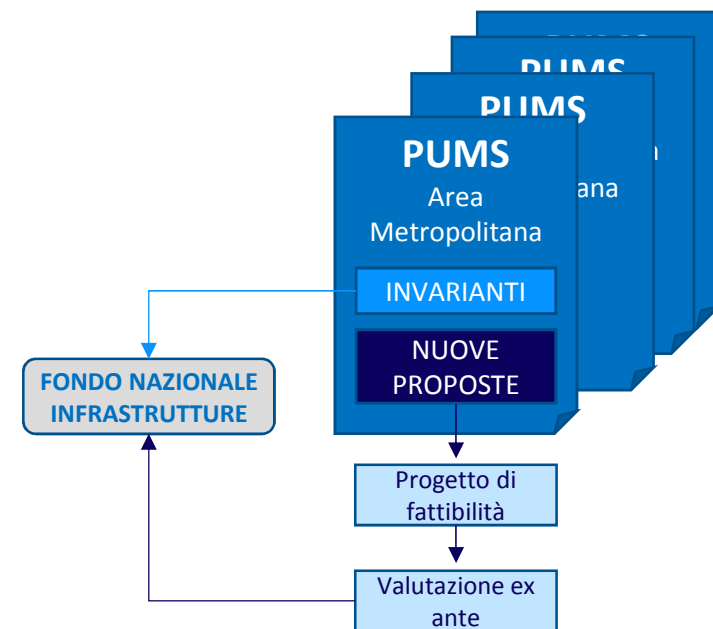
STRATEGIE

Sviluppo dei sistemi integrati su ferro (Sistemi Ferroviari Metropolitani, metropolitane, tram e altri sistemi in sede propria) nell'ambito di PUMS e valutazione ex ante dei progetti non invariati; per ognuna della 14 Città Metropolitane è stato definito un Programma, suddiviso in 4 sottoprogrammi (categorie di interventi)

CATEGORIE DI INTERVENTI

1. Rinnovo e miglioramento del parco veicolare
2. Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti
3. Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione
4. Estensione della rete di trasporto rapido di massa

L'accesso ai finanziamenti per la realizzazione di **nuovi interventi per il trasporto rapido di massa nelle Città metropolitane** è vincolato alla predisposizione dei **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)** contenenti sia i progetti invariati sia i nuovi progetti i cui finanziamenti sono ancora da ricercare o consolidare.



Porti – Strategie, Programmi e Interventi

Fabbisogni infrastrutturali al 2030

STRATEGIE

- *Collegamenti ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali*
- *Tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale*
- *Miglioramento della accessibilità marittima*
- *Interventi selettivi per l'ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro*

PROGRAMMI DI INTERVENTI

1. *Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale*
2. *Digitalizzazione della logistica e ICT*
3. *Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti*
4. *Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti*
5. *Ultimo miglio stradale*
6. *Accessibilità marittima*
7. *Efficientamento energetico e ambientale*
8. *Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri*
9. *Attività industriali nei porti*
10. *Aumento selettivo e/o razionalizzazione della capacità portuale*
11. *Ultimo miglio ferroviario per gli interporti*



Aeroporti – Strategie, Programmi e Interventi

Fabbisogni infrastrutturali al 2030

STRATEGIE

- *Collegamenti su ferro per aeroporti dai 3 mil pax/anno*
- *Tecnologie per l'ampliamento della capacità air side degli aeroporti esistenti*
- *Aumento selettivo capacità per terminal e piste sature o con prestazioni non adeguate*

PROGRAMMI DI INTERVENTI

1. *Accessibilità su ferro*
2. *Sviluppo del cargo aereo*
3. *Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali*
4. *Terminal passeggeri, Security e passengers experience*

INTERVENTI PRIORITARI

- 1 Sviluppo aeroporto di Fiumicino air side and land side
- 2 Nuova pista aeroporto di Catania
- 3 Nuova pista aeroporto di Firenze



Ciclovie – Interventi prioritari

Fabbisogni infrastrutturali al 2030

STRATEGIE

Promozione di un sistema di piste ciclabili interregionale coerente con la rete europea ciclovelo, per promuovere il turismo e la cultura della bicicletta.

INTERVENTI PRIORITARI

- “Ciclovia Ven-To” da Venezia (VE) a Torino (TO)
- “Ciclovia del Sole” da Verona (VR) a Firenze (FI)
- “Ciclovia dell’Acquedotto Pugliese” da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)
- GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Biciclette)
- Ciclovia del Garda
- Ciclovia Sarda
- Ciclovia Magna Grecia
- Ciclovia Tirrenica
- Ciclovia Adriatica
- Ciclovia Trieste - Venezia



Ciclovie – Interventi prioritari

Fabbisogni infrastrutturali al 2030



Risorse necessarie per la pianificazione

Fabbisogni infrastrutturali al 2030

Il completamento degli interventi e dei programmi complessivi, richiede un fabbisogno di risorse economiche aggiuntive rispetto alla quota parte già finanziata pari a 35 mld €; al fine di valutare l'effettiva fattibilità della **vision al 2030**, è stata effettuata una **stima della capacità di spesa in infrastrutture del MIT e dei gestori di rete/delle infrastrutture di trasporto** nell'orizzonte temporale di riferimento per il DPP.

La sostenibilità dell'impianto programmatico dell'Allegato al DEF 2017 è garantita dalla disponibilità di diversi canali di finanziamento, quali:

- ✓ Disponibilità rinvenienti da **revisione di spesa o revisione progettuale**
- ✓ **Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC)**
- ✓ **Fondo Infrastrutture**
- ✓ **Fondo investimenti**
- ✓ Apporto di **risorse private**
- ✓ **Fondi regionali e locali di cofinanziamento**, anche a valere sui Fondi europei.

