



Infrastrutture e sistema della mobilità per l'EXPO 2015

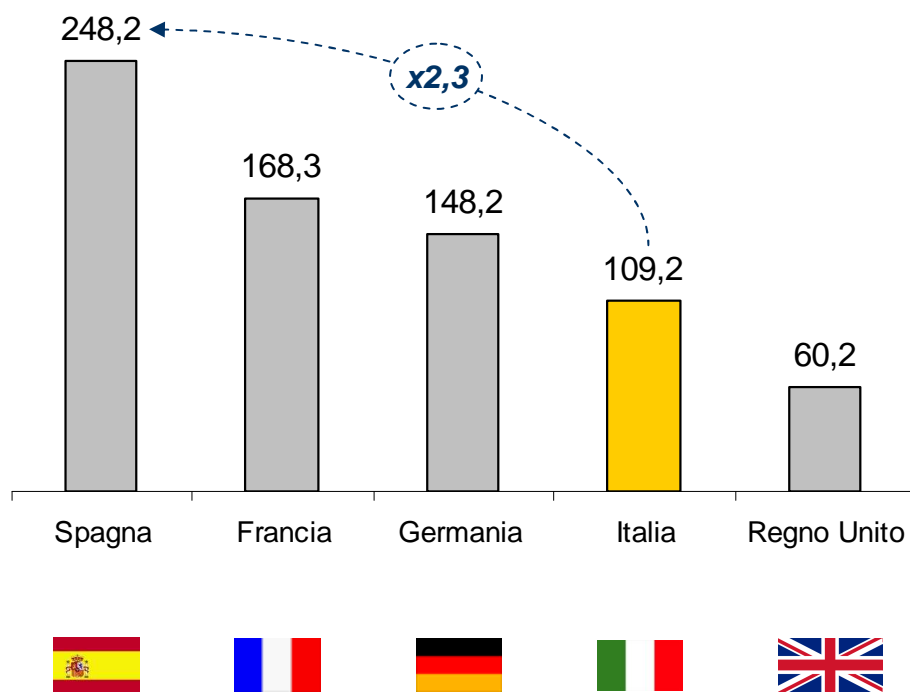
di Norberto Achille
Presidente FNM

Milano, 10 Febbraio 2009

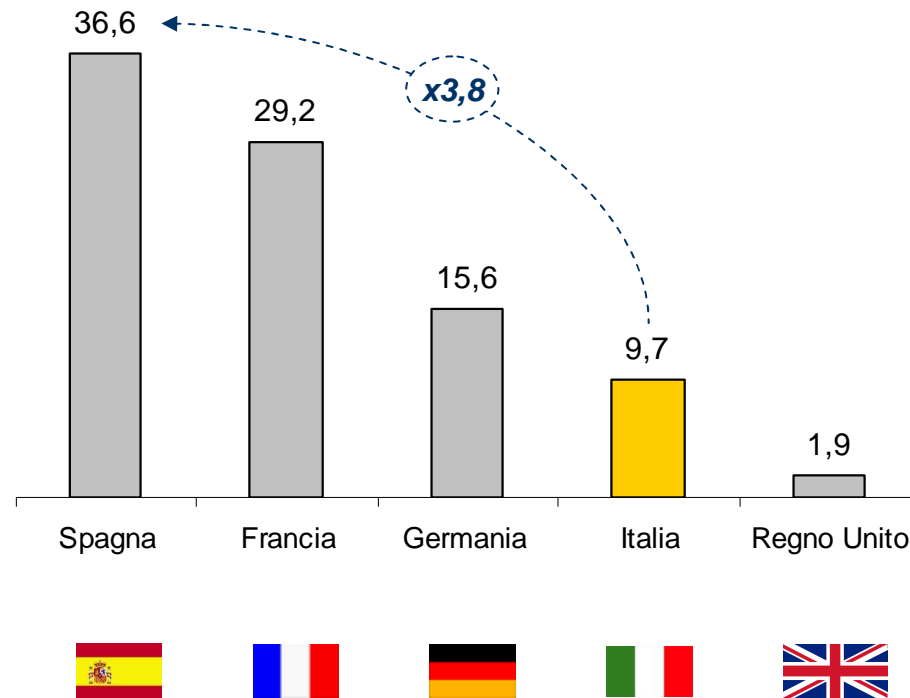


L'Italia evidenzia un gap infrastrutturale rispetto ai principali Paesi europei, in termini di rete autostradale e ferroviaria Alta Velocità.

— **Dotazioni infrastrutturali autostradali** —
(2008; km di linee per mln di abitanti)

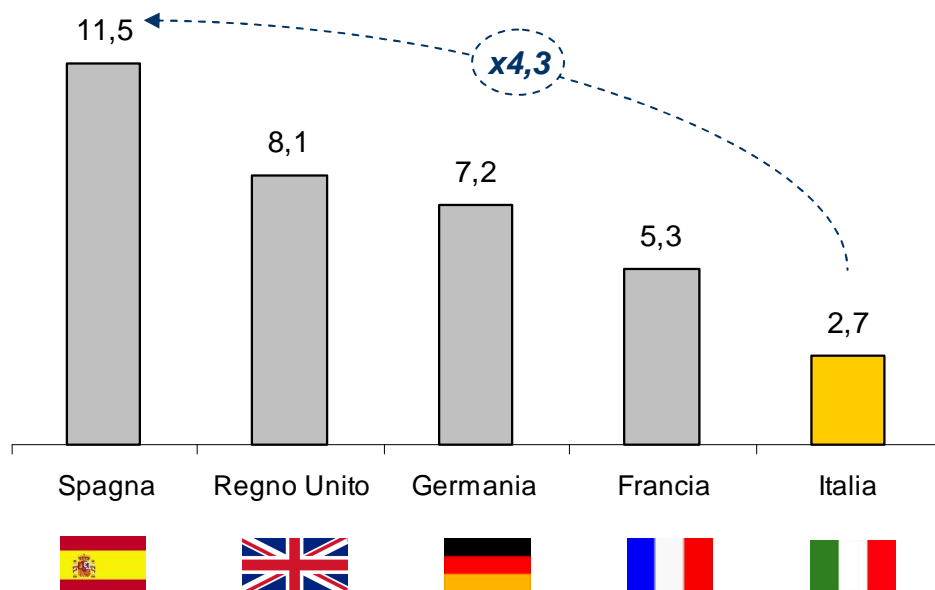


— **Dotazioni infrastrutturali ferroviarie AV** —
(2008; km di linee per mln di abitanti)

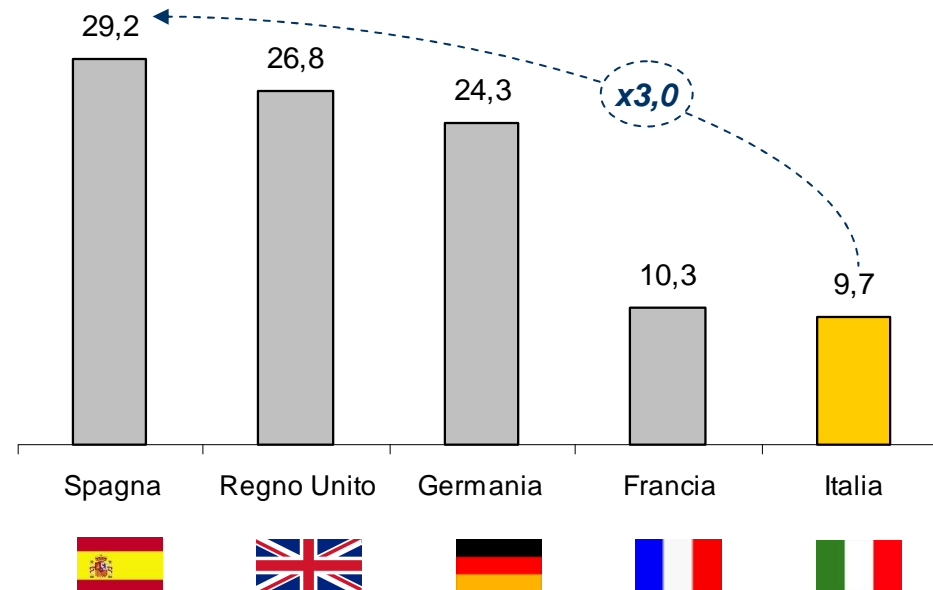


Tale evidenza è ancora più marcata nel caso delle infrastrutture ferroviarie urbane e suburbane.

— **Dotazioni infrastrutturali metropolitane** —
(2008; km di linee per mln di abitanti)

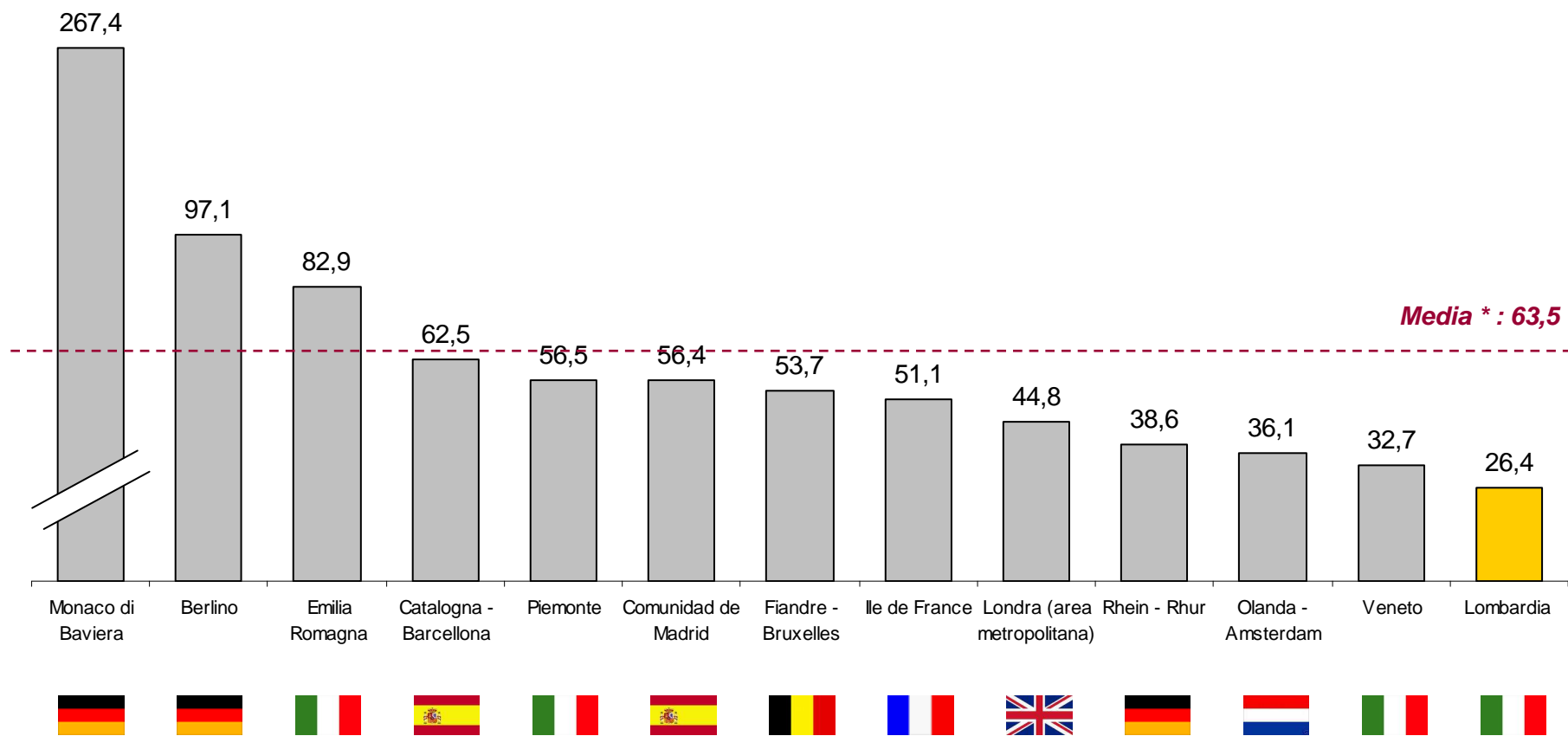


— **Dotazioni infrastrutturali ferroviarie suburbane** —
(2008; km di linee per mln di abitanti)



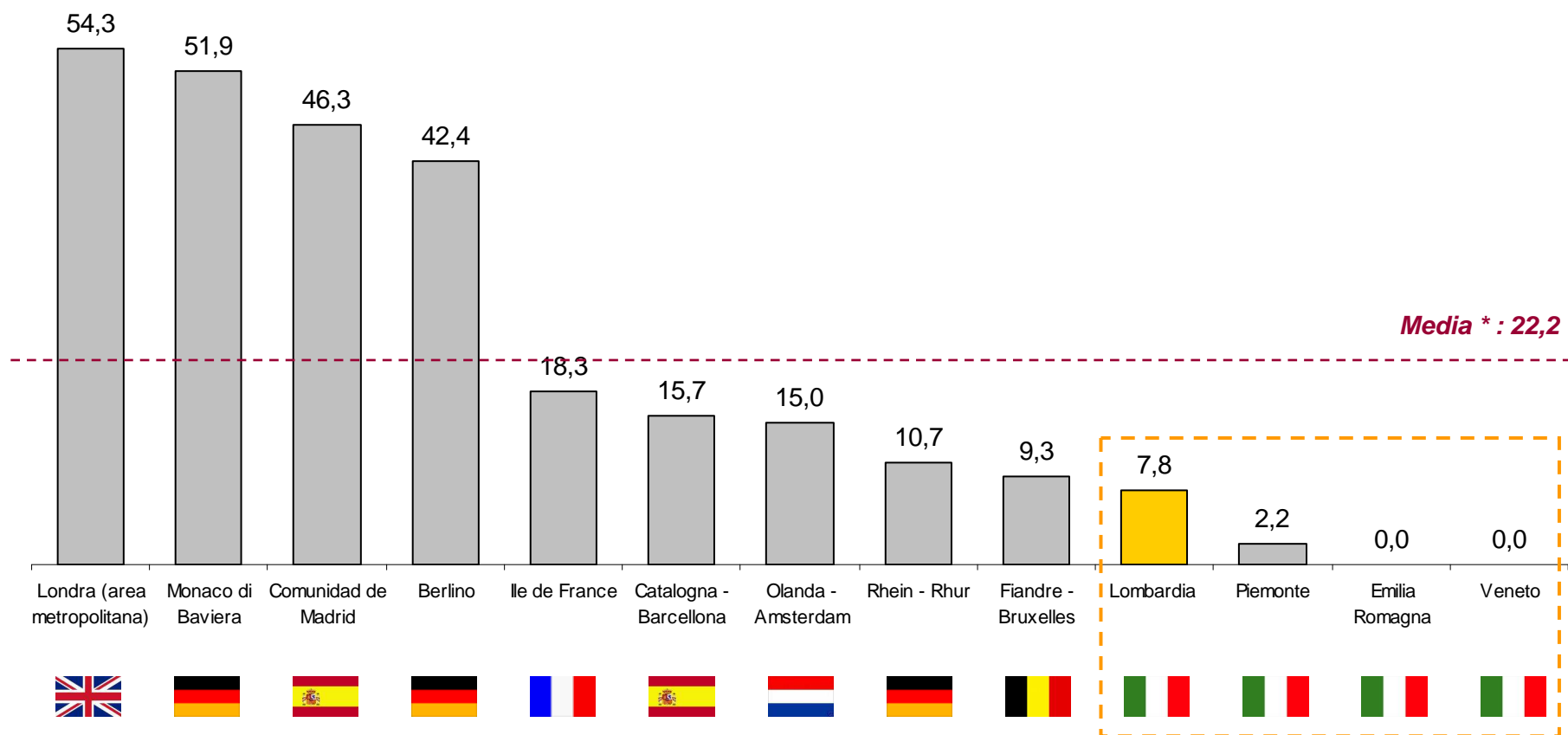
Regione Lombardia si posiziona all'ultimo posto per estensione della rete ferroviaria suburbana rapportata agli abitanti serviti.

— Estensione della rete ferroviaria suburbana —
(2008; Km di rete per milione di abitanti)



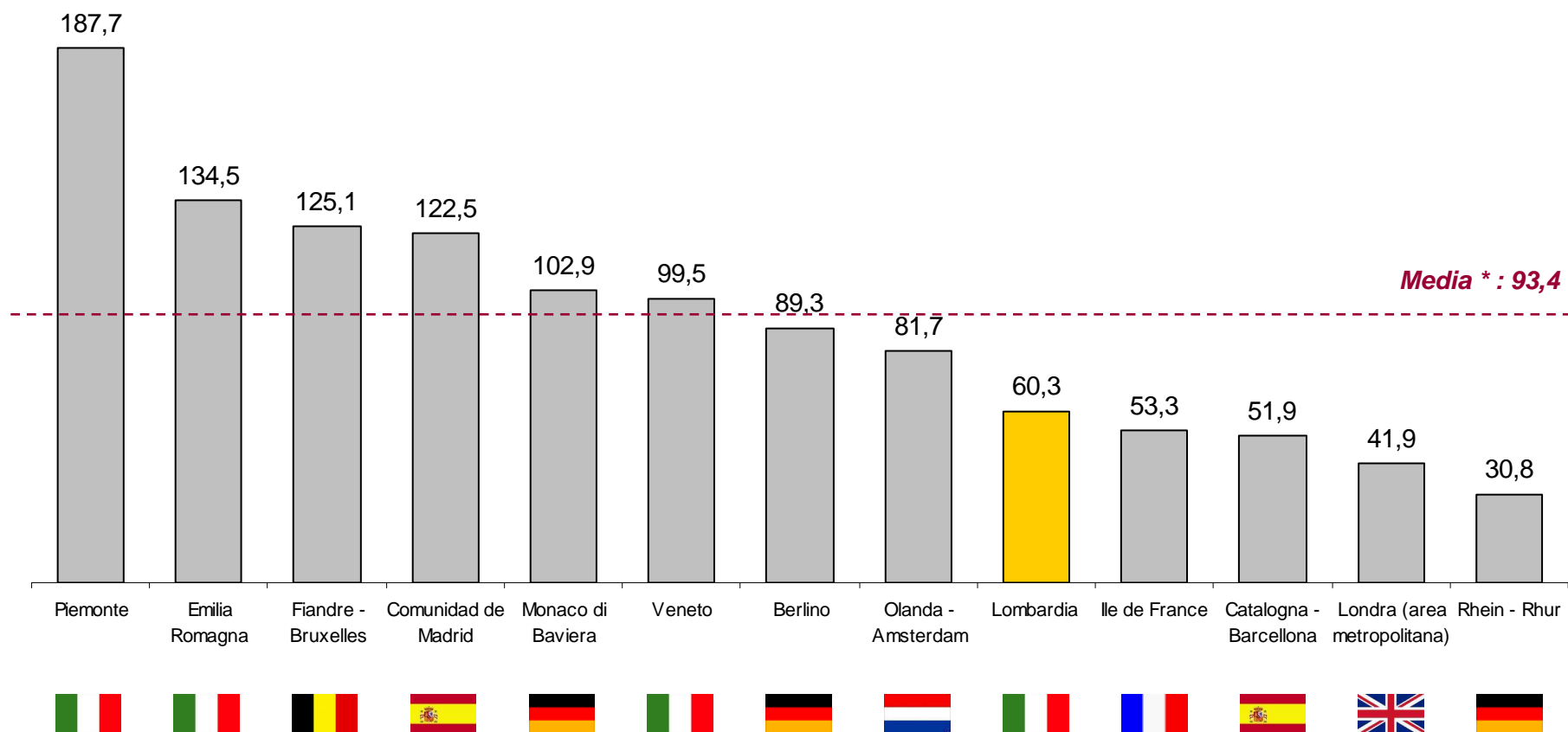
Le principali regioni del Nord Italia presentano un forte gap in termini di estensioni della rete metropolitana rispetto alle altre aree regionali europee.

— **Estensione della rete metropolitana** —
(2008; Km di rete per milione di abitanti)



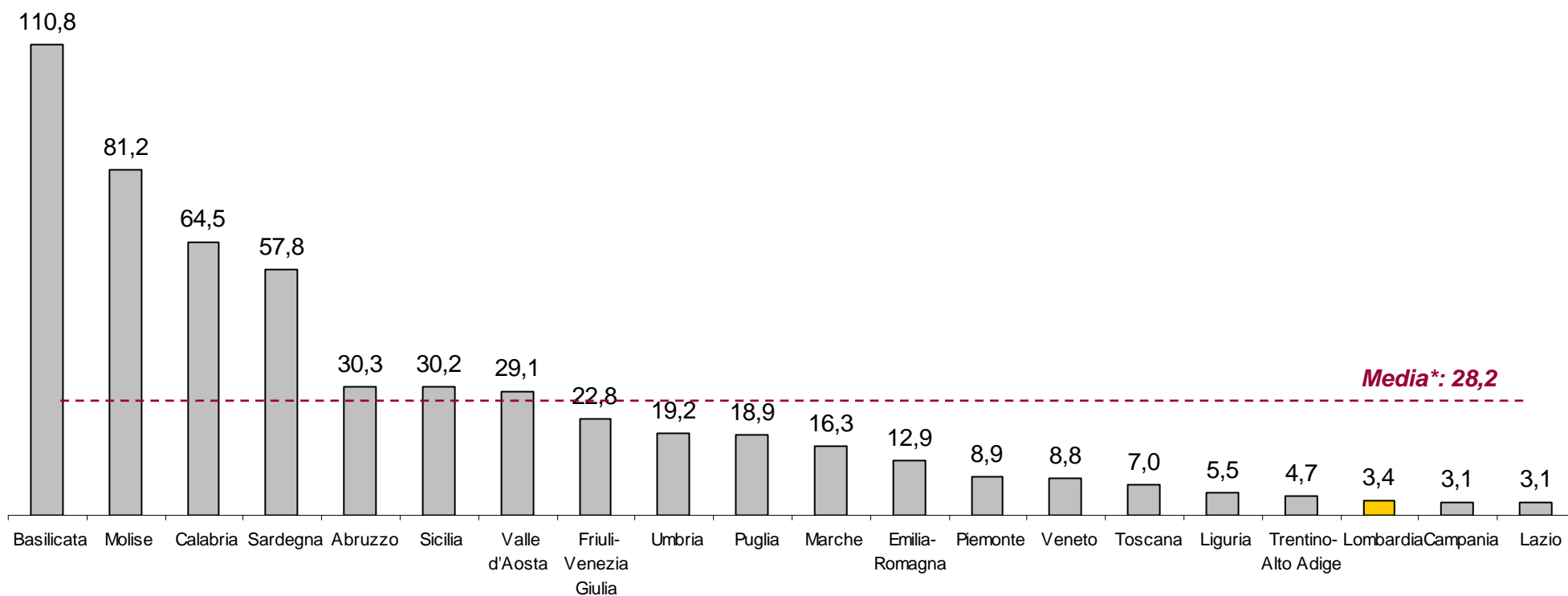
In termini di rete autostradale, invece, il Piemonte spicca per km di rete per abitante, mentre la Lombardia si colloca sotto la media del *panel* considerato.

— **Estensione della rete autostradale** —
(2008; Km di rete per milione di abitanti)



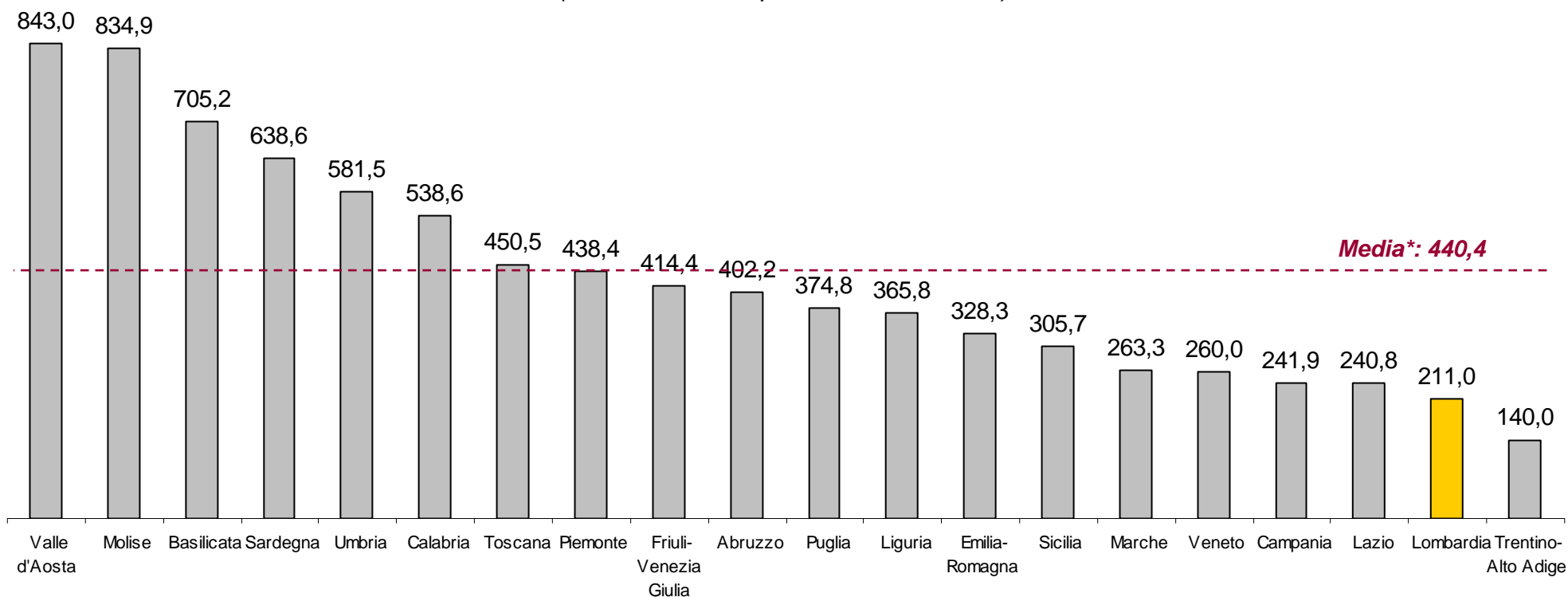
Terz'ultimo posto nel panorama regionale italiano per km di rete ferroviaria per viaggiatori giornalieri.

— Estensione della rete ferroviaria per viaggiatori/giorno —
(2008; Km di rete per migliaia di viaggiatori/giorno)



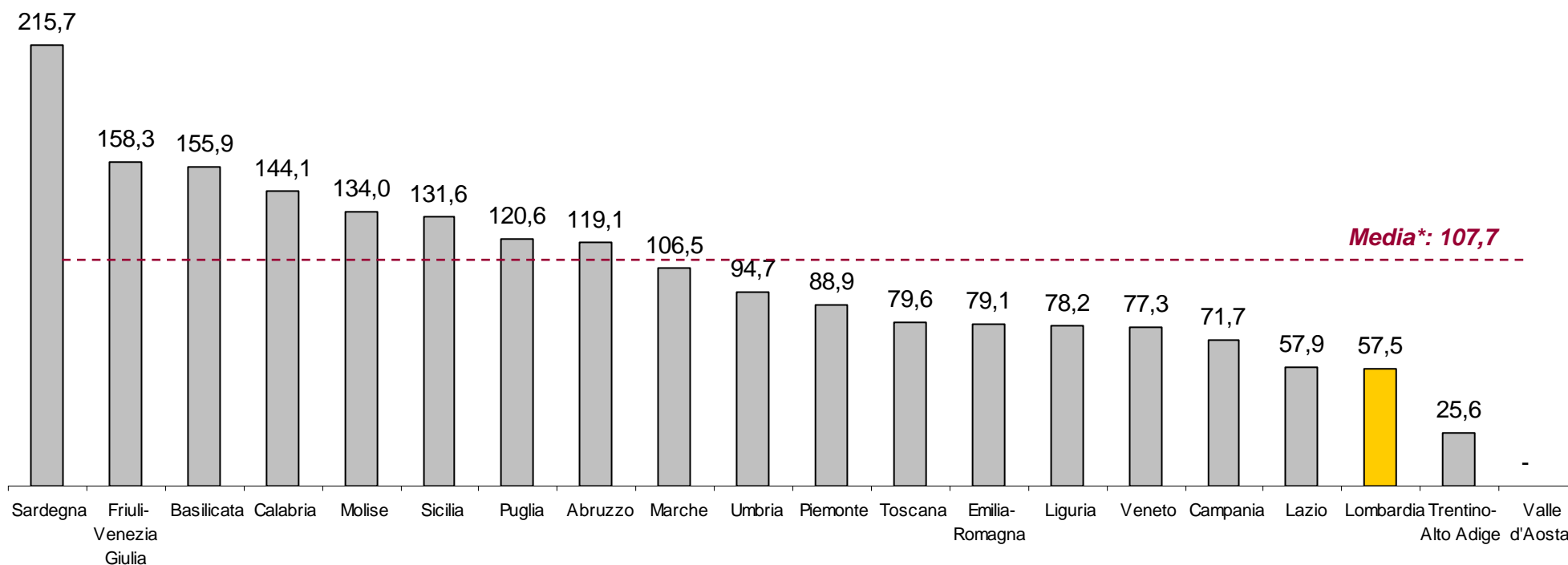
Penultimo posto nel panorama regionale italiano per km di rete ferroviaria per abitanti serviti.

— **Estensione della rete ferroviaria per abitante** —
(2008; Km di rete per milione di abitanti)



Penultimo posto nel panorama regionale italiano per km di rete ferroviaria disponibile rispetto alla produzione km offerta, evidenziando un elevato livello di utilizzo dell'infrastruttura.

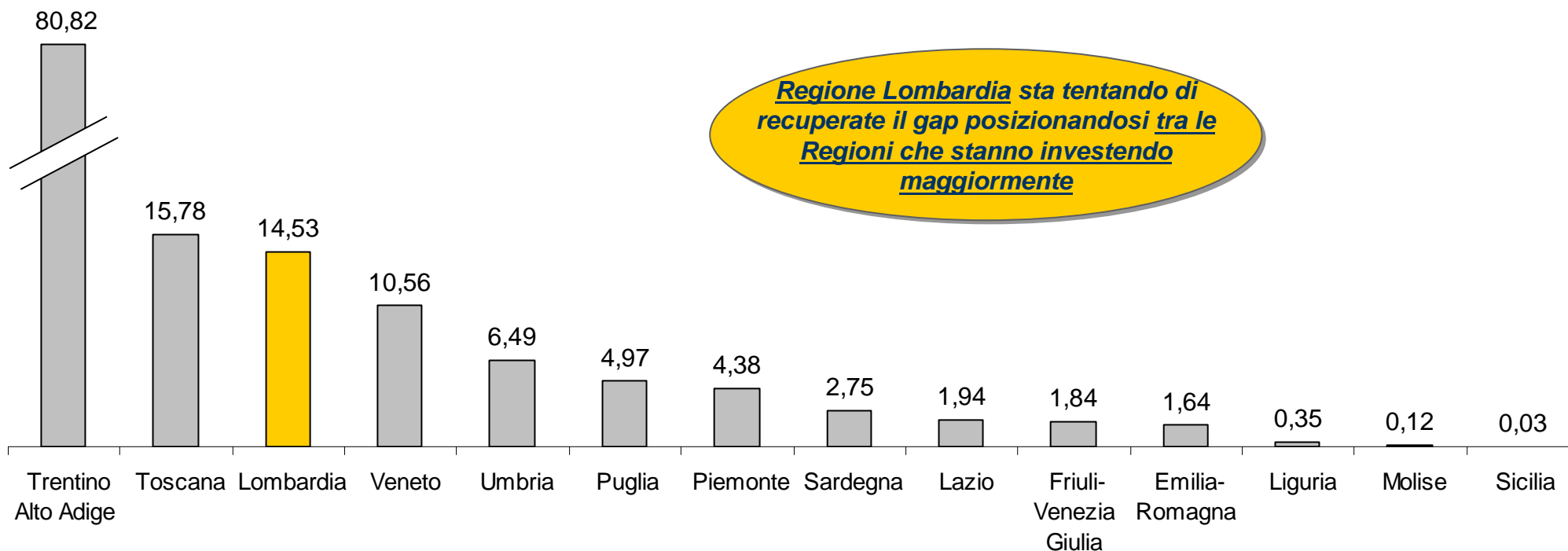
— **Estensione della rete ferroviaria per produzione km** —
 (2008; Km di rete per milione di treni*km)



Terzo posto nel panorama nazionale per spesa regionale cumulata dal 2003 al 2008 in infrastrutture ferroviarie.



— Spesa regionale per le infrastrutture ferroviarie —
 (spesa cumulata 2003-2008; mln € per mln abitanti)



Sintesi delle evidenze.

***Analisi per
“Sistemi Paese”***



L'Italia evidenzia un rilevante gap infrastrutturale rispetto ai principali Paesi europei, per le diverse modalità di trasporto

***Analisi per “aree
regionali europee”***



La Regione Lombardia presenta un rilevante gap infrastrutturale rispetto alle aree regionali europee, in particolare per la rete ferroviaria suburbana e quella metropolitana

***Analisi per singola
Regione in Italia***



La Regione Lombardia presenta un evidente deficit delle infrastrutture ferroviarie rispetto alla altre Regioni italiane, sebbene negli ultimi anni sia fra quelle che stanno investendo maggiormente

I problemi strutturali che caratterizzano il sistema dei trasporti richiedono l'adozione di un approccio organico e sistematico di politica industriale.

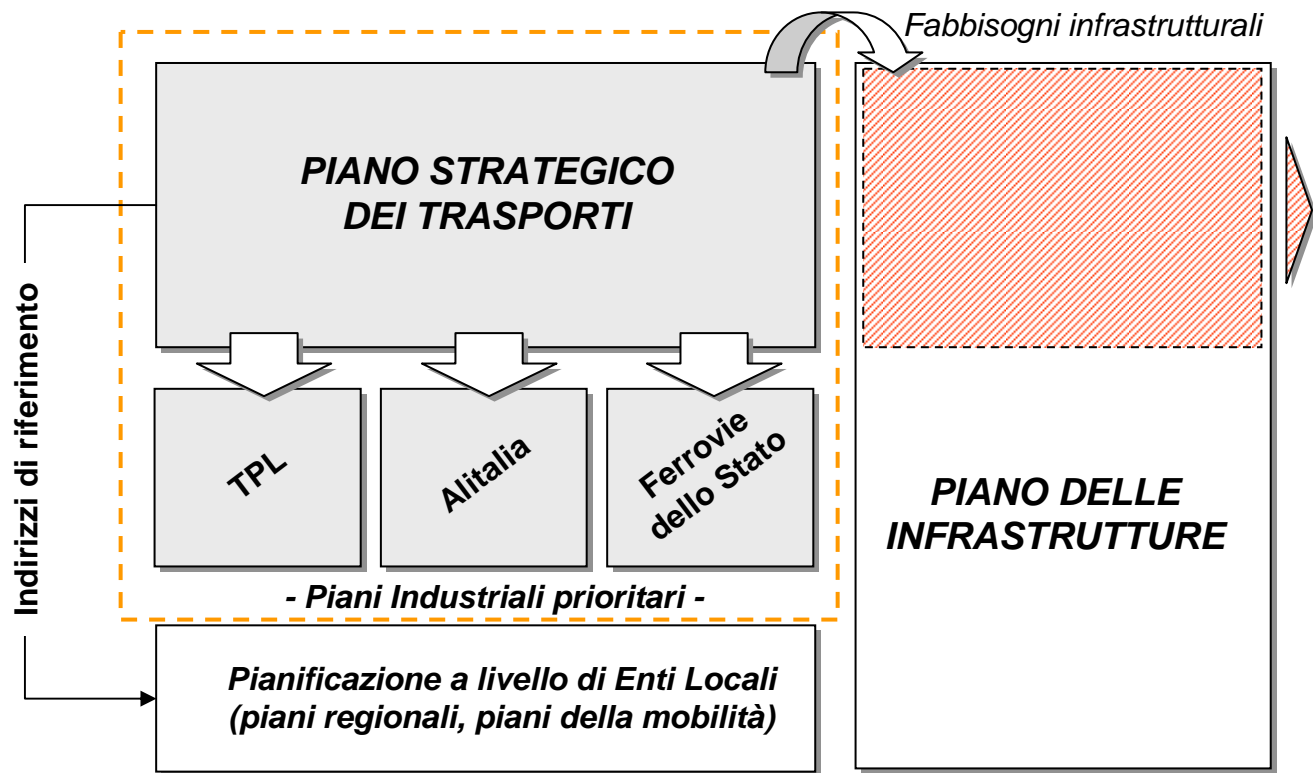
— Il sistema dei trasporti in Italia: principali problematiche —

- Scarsità di risorse finanziarie a disposizione per il settore.
- Livello qualitativo dei servizi complessivamente insoddisfacente.
- Aziende del settore poco efficienti rispetto al panorama europeo.
- Grave situazione di conflittualità sindacale in tutti i settori del comparto.
- Dotazione di infrastrutture a servizio dei sistemi di trasporto da reindirizzare in una logica integrata rispetto ai fabbisogni.
- Crisi di Alitalia per anni non risolta e solo ora in via di normalizzazione, attraverso l'intervento di CAI.
- Grave situazione economica e patrimoniale del Gruppo Ferrovie dello Stato, accompagnata livello di qualità dei servizi ferroviari non soddisfacente

Emerge la necessità di indirizzare i problemi attraverso un approccio integrato, che affronti sia le criticità strutturali a livello di sistema, sia le questioni prioritarie relative ai settori maggiormente critici per la competitività complessiva (es. TPL , trasporto aereo, trasporto ferroviario)

Il Piano Generale dei Trasporti deve essere il punto di partenza di un ciclo di pianificazione strategica che affronti le problematiche prioritarie per settore e sia la base per una politica infrastrutturale mirata.

— La pianificazione in materia di trasporti —



Pianificazione in materia di trasporti come input per la definizione di iniziative infrastrutturali che siano effettivamente a servizio degli obiettivi

Focus delle pagine seguenti