

MOBILITA'
COMPETITIVITA'
ENERGIA

*Muoviamo l'Italia: politiche, reti e
infrastrutture*

Ing. Mauro Moretti – Amministratore Delegato Ferrovie dello Stato

Il *bisogno* di infrastrutture

E' necessario definire i reali fabbisogni di **dotazione infrastrutturale** del Paese, che **non è fine a sé stessa**, ma è supporto irrinunciabile per garantire la competitività delle imprese e la qualità della vita dei cittadini.

Occorre ragionare in termini di sistema infrastrutturale:

un'interconnessione di reti integrate e coerenti, progettate e realizzate attraverso una attenta pianificazione del territorio, in un'ottica di convergenza tra le politiche nazionali e comunitarie, sfruttando le leve dell'innovazione tecnologica, garantendo la sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Nel settore dei trasporti, **l'integrazione e l'intermodalità** rappresentano concetti chiave per lo sviluppo.

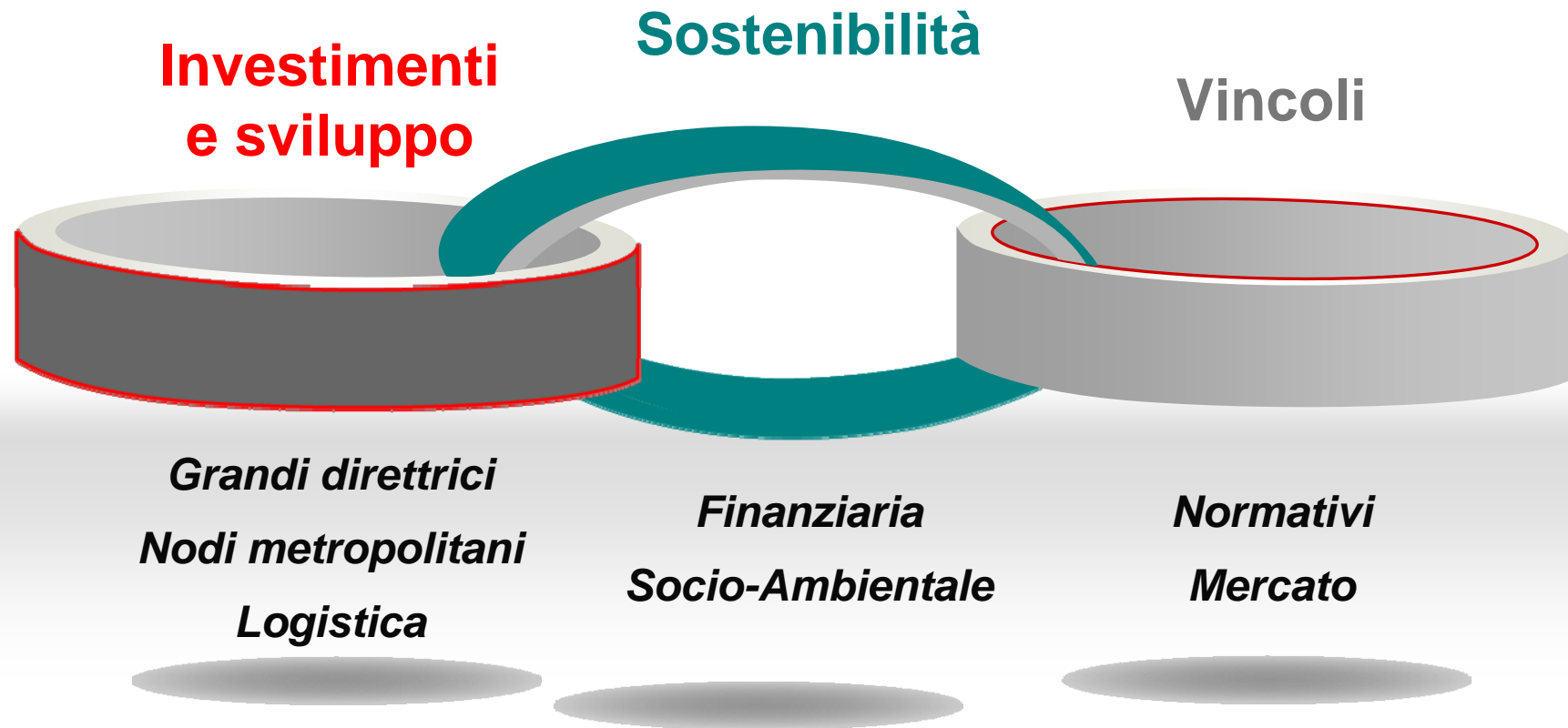
Il *bisogno* di infrastrutture

La dotazione infrastrutturale ricopre in Italia un ruolo vitale per la ripresa economica del Paese. La scarsità di risorse e gli stringenti vincoli della finanza pubblica richiedono a tutti gli attori uno sforzo per la **individuazione delle reali priorità**.

Nella scelta degli interventi da avviare andrebbero considerati anche i **costi indiretti causati dalla mancata attuazione** di un determinato investimento.

Ad esempio, nel solo settore ferroviario, **il costo per la collettività dovuto alla mancata realizzazione di opere infrastrutturali, per il periodo 2009-2024, è stato stimato in 157 miliardi di euro⁽¹⁾**.

Il *bisogno* di infrastrutture: il contesto



Le direttrici: le Reti Ten-T

Lo sviluppo delle principali direttrici di collegamento in Italia si sovrappone per buona parte con il network europeo delle reti TEN-T.

Nel periodo 2014-2020 i grandi progetti ferroviari italiani entreranno nella fase più importante, l'UE deve assicurare il suo sostegno soprattutto alla luce del nuovo approccio, in corso di definizione, in cui si evolverà **dai progetti prioritari → alla rete prioritaria**. Non più, quindi, semplice sommatoria dei progetti dei singoli Stati.

Affinché la transizione raggiunga gli obiettivi attesi, **la rete europea**, nuovo asse portante dell'integrazione e interoperabilità dei sistemi di trasporto, deve essere **finanziariamente sostenibile e garantita a livello sovranazionale**.

La rete TEN-T e l'Italia



Le direttrici: quadro nazionale

Al sostegno della UE sugli assi portanti della rete prioritaria, deve accompagnarsi la **responsabilità politica e finanziaria dei singoli stati per la realizzazione del comprehensive network.**

L'infrastruttura ferroviaria nazionale necessita, in primo luogo, di una costante azione di mantenimento in efficienza con **interventi di manutenzione straordinaria per circa un miliardo di euro l'anno.**

Deve, inoltre, essere garantita la necessaria **sicurezza dell'esercizio ferroviario**, con il proseguimento dei piani che hanno portato l'Italia ad avere i sistemi più avanzati al mondo per i livelli tecnologici adottati.

Esistono, poi, numerosi interventi necessari a **migliorare le prestazione della rete**, a **incrementarne la capacità** per sostenere la crescita della domanda, per **superare le criticità esistenti** (colli di bottiglia, pesi assiali e sagome, sostituzione tecnologie obsolete).

Le aree metropolitane: sviluppo sostenibile del territorio

Il trasporto collettivo, come principale modalità per la mobilità verso e nei poli urbani, appare oggi la **via privilegiata per realizzare un modello di sviluppo sostenibile**.

Nelle principali aree metropolitane, in cui l'urbanizzazione non è stata accompagnata da una adeguata pianificazione delle strutture per il trasporto pubblico, ci troviamo in una situazione di **arretratezza**.

Il potenziamento dei nodi ferroviari nelle aree ad elevata densità abitativa è una delle leve fondamentali per il **riequilibrio del territorio in chiave di sostenibilità**.

Nelle Aree Metropolitane di **Milano, Roma, Napoli e Torino** è concentrato oltre il 60% dei consumi nazionali

Nel 10% del territorio risiedono il 50% dei residenti e il 55% degli occupati

Le aree metropolitane

La pianificazione infrastrutturale dei grandi centri urbani deve essere integrata e finalizzata alla **creazione di reti di servizi** in grado di favorire il trasferimento modale, anche attraverso l'utilizzo delle leve quali **l'integrazione dell'offerta, la differenziazione delle tariffe,** e l'utilizzo di **nuove tecnologie.**

Lo sviluppo del tessuto urbano passa anche attraverso la **valorizzazione delle aree adiacenti alle infrastrutture ferroviarie,** con particolare attenzione alle **stazioni,** ripensate come **punto di convergenza e di scambio modale.**

La logistica: l'integrazione modale

Alla luce della particolare struttura produttiva e delle caratteristiche geomorfologiche del nostro Paese, **non esiste una modalità “migliore” per il trasporto delle merci**. Esiste, invece, **l'esigenza di costruire itinerari migliori**, canalizzando le scelte, educando, incentivando le modalità più efficienti attraverso informazioni facilmente fruibili, creando sinergie attraverso **l'offerta di servizi “intelligenti”**.

L'efficientamento della catena distributiva deve passare attraverso la **razionalizzazione del network logistico**, nel disegno di piastre logistiche integrate e attraverso la costruzione di filiere intermodali per recuperare inefficienze storiche in un settore strategico, anche in considerazione delle peculiarità geografiche del nostro Paese.

La Logistica: scenario in evoluzione

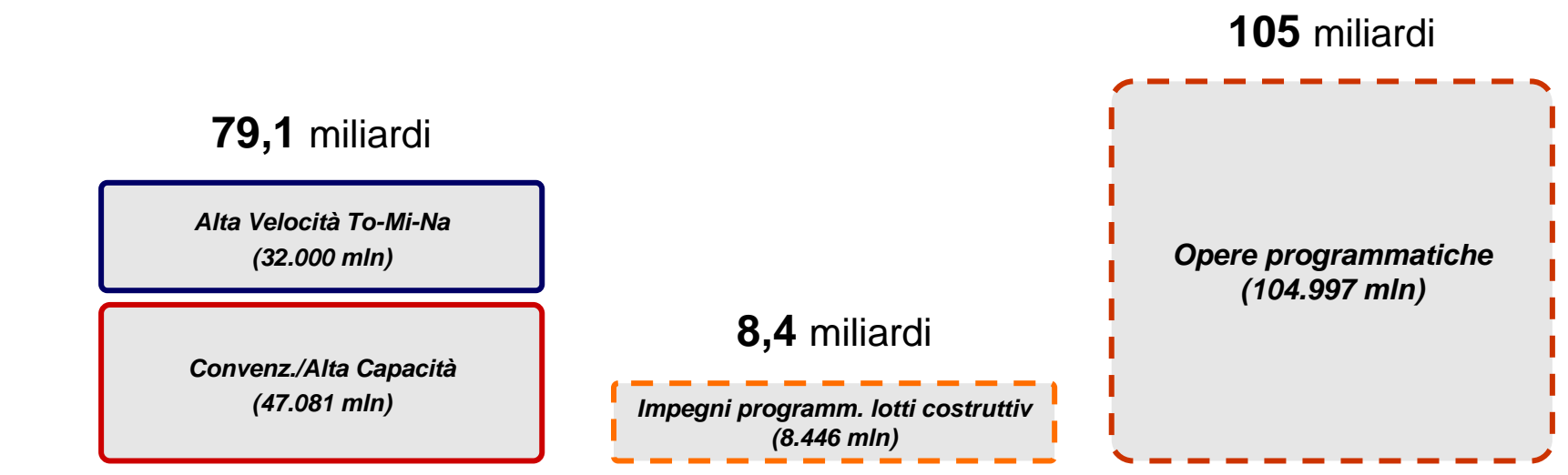
Il Gruppo Ferrovie dello Stato è attivo, nella razionalizzazione del settore attraverso **la riorganizzazione del reticolo logistico** (chiusura degli scali merci inefficienti, creazione di HUB, accordi nelle aree portuali) e **l'efficientamento organizzativo** (la fusione delle attività e la creazione di società e strutture dedicate, la partecipazione in società nazionali ed estere).

Tuttavia, driver fondamentale per determinare un riequilibrio modale é **l'utilizzo della leva dei costi**, in quanto gli operatori scelgono i mezzi e le modalità di trasporto economicamente più vantaggiosi. Sarebbero, pertanto, auspicabili misure atte a trasferire **a ciascuna modalità di trasporto tutti i propri costi interni ed esterni**, favorendo così il riequilibrio.

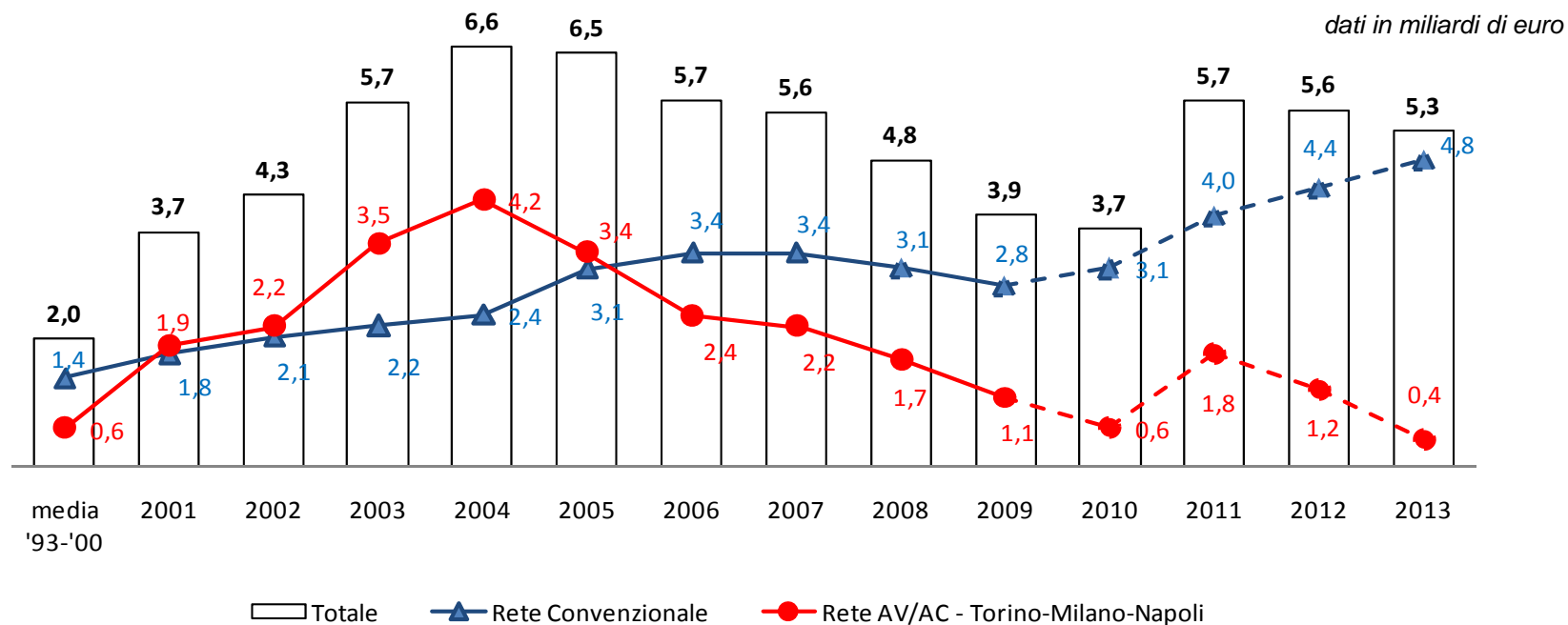
E' necessaria, dunque, una **reale strategia politica programmatica e di sostegno** che tenga conto di tutti questi fattori.

Sostenibilità finanziaria: Il Contratto di Programma per la realizzazione degli Investimenti infrastrutturali

- Portafoglio investimenti in corso: **oltre 79 mld di euro** (interventi interamente finanziati – tab. A/A1 - in fase di progettazione o realizzazione con un avanzamento contabile a tutto il 2010 pari al 72%).
- Completamento degli interventi finanziati per lotti costruttivi: **8,4 mld di euro**
- Opere programmatiche (non ancora contrattualizzate con il MIT): **105 mld di euro** (valore superiore a quanto oggi presente in tabella A)



Sostenibilità finanziaria: la spesa per investimenti infrastrutturali



- Mantenimento nel tempo dei livelli di spesa** per la manutenzione e lo sviluppo della rete Convenzionale/Alta Capacità.
- Futura fase di crescita** legata all'avvio a realizzazione dei progetti prioritari, da realizzarsi per lotti costruttivi.
- Flessione** delle contabilizzazione per la rete AV (*attivazione a dicembre 2009*)

Sostenibilità finanziaria: forme alternative di finanziamento

E' necessario proseguire nella **ricerca di efficaci strumenti di finanziamento e sostegno nazionali e comunitari** (BEI, Fondo Infrastrutture, estensione del fondo Marguerite, modalità di cessione del credito, Project Bond,...)

Le passate esperienze hanno dimostrato che il criterio della **redditività dei progetti non è applicabile al project financing nel settore delle infrastrutture ferroviarie** a causa dell'elevata **rischiosità dei progetti** (durata, complessità, normativa, consenso politico/locale, etc.).

Elemento comune delle esperienze positive in materia di PPP è un **impegno forte e definito dello Stato** (*è garante del valore alla scadenza della concessione e referente nella copertura finanziaria*) nella definizione di regole certe e funzionali all'economico sviluppo delle infrastrutture e attraverso l'utilizzo di adeguati meccanismi di ripartizione del rischio tra i soggetti coinvolti nelle iniziative.

Il Gruppo FS guarda con interesse a tutte le forme di Partnership Pubblico-Privato, in particolare per la realizzazione di progetti, o parti di progetti, che presentino elementi di attrattiva di capitali e di *know-how* di aziende private.

Sostenibilità Ambientale: *Politiche per la riduzione di emissioni di gas serra*

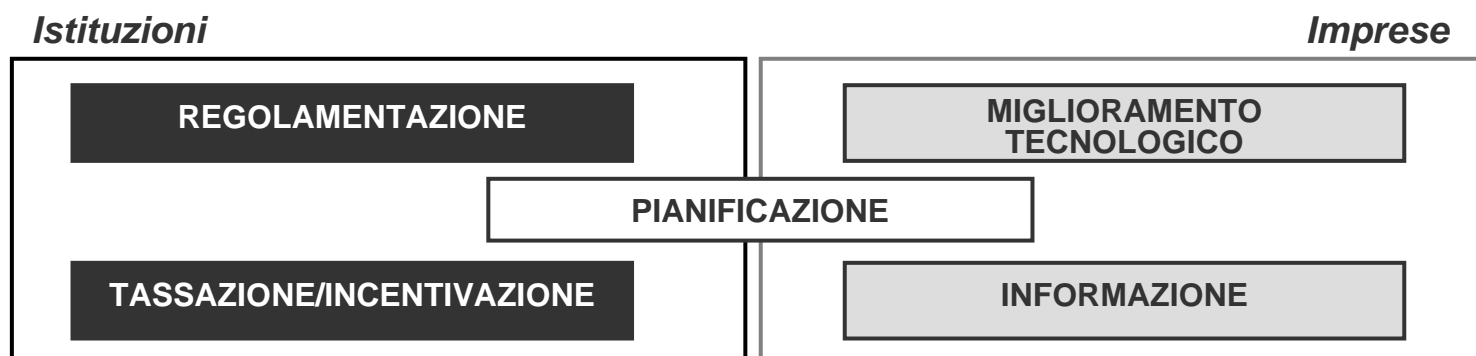
EVITARE

SPOSTARE

MIGLIORARE

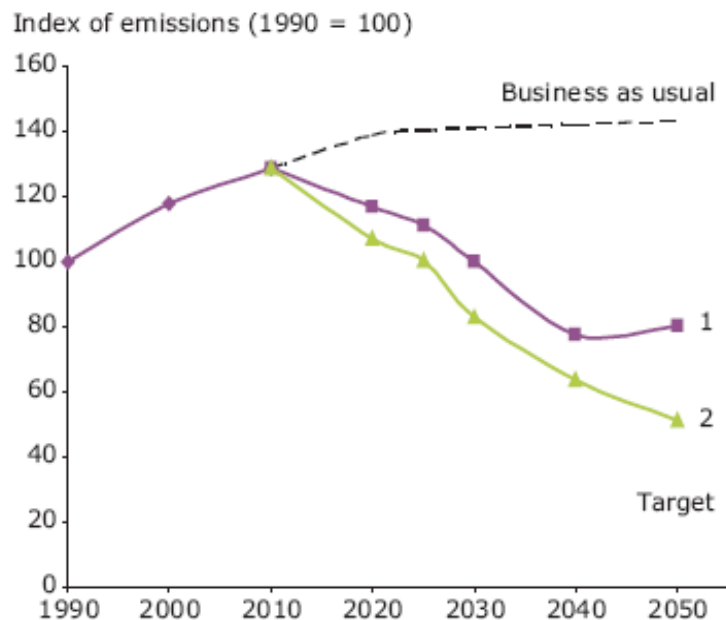
Evitare di viaggiare, **spostare** il viaggio verso modalità più sostenibili e **migliorare** la qualità dei sistemi di trasporto influenza il consumo di energia e le conseguenti emissioni in atmosfera.

Per sostenere e favorire il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG è necessario **definire un quadro di riferimento che sfrutti tutte le leve a disposizione delle Istituzioni e delle Imprese.**



Sostenibilità Ambientale: *sinergia delle politiche*

L'adozione di un quadro integrato di misure e l'utilizzo di tutti gli strumenti (di pianificazione, normativi, economici, informativi, tecnologici), determina la riduzione delle emissioni di gas serra prodotte dal settore dei trasporti.



Source: EEA TERM 2009 - "Towards a resource efficient transport system"

- ❑ **'evitare e spostare'**: pedaggiamento, car sharing, aumento della densità di popolazione nei centri urbani, pianificazione dei viaggi. Queste misure porteranno ad una riduzione del 20% dei consumi nel settore dei trasporti.
- ❑ **'migliorare'**: motori più efficienti, automobili elettriche, nuove tecnologie che incoraggiano modifiche comportamentali. Queste misure portano ad una riduzione del 44% dei consumi nel settore dei trasporti.

Vincoli Normativi: *Il quadro regolatorio la concorrenza intramodale*

La disomogenea applicazione delle direttive comunitarie nei diversi paesi UE ha generato una **disparità di regolazione con un grado di apertura del mercato ferroviario differente per singolo paese**.






Le principali diversità del quadro regolatorio internazionale riguardano:

- ❑ Regole per l'accesso al mercato (*Licenze e Certificati di Sicurezza*)
- ❑ Condizioni per l'assegnazione di capacità
- ❑ Modalità di calcolo e livelli del Pedaggio
- ❑ Sistemi di segnalamento e di sicurezza della circolazione omogenei ed interoperabili
- ❑ Sostenibilità economico e finanziaria dei Contratti di Servizio (*Servizio Universale e Servizi di infrastruttura*)

L'Italia è al momento l'unico paese europeo in cui servizi di trasporto passeggeri sono svolti in regime di concorrenza. Il Gruppo FS auspica decisioni che consentano a tutte le imprese, inclusa FS, di potere operare nei Paesi dell'Unione Europea

Il quadro regolatorio

I differenti livelli di apertura del mercato a livello europeo

	Trasporto merci	Trasporto passeggeri Internazionale	Trasporto passeggeri Nazionale	Trasporto passeggeri Regionale/locale
 EU	✓ Aperto	✓ Aperto	✗ Non Aperto	-----
 Francia	✓ Aperto	✗ Aperto solo formalmente ma non aperto nella realtà	✗ Non Aperto	✗ Non Aperto
 Germania	✓ Aperto	○ Formalmente Aperto	○ Formalmente Aperto	✓ Aperto
 UK	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto
 Italia	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto

Vincoli Normativi: *Il quadro regolatorio nazionale*

La **certezza e la semplificazione della normativa nazionale** appaiono punti fondamentali per agevolare la realizzazione di infrastrutture, favorendo l'accesso al mercato finanziario e orientando la corretta allocazione delle risorse pubbliche e private.

Sul tema della normativa appalti, è in corso **l'analisi del codice dei contratti pubblici** al fine dello snellimento dell'iter di avvio dei progetti, anche limitando l'impatto dei ricorsi amministrativi, con l'obiettivo di:

- ❑ garantire la trasparenza e la legalità;
- ❑ valorizzare le imprese più affidabili dal punto di vista tecnico, economico e finanziario;
- ❑ incentivare le imprese che presentino standard qualitativi e comportamenti adeguati.

Fondamentale la ricerca del consenso locale dei nuovi progetti già nelle **fasi preliminari della progettazione**, al fine dello snellimento del successivo iter autorizzativo, evitando, in tal modo, slittamenti dei tempi e incrementi dei costi (Autorizzazioni EELL e varianti)