

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Doc. LVII

n. 1

ALLEGATO I

DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA RELATIVO ALLA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER GLI ANNI 2009-2013

(Articolo 3 della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni)

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(BERLUSCONI)

e dal Ministro dell'economia e delle finanze

(TREMONTI)

—————
Comunicato alla Presidenza il 1° luglio 2008
—————

ALLEGATO I

Programma delle infrastrutture

INDICE

PREMESSA -----	7
LA STRETTA RELAZIONE TRA CRESCITA DEL PIL ED INFRASTRUTTURAZIONE TERRITORIALE -----	7
CAPITOLO 1: LE STRATEGIE DELLA UNIONE EUROPEA: RIFERIMENTO CHIAVE PER DEFINIRE IL QUADRO DELLE PRIORITÀ -----	21
CAPITOLO 2: L'OPERATO DEI PRIMI SETTE ANNI DI ATTIVITÀ DELLA LEGGE OBIETTIVO -----	27
2.1 LA UNIFICAZIONE DI QUATTRO DICASTERI (LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, AREE URBANE, MARINA MERCANTILE) IN UN UNICO DICASTERO (INFRASTRUTTURE E TRASPORTI)-----	29
2.2 IL RIFERIMENTO PROGRAMMATICO ALLA SCALA COMUNITARIA-----	29
2.3 LA IDENTIFICAZIONE DI PROCEDURE CAPACI DI DARE CERTEZZA ALLA FASE ATTUATIVA DELLE OPERE ATTRAVERSO LA IDENTIFICAZIONE DI UNA SEDE DECISIONALE AGGREGANTE DELLE VARIE COMPETENZE ISTITUZIONALI: IL CIPE-----	30
2.4 IL RAPPORTO CON LE REGIONI E LO STRUMENTO DELLE INTESI GENERALI QUADRO-----	32
2.5 LA IDENTIFICAZIONE DI UN QUADRO FINANZIARIO "FONTI - IMPIEGHI" ATTRAVERSO IL QUALE COSTRUIRE TUTTI GLI ITINERARI, TUTTI I PRODOTTI FINANZIARI CAPACI DI DARE CERTEZZA DEI FINANZIAMENTI.-----	33
CAPITOLO 3: STATO DI AVANZAMENTO DEL PIANO DECENNALE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE OBIETTIVO) -----	35
3.1 OPERE ISTRUITE DALLA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE E SOTTOPOSTE AL CIPE (2002 - 2008)-----	36
3.2 OPERE CON UN LIVELLO DI AVANZAMENTO SUPERIORE AL 60% AL 31.12.2007-----	50
3.3 OPERE CON UN LIVELLO DI AVANZAMENTO SUPERIORE AL 40% AL 31 DICEMBRE 2007-----	51
3.4 OPERE CON UN LIVELLO DI AVANZAMENTO SUPERIORE AL 20% AL 31 DICEMBRE 2007-----	51
3.5 OPERE APPALTATE E CANTIERATE AL 30 GIUGNO 2006-----	52
3.6 OPERE APPALTATE E CANTIERATE AL 30 GIUGNO 2007-----	55
3.7 OPERE APPALTATE E CANTIERATE AL 31 DICEMBRE 2007-----	55
3.8 OPERE PARZIALMENTE FINANZIATE DA AVVIARE ENTRO IL 2013-----	56
3.9 QUADRO DELLE RICHIESTE AVANZATE DALLE REGIONI, AVALLATE DALLA CONFERENZA STATO REGIONI PROSPETTATE NEGLI ANNI 2005, 2006, 2007-----	59
3.10 TAVOLA DELIBERA DEL CIPE N. 130 DEL 6 APRILE 2006-----	62
3.11 TAVOLA AGGIORNAMENTO DELIBERA DEL CIPE N. 130 DEL 6 APRILE 2006-----	69
CAPITOLO 4: LE INTERAZIONI TRA LA COSTRUZIONE DELLA OFFERTA INFRASTRUTTURALE E LA ORGANIZZAZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO MERCI E PASSEGGERI -----	79
CAPITOLO 5: LE CRITICITÀ RICONTRATE NELL'ATTUAZIONE DEL PIANO DECENNALE DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE -----	83

5.1	LA LOGICA DELLE PRIORITÀ E LA COMPLESSITÀ DEGLI ELABORATI PROGETTUALI	84
5.2	L'ITER AUTORIZZATIVO	85
5.3	LA CARENZA DELLE RISORSE	86
5.4	LA RILEVANZA DEI VINCOLI COMUNITARI	87

CAPITOLO 6: LE EMERGENZE NELLA ORGANIZZAZIONE DELL'ASSETTO TRASPORTISTICO E LOGISTICO DEL PAESE-----89

6.1	IL MEZZOGIORNO	90
6.2	LA OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	92
6.3	LA ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE DI ALCUNI IMPIANTI PORTUALI	94
6.4	LA NOSTRA COMPETITIVITÀ NEL TRASPORTO E NELLA LOGISTICA	95
6.5	LA CRISI DELLA OFFERTA DI TRASPORTO FERROVIARIO IN ASSENZA DI RISORSE	98
6.6	IL RAPPORTO CON LE REGIONI	99
6.7	IL RAPPORTO CON I SINDACATI	100

CAPITOLO 7: LE AZIONI STRATEGICHE DEL DICASTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI NEL BREVE E MEDIO PERIODO---- 103

7.1	IL RIASETTO DEL DICASTERO E DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE	107
7.2	LA SICUREZZA NEI LAVORI PUBBLICI E NEI TRASPORTI. LA DIFESA DELLA VITA	110
7.3	LA DIMENSIONE INTERNAZIONALE DELLA MOBILITÀ	112
7.4	LA OFFERTA DI TRASPORTO SEMPRE PIÙ COERENTE ALLE ESIGENZE DELLA DOMANDA	114

CAPITOLO 8: LA INFRASTRUTTURAZIONE ORGANICA DEL PAESE ED IL RAPPORTO CON IL TERRITORIO.----- 123

UNA NUOVA POLITICA DELLA CITTÀ E DELLA CASA----- 123

8.A.	LA INFRASTRUTTURAZIONE ORGANICA DEL PAESE ED IL RAPPORTO CON IL TERRITORIO	124
8.A.1.	L'APERTURA DEI CANTIERI BLOCCATI	124
8.A.2.	LA CONTINUITÀ DELLA LEGGE OBIETTIVO	124
8.A.3.	L'ATTUAZIONE DI UNA POLITICA ENERGETICA ATTRAVERSO LO STRUMENTO DELLA LEGGE OBIETTIVO	129
8.A.4.	UTILIZZO CONCRETO DEL PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO	131
8.A.5.	COSTITUZIONE DI UNA S.P.A. PER LA PROGETTAZIONE, LA COSTRUZIONE E LA GESTIONE DELLE DIGHE	132
8.A.6.	UN RINNOVATO RAPPORTO CON LE REGIONI	133
8.B.	UNA NUOVA POLITICA DELLA CITTÀ	134
8.B.1.	UNA POLITICA PER LA CASA	134
8.B.2.	LA LEGGE COSTITUZIONALE SU ROMA CAPITALE	136

CAPITOLO 9: GLI STRUMENTI NORMATIVI ED AMMINISTRATIVI NECESSARI PER PERSEGUIRE GLI OBIETTIVI DEFINITI NEL QUADRO DELLE AZIONI STRATEGICHE DEL DICASTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI----- 137

9.1.	NORME COMPARTO INFRASTRUTTURE	138
9.2.	NORME COMPARTO ATTIVITÀ INTERMODALI	140
9.3.	NORME COMPARTO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	142
9.4.	NORME COMPARTO REALTÀ URBANE	142

CAPITOLO 10: QUADRO GLOBALE DELLE RISORSE ATTIVATE DALLA LEGGE OBIETTIVO E DA ALTRE FONTI DI FINANZIAMENTO COERENTI CON LE FINALITÀ DELLA LEGGE OBIETTIVO E PROSPETTAZIONE DI POSSIBILI FORME DI FINANZIAMENTO ALTERNATIVE ----- 143**IMPATTO MACROECONOMICO DEL I PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE----- 143**

10.1. QUADRO GLOBALE DELLE RISORSE ATTIVATE DALLA LEGGE OBIETTIVO ED ESIGENZE FINANZIARIE PER IL PROSSIMO TRIENNIO 2009 - 2011-----	144
10.2. PROSPETTAZIONE DI POSSIBILI FORME DI FINANZIAMENTO ALTERNATIVE-----	146
10.3. IMPATTO MACROECONOMICO DEL I PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PRIMI INDICATORI SIGNIFICATIVI-----	149
10.4. CRESCITA DEL PRODOTTO INTERNO LORDO-----	149
10.5. CRESCITA OCCUPAZIONALE-----	150
10.6. CONTENIMENTO DEI COSTI DELLA LOGISTICA ED AUMENTO DELLA COMPETITIVITÀ-----	150
10.7. CONTENIMENTO DEI COSTI NEL TRASPORTO NELLE AREE METROPOLITANE-----	151

CAPITOLO 11: CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE ----- 153

L'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 – 2011, quest'anno, assume una caratterizzazione tutta particolare. Prende corpo infatti una nuova Legislatura e quindi il Documento non tiene conto solo dello stato di avanzamento delle scelte effettuate dal CIPE negli anni 2007 e 2008 e l'avanzamento delle attività e dei lavori del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche, ma definisce le linee programmatiche del prossimo quinquennio e, al tempo stesso, riporta ogni azione, ogni impostazione strategica all'interno di un organismo istituzionale di nuovo unitario: il **Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

La stretta relazione tra crescita del PIL ed infrastrutturazione territoriale

La teoria Input – Output di Wassily Leontief e i successivi approfondimenti delle analisi sulla correlazione tra crescita della mobilità e dell'offerta infrastrutturale con la crescita economica, hanno confermato questo stretto rapporto, soprattutto negli anni Ottanta. L'approccio scientifico ha chiarito che i programmi di ampliamento del patrimonio di infrastrutture pubbliche producono un'accelerazione della crescita rilevante sia in termini di PIL, sia in termini di crescita dell'occupazione, con effetti potenziali sulla riduzione del disavanzo.

Nel nostro Paese, in particolare, agli inizi della XIV legislatura, prima di avviare l'attuazione del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (un Piano di importo globale pari a 125,8 miliardi di Euro), si effettuò una simulazione della possibile crescita del PIL. La simulazione indicò una crescita del PIL annuale variabile tra l'1% e lo 0,7% ed una riduzione del disavanzo crescente fino a raggiungere, nel 2010, un valore pari a -2,2%. Tale simulazione, in realtà, denunciava che, soprattutto nel medio periodo, l'effetto può definirsi davvero possente.

A circa sette anni dall'avvio del Piano Decennale, in base ai dati registrati nel 1985, nel 1999 e nel 2005 sul livello di dotazione infrastrutturale dei primi dieci Paesi dell'Unione Europea, siamo in grado di verificare, almeno per il nostro Paese, un reale incremento della dotazione infrastrutturale soprattutto nel quinquennio 2000 – 2005 e, al tempo stesso, possiamo affermare che negli anni 2004 e 2005 non c'è stata recessione nel nostro Paese grazie proprio al volano di circa 58

miliardi di Euro attivati attraverso la attuazione del Piano Decennale prima richiamato.

Tabella 1 Livello di dotazioni di infrastrutture (numeri indici CEE = 100) (anno 1985)

Paesi	Infrastrutture Trasporti
Lussemburgo	268,1
Olanda	244,7
Belgio	203,6
Germania	163,1
Regno Unito	152
Francia	119
Italia	105,1
Danimarca	80,5
Spagna	71,1
Portogallo	47,1
UE	100

Tabella 2 - Livello di dotazioni di infrastrutture (numeri indici CEE = 100) (anno 1999)

Paesi	Infrastrutture Trasporti
Lussemburgo	273
Olanda	260
Germania	226
Belgio	224,7
Regno Unito	210
Francia	187
Italia	109,6
Danimarca	107
Spagna	94,7
Portogallo	51,8
UE	100

Tabella 3 - Livello di dotazioni di infrastrutture (numeri indici CEE = 100) (anno 2005)

Paesi	Infrastrutture Trasporti
Lussemburgo	290
Olanda	282
Germania	261,0
Regno Unito	245,3
Belgio	240,2
Francia	202,0
Spagna	131,0
Italia	120,0
Danimarca	119
Portogallo	68,0
UE	100

Analizzando le precedenti tabelle si evince chiaramente che il livello di infrastrutturazione dell'Italia era ed è inferiore a quello dei

principali partner europei. Francia e Germania presentavano infatti, già nel 1985, una dotazione di infrastrutture di oltre il 50% superiore a quella italiana, mentre il Regno Unito aveva una dotazione superiore del 35%. Il confronto tra il dato del 1985 e quello del 1999 dimostra, ancora una volta, quanto poco è stato fatto nel nostro Paese, in quel lasso temporale, nel campo delle opere pubbliche e quanto, invece, sia cresciuta la distanza con gli altri partner comunitari in quegli anni.

Tale stato di cose veniva, d'altra parte, confermato da un Rapporto di Business International che, nel 2000, collocava l'Italia al 15° posto tra i Paesi dell'OCSE. A frenare lo sviluppo, stando sempre allo stesso Rapporto, era soprattutto l'inadeguatezza del nostro sistema infrastrutturale, che si rifletteva in modo pesante sull'efficienza del sistema dei trasporti, proprio quando quest'ultimo, per effetto della rivoluzione logistica e dell'introduzione su vasta scala dell'informatica e della telematica, andava assumendo un ruolo decisivo per la crescita delle economie nazionali.

Leggendo i dati del 2005 si evince invece che il nostro Paese, in soli cinque anni, è cresciuto di 11 punti percentuali mentre nell'arco di quindici anni, cioè dal 1985 al 1999, era cresciuto di soli 4 punti. D'altro canto la Tabella 3 mostra anche la forte crescita di offerta infrastrutturale della Spagna che in soli cinque anni è cresciuta di circa 36 punti percentuali superandoci nella graduatoria. Ebbene, anche nel caso della Spagna, il PIL è rimasto, pur in presenza di una congiuntura non favorevole, su livelli adeguati grazie al forte processo di infrastrutturazione del Paese.

Questa la correlazione tra infrastrutturazione della offerta di trasporto e PIL, mentre, per quanto concerne la correlazione tra aumento della domanda di trasporto e PIL occorre fare una attenta riflessione. Tra le eredità che i processi di pianificazione dell'intero comparto hanno lasciato nel nostro Paese, c'era la convinzione dell'automatica correlazione diretta tra tasso di crescita della mobilità e crescita del Prodotto Interno Lordo. Il Piano Generale dei Trasporti del 1986, uno dei primi documenti che evidenziarono una simile correlazione, aveva tra i suoi assunti macroeconomici di base, il fatto che l'1% di incremento di PIL generasse un pari incremento della domanda di mobilità di persone e merci. Da qui, l'importanza connessa all'incremento della dotazione di infrastrutture di trasporto.

A partire dal 1986 e dai successivi aggiornamenti di quel Piano, questa correlazione diretta ha influenzato la maggior parte degli studi relativi alla valutazione della redditività pubblica di un investimento in infrastrutture.

Questo legame macroeconomico tra crescita dell'economia e crescita dei trasporti è ancora in grado di informare correttamente i

processi di pianificazione infrastrutturale, in vista della soddisfazione della domanda di mobilità e dello sviluppo economico?

Se definiamo la domanda di mobilità come l'esigenza di spostamento di persone e di movimentazione delle merci da un luogo di produzione (o tra vari luoghi di produzione, anche allo scopo di aumentarne il valore aggiunto) ad uno di consumo, vengono in immediato rilievo i costi e i tempi di questi spostamenti sul territorio, da assumere come teatro di qualsiasi politica di intervento nel settore della produzione di infrastrutture.

E, allora, anche la lettura microeconomica delle relazioni tra infrastrutture e crescita economica diviene importante per la pianificazione, poiché fa emergere che una maggiore (e migliore) dotazione infrastrutturale, contribuisce all'aumento dell'efficienza del territorio, attraverso la minimizzazione dei costi e dei tempi di spostamento e, quindi, alla sua competitività.

In forza di questa competitività, il territorio attrae la localizzazione dei processi industriali e logistici che generano produzione e valore aggiunto (e non meri spostamenti di persone e merci) generando effetti macroeconomici in virtù dell'ottimizzazione della funzione microeconomica del trasporto e della logistica.

Un esempio che può aiutare a capire come sia possibile generare valore aggiunto attraverso tale rafforzamento territoriale sta nella differenza tra il fatturato generato dalla sola movimentazione di un container e quello prodotto qualora il container venga sdoganato, stoccato, manipolato e distribuito, supportato adeguatamente da una rete infrastrutturale efficiente. Il fatturato passa da 300 Euro a 2.300 Euro a container, l'utile da 20 Euro passa a 200 Euro, il beneficio dello Stato da 110 Euro a 1000 Euro e ogni mille unità movimentate invece di generare cinque unità lavorative ne generano 42.

Dimensione macroeconomica e microeconomica dell'analisi vanno, quindi, legate (e il solo ricorso all'analisi costi-benefici può risultare insufficiente, soprattutto a scala di pianificazione). Non va valutato il solo costo di un'opera e non ha senso valutare un segmento di un corridoio plurimodale a sé stante, ma occorre leggere le positività e le negatività che un'opera produce in una rete, in un sistema complesso al cui interno non ci sono solo le infrastrutture ma anche, e soprattutto, processi reali di produzione.

E questo significa, anche, che abbiamo sbagliato, e spesso continuiamo a sbagliare, nel valutare le ricadute e le convenienze della costruzione di un valico ferroviario o stradale, della costruzione di un nuovo HUB, nella costruzione di una infrastruttura all'interno di una singola realtà urbana.

Senza dubbio è stato miope, in passato, l'approccio verso la identificazione ottimale degli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali. Infatti, se queste scelte sul territorio avvenissero seguendo non logiche localistiche, ma nel rispetto di un quadro strategico a scala addirittura sopranazionale, allora non sorgerebbero HUB solo geografici, ma, soprattutto, HUB geoeconomici.

Una altra considerazione è invece relativa al cambiamento strutturale delle componenti che costituiscono, percentualmente, la produzione del PIL, cioè il peso specifico del primario, del secondario e del terziario. Fino a soli venti anni fa tali componenti erano quasi paritetiche, oggi invece le attività terziarie, da sole, superano il **68%**.

In realtà, i processi produttivi trovano, nelle realtà urbane, nei grandi sistemi metropolitani, le condizioni per generare valore aggiunto. Quindi l'organizzazione e l'efficienza dell'offerta di trasporto, in tali sistemi urbani, diventa condizione per lo sviluppo, o meno, di ampie aree produttive.

Ci stiamo avvicinando verso una fase in cui una serie di fenomeni esogeni ed endogeni al sistema economico ci porteranno verso una vera rivoluzione organizzativa e strutturale di ciò che nel campo della logistica e dei trasporti, per almeno trenta anni, abbiamo considerato immutabile.

Come è, infatti, crollata la logica della "prevedibilità" anche nel breve periodo, così sta cambiando ogni ipotesi tendenziale di organizzazione della domanda di trasporto e delle possibili forme di offerta.

Si elencano solo alcune possibili motivazioni di una simile rivoluzione copernicana:

- **Il costo del petrolio:** verso 150 \$ al barile dai 18\$ del 2003 ai 135\$ di oggi (in soli cinque anni).
- **Il costo degli investimenti infrastrutturali necessari per adeguare l'attuale offerta alle esigenze della domanda:** in Europa (quella a 27 Stati) le priorità infrastrutturali hanno un costo di 257 miliardi di Euro (l'Unione Europea può garantire solo 8,4 miliardi di Euro nei prossimi quattro anni; cioè una quota limitatissima).
- **Il costante rischio di saturazione per alcuni assi portanti dell'attuale rete (su ferro e su gomma); saturazione causata dalla crescita della domanda (alla fine degli anni '90 i nostri porti movimentavano 300 milioni di tonnellate e 3 milioni di TEU,**

oggi, dopo soli sette anni, i porti movimentano circa **500 milioni di tonnellate e oltre 10 milioni di TEU**). Nel 2014 l'arco alpino sarà saturo su alcuni assi (nel 1967 lungo l'intero arco alpino sono transitati **19 milioni di tonnellate di merce nel 2007 oltre 150 milioni di tonnellate**).

- **Il cambiamento sostanziale del bacino dei consumi:** in Europa è, praticamente, sorto ed esploso il bacino dei consumi dell'Est europeo. Questa esplosione è avvenuta in soli otto anni: dal 1999 al 2007.
- **La logica produttiva e distributiva mutata in modo determinante per la globalizzazione:** in soli cinque anni sono cambiati gli ambiti storici di alcune aree produttive della Europa.
- **La crescita differenziata dei PIL:** (la Cina da oltre sei anni al 11-12%, l'Europa al 2-3%).

Ma a questi macro dati che denunciano fenomeni di cambiamento sostanziale dell'assetto economico del Paese, si ritiene utile aggiungere altri che riguardano le nostre città, quali:

- **la congestione:** Il costo da congestione nelle grandi e medie aggregazioni urbane è stimato annualmente intorno ai **9 miliardi di €**;
- **il costo sopportato dalle famiglie italiane per il trasporto sia in ambito urbano, sia nelle aree contermini alle grandi e medie aggregazioni urbane, è stato superiore nel 2007, a 40 miliardi di €;** addirittura tale importo, in assenza dell'attuale offerta di servizio pubblico, avrebbe superato i **50 miliardi di €**;
- **la sinistrosità sulle strade nel 2007 è stata di 280.000 incidenti con oltre 5.600 morti di cui circa il 60% nelle aree urbane (è discutibile qualsiasi identificazione dei costi generati dalla sinistrosità, tuttavia le stime più basse si attestano intorno ai 18 miliardi di €);**
- **il consumo dei carburanti nel trasporto su strada è stato nel 2007 pari a 34 miliardi di €, solo il trasporto privato di persone in ambito urbano incide su tale valore per oltre il 45% (15,3 miliardi di €);**
- **il blocco della mobilità nelle città grandi, medie e piccole genera danni rilevanti nelle attività del terziario e quindi in modo diretto sulla crescita del PIL;**

- **il tasso di inquinamento aveva superato, anche in ambiti urbani di 200.000 abitanti la soglia limite di CO2. Una soglia superata, addirittura, 7 – 8 volte al mese (d'altra parte una vettura emette 152,4 grammi equivalenti di CO2 per passeggero/chilometro);**
- **il forte indebitamento pubblico nel trasporto locale. Con i proventi dell'utenza si recuperano in Italia appena il 15 – 20% delle spese, in Francia tale valore sale al 30 - 35%, in Inghilterra supera il 72%, in Germania varia tra il 45 ed il 55%.**

Questo elenco potrebbe continuare ed emergerebbero sempre più sia le diseconomie prodotte dalla cattiva gestione del trasporto collettivo in ambito urbano, sia l'assenza di approccio, in logica di sistema, al comparto.

A tale proposito, si ritiene opportuno ricordare quanto determinante sia stata la presa di coscienza e l'azione portata avanti dalla Legge Obiettivo proprio sulla infrastrutturazione organica delle nostre città attraverso la realizzazione di reti metropolitane.

Fino al 2001 le nostre città erano state considerate **banali serbatoi residenziali**, dimenticando che in sole tredici aree urbane si concentrava oltre il **65% dei consumi ed il 70% delle attività del terziario**.

Ebbene, fino al 2001, come detto in precedenza, nessuno si era accorto che in trenta anni, dal 1978 al 2001, era cambiata, nel nostro Paese, la distribuzione delle attività produttive e la contestuale incidenza nella costruzione del Prodotto Interno Lordo.

Le città quindi potevano diventare, se adeguatamente infrastrutturate, le tessere chiave della crescita economica del Paese. **Le attività del terziario sono infatti legate alla efficienza dei servizi di trasporto e dei sistemi logistici all'interno dell'urbano.**

Il Governo Berlusconi, nel 2001, si rese conto che questo enorme costo frenava lo sviluppo del Paese.

Solo oggi stiamo capendo quanto sia stata essenziale sia la intuizione programmatica, sia la destinazione di risorse proprio per cercare di risolvere strutturalmente questa crisi delle nostre città.

La Legge Obiettivo, con un impegno finanziario di oltre **15 miliardi di €** finalizzato alla realizzazione di reti metropolitane e con un volano di oltre **30 miliardi di €** mirato alla ottimizzazione delle interazioni tra le città ed il territorio ha fatto in modo che:

- **le città di Torino e di Milano** venissero collegate in soli 40 minuti, con una sistematicità di tipo metropolitano e disponessero di metropolitane (**metro di Torino, M4 ed M5 a Milano**) tali da rendere interagenti le due città e la corona di comuni del loro intorno;
- **la città di Milano** venisse, inoltre, collegata con Verona e con Venezia attraverso un collegamento ferroviario veloce con una sistematicità di tipo metropolitano;
- **la città di Brescia** potesse disporre di un sistema metropolitano congeniale con le esigenze di un sistema urbano di 200.000 abitanti;
- **la città di Genova**, oltre a disporre di un sistema metropolitano, fosse collegata, in soli 45 minuti, con Milano e potesse contare su un collegamento ferroviario efficiente con Ventimiglia;
- **la città di Bari** con le sue tre ferrovie locali (Ferrovie del Sud Est, Bari Nord, Appulo Lucane) e con la sistemazione dei relativi nodi stazione potesse disporre di un sistema di trasporto capace di garantire una sistematica interazione tra il centro urbano e l'intero hinterland;
- **la città dello Stretto**: diventasse tale grazie alla realizzazione del ponte. Infatti, quando sarà disponibile il collegamento stabile, è bene ricordarlo, disporremo di un nuovo sistema urbano, **del sistema urbano più baricentrico nel bacino del Mediterraneo**. Questo aspetto, affrontato più volte da illustri territorialisti, ha sottovalutato, una particolare funzione del ponte. **Con il ponte si costruisce, in realtà, una città lineare che da Catania a Reggio Calabria** offre al Paese un nuovo bacino residenziale, un nuovo bacino produttivo, un nuovo bacino turistico, una nuova occasione di amplificazione sia del PIL delle due Regioni, sia di quello dell'intero Mezzogiorno;
- **la città di Catania** disponesse di una rete metropolitana e di un sistema di nodi intermodali altamente efficienti; disponesse di una rete metropolitana in grado di collegarla con l'HUB aeroportuale che si va sempre più caratterizzando come uno degli HUB aeroportuali più importanti del Mediterraneo;
- **la città di Palermo** fosse servita da un asse ferroviario capace di garantire al vasto hinterland (da Punta Raisi a Termini Imerese) una interazione funzionale con il vasto sistema urbano; **la città di Palermo** disponesse, cioè, di una metropolitana capace di

rispondere alle esigenze della spina dorsale longitudinale che oggi caratterizza, per oltre il 60%, le funzioni del nucleo urbano;

- **la città di Venezia**, potesse essere supportata da tre assi funzionali: l'asse ad Alta Velocità collegata con Tessera, la sub-lagunare e il sistema metropolitano regionale;
- **la città di Bologna**, potesse disporre di un nodo stazione e di un sistema metropolitano in grado di collegare anche la città con l'aeroporto;
- **la città di Parma**, anche alla luce del suo ruolo acquisito con l'insediamento dell'Agenzia europea per la sicurezza alimentare, potesse disporre di un sistema metropolitano efficiente;
- **la città di Rimini**, potesse avere un asse metropolitano in grado di garantire un collegamento efficiente lungo l'enorme sistema litorale ridimensionando, in tal modo, il rischioso uso delle auto private specialmente nelle fasce notturne;
- **la città di Roma** potesse disporre di una rete metropolitana e non di segmenti di rete e ciò attraverso la realizzazione della **linea B1** e della **linea C**. Ma la città di Roma è oggi collegata, in modo sistematico, nell'arco di un'ora e venti primi con Firenze e nell'arco di un'ora con Napoli. Questo, oltre a ribaltare le abitudini dei cittadini di queste tre realtà urbane, offre, al sistema turistico, oltre il 50% dei giacimenti archeologici, architettonici e culturali del Paese, consentendo una vera esplosione ed ottimizzazione della domanda turistica su tali città;
- **la città di Napoli e l'intero sistema regionale campano** potesse disporre di una rete di trasporto funzionale alle esigenze di una delle aree più dense e più complesse d'Europa e ciò attraverso la realizzazione del sistema metropolitano regionale; **la città di Napoli ed il suo vasto hinterland** disporrà di una rete di trasporto su guida vincolata comparabile con quella di Londra e si integrerà a tal punto con il sistema regionale, da garantire un vero riassetto del sistema residenziale di una delle aree più dense e più complesse del Paese.

Tutto questo era stato programmato, supportato finanziariamente e, in alcuni casi, sono stati aperti i cantieri per oltre **9 miliardi di €** (Torino, Milano, Genova, Bologna, Parma, Rimini, Roma, Napoli, Palermo).

Queste opere attivate consentiranno, entro i prossimi quattro – cinque anni, un aumento di reti metropolitane di oltre **270 Km**; nel 2001 il nostro Paese ne aveva solo **96 Km**.

Tutto questo porta alla identificazione urgente di tutte le azioni, di tutti gli strumenti capaci di garantire questo indispensabile processo di infrastrutturazione organica del Paese.

Non portare avanti una simile politica, una simile azione strategica significa bloccare la crescita e lo sviluppo.

È utile, infatti, convincersi che, mai, come nel caso dei trasporti e della logistica, sia valida la teoria input – output. Una mancata azione preventiva, che sia in grado di affrontare e risolvere i fattori critici ed innovativi prima elencati, produce in modo irreversibile un blocco nella crescita.

Nuovi input per la gestione delle scelte sul territorio.

Le due peculiari caratterizzazioni della economia legate alla produzione ed al consumo, trovano, come comune denominatore, la loro stretta sudditanza dalla rete dei trasporti, dalla organizzazione della logistica, dalla qualità dei servizi di trasporto, dalla ottimizzazione dei processi di scambio.

Dobbiamo, purtroppo, ammettere che, raramente, siamo riusciti a capire le reali esigenze della domanda di mobilità; quasi sempre, gli operatori legati ai processi produttivi e quelli legati al consumo, hanno preferito costruire, in modo autonomo, loro sistemi, loro logiche organizzative.

All'interno di tale problematica, continuando nella logica classica della pianificazione, si colloca il punto critico legato alla ricerca delle "priorità".

Si ritiene che, in presenza di risorse scarse, sia necessario identificare delle priorità, sia necessario scegliere, tra ciò che è essenziale, una ulteriore categoria ancora più indispensabile.

Ebbene quando qualcuno formula simili enunciazioni, purtroppo, non comprende che nel momento in cui si è vicini al blocco reale della mobilità come nel caso del transito attraverso i valichi, o meglio, quando si è vicini al cambiamento sostanziale dei livelli di servizio accettabili di una offerta infrastrutturale, è davvero gratuito parlare di scelte prioritarie.

In simili casi scegliere equivale a sorteggiare le opere, a sorteggiare le infrastrutture per redigere una assurda classifica probabilistica.

A coloro che continuano a redigere possibili graduatorie, possibili elenchi di priorità si ritiene utile ricordare un dato:

- **la produzione industriale italiana nel 2007 è stata pari a 903,8 miliardi di Euro;**
- **l'incidenza del trasporto e dalla logistica su tale valore è pari al 20 – 22%, cioè è pari a 186 miliardi di Euro.**

Nell'Europa dei 27 la produzione industriale nel 2007 ha superato i 5.400 miliardi di Euro e l'incidenza del costo del trasporto e della logistica ha superato i 1.130 miliardi di Euro.

Quali sono le azioni che consentono un ridimensionamento di tali costi?

Senza dubbio quelle che producono un'organica ed urgente infrastrutturazione dei punti critici del tessuto connettivo che caratterizzano i processi logistici e, nel caso specifico, la fluidità del transito ai valichi o la interazione tra un'area produttiva ed un porto o una vasta area di consumi.

Ma la giustificazione di un nuovo valico o di un asse viario di interconnessione tra ambiti territoriali vasti, non può avvenire nel rispetto dell'ottica classica della pianificazione; non può, una simile scelta, essere giustificata solo con dati di crescita della domanda di trasporto.

Infatti, se la costruzione di un nuovo valico ridimensionasse di un solo punto percentuale l'incidenza del costo della logistica e del trasporto in Europa, otterremmo già un valore annuale pari ad oltre 10 miliardi di Euro.

In realtà ancora una volta si vuole dimostrare che non è possibile legarsi a filtri tipo l'analisi costi benefici per motivare scelte o per avallare la priorità di un intervento rispetto ad un altro.

Viene quindi spontaneo chiedersi se sia possibile, o meno, definire un codice comportamentale, un codice che dia legittimità scientifica a questo processo che ricerca algoritmi risolutivi, non circoscrivendo l'approccio, non limitando le analisi e le possibili previsioni a ipotesi preconcepite.

Il trasporto e la logistica, la efficienza del trasporto e della logistica non è solo una condizione per la crescita ma è la condizione perché la crescita economica sia stabile.

Questa convinzione ormai è una convinzione di tutti, è una convinzione che diventa sempre più forte ed incisiva man mano che il costo del carburante cresce, man mano che le reti infrastrutturali si saturano, man mano che il fattore tempo diventa la categoria essenziale di ogni processo economico.

Costruire le condizioni:

- per rendere efficiente ed efficace la offerta trasportistico;
- per abbattere i costi dell'ultimo miglio nell'accesso ai nostri impianti portuali ed alle nostre piastre logistiche;
- per abbattere i costi sostenuti dalle famiglie per il trasporto in ambito urbano;
- per abbattere l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del trasportato;
- per abbattere il tasso di inquinamento delle nostre realtà urbane;
- per abbattere il tasso di incidentalità sulle nostre strade;
- per rendere competitivi i nostri prodotti all'interno della Unione Europea;
- per ridimensionare il consumo energetico;

costituisce lo sforzo che questo Governo ed il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti intendono portare avanti.

È un obiettivo ambizioso, per molti, addirittura utopico. Ma tale obiettivo è stato già ambizioso e ritenuto utopico nel 2001 quando l'allora Governo Berlusconi decise di infrastrutturare organicamente il Paese attraverso il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche. Nel 2001 il Governo riuscì a trarre, in soli tre anni, due risultati inimmaginabili:

- approvare progetti in sede CIPE per oltre 90 miliardi di €;
- affidare e/o cantierare opere per oltre 58 miliardi di €.

Oggi intendiamo ripetere e migliorare simili risultati; non possiamo non ricordare, però, che, come sette anni fa siamo condizionati da due fattori critici:

- **la limitatezza delle risorse pubbliche;**

- **il consenso degli organi locali.**

Il primo vincolo si può superare solo se riusciremo a:

- convincere il privato ad investire nel comparto delle infrastrutture;
- trasferire su interventi organici le risorse comunitarie (POR, PON, FESR, ecc.);
- convincere il mondo delle Fondazioni bancarie ed in genere il mondo della finanza a supportare, con prodotti adeguati, le varie iniziative progettuali;
- ottimizzare l'uso dei servizi di trasporto locale in modo da ridurre i conti pubblici.

Il secondo vincolo, invece, è, in parte, già stato superato dalla Legge Obiettivo attraverso il ricorso al CIPE per l'approvazione dei progetti. Il CIPE diventa in tal modo la sede finale dell'intero itinerario autorizzativo; tuttavia i pareri del Ministero dei Beni Culturali, la Verifica di Impatto Ambientale, le Conferenze dei Servizi, pur avendo, sempre in base alla Legge Obiettivo, tempi certi, hanno rivelato una complessità ed una difficoltà nel rapporto con gli Organi locali. Lo strumento della Intesa Generale Quadro, sottoscritto dal Presidente del Consiglio e dal Presidente della Regione, dovrebbe, in realtà, costituire un riferimento portante ed irreversibile sulla validità di realizzare determinati , sulla indispensabilità di attuare, in tempi certi, precise azioni strategiche.

**Capitolo 1: Le strategie della Unione Europea:
riferimento chiave per definire il quadro delle priorità**

L'abbattimento fisico del concetto di confine e la liberalizzazione dei processi di scambio sono momenti tipici del sistema dei trasporti; anche l'approccio unitario alle tecnologie ed ai processi costruttivi dei vettori mobili, nonché l'uso comune di strutture e di infrastrutture, è tipico del sistema dei trasporti.

Il trasporto quindi, interpretato in logica di sistema, è la griglia su cui vengono a disegnarsi in concreto tutti i processi di liberalizzazione e di armonizzazione; è la griglia su cui le volontà teoriche si misurano nella più spietata concretezza; è una griglia in cui non trovano posto semplici buone intenzioni, ma reali convincimenti.

Un simile nuovo contesto ripropone, in termini nuovi, la costruzione dell'offerta di trasporto coerente alle esigenze di una domanda di mobilità che non ha più come riferimenti infrastrutturali quelli locali, come riferimenti di costo dei servizi quelli nazionali o regionali e come indicatori di qualità e di efficienza specifiche realtà territoriali o specifici organismi.

Infatti la questione dei divari di sviluppo regionali, emerge in forme nuove in tutti i Paesi della Unione Europea, disegnando una gerarchia economica tra aree che risponde alle logiche della contiguità territoriale.

Questo significa che ogni scelta, ogni intervento sul territorio anche se ubicato in uno specifico ambito geografico fa risentire i suoi effetti in tutto il sistema comunitario e ciò vuol dire, finalmente, che stiamo, davvero, costruendo l'interesse comune.

Seguendo una simile logica **due atti strategici, due strumenti**, assunti nel biennio 2004 – 2005 dalla Unione Europea, hanno cambiato radicalmente anche il nostro assetto programmatico, sempre in termini di infrastrutture, all'interno della Comunità.

Il primo atto strategico riguarda l'approvazione, da parte del Parlamento Europeo, delle Nuove Reti TEN; l'approvazione, cioè, di un vero **Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della Unione Europea**, un Master Plan voluto e proposto dal nostro Paese. Questo è, senza dubbio, un successo a livello europeo del nostro Paese; un successo inimmaginabile, in quanto ha offerto all'Europa un quadro programmatico su cui poter impostare un nuovo assetto della rete infrastrutturale della Comunità.

Infatti, l'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, si inserisce in modo organico all'interno delle scelte approvate dalla Unione Europea.

Il Progetto Galileo, i Corridoi Plurimodali, le Autostrade del mare, il sistema dei valichi ed il quadro finanziario e gestionale dell'intero Master Plan comunitario sono il tessuto connettivo che caratterizzerà ogni azione futura di infrastrutturazione territoriale macro e micro della nuova Europa.

Il secondo atto strategico è relativo, invece, alla redazione di un **Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe for Transport)**, un Piano redatto da oltre 45 Paesi, redatto da tutti i Paesi che direttamente ed indirettamente interagiscono con il bacino del Mediterraneo.

Tale documento strategico, che coinvolge tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo e della nuova Europa, è stato definito formalmente da un apposito Gruppo ad Alto Livello, presieduto da Loyola De Palacio.

L'Italia ha presentato un apposito documento sulla portualità e sulle "Autostrade del mare" all'interno del bacino del Mediterraneo ed un motivato approfondimento del Corridoio Bari – Durazzo – Sofia – Varna; un approfondimento che ha consentito di ridare a tale corridoio il ruolo strategico già sostenuto dal nostro Paese durante la ridefinizione delle reti TEN.

Il lavoro svolto all'interno del **Gruppo ad Alto Livello Wider Europe for Transport**, cioè all'interno del Gruppo che ha redatto una proposta più articolata delle reti trasportistiche che sono al contorno del nuovo assetto comunitario, ci consentirà di rivedere, finalmente, in modo organico e rivoluzionario, l'assetto della offerta portuale e retroportuale dell'Italia.

Ci farà così scoprire quale ruolo sta assumendo oggi l'intero sistema del Mediterraneo e come i Paesi che interagiscono con tale sistema, necessariamente, trovano nella portualità, nella organizzazione delle filiere logistiche, il comune denominatore per crescere, per competere, per diventare **tessere di un mosaico delle convenienze**.

Il Mare del Nord, il Mar Nero ed il Mar Mediterraneo sono diventati, in realtà, i bacini complementari che inseguono solo un obiettivo: **ottimizzare le filiere logistiche e le filiere trasportistiche**.

Il **Mediterraneo** diventa, in tal modo, il centro del sistema delle convenienze, un sistema che trova, al contorno, una carica di complementarità funzionale agli altri due bacini: **il Mare del Nord ed il mar Nero**.

In tal modo il Mediterraneo, sta riacquistando, progressivamente, un ruolo centrale nel quadro degli scambi internazionali diventando così punto focale di transito e di snodo.

Ebbene, le scelte programmatiche a scala comunitaria, senza dubbio, sono state un naturale filtro per dimostrare la validità e la incisività delle scelte progettuali inserite nel Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche.

Si ritiene utile elencare in modo sintetico la correlazione tra quanto definito a scala comunitaria nella rivisitazione delle reti TEN e quanto espressamente inserito in termini di opere infrastrutturali all'interno del nostro Paese.

Tabella 4 Gli Assi viari e ferroviari che compongono i corridoi in territorio italiano

	Assi viari	Assi ferroviari
CORRIDOIO 5 Lisbona - Kiev	<ul style="list-style-type: none"> • Adeguamento valico stradale del Frejus • Terza corsia autostradale Torino – Milano • Accessibilità Fiera di Milano • Quarta corsia autostradale Bergamo – Milano • Nuovo asse autostradale Bergamo – Brescia – Milano • Asse autostradale pedemontana Lombarda • Asse autostradale pedemontana Veneta • Asse autostradale Passante di Mestre • Completamento terza corsia Venezia – Trieste 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione • Alta velocità Torino – Milano • Alta Velocità Milano – Verona • Alta Velocità Verona – Mestre • Asse ferroviario Venezia – Trieste
CORRIDOIO 1 Berlino - Palermo	<ul style="list-style-type: none"> • Asse autostradale “Variante di Valico” • Raccordo anulare di Roma: completamento terza corsia • Asse autostradale Roma – Formia • Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria • Asse autostradale Messina – Palermo • Asse autostradale Catania – Siracusa - Gela 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo valico del Brennero • Asse ferroviario Verona – Fortezza • Asse ferroviario Bologna – Verona • Alta Velocità Bologna – Firenze • Adeguamento asse ferroviario Roma – Firenze • Alta Velocità Roma – Napoli – Battipaglia • Adeguamento asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria • Ponte sullo Stretto di Messina • Asse ferroviario Messina – Palermo • Asse ferroviario Messina – Siracusa - Gela
CORRIDOIO 24 Rotterdam – Genova		<ul style="list-style-type: none"> • Asse ferroviario del Sempione • Asse ferroviario AV Genova – Novara – Milano • Asse ferroviario Ventimiglia - Genova

Gli altri assi del Paese sono strettamente interrelati con i corridoi prima descritti e costituiscono davvero una rete organica con i nodi chiave della mobilità: porti, interporti ed aeroporti. In particolare tali Corridoi si possono così caratterizzare:

- **Completamento corridoio autostradale tirrenico (Cecina – Civitavecchia).**
- **Corridoio autostradale Venezia – Civitavecchia (tale asse collega il corridoio tirrenico con il corridoio adriatico e con il Corridoio 5).**

- **Asse viario Umbria – Marche e quadrilatero interno.**
- **Asse viario e ferroviario Fano – Grosseto.**
- **Asse viario e ferroviario Tirreno – Brennero.**
- **Corridoio stradale e ferroviario adriatico (tale asse collega due corridoi chiave del sistema europeo: il Corridoio 5 ed il Corridoio 8).**
- **Asse ferroviario Napoli – Bari. In particolare tale intervento, dopo parere della Conferenza Stato – Regioni e dopo esame del CIPE, potrà essere inserito nell'elenco delle opere di cui alla Delibera CIPE 21 dicembre 2001.**

Questi assi trasversali ed i due corridoi tirrenico ed adriatico svolgono due ruoli essenziali:

I corridoi trasversali ridimensionano una grave singolarità del nostro Paese: circa il 70% dei veicoli pesanti e leggeri transita attraverso il segmento stradale e ferroviario Firenze – Bologna, in particolare il nodo di Bologna filtra il 35% della movimentazione merci dell'intero Paese.

I corridoi tirrenico ed adriatico svolgono poi un valido supporto nelle interazioni con i grandi HUB portuali.

Questo elenco di rappresenta circa il 70% del Quadro Programmatico che caratterizza tutti gli supportati dalla Legge Obiettivo. La parte restante riguarda gli nei nodi urbani e quelli relativi all'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno.

Si è ritenuto opportuno precisare ed esporre questa correlazione tra il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche con le scelte comunitarie per dimostrare, ancora una volta, che non si è in presenza di un Piano sommatoria di estranei ad una logica selettiva, non si è in presenza di un Piano sommatoria di opere puntuali, estranee ad un sistema organico coerente con le esigenze del Paese.

Si è in realtà in presenza di un Piano che denuncia quanto poco si sia fatto fino al 2001 nel nostro Paese in termini di infrastrutturazione organica del nostro assetto territoriale e quanto occorra fare in tempi certi per ridimensionare un grave gap che ci allontana sempre più dai livelli di efficienza degli altri Paesi della Unione Europea.

Un elemento critico è certamente quello legato alla disponibilità di risorse; in proposito occorre ricordare che le risorse necessarie, per attuare solo gli prioritari previsti nel documento di rivisitazione delle reti

TEN relativi all'intero sistema Comunitario a 27 Stati, ammontano a 257 miliardi di € e l'Unione Europea ha stanziato un anno fa solo 8,5 miliardi di €. Un importo questo completamente distante dalla soglia richiesta dalla Commissione e dal Parlamento Europeo nel 2004 pari ad almeno il 10% del valore globale delle esigenze finanziarie e quindi pari a circa 25 miliardi di €.

Ma questa carenza di risorse anche a scala comunitaria ci porta ancora una volta a sottolineare la opportunità di non far pesare i parametri di Maastricht sulle risorse pubbliche destinate dai singoli Stati alla realizzazione delle opere previste all'interno dei Progetti definiti dal nuovo strumento di Piano della Comunità.

**Capitolo 2: L'operato dei primi sette anni di attività
della Legge Obiettivo**

Gli strumenti di pianificazione territoriale, legati alla organizzazione dell'offerta di trasporto hanno trovato, nel nostro Paese, sempre ostacoli sostanziali sia nella fase della intuizione programmatica, sia in quella attuativa.

Le motivazioni sono tante ma, senza dubbio, una delle cause principali di questo approccio difficile delle Istituzioni nella infrastrutturazione organica del territorio è da ricercarsi nella mancanza di continuità democratica nella gestione della cosa pubblica. La infrastrutturazione del Paese ha bisogno di una visione e di un respiro programmatico almeno decennale e non può subire cambiamenti legati alla evoluzione temporale e politica dei governi.

La Legge Obiettivo, invece ha trovato cinque condizioni positive che hanno consentito non solo il raggiungimento di risultati positivi ma, soprattutto, nel nostro Paese si è cominciato a capire che è possibile abbattere una serie di tabù.

Le cinque condizioni favorevoli sono qui di seguito riportate:

- la unificazione, nel 2001, di quattro Dicasteri (Lavori Pubblici, Trasporti, Aree Urbane, Marina Mercantile) in un unico Dicastero (Infrastrutture e Trasporti);
- il riferimento programmatico alla scala comunitaria;
- la identificazione di procedure capaci di dare certezza alla fase attuativa delle opere attraverso la identificazione di una sede decisionale aggregante delle varie competenze istituzionali: il CIPE;
- il rapporto con le Regioni vissuto non come contrapposizione tra distinti livelli gestionali ma come superamento dei fattori ostativi al processo di infrastrutturazione e ciò attraverso lo strumento delle Intese Generali Quadro;
- la identificazione di un quadro finanziario "fonti – impieghi" attraverso il quale costruire tutti gli itinerari, tutti i prodotti finanziari capaci di dare certezza dei finanziamenti.

2.1 La unificazione di quattro Dicasteri (Lavori Pubblici, Trasporti, Aree Urbane, Marina Mercantile) in un unico Dicastero (Infrastrutture e Trasporti)

Senza dubbio la unificazione in un unico Dicastero, effettuata nel 2001, rappresenta l'azione più efficace ed, al tempo stesso, più innovativa all'interno della Pubblica Amministrazione.

Solo in tal modo è stato possibile passare da una pianificazione sommatoria di azioni e di scelte all'interno di distinti comparti ad una impostazione programmatica capace, per la prima volta nella storia del Paese:

- di dare sistematica interazione tra le esigenze della domanda di trasporto e la offerta infrastrutturale;
- di dare adeguata funzionalità e qualità al patrimonio immobiliare dello Stato ed alla riqualificazione all'assetto urbano delle nostre città, tutto questo, sempre, nel rispetto delle competenze degli organi locali, nel rispetto di quanto previsto dal Titolo V della Costituzione;
- di dare una visione unitaria alle esigenze finanziarie di un vasto e determinante comparto dell'economia del Paese;
- di dare una visione unitaria ed organica all'utilizzo delle risorse sia in conto capitale che in conto esercizio.

2.2 Il riferimento programmatico alla scala comunitaria

Aver richiesto, come Paese, nel 2001, l'aggiornamento delle reti TEN ed aver, immediatamente, costruito le condizioni per dare la massima coerenza ed interazione tra il documento programmatico comunitario ed il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, ha rappresentato un cambiamento sostanziale nella grammatica pianificatoria del nostro Paese.

Infatti si è passati, come si è avuto modo di chiarire nel Capitolo precedente, da una scala interna, da una visione limitata e slegata dalle reali evoluzioni di un teatro economico sopranazionale, ad una scala in cui alcuni assi arteriosi del sistema Europa come i Corridoi 1, 5, 24 e 8 offrivano al nostro Paese tutte le condizioni per legarsi in modo strutturale e funzionale con la griglia portante della nuova Europa.

In fondo questo cambiamento, questo nuovo approccio culturale ha, praticamente, reso inutile, in futuro, la redazione di Piani Nazionali dei Trasporti, di Pianificazioni localistiche o settoriali, di impostazioni strategiche mirate solo alla interpretazione ed alla soluzione di

emergenze. Ma, soprattutto, disporre di uno strumento di pianificazione sovra nazionale come l'aggiornamento delle reti TEN, redatto da un gruppo ad Alto Livello di tutti i rappresentanti dei 27 Paesi della Unione Europea, significa poter in qualsiasi momento dimostrare la oggettività delle scelte, la oggettività delle priorità. Occorre, infatti, ricordare che a tale quadro programmatico si era pervenuti dopo la istruttoria di oltre 130 progetti; di questi solo 17 erano stati scelti e condivisi dalla Commissione Europea e, in tale lavoro, la Commissione aveva utilizzato la BEI.

Come si è avuto modo di esporre nel Capitolo 1 (Le strategie della Unione Europea riferimento chiave per definire il quadro delle priorità), questa impostazione ha consentito il superamento di vincoli autorizzativi sia dell'organo locale che di quello nazionale e, quindi, attraverso la impostazione della Legge Obiettivo che ha riposto nel CIPE il momento conclusivo di ogni approvazione progettuale, si è riusciti a raggiungere risultati davvero inimmaginabili in termini di approvazione dei vari progetti.

2.3 La identificazione di procedure capaci di dare certezza alla fase attuativa delle opere attraverso la identificazione di una sede decisionale aggregante delle varie competenze istituzionali: il CIPE

La Legge Obiettivo ha, soprattutto, annullato la vecchia e, purtroppo, consolidata prassi del nostro Paese che non dava la minima correlazione, la minima certezza alla fase temporale che intercorreva tra l'intuizione progettuale e l'affidamento delle opere. La analisi portata avanti proprio nei primi anni del 2000 da vari organismi tra cui l'ANCE, aveva prodotto un dato davvero patologico: oltre 8 anni e, in molti casi tale soglia temporale raggiungeva anche i 14 anni, era l'arco temporale che intercorreva tra intuizione progettuale ed avvio concreto dei lavori.

La Legge Obiettivo ha, in soli tre anni approvato progetti per un valore pari a 90 miliardi di €; progetti che agli inizi del 2001 erano quasi tutti ad un livello di progettualità assimilabile più a "studio di fattibilità".

Invece di fornire solo dati, solo numeri si ritiene utile elencare degli esempi concreti che testimoniano, in modo inequivocabile, la rilevanza dei risultati ottenuti. In realtà questi esempi distruggono vecchi pregiudizi sulla nostra capacità a cantierare organicamente il Paese.

- **Il Mo.SE.** Nel 2001, dopo 37 anni dall'alluvione di Venezia, praticamente non era partito nulla, dopo 37 anni non si era fatto nulla in termini di difesa organica e funzionale della città di Venezia. Dal 2002 al 2004 siamo passati da un progetto preliminare all'apertura dei cantieri di un'opera di 4,1 miliardi di €. Oggi i lavori hanno raggiunto circa il 50% .

- **Il Passante di Mestre.** Su un asse su cui transitavano oltre 80.000 veicoli giorno nell'ora di punta, fino al 2001 si erano fatti solo studi di fattibilità. Dal 2002 al 2004 si è passati dagli studi di fattibilità alla consegna dei lavori. Nel settembre del 2004, infatti, iniziavano i lavori di un'opera di 750 milioni di €; oggi siamo vicini al suo completamento.
- **L'Asse autostradale Catania – Siracusa.** Un opera del costo di circa 700 milioni di Euro nel 2001 era solo una idea progettuale, nel 2002 è stato redatto il progetto, è stato sottoposto al CIPE, ha ottenuto l'apposita Verifica di Impatto Ambientale, nel 2003 è stata bandita la gara, agli inizi del 2005 sono iniziati i lavori, ed oggi siamo ad un avanzamento dell'opera di oltre il 60%.
- **Il sistema viario Quadrilatero Umbria Marche** Nel 2001 esisteva solo una intuizione progettuale; in soli tre anni siamo riusciti a redigere un progetto preliminare, ad ottenere tutti i vari pareri e tutte le autorizzazioni, a fare approvare l'intervento da parte del CIPE e a bandire la gara, a scegliere i General Contractor e a cantierare i lavori. Non esiste nessun progetto che, per dimensione ingegneristica, per dimensione economica (l'intervento rappresenta la spina dorsale viaria di due Regioni: l'Umbria e le Marche), per dimensione finanziaria (oltre 2,1 miliardi di Euro), sia passato da progetto ad opera affidata in soli tre anni.
- **Il Brennero.** Nel 2001, si decise di dare avvio concreto alla progettazione dei nuovi valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero. In soli due anni il CIPE approvò i progetti sia del nuovo valico del Frejus che del Brennero ed il 30 aprile del 2004 fu sottoscritto l'accordo internazionale tra il Governo italiano e quello austriaco per il nuovo valico del Brennero ed il 5 maggio del 2004 fu sottoscritto dal Governo Francese e dal Governo italiano l'accordo internazionale per il nuovo valico ferroviario del Frejus. Oggi è in corso di esecuzione il foro pilota, oggi sono già disponibili circa 900 milioni di € comunitari. Lo stesso avanzamento ci sarebbe stato per il valico ferroviario del Frejus se l'opera fosse rimasta all'interno della Legge Obiettivo.
- **La terza corsia del Raccordo anulare di Roma.** Un asse autostradale, su cui nel 2001 transitavano 160.000 veicoli al giorno, aveva per oltre un terzo della sua lunghezza solo carreggiate a due corsie. Nel 2002 è stato redatto il progetto, sono state ottenute le autorizzazioni, il progetto è stato approvato dal CIPE per un importo di 613 milioni di € e nella primavera del 2003 sono iniziati i lavori. Oggi le terze corsie dell'intero raccordo anulare sono praticamente completate.

- **Il Ponte sullo Stretto.** Nel 2001 si disponeva solo del progetto di massima. In soli tre anni, dopo la rivisitazione del progetto, dopo continui e sistematici confronti con gli Organi locali, dopo l'ottenimento di tutte le varie autorizzazioni (oltre 40), dopo aver ottenuto l'inserimento del progetto tra le reti TEN e quindi tra le opere prioritarie della Unione Europea, dopo aver costruito un adeguato modello finanziario, dopo aver effettuato una gara internazionale per la scelta del General Contractor, dopo aver verificato le offerte progettuali, si riusciva, nell'ottobre del 2005, ad aggiudicare l'opera.

2.4 Il rapporto con le Regioni e lo strumento delle Intese Generali Quadro

Nel giugno del 2001, prima ancora dell'entrata in funzione della riforma del Titolo V° della Costituzione, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti avviò un confronto con tutte le Regioni sia per definire lo strumento della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), sia per costruire, insieme, il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche. Questo confronto e questa sistematica collaborazione nell'impostazione normativa e programmatica durò sei mesi e portò alla identificazione di uno strumento quello della "**Intesa Generale Quadro**" che costituisce un vero rogito notarile all'interno del quale non solo sono chiare le finalità programmatiche dello Stato e della Regione sulla attuazione di determinati ma sono anche definiti i tempi e le risorse necessarie per attuare i vari.

L'Intesa Generale Quadro, viene sottoscritta dal Presidente del Consiglio, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro dell'Ambiente e dal Ministro per gli Affari Regionali e, quindi, non è un banale protocollo di intesa ma, essendo previsto da un Decreto Legislativo (190/2002) si configura, a tutti gli effetti, come un atto determinante per il superamento di tutte le possibile discrasie o contenziosi tra Stato e Regioni. Tale strumento viene monitorato con una sistematicità semestrale e viene aggiornato ogni anno proprio attraverso lo strumento dell'Allegato Infrastrutture al Disegno di Legge Finanziaria.

In realtà, attraverso l'Intesa Generale Quadro, il Governo, le Regioni ed il Parlamento hanno una misurabile e trasparente visione del lavoro e degli impegni congiunti che l'organo locale e l'organo centrale intendono portare avanti sempre in una corretta logica di "intesa". Appare evidente e ciò lo si evince anche dalla sentenza della Corte Istituzionale sulla "Legge Obiettivo" che attraverso l'Intesa Generale Quadro ogni singola Regione partecipa in modo attivo non solo nella definizione delle scelte all'interno della propria realtà regionale ma dell'intero quadro programmatico nazionale.

Infatti, siccome le scelte di ogni Intesa Generale Quadro vengono trasferite nell'Allegato Infrastrutture al Disegno di Legge Finanziaria e siccome tale Allegato è approvato dalla Conferenza Stato - Regioni e dal CIPE, l'intero processo decisionale si configura come un atto decisionale democraticamente condiviso.

2.5 La identificazione di un quadro finanziario "fonti - impieghi" attraverso il quale costruire tutti gli itinerari, tutti i prodotti finanziari capaci di dare certezza dei finanziamenti.

Proprio per la stretta ed obbligata correlazione annuale tra il quadro programmatico delle opere della Legge Obiettivo ed il Disegno di Legge Finanziaria, si è dovuto, sin dall'inizio, supportare ogni proposta programmatica annuale con un dettagliato quadro "fonti - impieghi".

Anche questa caratteristica, questa peculiare identificazione delle esigenze finanziarie e della contestuale disponibilità, costituisce un fatto nuovo nella storia del nostro Paese.

Bisogna andare alla metà degli anni '80 per trovare una esperienza interessante di ottimizzazione delle risorse destinate alla realizzazione di opere infrastrutturali nel comparto dei trasporti: il Piano Generale dei Trasporti, quello del 1986, propose la redazione di un Fondo Unico delle infrastrutture e dei trasporti e la istituzione di un Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica dei Trasporti (CIPET). Sia il Fondo Unico che il CIPET furono attivati ma durarono solo un anno. Il Fondo Unico consentiva, in modo trasparente ed immediato, la lettura delle esigenze e delle disponibilità ma, al tempo stesso, evitava i residui passivi, evitava le sovrapposizioni di spesa, evitava l'utilizzo scorretto di alcune disponibilità in conto esercizio.

Purtroppo questo approccio non fu ampiamente condiviso in quanto incrinava una consolidata tradizione di settorializzazione della spesa.

Con la Legge Obiettivo e, soprattutto, con lo strumento annuale dell'Allegato Infrastrutture, in fondo, si è consentito al Parlamento, al Governo ed alle Regioni di leggere in modo organico la provenienza delle risorse, la loro destinazione e, soprattutto, la distanza tra esigenze finanziarie e disponibilità.

Una trasparenza nel processo informativo che consente al mondo privato di proporsi come promotore di iniziative infrastrutturali proprio in quei casi in cui la componente pubblica non è in grado di garantire adeguata copertura. In realtà questo tipo di informazione agevola, specialmente oggi che si dispone dello strumento del Fondo di Garanzia

Opere Pubbliche, sia forme di Partenariato Pubblico Privato, sia forme di project financing.

**Capitolo 3: Stato di avanzamento del Piano Decennale
delle Infrastrutture Strategiche (Legge Obiettivo)**

3.1 Opere istruite dalla Struttura Tecnica di Missione e sottoposte al CIPE (2002 - 2008)

Regioni	Infrastruttura/Intervento	Delibera CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Milioni €	Finanz. to L.O.	Altri Finanz. ti	Fabbis ogni residuo o aggiornato	Stato proget tuale
Valichi								
Piemonte	Corridoio 5 collegamento internazionale Torino - Lione: tratta Bruzolo/Confine di Stato	113/2003	LYON TURIN FERROVIAIRE	5.365,00	-	349,00	5.016,00	PP approvato CIPE
Trentino Alto Adige	Nuovo Valico del Brennero (galleria di base)	89/2004	Brenner Base Tunnel	3.575,00	45,00	667,00	2.863,00	PP approvato CIPE
Corridoio Plurimodale Padano								
Lombardia	AVIAC: Treviglio - Brescia	120/2003	RFI	2.000,00	-	175,00	1.825,00	PD in istruttoria MIT
Lombardia Veneto	AVIAC: Brescia - Verona	120/2003	RFI	2.738,00	-	-	2.738,00	PP approvato CIPE
Veneto	Sistemazione del Nodo AVIAC di Verona	Seduta del 31/01/2008	RFI	670,00	16,00	-	654,00	PP approvato CIPE
Veneto	Tratta AVIAC Verona - Padova I fase: tratte Verona - Montebello e Grisignano di Zocco - Padova	94/2006	RFI	3.333,00	-	162,00	3.171,00	PP approvato CIPE
Veneto	Tratta AVIAC Verona - Padova: completamento	94/2006	RFI	1.727,00	-	-	1.727,00	PP approvato CIPE
Lombardia	(P) Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)	150/2005	RFI	1.000,00	-	82,63	917,37	PP approvato CIPE
Lombardia	(P) Raddoppio Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata - Parona	76/2006	RFI	391,90	-	391,90	-	PP approvato CIPE
Lombardia	Riqualficazione Linea ferroviaria Saronno - Seregno (FNME)	41/2004 ; 86/2006	FERROVIENORD Milano	75,51	48,53	26,98	-	PD approvato CIPE - in gara
Lombardia	Malpensa - Potenziamento Gallarate-Rho Realizzazione 3° Binario	65/2005	RFI	302,00	-	10,00	292,00	PD approvato CIPE
Lombardia	Malpensa - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di Stato)	82/2004; Seduta del 31/01/2008	RFI	223,00	-	223,00	-	PD approvato CIPE

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Piemonte	Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	21/2005	FERROVIENORD Milano	87,42	-	-	87,42	PD approv ato CIPE
Piemonte	Grande Ferroviaria Merce Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	119/2005	RFI	2.375,00	-	65,60	2.309,4 0	PP approv ato CIPE
Piemonte Lombardia	Autostrada A4 Torino Milano Tratta Novara Milano dal KM 91+00 al KM 127+00	Seduta del 21/12/2007	ANAS	265,32	-	265,32	-	PD approv ato CIPE
Lombardia	(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	24/2005	ANAS	288,00	-	288,00	-	Cantier ati
Friuli Venezia Giulia	A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	61/2005	ANAS	142,06	-	100,99	41,07	PP approv ato CIPE
Friuli Venezia Giulia Veneto	A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana	13/2005	ANAS	1.198,54	-	1.198,5 4	-	PP approv ato CIPE
Lombardia	Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio	151/2005; 75/2006	ANAS	254,82	140,00	114,82	-	PD approv ato CIPE
Lombardia	Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano 1° Lotto 2° Stralcio Cosio Tartano	Seduta del 31/01/2008	ANAS	195,48	60,00	135,18	0,30	PD approv ato CIPE
Lombardia	(P) Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano- Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494	Seduta del 31/01/2008	ANAS	281,09	65,29	215,80	-	PP approv ato CIPE
Piemonte	Circonvallazione di cuneo fino alla SS 22 del tronco " dalla città di Cuneo all' autostrada A6"	Seduta del 21/02/2008	Asti - Cuneo SpA	118,49	-	118,49	-	PP approv ato CIPE
Lombardia	Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo	77/2006	ANAS	4.200,00	916,90	2.832,9 4	450,16	PP approv ato CIPE
Lombardia	Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	126/2006	Provincia di Bergamo	58,00	-	-	58,00	PP approv ato CIPE
Lombardia	Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all' abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana	89/2006 seduta del 27/03/2008	Provincia di Bergamo	25,82	25,82	-	-	PP approv ato CIPE
Veneto	Superstrada Pedemontana Veneta	96/2006	Regione Veneto	2.177,30	-	1.989,6 9	187,61	PP approv ato CIPE
Lombardia	Brescia-Bergamo-Milano (Brebem) km. 61,5 collegamento SP19	93/2005;	ANAS	1.685,12	-	1.685,1 2	-	PP approv ato CIPE
Veneto	Passante di Mestre	80/2003	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	1.134,54	180,38	954,16	-	Cantier ato

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Lombardia	(P) Tangenziale EST esterna di Milano	95/2005	ANAS	1.578,00	-	1.578,00	-	PP approvato CIPE
Lombardia	(P) Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	12/2004;	ANAS	923,05	-	258,60	664,45	PD approvato CIPE
Lombardia	(P) Riqualifica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)	149/2005	Provincia di Milano	162,80	-	162,80	-	PD approvato CIPE - in gara
Lombardia	(P) SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull' Adda.	Seduta del 09/11/2007	Provincia di Milano	5,13	-	5,13	-	PP approvato CIPE
Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero								
Emilia Romagna Toscana	Raddoppio ferroviario Pontremolese; tratta Berceto-Chiesaccia e Parma - Formovo	Seduta del 21/12/2007	RFI	2.303,76	-	54,00	2.249,76	PP approvato CIPE
Lombardia Veneto Emilia Romagna	Raccordo Autostradale CISA Fontevivo (PR) - Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre : Tirreno Brennero)	94/2004;13 2/2006	ANAS	1.809,65	-	1.809,65	-	PD approvato CIPE
Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa								
Liguria	Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	79/2003 ; 85/2006	RFI	622,00	-	622,00	-	PD approvato CIPE
Liguria	Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina	91/2005	RFI	1.540,10	-	619,80	920,30	PP approvato CIPE
Piemonte Liguria	Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.	78/2003; 80/2006	COCIV	5.060,00	-	197,00	4.863,00	PD approvato CIPE
Sicilia	Messina- Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo	62/2005	RFI	1.970,00	-	1.970,00	-	PP approvato CIPE
Sicilia	Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia	147/2005	RFI	81,00	-	81,00	-	PP approvato CIPE
Calabria	Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	83/2006	RFI	19,00	19,00	-	-	PD approvato CIPE
Liguria	SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Arno-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28	93/2004	ANAS	194,04	4,78	-	189,26	PP approvato CIPE
Liguria	SS 1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia	93/2004	ANAS	207,87	4,99	-	202,88	PP approvato CIPE
Lazio	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsia)	11/2005;	Regione Lazio	295,02	6,63	-	288,39	PP approvato CIPE

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Lazio	SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A: tra S.S. 1 Aurelia km 21+500 e S.P. Vetralla-Tuscania km 5+800	Seduta del 27/03/2008	ANAS	52,05	52,05	-	-	PD approvato CIPE
Lazio	SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	144/2002	Regione Lazio	65,96	60,00	5,96	-	Cantierato
Lazio	Corr. tirrenico meridionale 1° stralcio f.le e bretella Cisterna Valmontone	50/2004	Regione Lazio	1.668,44	359,56	1.001,06	307,82	PD in istruttoria MIT
Lazio	Variante alla SS7 Appia in comune di Formia	98/2006	ANAS	625,00	23,43	53,00	548,57	PP approvato CIPE
Campania	SS 7 Quater Domitiana: tratta Garigliano - Castelvolturno compresa la variante di Mondragone	97/2006	ANAS	1.073,29	-	378,60	694,69	PP approvato CIPE
Campania Calabria	Sa-Rc ultimati		ANAS	1.000,96	-	1.000,96	-	Ultimati
Calabria	Sa-Rc ulteriori lotti cantierati e in gara rescissi		ANAS	2.440,68	-	2.440,68	-	Rescisi, in gara, Cantierati
Campania	Sa-Rc Km 47+800-53+800. Da sv Contursi Terme Postiglione a sv Sicignano	115/2005	ANAS	240,74	-	300,01	59,27	Cantierato
Campania	Sa-Rc Km 053+800-082+330. Da svincolo Sicignano a svincolo Atena 1° megalotto (1° megalotto)	96/2002	ANAS	597,03	597,04	-	0,01	Cantierato
Campania Basilicata	Sa-Rc Km 108+000-139+000 2° maxilotto: lavori di ammodernamento ed adeguamento tipo 1/a norme CNR/80 (4° megalotto)	116/2006	ANAS	1.038,99	128,49	910,50	-	Cantierato
Calabria	Sa-Rc Km 222+000-225+800 - Tronco 2° tratto 4° lotto 3° stralci 1° e 2° Ammodernamento e adeguamento	115/2005	ANAS	150,12	-	150,12	-	Lavori affidati
Calabria	Sa-Rc Km 393+500 - 423+300 - Dallo svincolo Gioia Tauro escluso allo svincolo Scilla escluso 5° megalotto (2° megalotto)	14/2004; 73/2006	ANAS	1.065,19	1.065,19	-	-	Cantierato
Calabria	Sa-Rc da Km 423+300 sv Scilla incluso a Km 442+920 sv RC 6° maxilotto (3° Megalotto)	95/2004	ANAS	634,22	302,98	331,24	-	Cantierato
Calabria	Sa-Rc lotti di completamento		ANAS	2.500,59	-	377,60	2.122,99	PP e PD in redazione
Sicilia	Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	55/2003	ANAS	694,45	9,00	795,00	109,55	Cantierato
Sicilia	Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	68/2003; 108/2004	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	1.032,68	-	1.032,68	-	Ultimato

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sicilia	Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicatti (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400	156/2005	ANAS	516,34	-	594,58	- 78,24	PD approvato CIPE - in gara
Sicilia	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaramonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114) alla sezione tipo B (4 corsie)	79/2006; 20/07/2007	ANAS	1.268,58	-	1.033,49	235,09	PP approvato CIPE - gara promotore
Sicilia	Palermo - Agrigento: tratta Bolognetta - Lercara Friddi	Seduta del 27/03/2008	ANAS	832,24	222,19	610,05	-	PP approvato CIPE
Corridoio Plurimodale Adriatico								
Puglia	Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto	46/2004; 95/2006	RFI	200,00	31,00	169,00	-	PD approvato CIPE
Marche	Nodo Ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	96/2005	RFI	210,00	-	210,00	-	PP approvato CIPE
Puglia	S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	92/2004	ANAS	152,50	-	197,63	- 45,13	PD istruttoria MIT
Puglia	(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio	98/2004	ANAS	47,00	-	35,53	11,47	Ultimato
Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale								
Trentino Alto Adige Veneto	Quadruplicamento Fortezza-Verona: Lotti 1 e 2	Seduta del 30/08/2007	RFI	2.500,40	53,00	61,00	2.386,40	PP approvato CIPE
Emilia Romagna	Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano Km 313+000	20/2005 seduta del 27/03/2008	ANAS	563,00	232,67	-	330,33	PD istruttoria MIT
Salvaguardia Laguna e città di Venezia								
Veneto	Progetto per la salvaguardia della Laguna e della città di Venezia - Sistema MOSE	109/2002; 72/2003; 40/2004;75/ 2004; 74/2006; Seduta del 03/08/2007 e del 31/01/2008	Magistrato alle acque	4.271,63	2.161,27	281,73	1.828,63	Cantierato
Ponte sullo Stretto di Messina								
Calabria Sicilia	Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente	66/2003	Stretto di Messina	5.500,00	-	-	5.500,00	PP approvato CIPE
Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico								

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Umbria Marche	Direttrice Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	87/2006	RFI	1.918,50	-	-	1.918,50	MD
Umbria	Raddoppio Spoleto - Terni	68/2005	RFI	532,00	-	529,00	3,00	PP approvato CIPE
Lazio	Nuova linea Passo Corese - Rieti	124/2003	RFI	442,00	-	-	442,00	PP approvato CIPE
Lazio	Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova	124/2003; 105/2006	RFI	350,00	90,00	-	260,00	PD approvato CIPE
Toscana	Tratto1 : Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8): da prog. 30+040 (Comune Civitella Paganico) a prog. 41+600 (Comune Monticiano)	123/2007	ANAS	271,12	271,12	-	-	PD approvato CIPE
Marche	SS 77 Val di Chienti: tratto Pontelatrive - Collesentino II (1° maxilotto - 1° stralcio - sub lotto 1.1)	13/2004	Quadriatero Umbria Marche SpA	40,55	40,55	-	-	Cantierato
Umbria Marche	SS 77 Val di Chienti: Foligno-Pontelatrive. Allacci SS3 e SS16 (1° maxilotto - 2° stralcio) 1° lotto funz.le sub 1.2	13/2004	Quadriatero Umbria Marche SpA	424,88	378,98	45,90	-	Cantierato
Umbria Marche	SS 77 Val di Chienti: Foligno-Pontelatrive (1° maxilotto - 2° stralcio) 2° lotto funzionale sub lotto 2.1	13/2004 seduta del 27/03/2008	Quadriatero Umbria Marche SpA	673,13	536,13	137,00	-	Cantierato
Umbria Marche	Allaccio SS 77 - SS 16 - SS 3 (1° maxilotto - 1° lotto funz.le sub 1.3 e 1.4)	13/2004	Quadriatero Umbria Marche SpA	34,40	1,30	-	33,10	PP approvato CIPE
Marche	Intervallive Macerata e Tolentino-San Severino (1° maxilotto - 2°stralcio) 2°lotto funz.le	13/2004	Quadriatero Umbria Marche SpA	55,98	1,45	-	54,53	PP approvato CIPE
Marche	SS 78 Val di Fiastra: tratto Samano - Sforzacosta (1°maxilotto - 3°stralcio)	145/2005	Quadriatero Umbria Marche SpA	59,74	1,52	-	58,22	PP approvato CIPE
Umbria	SS 3 Via Flaminia tratto Pontecentesimo - Foligno (Maxil. 1 str. 3°)	145/2005	Quadriatero Umbria Marche SpA	11,34	0,32	-	11,02	PP approvato CIPE
Umbria	SS 76 Val d' Esino ed SS 318 Pianello - Valfabbrica (2° maxilotto - 1°stralcio)	13/2004	Quadriatero Umbria Marche SpA	502,59	475,86	26,86	- 0,13	Cantierato
Marche	Pedemontana Marche: tratto Fabriano-Muccia/Sfercia (2°maxilotto - 2°stralcio)	13/2004	Quadriatero Umbria Marche SpA	293,00	-	90,19	202,81	PP approvato CIPE
Umbria Marche	Piano di Area Vasta per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici.	101/2006	Quadriatero Umbria Marche SpA	88,48	17,32	-	71,16	PP approvato CIPE
Umbria	Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Collestrada/Ellera	120/2005; 156/2006	ANAS	1.093,12	-	-	1.093,12	PP approvato CIPE

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Umbria	Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	56/2003	Regione Umbria	12,87	14,56	-	- 1,69	Cantierato
Umbria	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta) : variante alla SR 418 Spoletina	146/2005	Regione Umbria	615,89	-	-	615,89	PP approvato CIPE
Umbria	Terni-Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale	131/2003	ANAS	234,74	-	234,74	-	Cantierato
Abruzzo	Tronco Antrodoco Navelli: Variante Sud all'abitato di l'Aquila raccordo tra Strada consortile Mausonia e la S.S. 17 Ter	Seduta del 04/10/2007	ANAS	21,16	10,83	10,33	-	PD approvato CIPE
Campania	Strada "Fondo Valle Isclero"	110/2002	Provincia di Benevento	57,30	61,79	-	- 4,49	Cantierato
Campania	Adeguamento a 4 corsie della SS372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	100/2006	ANAS	708,38	110,00	598,38	-	PP approvato CIPE - gara promotore
Calabria	S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	106/2004 (FAS)	ANAS	116,80	-	116,80	-	Cantierato
Calabria	S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolugamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	106/2004 (FAS)	ANAS	652,99	-	652,99	-	Cantierato
Basilicata	S.S. 106 tratto 9° - Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)	91/2006; Seduta del 21/12/2007	ANAS	88,06	9,24	44,43	34,39	PD in istruttoria MIT
Calabria	S.S. 106 megalotto 3 - S.S. 534 e Roseto Capo Spulico	Seduta del 28/09/2007 e 27/03/2008	ANAS	1.234,18	698,08	536,35	0,25	PP approvato CIPE
Emilia Romagna	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	81/2006	ANAS	147,36	-	-	147,36	PP approvato CIPE
Sistemi Urbani								
Piemonte Lombardia Veneto emilia Romagna Toscana Lazio Campania Puglia Sicilia	Grandi Stazioni - Riqualficazione Stazioni	10/2003;60/2003; 44/2004 Videos.	Grandi Stazioni	236,83	-	243,54	-6,71	Cantierato
Piemonte Lombardia Veneto emilia Romagna Toscana Lazio Campania Puglia Sicilia	Grandi Stazioni - Infrastrutture Complementari	10/2003; 60/2003; 44/2004 Videos.; 129/2006;130/2006; Seduta del 09/11/2007	Grandi Stazioni	214,51	264,58	19,89	-69,96	Lavori Affidati

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Lazio	Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto	66/2005; 109/2006	Regione Lazio	18,00	18,00	-	-	PD approvato CIPE
Emilia Romagna	Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs	86/2004;93/2006	Agenzia Mobilità - ex TRAM	92,05	42,86	38,76	10,43	Lavori Affidati
Lombardia	Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	104/2006; Seduta del 23/11/2007	Brescia Mobilità	655,82	40,00	615,82	-	Cantierato
Lombardia	Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto Pubblico-Privato su gomma	63/2005; Seduta del 21/12/2007	Comune Milano	18,80	-	18,80	-	PP approvato CIPE
Lombardia	Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1 + materiale Rotabile	22/2003 63/2003 97/2005	A.T.M. SpA	264,40	110,28	154,12	-	Ultimato
Lazio	GRA Grande raccordo Anulare	107/2002	ANAS	571,19	392,23	220,84	41,88	Cantierato
Lazio	Metropolitana linea C: opere d' adeguamento tratta T6A, T7 'Torrenova-Partano' e del Deposito-officina di Graniti	65/2003; 105/2004; 39/2005;78/2006; 144/2006; Seduta del 28/06/2007 e del 09/11/2007	Roma Metropolitane srl	774,16	494,92	310,78	31,54	Lavori Affidati
Lazio	Metropolitana di Roma Linea C: Tratte T4, T5 e Stazione Teano	65/2003;105/2004; 39/2005; 78/2006; 144/2006; Seduta del 03/08/2007	Roma Metropolitane srl	849,45	51,92	824,93	27,40	Cantierato
Lazio	Metropolitana linea C "Tracciato Fondamentale": tratte T2, T3	65/2003;105/2004; 39/2005; 78/2006;144/2006;	Roma Metropolitane srl	1.423,81	22,08	1.055,33	346,40	PP approvato CIPE
Campania	Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	111/2002	Metrocampania Nord-Est	294,71	90,00	189,03	15,68	Cantierato
Campania	Metropolitana di Napoli Linea 6 2° lotto 1° tratta funzionale (Deposito Mostra Mergellina Municipio)	111/2004;	Comune Napoli	436,11	94,66	341,45	-	PD approvato CIPE
Campania	Metropolitana di Napoli Linea 6: completamento	111/2004; 29/03/2006	Comune Napoli	141,47	-	141,47	-	PD approvato CIPE
Campania	Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / centro direzionale	141/2002; Seduta del 31/01/2008	Comune Napoli	1.375,72	222,96	1.152,76	-	Cantierato

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Campania	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	90/2005	Comune Napoli	365,12	-	245,42	119,70	PP approvato CIPE
Campania	Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (I lotto)	113/2002	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	12,07	16,60	-	4,53	Cantierato
Campania	Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (II lotto)	113/2002	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	14,40	14,40	-	-	Cantierato
Campania	Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A	112/2002	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	2,89	3,97	-	1,08	Ultimati
Campania	Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona B	112/2002	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	1,92	2,53	-	0,61	Ultimati
Emilia Romagna	Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2B (Ospedale Maggiore-Capolinea Normandia Borgo Panigale)	67/2003 annullata; 89/2005	Comune Bologna	102,97	-	-	102,97	PP approvato CIPE
Emilia Romagna	Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS)	67/2003 annullata; 89/2005 ; Seduta del 31/01/2008	Comune Bologna	305,47	210,60	94,87	-	PD in istruttoria MIT
Emilia Romagna	Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2A (Stazione FS - Ospedale Maggiore)	67/2003 annullata; 89/2005	Comune Bologna	299,25	-	-	299,25	PP approvato CIPE
Suicilia	Linea ferroviaria circumetnea di Catania: tratta Stesicoro - Aereoporto	111/2006	Ferrovia Circumetnea	425,00	90,00	335,00	-	PD approvato CIPE
Sicilia	Sistemazione Nodo di Catania: interrimento stazione centrale	45/2004	RFI	507,00	11,61	-	495,39	PP approvato CIPE
Lombardia	Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	22/2003	Provincia di Milano	336,56	182,76	159,08	5,28	Cantierato
Lombardia	Metrotranvia Milano (Parco Nord) - Desio - Seregno	Seduta del 27/03/2008	Provincia di Milano	214,21	128,53	85,68	-	PP approvato CIPE
Lombardia	Monza Metropolitana - Prolungamento della linea metropolitana M1: Monza - Bettola (lotto 1)	56/2004 seduta del 27/03/2008	Comune Milano	205,94	54,00	151,94	-	PD approvato CIPE
Lombardia	M2 - Prol. Cologno nord-Vimercate	Seduta del 21/12/2007	Provincia di Milano	533,00	-	6,00	527,00	PP approvato CIPE
Lombardia	M3 - Tratta S.Donato-Paullo	Seduta del 21/12/2007	Comune Milano	798,02	-	8,60	789,42	PP approvato CIPE

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Lombardia	Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami	56/2004	Comune Milano	557,83	175,67	382,16	-	PD approvato CIPE
Lombardia	M5 lotto 2 : Garibaldi-S.Siro	Seduta del 09/11/2007	Comune Milano	657,05	-	6,00	651,05	PP approvato CIPE
Piemonte	Metropolitana di Torino tratta 4 Lingotto - Bengasi	Seduta del 31/01/2008	Comune Torino	193,55	106,13	87,42	-	PP approvato CIPE
Veneto	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	Seduta del 02/04/2008	Regione Veneto	140,00	-	140,00	-	PD approvato CIPE
Veneto	Infrastrutture correlate alla celebrazione del 150° anniversario dell'unità d'Italia - Palazzo del cinema e dei congressi di Venezia	Seduta del 04/10/2007	Ministero per i Beni e le Attività Culturali	79,56	-	79,56	-	PP approvato CIPE
Piastra Logistica Sardegna								
Sardegna	SS 131 "Carlo Felice" da Km 32+300 a Km 41+000	43/2004	ANAS	53,93	61,10	-	7,17	Cantierato
Sardegna	SS 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 32+300	43/2004	ANAS	27,00	31,10	-	4,10	Cantierato
Sardegna	SS 131 "Carlo Felice" da Km 41+000 a Km 47+600 - Abitato di Sanluri	43/2004	ANAS	34,43	31,85	9,30	6,72	Ultimato
Hub Portuali								
Lazio	Hub portuale di Civitavecchia (lotto 1)	103/2004; 75/2006; Seduta del 21/12/2007 e del 25/01/2008	Aut. Port. Civitavecchia	194,65	145,10	49,55	-	PD approvato CIPE - in gara
Lazio	Hub portuale di Civitavecchia (lotto 2)	103/2004; Seduta del 21/12/2007	Aut. Port. Civitavecchia	273,56	5,99	-	267,57	PP approvato CIPE
Puglia	Hub portuale di Taranto	74/2003	Aut. Port. Taranto	156,15	21,52	134,63	-	PD in istruttoria MIT
Liguria	Genova: riassetto accesso portuale Voltri	84/2006	Aut. Port. di Genova	35,00	-	-	35,00	PP approvato CIPE
Liguria	Savona: variante SS 1 Aurelia bis tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore	77/2007	ANAS	239,41	239,41	-	-	PD approvato CIPE
Liguria	Nuova Aurelia - Viabilità di accesso all' hub portuale di La Spezia: variante alla S.S. Aurelia (lotto 3°) tra Filetino ed il raccordo autostradale.	Seduta del 02/04/2008	ANAS	239,35	214,16	25,19	-	PD approvato CIPE

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Friuli Venezia Giulia	Piattaforma Logistica Trieste - Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali	99/2004; 148/2005(P P mod.)	Aut. port. di Trieste	278,90	32,00	46,80	200,10	PP approvato CIPE
Hub Interportuali								
Calabria	Hub Interportuali: Gioia Tauro	89/2003	Aut. Port. Gioia Tauro	76,16	12,19	-	63,97	PP approvato CIPE
Campania	Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	112/2003; 67/2005	Salerno Interporto	17,35	-	18,20	- 0,85	Lavori Affidati
Campania	Interporto di Battipaglia - lotto di completamento	82/2006	Salerno Interporto	74,92	-	74,92	-	PD in istruttoria MIT
Campania	Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	112/2003; 17/2005; 67/2005	Presidente della regione Campania	16,63	-	16,63	-	Cantierato
Lazio	Piastra logistica di Civitavecchia	57/2003	Comune Civitavecchia	11,17	11,17	-	-	Ultimato
Pe	(P) Hub Interportuali Novara centro merci: nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.	90/2006	CIM centro interportuale merci				-	PD approvato CIPE - in gara
Piemonte	Centro Interportuale Merci di Novara Terminale Ovest	90/2006	CIM centro interportuale merci	108,33	21,00	87,33	-	Cantierato
Sicilia	Hub Interportuali Catania 1° stralcio della fase 1 - Piastra infrastrutture trasporto gomma-binario-mare e ruota	75/2003; 103/2006	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	113,62	33,70	68,59	11,33	Cantierato
Sicilia	Hub Interportuali - Catania 2° stralcio fase 1	75/2003; 103/2006	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.				-	PD approvato CIPE - in gara
Toscana	Livorno-Guasticce	Seduta del 04/10/2007	Interporto Toscano A. Vespucci	26,08	26,08	-	-	PD approvato CIPE
Umbria	Piastra Logistica Umbra - Città di Castello / S.Giustino.	15/2004; 90/2007; Seduta del 30/08/2007	Regione Umbria	19,29	6,25	13,04	-	PD approvato CIPE
Umbria	Piastra Logistica Umbra - Foligno.	15/2004	Regione Umbria	38,74	13,47	13,47	11,80	PD in istruttoria MIT
Umbria	Piastra Logistica Umbra - Terni e Narni.	15/2004	Regione Umbria	39,02	9,56	9,56	19,90	PD in istruttoria MIT
Lombardia	Nuova Conca di Cremona	100/2004	Az. Reg. Porti Cremona-Mantova	61,25	-	35,69	25,56	PP approvato CIPE
Grandi Hub Acroportuali								

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Veneto	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	69/2005	RFI	223,92	-	1,00	222,92	PP approvato CIPE
Emilia Romagna	Metropolitana di Parma	107/2004; 64/2005; 158/2005 mod. Sogg. Agg. 92/2006	Metro Parma S.p.A.	306,80	172,11	96,84	37,85	PD approvato CIPE - in gara
Lombardia	Nuova linea Metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - Prima Tratta Funzionale	Seduta del 30/08/2007	Comune Milano	788,70	240,00	548,70	-	PP approvato CIPE
Lombardia	Nuova linea Metropolitana M4 Lorenteggio- Linate: Tratta Sforza Policlinico- Linate	Seduta del 09/11/2007	Comune Milano	910,00	-	9,90	900,10	PP approvato CIPE
Schemi Idrici								
Abruzzo	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	47/2004	Regione Abruzzo	36,81	36,81	-	-	Cantier ato
Basilicata	Acquedotto Frida-Sinni- Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	139/2002	Regione Basilicata	16,00	16,00	-	-	Cantier ato
Basilicata	Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale	53/2004	Regione Basilicata	12,82	17,28	-	4,46	PD approvato CIPE - in gara
Basilicata	Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	138/2002; 54/2004 (Sostituz. Sogg. Agg.)	Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia	18,40	18,40	1,60	1,60	Cantier ato
Basilicata	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	107/2006	Regione Basilicata	85,70	69,30	16,40	-	PD approvato CIPE - in gara
Basilicata	Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	20/12/2004 (FAS)	Regione Basilicata	59,52	-	59,52	-	Cantier ato
Basilicata	Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni	52/2004	Regione Basilicata	21,57	21,57	-	-	Lavori Affidati
Basilicata	Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosa (lotto 2)	113/2004	Cons. Bonif. Bradano/Metaponto	31,88	31,88	-	-	PD approvato CIPE
Basilicata	Schema idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza-distribuzione 3° lotto	106/2006; Seduta del 25/01/2008	Regione Basilicata	101,77	101,77	-	-	PD approvato CIPE - in gara
Calabria	Condotta forzata ed opere per centrale idroelettrica ed interventi a valle (II lotto)	154/2005; 7/2007	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	75,35	79,65	25,39	29,69	PD approvato CIPE - in gara

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Calabria	Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (1 lotto)	49/2004; 8/2007	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	19,02	23,24	-	4,22	Cantierato
Campania	Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	75/2006; 148/2006	Regione Campania	128,47	22,88	115,73	10,14	Lavori Affidati
Molise	Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	62/2003; 20/12/2004 (FAS);110/2006	Regione Molise	83,27	0,37	92,59	9,69	Cantierato
Molise	Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	153/2005; 99/2006; 147/2006	Cons. Bonif. Integr. Larinese	75,00	75,00	-	-	PD approvato CIPE - in gara
Abruzzo Molise	Diga di Chiauci: opere di completamento	Seduta del 04/10/2007	Consorzio di bonifica Sud di Vasto	25,01	25,01	-	-	PD approvato CIPE
Molise	Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	61/2003; 152/2005	Regione Molise	28,67	0,19	30,28	1,80	Cantierato
Puglia	Acquedotto del Sinni	72/2007	A.Q.P.	76,70	-	76,70	-	PD approvato CIPE
Puglia	Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello	140/2002	Cons. Bonif Vulture Alto Brandano	19,88	19,88	-	-	Cantierato
Puglia	Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania	96/2004; 108/2006; 145/2006	A.Q.P.	52,62	38,62	14,00	-	PD approvato CIPE - in gara
Sardegna	Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)	48/2004	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	80,22	52,33	27,89	-	Lavori Affidati
Sardegna	Opere di Collegamento Flumineddu - Tirso lavori di indagine e sviluppo progetto definitivo	59/2003; 88/2004	Cons. Bonif. dell'Oristanese	39,19	0,16	-	39,03	PP approvato CIPE
Sardegna	Schema n° 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° Lotto - Picocca	58/2003; 93/2007	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	55,20	55,20	-	-	PD approvato CIPE
Sardegna	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1° e 2° lotto	60/2003; Seduta del 16/03/2007	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	55,51	46,09	9,42	0,00	Ultimato
Sardegna	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 3° lotto	Seduta del 16/03/2007	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	18,58	13,58	5,00	-	Cantierato
Sicilia	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	137/2002	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	52,32	39,56	26,33	13,57	Cantierato

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sicilia	Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo	136/2002	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	67,15	53,57	35,64	- 22,06	Lavori Affidati
Sicilia	Acquedotto Montescuro Ovest	114/2004;8/2006	Ag. regionale rifiuti e acque Regione Siciliana	86,20	20,41	65,79	-	PD approvato CIPE - in gara
Giacimenti Idrocarburi								
Basilicata	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	Seduta del 21/12/2007	Total Italia S.p.A.	877,00	-	877,00	-	PP approvato CIPE
Rete Elettrica di trasmissione								
Lombardia	Rete Elettrica - Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	42/2004	Terna S.p.A.	46,50	-	46,50	-	Ultimato
Lombardia	Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia terna d'interconnessione	09/2004;	Terna S.p.A.	23,00	-	23,00	-	Ultimato
Lazio Sardegna	Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina	144/2005	Terna S.p.A.	520,00	-	520,00	-	Cantierato
Basilicata	Rete Elettrica - Elettrodotto 380kV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	143/2005	Terna S.p.A.	12,00	-	12,00	-	Ultimato
Toscana	Rete elettrica - Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina e opere connesse	73/2007	Terna S.p.A.	90,00	-	90,00	-	PD approvato CIPE
Infrastrutture Istituzionali								
Multiregioni	Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici	102/2004; 157/2005; 143/2006	Province e Comuni	489,08	295,20	193,88	-	Cantierato
Lazio	Edifici Istituzionali	102/2006	Provveditore Abruzzo, Lazio, Sardegna	304,66	250,00	54,66	-	Cantierato
Totale Generale				*	16.143	45.191	55.216	

*

Gli incrementi di costo delle singole opere saranno sottoposti all'esame del CIPE con le indicazioni delle cause degli scostamenti.

3.2 Opere con un livello di avanzamento superiore al 60% al 31.12.2007

Infrastruttura/Intervento	Costo	SAL Meuro	% SAL
Sa-Rc Km 053+800-082+330. Da svincolo Sicignano a svincolo Atena 1° macrolotto (1° megalotto)	597,03	574,75	96,27
Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	1.032,68	1.032,68	100,00
(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce	47,00	33,61	71,51
Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle di Maddaloni SS 265 5° lotto ex 4°	20,43	44,01	76,81
Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina SS7 Appia 4° lotto ex 6°	36,87		
Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1 e materiale Rotabile	264,40	264,40	100,00
GRA Adeguamento a tre corsie dal Km 0+450 al Km 3+700 - 2° Lotto 1° stralcio	63,75	62,47	97,99
GRA Adeguamento a tre corsie dal Km 3+700 al Km 6+000 - 2° Lotto 2° stralcio	55,45	55,45	100,00
GRA Adeguamento a tre corsie dal km 6+000 al km 9+900 - 3° Lotto 1° stralcio	95,68	95,68	100,00
GRA Adeguamento a tre corsie dal km 9+900 al km 11+250 - 3° Lotto 2° stralcio	81,66	76,76	94,00
GRA Adeguamento a tre corsie dal km 11+250 al km 12+650 - 3° Lotto 3° stralcio	86,88	65,16	75,00
GRA - Adeguamento a tre corsie dal km. 12+650 al km.13+900 - 4° Lotto	34,88	34,88	100,00
GRA - Adeguamento a tre corsie dal km. 13+900 al km.17+400 - 5° Lotto	63,74	63,74	100,00
GRA - Adeguamento a tre corsie dal km. 17+400 al km.18+800 - 6° Lotto	89,15	88,26	99,00
Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	294,71	235,44	79,89
Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A e B	4,81	4,81	100,00
Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	336,56	277,73	82,52
SS 131 "Carlo Felice" da Km 41+000 a Km 47+600 - Abitato di Sanluri	34,43	34,43	100,00
Piastra logistica di Civitavecchia	11,17	11,17	100,00
Centro Interportuale Merci di Novara Terminale Ovest	104,96	66,00	62,88
Hub interportuale Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	16,63	14,00	84,00
Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1°e 2° lotto	55,51	55,51	100,00
Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	52,32	32,79	62,67
Rete Elettrica - Linea Turbigio-Bovisio tratta Turbigio-Rho	46,50	46,50	100,00
Rete Elettrica - Elettrodotto 380kV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	12,00	12,00	100,00
Totale	3.490,70	3.223,73	

3.3 Opere con un livello di avanzamento superiore al 40% al 31 dicembre 2007

Infrastruttura/Intervento	Costo	SAL Meuro	% SAL
Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	36,81	18,36	49,88
Totale	36,81	18,36	

3.4 Opere con un livello di avanzamento superiore al 20% al 31 dicembre 2007

Infrastruttura/Intervento	Costo attuale	SAL Meuro	SAL %
Passante di Mestre	1.134,54	439,40	38,73
Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	694,45	204,98	29,52
Mo.S.E.	4.271,63	1.568,72	36,73
Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	12,87	3,52	27,35
Grandi Stazioni - Riqualificazione stazioni	236,83	57,79	24,40
Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	655,82	261,50	39,87
Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	16,00	4,00	25,00
Conturizzazione completa UtENZE Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	59,52	20,70	34,78
Totale	7.081,66	2.600,61	

3.5 Opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2006

Infrastruttura/Intervento	Soggetto Aggiudicatore	Costo Meuro	Appaltato	Verbale consegna lavori	Apertura cantieri
Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	Metrocampania Nord-Est	294,71	20/02/2003	20/05/2003	08/10/2003
Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia	18,40	17/06/2003	22/03/2006	22/03/2006
Sa-Rc Km 053+800-082+330. Da svincolo Sicignano a svincolo Atena 1° macrolotto (1° megalotto)	ANAS	597,03	16/09/2003	24/05/2004	24/05/2004
Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (II lotto)	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	14,40	30/09/2003		
Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	Brescia Mobilità	655,82		28/10/2003	28/10/2003
Strada SV "Fondo Valle Isclero"	Provincia di Benevento	57,30		07/01/2004	
Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	Provincia di Milano	336,56		09/02/2004	09/02/2004
Passante di Mestre	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	1.134,54	25/02/2004	03/05/2005	03/05/2005
Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (I lotto)	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	12,07	24/04/2004	22/04/2004	12/07/2004
Sa-Rc Km 393+500 - 423+300 - Dallo svincolo Gioia Tauro escluso allo svincolo Scilla escluso 5° macrolotto (2° megalotto)	ANAS	1.065,19	10/06/2004	12/07/2004	01/04/2006
Autostrada Catania-Siracusa. Località Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	ANAS	694,45	30/06/2004	24/02/2005	24/02/2005
Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni	Regione Basilicata	21,57	30/10/2004	30/06/2007	01/06/2007
Terni-Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale	ANAS	234,74	27/01/2005	31/10/2006	31/10/2006
SS 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 32+300	ANAS	27,00	04/02/2005		
S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	ANAS	116,80	22/02/2005	13/04/2006	31/08/2006

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SS 131 "Carlo Felice" da Km 32+300 a Km 41+000	ANAS	53,97	22/02/2005		
Hub Interportuali Catania 1° stralcio della fase 1 - Piastra infrastrutture trasporto gomma-binario-mare e ruota	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	92,34		21/03/2005	
Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello	Cons. Bonif Vulture Alto Brandano	19,88	28/03/2005	06/06/2005	22/02/2006
Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	80,22	29/03/2005		27/06/2005
SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	Regione Lazio	65,96	13/04/2005	30/06/2005	04/07/2005
S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolugamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	ANAS	652,99	22/04/2005	06/06/2005	15/02/2007
(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio	ANAS	47,00	28/06/2005	14/09/2005	08/06/2005
Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	52,32	15/09/2005	15/11/2005	15/11/2005
Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	Regione Basilicata	16,00	26/10/2005	18/10/2006	13/09/2006
(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'areoporto di Montichian	ANAS	293,87	11/11/2005	13/12/2006	13/12/2006
Sa-Rc da Km 423+300 sv Scilla incluso a Km 442+920 sv RC 6^ maxilotto (3^ Megalotto)	ANAS	634,22	16/12/2005	21/04/2005	21/04/2005
Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	Presidente della regione Campania	16,63			26/01/2006
SS77 della Val di Chienti: tratto Collesentino II-Pontelatrave (1 maxilotto/1 lotto/1.1 sublotto)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	40,55	08/02/2006	30/03/2006	19/04/2007
SS77 della Val di Chienti: tratti Foligno-Val Menotre e Muccia-Pontelatrave ((1 maxilotto/1 lotto/1.2 sublotto)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	424,88	08/02/2006	30/03/2006	
SS77 della Val di Chienti: tratto Val Menotre-Muccia (1 maxilotto/2 lotto/2.1 sublotto)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	673,13	08/02/2006	30/03/2006	
Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	67,15		28/02/2006	
SS 76 Val d' Esino e SS 318 Pianello Val Frabbrica (2 maxilotto/1 stralcio)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	502,59	10/05/2006		

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Pedemontana delle Marche-sub lotto n. 2 (2 maxilotto/2 lotto/2.1 sublotto)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	106,78	10/05/2006	12/06/2006	
Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	Regione Umbria	12,87	27/06/2006	26/03/2007	
Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	Salerno Interporto	17,35	29/06/2006	27/12/2007	
Progetto per la salvaguardia della Laguna e della città di Venezia - Sistema MOSE	Magistrato alle acque	4.271,63		09/01/2002	
Grandi Stazioni - Infrastrutture	Grandi Stazioni	214,51	20/12/2006	04/26/2007	
Grandi Stazioni - Riqualificazione	Grandi Stazioni	236,83	20/12/2006	04/26/2007	
Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / centro direzionale	Comune Napoli	1.375,72		27/07/2002	27/07/2002
Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina	Terna S.p.A.	520,00		21/11/2004	21/11/2004
Grande Raccordo Anulare di Roma Quadrante Nord-Ovest	ANAS	571,19	27/01/2003	31/03/2003	01/05/2003
Metropolitana C: tratte T4,T5,Stazione Teano	Roma Metropolitane srl	849,45	03/03/2006	13/04/2006	13/04/2006
Centro Interportuale Merci di Novara Terminale Ovest	CIM centro interportuale merci	104,96		07/02/2006	
Totale		17.295,67			

3.6 Opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2007

Infrastruttura/intervento	Soggetto Aggiudicatore	Costo Meuro	Appaltato	Verbale consegna lavori	Apertura cantieri
Sa-Rc Km 47+800-53+800. Da sv Contursi Terme Postiglione a sv Sicignano	ANAS	240,74	09/08/2006		13/02/2007
Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	Regione Campania	128,47		04/09/2006	
Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	Regione Abruzzo	36,81	28/10/2006	29/01/2007	27/03/2007
Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	Regione Basilicata	59,52		27/11/2006	
Sa-Rc Km 108+000-139+000 2^ maxilotto: lavori di ammodernamento ed adeguamento tipo 1/a norme CNR/80 (4° megalotto)	ANAS	1.038,99	29/11/2006	15/02/2008	15/02/2008
Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	28,67	16/02/2007	08/10/2007	08/10/2007
Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	Regione Molise	83,27	23/02/2007	08/10/2007	08/10/2007
Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (1 lotto)	Regione Calabria	19,02		05/04/2007	
Totale		1.636,49			

3.7 Opere appaltate e cantierate al 31 dicembre 2007

Infrastruttura/intervento	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Appaltato	Cantierato	Apertura cantieri
Sa-Rc Km 222+000-225+800 - Tronco 2° tratto 4° lotto 3° stralci 1° e 2° Ammodernamento e adeguamento	ANAS	150,12	17/07/2007		
Totale		150,12			

3.8. Opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013

(milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati	
Liguria	Genova - Tunnel Sottomarino/Sotterraneo o infrastruttura subportuale	421,00	-	-	-	-	326,00	95,00
	Genova: riassetto accesso portuale Voltri	35,00	-	-	-	-	-	35,00
	Savona: variante SS 1 Aurelia bis - Tratta Torrente Letimbro casello Autostradale	137,54	-	-	-	-	-	137,54
	La Spezia: variante SS 1 Aurelia bis - 4° lotto tra San Benedetto e Beverino	208,01	-	-	-	-	-	208,01
Lombardia	Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	923,05	-	258,59	-	-	-	664,46
	Malpensa - Potenziamento Gallarate - Rho Realizzazione 3° Binario	302,00	-	10,00	-	-	-	292,00
	Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo	4.200,00	916,90	150,00	-	-	2.682,94	450,16
	Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	58,00	-	-	-	-	-	58,00
	Linea Novara - Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	78,85	-	-	-	-	-	78,85
	AV/AC: Treviglio - Brescia	2.000,00	-	175,00	-	-	-	1.825,00
	Metropolitana di Milano linea M2 - Prol. Cologno Nord - Vimercate	533,00	-	6,00	-	-	-	527,00
	Metropolitana di Milano linea M3 - Tratta S. Donato - Paullo	798,00	-	8,60	478,80	-	-	310,60
Metropolitana di Milano linea M4 - Tratta Sforza policlinico - Linate	910,00	-	9,90	546,00	-	-	354,10	
Lombardia Veneto	AV/AC: Brescia - Verona	2.738,00	-	-	-	-	-	2.738,00
Veneto	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	670,00	16,00	-	-	-	-	654,00

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Superstrada Pedemontana Veneta	2.177,30	-	-	-	-	1.989,69	187,61
	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia (progettazione definitiva)	5,00	-	1,00	-	-	-	4,00
Trentin o Alto Adige Veneto	Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotti 1(Fortezza - Ponte Gardena), 2 (circonvallazione di Bolzano)	2.500,40	53,00	28,00	33,00	-	-	2.386,40
Friuli Venezi a Giulia	Venezia Trieste AV/AC - Tratta Ronchi dei Legionari Sud-Trieste (progettazione definitiva)	48,00	-	24,00	-	-	-	24,00
	Piattaforma Logistica Trieste - Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali	278,90	32,00	-	46,80	-	-	200,10
Veneto Emilia Romag na Umbria Lazio	Nuova Romea E45- E55: tratta stradale Orte - Mestre	7.500,00	-	-	-	-	5.600,00	1.900,00
	Raddoppio ferroviario Pontremolese: tratta Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo (progettazione definitiva)	54,00	-	54,00	-	-	-	-
Emilia Romag na Toscan a	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	147,36	-	-	-	-	-	147,36
	Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano (completamento)	328,40	-	-	-	-	289,00	39,40
	Bologna - Metropolitana completamento (lotti 2A e 2B)	402,22	-	-	-	-	-	402,22
Toscan a	Grosseto-Siena: 4° Lotto: da prog. 27+200 a prog. 30+040 Prov. di Grosseto al Comune Civitella Paganico	91,50	-	-	-	-	-	91,50
	Tratto 1: Grosseto- Siena (lotto 9°) da prog. 41+600 Comune Monticiano a prog. 53+400	138,00	-	-	-	-	-	138,00
March e	Porto di Ancona: opere infrastrutturali	220,00	-	106,30	-	-	-	113,70
Umbria	Raddoppio Spoleto - Terni	532,00	-	529,00	-	-	-	3,00
	Nodo Stradale di Perugia: variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano - Collestrada (inserita nella Nuova Romea E45-E55)	-	-	-	-	-	-	-

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano - Corciano	896,54	-	-	-	-	-	896,54
	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	615,89	-	-	-	-	-	615,89
	Piastra logistica Umbra - Foligno, Terni/Narni	77,76	23,03	-	23,03	-	-	31,70
Lazio	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo 4 corsia (progettazione definitiva)	6,64	6,64	-	-	-	-	-
	SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	1.380,00	-	-	60,00	-	-	1.320,00
	Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova	350,00	90,00	-	-	-	-	260,00
	Sistema Intermodale Integrato RM-LT (ex CTM) 1° stralcio f.le e bretella Cisterna Valmontone	1.668,44	359,56	-	-	-	1.001,06	307,82
	Variante alla SS 7 Appia in comune di Formia	625,00	23,46	53,00	-	-	-	548,54
	Nodo Urbano di Roma Cintura Nord/Sud (progettazione definitiva)	41,00	-	41,00	-	-	-	-
	S.S. 81 Piceno Aprutina - Ammodernamento ed adeguamento tratto Villa Lempra - contrada La Cona	19,29	-	-	-	-	-	19,29
Lazio Molise Campania	Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli-S. Vittore Tratta 1 - S. Vittore-Venafro-Isernia-Boiano-Campobasso	1.137,70	-	-	-	106,33	580,20	451,17
Campania	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	365,12	-	64,70	180,72	-	-	119,70
Calabria	S.S. 106 megalotto 5 - Reggio Calabria - Bova: da Pellaro a Melito Porto Salvo lotti 1-2-3-4-5-6	1.101,80	-	-	-	-	-	1.101,80
	S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI) Km. 0+000 al 18+500	690,53	154,43	-	-	271,35	-	264,75
Puglia	SS 172 dei Trulli	49,17	-	35,00	-	-	-	14,17

Sicilia	Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela (lotti B2, B4a, B4b, C3)	367,88		272,76				95,12
Sardegna	SS 291 Della Nurra: lotto 1	96,36	-	-	-	-	-	96,36
	SS 291 Della Nurra: lotto 4	45,00	-	-	-	-	-	45,00
Totale		37.969,65	1.675,02	1.826,85	1.368,35	377,68	12.468,89	20.252,86

3.9 Quadro delle richieste avanzate dalle Regioni, avallate dalla Conferenza Stato Regioni prospettate negli anni 2005, 2006, 2007

Nel rispetto di quanto previsto nella Legge 166/2002 e nella Legge 443/2001, nella fase di redazione del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per il periodo 2005 – 2008, relativo al Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche definito nel rispetto della Legge Obiettivo, furono trasmessi alla Conferenza Stato Regioni i seguenti progetti proposti dalle singole Regioni e non previsti nel Piano Decennale approvato con Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001. In particolare l'inserimento di nuovi interventi nel Piano Decennale era legato alla procedura che prevede la interazione tra l'Allegato Infrastrutture al DPEF ed il Piano Decennale stesso. Tale procedura in particolare prevede che:

Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L'individuazione è operata, a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l'indicazione dei relativi stanziamenti. Nell'individuare le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al presente comma, il Governo procede secondo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, nonché a fini di garanzia della sicurezza strategica e di contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese e per l'adeguamento della strategia nazionale a quella comunitaria delle infrastrutture e della gestione dei servizi pubblici locali di difesa dell'ambiente..... Il programma tiene conto del Piano generale dei trasporti. L'inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano generale dei trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso. Il programma da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria deve contenere le seguenti indicazioni:

- a) elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare;
- b) costi stimati per ciascuno degli ;
- c) risorse disponibili e relative fonti di finanziamento;
- d) stato di realizzazione degli previsti nei programmi precedentemente approvati;

e) quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli

Nella redazione della proposta si tenne conto, oltre che dei vincoli di cui sopra, anche di quelli legati alla coerenza degli al quadro delle scelte strategiche di infrastrutturazione approvate dal Parlamento Europeo il 21 aprile 2004 e relative al nuovo quadro delle reti TEN - T, cioè al nuovo **Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della Unione Europea**.

Tutte le proposte avanzate dalle Regioni, alcune delle quali si configuravano come miglioramenti progettuali di opere già programmate e quindi già presenti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, dopo l'esame da parte del CIPE, furono inserite nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2005 - 2008.

In particolare le proposte avanzate dalle Regioni erano le seguenti:

Proposte delle Regioni riferite alla XIV Legislatura: valori 2006

Intervento	Previsione costo anno 2004 (milioni di €)
1. Linea Modena Sassuolo e linea Sassuolo - Reggio Emilia	175
2. Schemi idrici (Puglia): Nuova galleria Pavoncelle AP	72
3. Schemi idrici (Sicilia): Potenziamento acquedotti siciliani Centro Orientale	67
4. Nuovo collegamento autostradale Alberga - Garessio - Ceva/Millesimo	260
5. Metropolitana lagunare di Venezia	290
6. Asse tangenziale Cortina d'Ampezzo	330
7. Corridoio Tirrenico - Viabilità accessoria dell'autostrada Roma aeroporto di Fiumicino	150
8. mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte.	300
9. Asse autostradale Milano - Torino	1.120
10. Asse tangenziale di Lucca	480
11. Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari	63 (la fase)
12. Porto di Cagliari	110
13. Milano: prolungamento della linea M5 a Monza Bettola e relativo parcheggio di interscambio	370
14. Milano: Nuova linea M 4	240
15. Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria	280

16. Adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord da Santo Stefano di Magra - Viareggio	310
17. Metropolitana di Brescia tratta Prealpino - S. Eufemia	145
18. Interconnessione asse mediano di scorrimento della città di Cagliari con le SS. 130, 131, 554 e 129	175

Questo quadro di interventi, dopo l'istruttoria da parte della Struttura Tecnica di Missione e dopo l'inoltro al CIPE per alcuni degli interventi riportati, oggi è così aggiornato e viene inserito nel presente Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 - 2011:

Proposte delle Regioni riferite alla XIV Legislatura: valori 2008

Intervento	Previsione costo anno 2008 (milioni di €)
1. Linea Modena Sassuolo e linea Sassuolo - Reggio Emilia	230,00
2. Schemi idrici (Puglia) : Nuova galleria Pavoncelli AP (Del. CIPE 148/2006)	150,60
3. Schemi idrici (Sicilia) : Potenziamento acquedotti siciliani Centro Orientale	67,00
4. Nuovo collegamento autostradale Alberga - Garessio - Ceva/Millesimo	260,00
5. Metropolitana lagunare di Venezia	380,00
6. Asse tangenziale Cortina d'Ampezzo	450,00
7. Corridoio Tirrenico - Viabilità accessoria dell'autostrada Roma aeroporto di Fiumicino	150,00
8. Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte.	530,00
9. Asse autostradale Milano - Torino	1.120
10. Asse tangenziale di Lucca	498,14
11. Metropolitana per l'area vasta di Cagliari	490,00
12. Porto di Cagliari	110,00
13. Milano : prolungamento della linea M5	557,83
Tratta Garibaldi - Bignami (Del. CIPE 67/2007)	651,00
Tratta Garibaldi - S. Siro (Del. CIPE del 9.11.2007)	501,00
Tratta Bignami - Monza Bettola	
14. Milano : Nuova linea M 4	788,70
Tratta Lorenteggio - Policlinico (Del. CIPE 30.08.2007)	900,00
Tratta Policlinico - Linate (Del. CIPE 9.11.2007)	
15. Collegamento porto di Ancona alla grande viabilità	460,00

16. Adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord da Santo Stefano di Magra - Viareggio	310,00
17. Metropolitana di Brescia	40,70
tratta Prealpino - S. Eufemia (del. CIPE 23.11.2007)	30,00
tratta Prealpino - Concesio	
18. Interconnessione asse mediano di scorrimento della città di Cagliari con le SS. 130, 131, 554 e 129	35,00

Questo ricco quadro documentale ha imposto la riformulazione ed il contestuale aggiornamento dell'elenco approvato dal CIPE nella seduta del 29 marzo 2006, un aggiornamento ed una riformulazione, che si riporta di seguito, e che costituisce, a tutti gli effetti, una base essenziale e determinante per consentire sia al Parlamento, sia al Governo, sia alle singole realtà regionali di verificare, attentamente, non solo la evoluzione del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche ma anche la contestuale coerenza e rispetto della varie Intese Generali Quadro.

3.10 Tavola Delibera del CIPE n. 130 del 6 aprile 2006

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	DELIBERA N. 121/2001		AGGIORNAMENTO APRILE 2006 Milioni di €			
	COSTO	DISPONIBILITA'	COSTO	DISPONIBILIA assegnazioni L. 166/2002	ALTRE DISPONIBILITÀ	TOTALE DISPONIBILITÀ
SISTEMA VALICHI						
Traforo di sicurezza del Frejus	167,848	0,000	167,848	0,000	137,000	137,000
Frejus	1.807,599	0,000	2.278,000	0,000	92,000	92,000
Sempione	1.807,599	0,000	1.807,599	0,000	0,000	0,000
Brennero	2.582,284	0,000	2.582,284	45,000	20,000	65,000
Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009			4.800,000	0,000	2.500,000	2.500,000
Totale Vallichi	6.365,330	0,000	11.635,731	45,000	2.749,000	2.794,000
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO						
Sistemi ferroviari						
Linea ferroviaria Aosta-Martigny (NOTA INTEGRATIVA DPEF 2005-2008 - motivazioni funzionali)			220,000	0,000	220,000	220,000
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	7.901,791	0,000	11.602,000	0,000	5.190,000	5.190,000
Tratta Venezia-Udine-Vienna	671,394	0,000	671,394	0,000	0,000	0,000
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.133,106	391,991	2.260,987	48,529	418,876	467,405
Gronda ferroviaria merci nord Torino	1.291,142	0,000	2.375,000	0,000	65,600	65,600

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Accessibilità Valtellina	90,380	64,041	90,380	0,000	64,041	64,041
Totale sistemi ferroviari	11.087,813	456,032	17.219,761	48,529	5.958,517	6.007,046
Sistemi stradali ed autostradali						
Tunnel Monte Bianco	516,457	258,228	516,457	0,000	258,228	258,228
Complemento stradale Corridoio 5	136,861	0,000	3.651,038	0,000	2.543,038	2.543,038
Accessibilità Valtellina	480,821	163,717	849,000	0,000	438,000	438,000
Accessibilità Malpensa	386,310	162,684	683,809	0,000	470,809	470,809
Autostrada Asti-Cuneo	1.086,109	381,662	1.086,109	0,000	381,662	381,662
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	836,660	0,000	836,660	0,000	0,000	0,000
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	3.098,741	0,000	6.739,008	0,000	1.989,688	1.989,688
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	2.737,222	103,291	4.072,000	113,400	1.580,000	1.693,400
riqualifica viabilità ex SS 415 Paullese			167,530	0,000	136,059	136,059
Totale sistemi stradali e autostradali	9.279,181	1.069,582	18.601,611	113,400	7.797,484	7.910,884
Totale Corridoio plurimodale padano	20.366,994	1.525,614	35.821,372	161,929	13.756,001	13.917,930

**CORRIDOIO
PLURIMODALE
TIRRENO - BRENNERO**

Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.510,636	348,608	2.536,000	0,000	348,608	348,608
Totale sistemi ferroviari	1.510,636	348,608	2.536,000	0,000	348,608	348,608
Sistemi stradali ed autostradali						
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.032,914	516,457	2.137,853	0,000	917,000	917,000
Totale sistemi stradali e autostradali	1.032,914	516,457	2.137,853	0,000	917,000	917,000
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	2.543,550	865,065	4.673,853	0,000	1.265,608	1.265,608

**CORRIDOIO
PLURIMODALE
TIRRENICO - NORD
EUROPA**

Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	4.379,555	785,014	7.124,500	0,000	6.204,200	6.204,200
Potenziamento sistema Gottardo	1.243,112	139,443	2.412,000	0,000	139,443	139,443
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	12.291,674	201,418	12.291,674	19,000	2.513,000	2.532,000
Totale sistemi ferroviari	17.914,341	1.125,875	21.828,174	19,000	8.856,643	8.875,643
Sistemi stradali ed autostradali						
SS 28	278,887	72,304	469,522	9,766	62,538	72,304
Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Milesimo (DPEF 2005-2008 NUOVI INTERVENTI)			260,000	0,000	260,000	260,000

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	1.859,245	0,000	1.859,245	0,000	0,000	0,000
Adeguamento Cassia RM-VT	180,760	0,000	295,023	6,641	0,000	6,641
Trasversale nord Orte-Civitavecchia	135,312	42,349	135,312	0,000	42,349	42,349
Adeguamento Salaria	103,291	0,000	103,291	0,000	0,000	0,000
Adeguamento SS 156	291,282	59,393	291,820	60,000	59,393	119,393
Dorsale Atina-Colli al Volturno	291,798	7,747	291,798	0,000	7,747	7,747
Pontina - A12 -Appia	1.136,205	0,000	1.984,157	259,560	18,480	278,040
Cisterna - Valmontone	309,874	0,000	741,632	100,000	0,000	100,000
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	308,325	65,590	1.101,520	110,000	0,000	110,000
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	13.449,054	2.806,943	13.449,054	2.102,679	3.252,056	5.354,735
Asse autostradale Palermo-Messina						
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela						
Nord-Sud Camastra-Gela	725,105	113,104	725,105	0,000	113,104	113,104
Agrigento-Caltanissetta-A19	619,748	0,000	619,748	0,000	594,600	594,600
Ragusa-Catania	490,634	0,000	1.268,583	0,000	149,207	149,207
Gela-Agrigento-Trapani	1.032,914	0,000	1.032,914	0,000	0,000	0,000
Palermo-Agrigento	781,399	0,000	781,399	0,000	0,000	0,000
Totale sistemi stradali e autostradali	21.993,833	3.167,430	25.410,123	2.648,646	4.559,474	7.208,120
Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	39.908,174	4.293,305	47.238,297	2.667,646	13.416,117	16.083,763

CORRIDOIO
PLURIMODALE
ADRIATICO

Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	742,149	682,240	742,149	31,000	651,240	682,240
Totale sistemi ferroviari	742,149	682,240	742,149	31,000	651,240	682,240
Sistemi stradali ed autostradali						
Nuova Romea	929,622	466,361	929,622	0,000	466,361	466,361
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	51,646	0,000	51,646	0,000	0,000	0,000
Foggia - Cerignola	105,357	0,000	105,357	0,000	0,000	0,000
Bari - Matera	135,312	0,000	135,312	0,000	0,000	0,000
Gioia del Colle - Matera	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SS 172 dei Trulli	15,494	0,000	15,494	0,000	0,000	0,000
Ammodernamento SS 7 - SS 106	13,428	0,000	13,428	0,000	0,000	0,000
Maglie - S. Maria di Leuca	113,621	0,000	165,527	0,000	165,527	165,527
Completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (Allegato 2 delibera n. 121/2001)			36,214	0,000	25,823	25,823
Totale sistemi stradali e autostradali	1.364,480	466,361	1.452,600	0,000	657,711	657,711
Totale Corridoio plurimodale adriatico	2.106,629	1.148,601	2.194,749	31,000	1.308,951	1.339,951

CORRIDOIO
PLURIMODALE
DORSALE CENTRALE

Sistemi ferroviari						
---------------------------	--	--	--	--	--	--

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	1.446,079	38,734	2.500,000	0,000	38,734	38,734
Asse ferroviario Milano-Firenze	1.291,142	0,000	1.291,142	0,000	0,000	0,000
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio E. - DPEF 2005-2008 - NUOVO INTERVENTO			175,000	0,000	0,000	0,000
Totale sistemi ferroviari	2.737,221	38,734	3.966,142	0,000	38,734	38,734
Sistemi stradali ed autostradali						
Asse autostradale Variante di Valico	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Nodo stradale e autostradale di Bologna	701,348	133,246	701,348	0,000	133,246	133,246
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	175,595	175,595	284,767	0,000	284,767	284,767
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale	139,185	139,185	139,185	0,000	139,185	139,185
Modena-Lucca	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Riqualficazione E45	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale sistemi stradali e autostradali	1.016,128	448,026	1.125,300	0,000	557,198	557,198
Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale	3.753,349	486,760	5.091,442	0,000	595,932	595,932
PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	4.131,655	0,000	4.271,626	1.468,098	0,000	1.468,098
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	4.957,986	0,000	4.957,986	0,000	4.684,300	4.684,300

CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA

Sistemi ferroviari						
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	1.926,384	273,722	3.023,840	0,000	0,000	0,000
Passo Corese - Rieti	335,697	0,000	792,200	90,000	1,340	91,340
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	182,309	42,866	182,309	0,000	42,866	42,866
Totale sistemi ferroviari	2.444,390	316,588	3.998,349	90,000	44,206	134,206
Sistemi stradali ed autostradali						
nodo ferrostradale Casalecchio di Reno - (Allegato 2 delibera n. 121/2001)			147,358	0,000	0,000	0,000
Valichi appenninici (E.R.)	343,444	22,208	343,444	0,000	22,208	22,208
Valichi appenninici (TOSC.)	297,996	18,592	513,141	0,000	18,592	18,592
Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana 963,192-106,907-23,241-133,762-190,573 /tratta toscana 762,807-390,958-6,714-27,372-67,139/tratta umbra 278,887-20,658-51,646-77,469)	1.853,564	106,907	1.853,564	0,000	106,907	106,907

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (tratta marchigiana 669,845-204-5,165-54,744-108,972/tratta umbra 285,601-25,823-59,393-81,6)	1.807,599	204,000	2.058,298	920,135	0,000	920,135
Nodo di Perugia	335,697	0,000	732,430	0,000	310,000	310,000
Strada Tre Valli	196,254	0,000	630,430	14,564	0,000	14,564
Terni-Rieti	118,785	21,175	234,741	0,000	234,741	234,741
Rieti-L'Aquila-Navelli	73,698	12,395	73,698	0,000	12,395	12,395
Pedemontana Abruzzo-Marche	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Galleria sicurezza Gran Sasso	64,299	56,810	64,299	0,000	56,810	56,810
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Tercoli)	1.549,371	58,360	3.257,000	0,000	114,000	114,000
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	1.446,079	0,000	1.888,166	171,788	0,000	171,788
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Tercoli-Candela	1.737,877	191,089	4.493,000	0,000	191,089	191,089
Salerno-Potenza-Bari	111,555	38,734	111,555	0,000	38,734	38,734
Murgia-Pollino	582,047	0,000	582,047	0,000	0,000	0,000
Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	3.098,741	243,768	3.098,741	0,000	918,430	918,430
Totale sistemi stradali e autostradali	13.617,006	974,038	19.934,554	1.106,487	2.023,906	3.130,393
Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica	16.061,396	1.290,626	23.932,903	1.196,487	2.068,112	3.264,599

SISTEMI URBANI

Milano stazione ferroviaria	43,899	0,000	124,130	16,402	107,728	124,130
Metropolitana milanese						
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	297,479	41,317	300,000	110,283	154,117	264,400
Accessibilità Fiera di Milano	195,221	0,000	387,140	182,755	204,385	387,140
Torino stazione ferroviaria	13,944	0,000	53,754	13,718	25,640	39,358
Torino metropolitana	787,597	0,000	787,597	0,000	0,000	0,000
Monza metropolitana	376,497	0,000	1.040,099	229,669	206,328	435,997
Brescia metropolitana	405,419	0,000	607,105	40,000	561,929	601,929
Venezia e Mestre stazioni ferroviarie	12,395	0,000	29,965	10,011	19,954	29,965
Verona stazione ferroviaria	16,527	0,000	21,172	17,541	3,631	21,172
Veneto sistema metropolitano	273,722	0,000	320,000	0,000	110,000	110,000
Metropolitana lagunare di Venezia (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			290,000	0,000	290,000	290,000
Trieste penetrazione grande viabilità nord	516,457	0,000	516,457	0,000	0,000	0,000
Bologna stazione ferroviaria	36,152	0,000	56,371	33,323	23,048	56,371
Bologna metropolitana	877,977	154,937	877,977	3,125	186,861	189,986
Modena metropolitana	3,099	0,000	3,099	0,000	0,000	0,000
Costa romagnola metropolitana	2,582	0,000	112,962	42,857	50,743	93,600

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Genova stazione ferroviaria	20,658	0,000	39,763	17,622	22,141	39,763
Genova metropolitana	263,393	0,000	263,393	0,000	0,000	0,000
Nodo stradale e autostradale di Genova	2.765,110	0,000	2.765,110	0,000	326,000	326,000
Firenze stazione ferroviaria	10,329	0,000	19,698	7,232	12,466	19,698
Firenze sistema tramviario	212,780	0,000	212,780	0,000	0,000	0,000
Roma stazione ferroviaria	56,810	0,000	120,286	102,309	17,977	120,286
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241) / GRA	2.892,159	117,752	3.660,494	708,230	1.415,208	3.586,438
nodo urbano di Roma (solo procedure)			1.392,000	0,000	1.392,000	1.392,000
Viabilità complementare dell'autostrada Roma-aeroporto Fiumicino (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			150,000	0,000	150,000	150,000
Area Castelli	232,406	0,000	232,406	0,000	0,000	0,000
Napoli stazione ferroviaria centrale P.za Garibaldi	21,691	0,000	68,871	23,114	45,757	68,871
Napoli metropolitana	3.885,822	1.716,703	3.885,822	315,000	1.401,703	1.716,703
Napoli risanamento del sottosuolo	206,583	0,000	206,583	37,500	0,000	37,500
Bari tangenziale	51,646	0,000	51,646	0,000	0,000	0,000
Bari stazione ferroviaria	19,625	0,000	25,391	14,784	10,607	25,391
Bari nodo ferroviario e metropolitana	340,862	0,000	340,862	0,000	84,000	84,000
Palermo stazione ferroviaria	8,780	0,000	18,838	4,754	14,084	18,838
Linea metropolitana di Messina	2,066	0,000	2,066	0,000	0,000	0,000
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			600,000	0,000	300,000	300,000
Nodo di Catania	516,457	0,000	932,000	101,610	0,000	101,610
Totale Sistemi urbani	15.366,144	2.030,709	20.515,837	2.031,839	7.136,307	9.168,146
PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA adeguamento SS 131 (Cagliari-Sassari; Nuoro-S. Teresa di Gallura) 671,394-25,823-100,709-147,19/SS-Alghero 103,291-1,549-15,494-22,724/porto di Olbia 51,646-5,165-12,911-12,911/porto di Golfo Aranci 20,658-0,775-3,873-7,747/porto di Porto Torres 8,263-0,207-0,826-4,648	1.165,127	0,000	2.086,340	124,044	304,296	428,340
HUB PORTUALI Ancona 103,291-25,823-25,823-51,646/Civitavecchia 118,785-3,615-49,063-54,228/Taranto 51,646-2,582-10,329-20,658/allacciamenti plurimodali Genova-	2.650,457	29,955	3.286,730	83,523	491,380	574,903

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Savona-La Spezia 1.807,599-36,152- 144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165- 30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329- 20,658						
HUB INTERPORTUALI scalo merci Poggio Mirteto 258,228-0-5,165- 0/Gioia Tauro 92,962- 5,165-15,494- 30,987/Nola-Battipaglia- Marcianise 361,520- 14,461-22,724- 29,954/area romana 149,772-10,329-25,823- 25,823/Segrate 113,621- 1,5493-0-0/Jesi 87,798- 10,329-20,658- 25,823/centro merci Novara 296,963- 162,684-4,132-0-0/area brindisina 61,975-1,033- 0-0/Catania 10,846- 9,813-3,099-2,582- 5,165/Termini Imerese 1,549-1,549-0-0/Livorno Guasticce 25,823-2,582- 5,165-7,747/piastra logistica umbra 14,719- 1,549-7,747-5,681/conca di accesso e attrezzature porto di Cremona 57,843-23,241-1,033- 6,197-18,076	1.533,349	195,737	1.664,477	125,209	451,604	576,813
ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	309,874	0,000	1.649,456	172,112	817,649	989,761

SCHEMI IDRICI

Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	4.641,398	0,000	4.678,053	623,624	992,457	1.616,081
Totale Schemi Idrici	4.641,398	0,000	4.678,053	623,624	992,457	1.616,081
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	0,000	0,000	597,000	0,000	597,000	597,000
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali			304,659	250,000	54,659	304,659
Edilizia scolastica			193,884	0,000	193,884	193,884
TOTALE IN MEURO	125.861,410	11.866,372	173.402,395	8.980,511	49.491,257	59.863,768

MEZZOGIORNO		
TOTALE IN MEURO	56.670,402	6.237,766
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	45,0%	52,6%

MEZZOGIORNO			
65.119,717	3.678,897	20.827,149	24.506,046
37,6%	41,0%	35,7%	41,9%

3.11 Tavola aggiornamento Delibera del CIPE n. 130 del 6 aprile 2006

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	DELIBERA N. 121/2001		AGGIORNAMENTO GIUGNO 2008			
	COSTO	DISPONIBILITÀ A'	COSTO	DISPONIBILITÀ assegnazioni L. 166/2002	ALTRE DISPONIBILITÀ A'	TOTALE DISPONIBILITÀ A'

SISTEMA VALICHI

Traforo di sicurezza del Frejus	167,848	0,000	184,710	0,000	184,710	184,710
Frejus	1.807,599	0,000	5.365,000	0,000	349,000	349,000
Sempione	1.807,599	0,000	1.807,599	0,000	0,000	0,000
Brennero	2.582,284	0,000	3.575,00	45,00	667,00	712,000
Opere di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009			2.500,400	53,000	61,000	114,000
Totale Valichi	6.365,330	0,000	13.432,709	98,000	1.261,710	1.359,710

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Sistemi ferroviari						
Linea ferroviaria Aosta-Martigny (NOTA INTEGRATIVA DPEF 2005-2008 - motivazioni funzionali)			220,000	0,000	0,000	0,000
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	7.901,791	0,000	10.468,000	16,000	337,000	353,000
Tratta Venezia-Udine-Vienna	671,394	0,000	671,394	0,000	0,000	0,000
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.133,106	391,991	525,000	0,000	233,000	233,000
Gronda ferroviaria merci nord Torino	1.291,142	0,000	2.375,000	0,000	65,600	65,600
Accessibilità Valtellina	90,380	64,041	90,380	0,000	0,000	0,000
Totale sistemi ferroviari	11.087,813	456,032	14.349,774	16,000	635,600	651,600

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistemi stradali ed autostradali						
Tunnel Monte Bianco	516,457	258,228	516,457	0,000	258,228	258,228
Complemento stradale Corridoio 5	136,861	0,000	2.119,890	0,000	2.078,820	2.078,820
Accessibilità Valtellina	480,821	163,717	579,510	200,000	250,000	450,000
Accessibilità Malpensa	386,310	162,684	414,090	65,290	348,800	414,090
Autostrada Asti-Cuneo	1.086,109	381,662	1.458,380	0,000	1.458,380	1.458,380
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	836,660	0,000	836,660	0,000	0,000	0,000
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	3.098,741	0,000	6.461,120	942,720	4.822,630	5.765,350
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	2.737,222	103,291	2.819,660	180,380	2.639,280	2.819,660
riqualifica viabilità ex SS 415 Paullese			167,930	0,000	167,930	167,930
Totale sistemi stradali e autostradali	9.279,181	1.069,582	15.373,697	1.388,390	12.024,068	13.412,458
Totale Corridoio plurimodale padano	20.366,994	1.525,614	29.723,471	1.404,390	12.659,668	14.064,058

**CORRIDOIO
PLURIMODALE
TIRRENO -
BRENNERO**

Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.510,636	348,608	2.303,760	0,000	54,000	54,000
Totale sistemi ferroviari	1.510,636	348,608	2.303,760	0,000	54,000	54,000
Sistemi stradali ed autostradali						
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.032,914	516,457	1.809,650	0,000	1.809,650	1.809,650
Totale sistemi stradali e autostradali	1.032,914	516,457	1.809,650	0,000	1.809,650	1.809,650
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	2.543,550	865,065	4.113,410	0,000	1.863,650	1.863,650

**CORRIDOIO
PLURIMODALE
TIRRENICO - NORD
EUROPA**

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	4.379,555	785,014	7.222,000	0,000	1.438,800	1.438,800	1.438,800
Potenziamento sistema Gottardo	1.243,112	139,443	1.412,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	12.291,67 4	201,418	2.070,000	19,000	2.051,000	2.070,000	2.070,000
Totale sistemi ferroviari	17.914,34 1	1.125,875	10.704,000	19,000	3.489,800	3.508,800	3.508,800
Sistemi stradali ed autostradali							
SS 28	278,887	72,304	401,910	9,770	0,000	9,770	9,770
<i>Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Millesimo (DPEF 2005-2008 NUOVI INTERVENTI)</i>			260,000	0,000	260,000	260,000	260,000
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	1.859,245	0,000	3.666,300	0,000	3.666,300	3.666,300	3.666,300
Adeguamento Cassia RM-VT	180,760	0,000	295,020	6,640	0,000	6,640	6,640
Trasversale nord Orte-Civitavecchia	135,312	42,349	867,050	52,050	100,000	152,050	152,050
Adeguamento Salarna	103,291	0,000	1.380,000	0,000	60,000	60,000	60,000
Adeguamento SS 156	291,282	59,393	291,820	60,000	231,820	291,820	291,820
Dorsale Atina-Colli al Volturno	291,798	7,747	291,798	0,000	7,747	7,747	7,747
Pontina - A12 -Appia	1.136,205	0,000	1.673,630	283,020	673,657	956,677	956,677
Cisterna - Valmontone	309,874	0,000	639,810	100,000	380,403	480,403	480,403
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	308,325	65,590	1.073,290	0,000	378,600	378,600	378,600
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	13.449,05 4	2.806,943	11.395,650	1.974,210	7.408,000	9.382,210	9.382,210
Asse autostradale Palermo-Messina							
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela							
Nord-Sud Camastra-Gela	725,105	113,104	367,880	0,000	272,760	272,760	272,760

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Agrigento-Caltanissetta-A19	619,748	0,000	1.311,690	0,000	1.157,580	1.157,580
Ragusa-Catania	490,634	0,000	815,400	0,000	815,400	815,400
Gela-Agrigento-Trapani	1.032,914	0,000	287,170	0,000	0,000	0,000
Palermo-Agrigento	781,399	0,000	1.218,410	222,190	610,050	832,240
Totale sistemi stradali e autostradali	21.993,83₃	3.167,430	26.236,828	2.707,880	16.022,317	18.730,197
Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	39.908,17₄	4.293,305	36.940,828	2.726,880	19.512,117	22.238,997

CORRIDOIO
PLURIMODALE
ADRIATICO

Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	742,149	682,240	706,000	31,000	379,000	410,000
Totale sistemi ferroviari	742,149	682,240	706,000	31,000	379,000	410,000
Sistemi stradali ed autostradali						
Nuova Romea	929,622	466,361	3.500,000	0,000	2.000,000	2.000,000
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	51,646	0,000	44,000	0,000	33,000	33,000
Foggia - Cerignola	105,357	0,000	115,700	0,000	115,700	115,700
Bari - Matera	135,312	0,000	169,400	0,000	101,900	101,900
Gioia del Colle - Matera	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SS 172 dei Trulli	15,494	0,000	49,170	0,000	35,000	35,000
Ammodernamento SS 7 - SS 106	13,428	0,000	13,428	0,000	0,000	0,000
Maglie - S. Maria di Leuca	113,621	0,000	152,500	0,000	152,500	152,500
completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (Allegato 2 delibera n. 121/2001)			47,000	0,000	35,530	35,530
Totale sistemi stradali e autostradali	1.364,480	466,361	4.091,198	0,000	2.473,630	2.473,630
Totale Corridoio plurimodale adriatico	2.106,629	1.148,601	4.797,198	31,000	2.852,630	2.883,630

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

**CORRIDOIO
PLURIMODALE
DORSALE
CENTRALE**

Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Bologna-Verona- Brennero	1.446,079	38,734	2.500,400	53,000	61,000	114,000	
Asse ferroviario Milano-Firenze	1.291,142	0,000	1.291,142	0,000	0,000	0,000	
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio E. - DPEF 2005-2008 - NUOVO INTERVENTO			227,500	0,000	0,000	0,000	
Totale sistemi ferroviari	2.737,221	38,734	4.019,042	53,000	61,000	114,000	
Sistemi stradali ed autostradali							
Asse autostradale Variante di Valico	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
Nodo stradale e autostradale di Bologna	701,348	133,246	701,348	0,000	133,246	133,246	
Collegamento Campogalliano- Sassuolo	175,595	175,595	561,000	232,670	0,000	232,670	
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale	139,185	139,185	175,000	0,000	0,000	0,000	
Modena-Lucca	0,000	0,000	348,000	0,000	0,000	0,000	
Riqualficazione E45	0,000	0,000	4.000,000	0,000	4.000,000	4.000,000	
Totale sistemi stradali e autostradali	1.016,128	448,026	5.785,348	232,670	4.133,246	4.365,916	
Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale	3.753,349	486,760	9.804,390	285,670	4.194,246	4.479,916	
PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	4.131,655	0,000	4.271,630	2.161,270	281,730	2.443,000	
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	4.957,986	0,000	5.500,000	0,000	0,000	0,000	

**CORRIDOI
TRASVERSALI E
DORSALE
APPENNINICA**

Sistemi ferroviari							
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	1.926,384	273,722	2.450,500	0,000	529,000	529,000	

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Passo Corese - Rieti	335,697	0,000	792,000	90,000	0,000	90,000
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	182,309	42,866	182,309	0,000	42,866	42,866
Totale sistemi ferroviari	2.444,390	316,588	3.424,809	90,000	571,866	661,866
Sistemi stradali ed autostradali						
<i>nodo ferrostradale Casalecchio di Reno - (Allegato 2 delibera n. 121/2001)</i>			147,358	0,000	0,000	0,000
Valichi appenninici (E.R.)	343,444	22,208	343,444	0,000	22,208	22,208
Valichi appenninici (TOSC.)	297,996	18,592	513,141	0,000	18,592	18,592
Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana 963,192-106,907-23,241-133,762-190,573 /tratta toscana 762,807-390,958-6,714-27,372-67,139/tratta umbra 278,887-20,658-51,646-77,469)	1.853,564	106,907	643,990	271,120	0,000	271,120
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (tratta marchigiana 669,845-204-5,165-54,744-108,972/tratta umbra 285,601-25,823-59,393-81,6)	1.807,599	204,000	2.184,090	1.453,430	299,950	1.753,380
Nodo di Perugia	335,697	0,000	896,540	0,000	0,000	0,000
Strada Tre Valli	196,254	0,000	641,630	14,560	0,000	14,560
Terni-Rieti	118,785	21,175	234,740	0,000	234,740	234,740
Rieti-L'Aquila-Navelli	73,698	12,395	21,160	10,830	10,330	21,160
Pedemontana Abruzzo-Marche	0,000	0,000	173,000	0,000	0,000	0,000
Galleria sicurezza Gran Sasso	64,299	56,810	64,299	0,000	56,810	56,810
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Teroli)	1.549,371	58,360	3.513,350	0,000	686,530	686,530
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	1.446,079	0,000	1.019,400	171,790	847,610	1.019,400

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi- Grottaminarda- Termoli-Candela	1.737,877	191,089	4.492,930	0,000	381,000	381,000
Salerno-Potenza- Bari	111,555	38,734	276,000	0,000	0,000	0,000
Murgia-Pollino	582,047	0,000	849,400	0,000	0,000	0,000
Corridoio jonico Taranto-Sibari- Reggio Calabria	3.098,741	243,768	15.262,680	707,320	2.109,610	2.816,930
Totale sistemi stradali e autostradali	13.617,00 6	974,038	31.277,152	2.629,050	4.667,380	7.296,430
Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica	16.061,39 6	1.290,626	34.701,961	2.719,050	5.239,246	7.958,296

SISTEMI URBANI

Milano stazione ferroviaria	43,899	0,000	106,860	7,770	99,090	106,860
Metropolitana milanese			3.900,960	368,530	2.098,200	2.466,730
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	297,479	41,317	264,400	110,280	154,120	264,400
Accessibilità Fiera di Milano	195,221	0,000	336,560	182,760	153,800	336,560
Torino stazione ferroviaria	13,944	0,000	36,740	9,190	27,550	36,740
Torino metropolitana	787,597	0,000	446,060	106,130	188,420	294,550
Monza metropolitana	376,497	0,000	763,770	229,670	534,100	763,770
Brescia metropolitana	405,419	0,000	655,820	40,000	615,820	655,820
Venezia e Mestre stazioni ferroviarie	12,395	0,000	19,020	0,000	19,020	19,020
Verona stazione ferroviaria	16,527	0,000	14,970	14,910	0,060	14,970
Veneto sistema metropolitano	273,722	0,000	140,000	0,000	140,000	140,000
Metropolitana lagunare di Venezia (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			377,000	0,000	0,000	0,000
Trieste penetrazione grande viabilità nord	516,457	0,000	516,457	0,000	0,000	0,000
Bologna stazione ferroviaria	36,152	0,000	34,100	28,610	5,490	34,100

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Bologna metropolitana	877,977	154,937	707,690	210,600	94,670	305,270
Modena metropolitana	3,099	0,000	584,000	0,000	0,000	0,000
Costa romagnola metropolitana	2,582	0,000	124,720	42,860	51,010	93,870
Genova stazione ferroviaria	20,658	0,000	28,850	0,000	28,850	28,850
Genova metropolitana	263,393	0,000	263,393	0,000	0,000	0,000
Nodo stradale e autostradale di Genova	2.765,110	0,000	1.221,000	0,000	326,000	326,000
Firenze stazione ferroviaria	10,329	0,000	10,530	3,730	6,800	10,530
Firenze sistema tramviario	212,780	0,000	640,420	0,000	0,000	0,000
Roma stazione ferroviaria	56,810	0,000	92,000	84,88	7,120	92,000
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241) / GRA	2.892,159	117,752	3.618,610	939,070	2.333,130	3.272,200
nodo urbano di Roma (solo procedure)			1.392,000	0,000	16,000	16,000
Viabilità complementare dell'autostrada Roma-aeroporto Fiumicino (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			150,000	18,000	132,000	150,000
Area Castelli	232,406	0,000	245,000	0,000	0,000	0,000
Napoli stazione ferroviaria centrale P.za Garibaldi	21,691	0,000	56,440	23,120	33,320	56,440
Napoli metropolitana	3.885,822	1.716,703	3.018,130	407,620	2.070,130	2.477,750
Napoli risanamento del sottosuolo	206,583	0,000	31,280	31,280	0,000	31,280
Bari tangenziale	51,646	0,000	51,646	0,000	0,000	0,000
Bari stazione ferroviaria	19,625	0,000	18,730	14,780	3,950	18,730
Bari nodo ferroviario e metropolitana	340,862	0,000	340,862	0,000	84,000	84,000
Palermo stazione ferroviaria	8,780	0,000	11,590	4,750	6,840	11,590
Linea metropolitana di Messina	2,066	0,000	2,066	0,000	0,000	0,000

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

<i>Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)</i>			619,000	19,000	0,000	19,000
Nodo di Catania	516,457	0,000	932,000	101,610	335,000	436,610
Totale Sistemi urbani	15.366,144	2.030,709	21.772,674	2.999,150	9.564,490	12.563,640
PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA adeguamento SS 131 (Cagliari-Sassari; Nuoro-S. Teresa di Gallura) 671,394-25,823-100,709-147,19/SS-Alghero 103,291-1,549-15,494-22,724/porto di Olbia 51,646-5,165-12,911-12,911/porto di Golfo Aranci 20,658-0,775-3,873-7,747/porto di Porto Torres 8,263-0,207-0,826-4,648	1.165,127	0,000	1.590,120	124,050	183,010	307,060
HUB PORTUALI Ancona 103,291-25,823-25,823-51,646/Civitavecchia 118,785-3,615-49,063-54,228/Taranto 51,646-2,582-10,329-20,658/allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia 1.807,599-36,152-144,808-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165-30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329-20,658	2.650,457	29,955	1.451,560	658,180	256,170	914,350
HUB INTERPORTUALI scalo merci Poggio Mirteto 258,228-0-5,165-0/Gioia Tauro 92,962-5,165-15,494-30,987/Nola-Battipaglia-Marcianise 361,520-14,461-22,724-29,954/area romana 149,772-10,329-25,823-25,823/Segrate 113,621-1,5493-0-0/Jesi 87,798-10,329-20,658-25,823/centro merci Novara 296,963-	1.533,349	195,737	831,230	133,420	337,430	470,850

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

162,684-4,132-0-0/area brindisina 61,975-1,033-0-0/Catania 10,846-9,813-3,099-2,582-5,165/Termini Imerese 1,549-1,549-0-0/Livorno Guasticce 25,823-2,582-5,165-7,747/piastra logistica umbra 14,719-1,549-7,747-5,681/conca di accesso e attrezzature porto di Cremona 57,843-23,241-1,033-6,197-18,076						
ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	309,874	0,000	620,720	172,110	98,840	270,950

SCHEMI IDRICI

Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	4.641,398	0,000	2.315,450	878,750	1.080,210	1.958,960
Totale Schemi idrici	4.641,398	0,000	2.315,450	878,750	1.080,210	1.958,960
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	0,000	0,000	1.568,500	0,000	1.568,500	1.568,500
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mantenimento in efficienza edifici sedi di organismi istituzionali			304,660	250,000	54,660	304,660
Edilizia scolastica			489,080	295,200	193,880	489,080
TOTALE IN MEURO	125.861,4₁₀	11.866,372	174.229,591	15.097,730	61.202,187	76.139,307

MEZZOGIORNO		
TOTALE IN MEURO	56.670,40₂	6.237,766
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	45,0%	52,6%

MEZZOGIORNO			
61.271,099	5.135,890	21.994,273	26.858,163
36,2%	34,0%	36,9%	35,3%

Capitolo 4: Le interazioni tra la costruzione della offerta infrastrutturale e la organizzazione della domanda di trasporto merci e passeggeri

Nella premessa si è cercato di dimostrare la interazione tra infrastrutturazione, crescita della domanda di trasporto e crescita del PIL; in questo Capitolo si intende invece esporre alcune singolarità del nostro Paese e che rendono, in molti casi, difficile la interpretazione delle emergenze, in termini di disponibilità infrastrutturale del territorio, non tanto nel breve periodo quanto nel medio e lungo periodo.

È il difficile e complesso problema che rende sempre più assente la funzione della **“lungimiranza delle scelte strategiche”** e che esalta, invece, la triste emergenza della **“obsolescenza delle idee”**.

Rimanere per anni bloccati nella scelta programmatica, poi nella redazione progettuale, poi nella disponibilità autorizzativa di essenziali per la crescita e lo sviluppo del Paese, significa cadere nell'assurdo e paradossale errore di produrre ed attuare **progetti vecchi prima ancora di essere realizzati**.

Se volessimo misurare quanto è costato all'intera economia del Paese aver avviato la realizzazione dell'asse autostradale “variante di valico” lungo la relazione Firenze Bologna solo dopo 26 anni, scopriremmo che il danno non solo è enorme (**oltre 7 miliardi di €**) ma che è sicuramente una stima parziale di quanto realmente abbiamo perso in termini di riduzione dei costi dell'investimento dell'opera, di quanto in questi anni è costata la incidentalità sull'attuale asse autostradale.

Ma ancora più grave è il danno accumulato in questi ultimi due anni dalla mancata realizzazione delle opere; infatti in soli due anni sono esplosi i prezzi di tre prodotti base nel processo realizzativo delle infrastrutture: il costo del ferro e del cemento praticamente raddoppiati ed il costo del petrolio passato dai 60 \$ del 2006 ai 136 \$ di oggi.

Questa analisi denuncia in modo sintetico le responsabilità di chi, per svariati motivi, ritarda la realizzazione di infrastrutture. Ma già altri, in altri documenti, hanno denunciato, motivandolo, il valore globale del danno causato dal blocco delle infrastrutture; qui si ritiene invece opportuno ricordare quanto sia determinante la lungimiranza nella fase progettuale e quanto sia dinamica e veloce la evoluzione delle esigenze della domanda di trasporto sia delle merci che dei passeggeri.

In merito alla evoluzione della domanda passeggeri in ambito urbano è utile ricordare che la realizzazione di reti metropolitane, all'interno delle grandi realtà urbane, è facilmente dimostrabile soprattutto per il numero di passeggeri/giorno e per il contenimento dei costi di gestione.

È, invece, più difficile dimostrare la validità di reti metropolitane in ambiti urbani medi (200.000 abitanti); in realtà questo approccio è

sbagliato perché ritiene ancora bassi i costi del trasporto pubblico su gomma e quindi ipotizza ancora un afflusso basso della domanda sul trasporto pubblico locale. Altrettanto dicasi per la offerta di trasporto pendolare su ferrovia: questo tipo di trasporto è destinato non a crescere in modo fisiologico ma ad esplodere; coloro che oggi usano il mezzo privato per collegamenti sistematici tra casa e posto di lavoro nell'arco di pochi anni, addirittura mesi, come viene detto nel Capitolo 10, saranno costretti ad utilizzare mezzi pubblici.

Ebbene, se effettuiamo un'analisi sulla impostazione progettuale di reti metropolitane nelle nostre città, fatta sette – otto anni fa, scopriamo che il progettista ipotizza sempre una crescita legata alla evoluzione delle relazioni all'interno dell'ambito urbano ma mai ipotizza una crescita anomala legata ad un obbligato utilizzo del mezzo pubblico per motivi di crescita imprevedibile del costo del carburante.

Ancora più grave è il caso relativo alla realizzazione di grandi assi stradali o ferroviari; in particolare se si leggono gli atti del Gruppo ad Alto Livello della Commissione Europea che ha realizzato l'aggiornamento delle reti TEN, si scopre quanta attenzione e quanta preoccupazione sia stata riposta nel rispetto dei tempi di avvio concreto, cioè di cantierizzazione, dei lavori dei nuovi valichi ferroviari del Frejus e del Brennero. La urgenza di dare concreto avvio, entro il 2010, ai lavori del Frejus e del Brennero, in particolare, era legata ad una serie di indicatori, ad una serie di fattori che denunciavano la sempre più vicina soglia del collasso dell'attuale offerta trasportistica sia su ferro che su strada. Si legge fra le varie analisi macro economiche che:

- su 15 bacini territoriali europei, leader in quanto al Prodotto Interno Lordo (oltre 25.000 € pro capite) sette ricadono nel nostro Paese;
- i sette bacini territoriali italiani, a differenza degli altri distribuiti nel territorio della Unione Europea, costituiscono una macroregione formata da Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Trentino Alto Adige e Veneto;
- in questa macroregione si movimentano il 65% delle merci del Paese;
- in questa macro regione si produce il 56% del PIL nazionale;
- in questa macro regione si produce il 22% del PIL della Unione Europea;
- nel 1967 lungo l'arco alpino, come già detto in altri paragrafi, sono transitati 19 milioni di tonnellate di merci, nel 2007 lungo l'arco alpino sono transitati oltre 150 milioni di tonnellate di merci;
- nel 2010, con una previsione pessimistica del PIL, è previsto un volume di circa 160 milioni di tonnellate di merci; in realtà dal 1967 ad oggi la crescita è stata di oltre il 700%;
- dal 1967 ad oggi non abbiamo realizzato nessun nuovo valico, né ipotizzato nessun altro possibile itinerario alternativo;
- il valore delle merci transitate lungo l'arco alpino nel 2006 è stato superiore a 138 miliardi di Euro;

- il costo del trasporto sugli attuali itinerari di transito è stato pari, nel 2006, a 8,2 miliardi di Euro;
- qualora venisse meno uno degli attuali itinerari, per blocco di un valico o per saturazione, il costo del trasporto raggiungerebbe valori pari a 14 miliardi di Euro;
- il volume di circa 150 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 rappresenta il 38% del volume globale di import – export dell'Italia.

Questa serie di macro dati testimonia che un blocco nei transiti sui valichi non mette in crisi ma distrugge, in modo irreversibile, la competitività e la crescita economica del Paese e dell'Europa.

Questa serie di macro dati denuncia, inoltre, in modo inequivocabile, che i valichi dell'arco alpino non sono più segmenti frontaliери ma sono diventati segmenti di itinerari lunghissimi su cui vive e si sviluppa l'economia non di una Regione ma di più Stati.

Ritardare di un anno la cantierizzazione di un valico come quello del Frejus o del Brennero significa contribuire alla obsolescenza della idea progettuale ma anche e, soprattutto, lasciare in eredità una forte penalizzazione alla crescita ed alla competitività del nostro Paese.

Ritenere che, per la realizzazione di un valico ferroviario come il Frejus, siano necessari venti anni e quindi sia utile, prima di avviare i lavori, prima di decidere il tracciato, meditare a lungo, significa sottovalutare la emergenza ed il danno che, nel prossimo triennio, saremo costretti a sopportare attraverso il ricorso al cadenzamento all'accesso ai valichi, significa non voler misurare quanto incida un anno di mancata disponibilità del tunnel per le imprese di trasporto, significa, cioè, non aver capito quanto forte e determinante sia la interazione tra la offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto.

**Capitolo 5: Le criticità riscontrate nell'attuazione del
Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche**

5.1 La logica delle priorità e la complessità degli elaborati progettuali

Già nel 2005, sempre nell'Allegato Infrastrutture, si cercò di dimostrare che il numero di interventi, previsti nel Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche, non solo non era eccessivo ma che, se attentamente analizzato, emergeva chiaramente la organicità della intera operazione. Forse la unica distinzione possibile che andava fatta sin dal 2001 era quella relativa alle opere inerenti le reti e quelle inerenti i nodi. Sarebbe così emersa non una classificazione di importanza e di urgenza ma una distinzione tra azioni legate al sistema arterioso del Paese ed azioni legate al sistema venoso, al sistema dei gangli nodali del Paese.

Nella prima famiglia avremmo trovato gli assi ferroviari e stradali che caratterizzano, attraverso i corridoi comunitari, la offerta trasportistica non solo del nostro Paese ma della intera Unione Europea.

Nella seconda famiglia avremmo trovato gli impianti portuali, aeroportuali, interportuali ed i nodi urbani.

Qualcuno, in più occasioni ha ribadito che se il Piano Decennale avesse affrontato solo le opere presenti all'interno della prima famiglia sarebbe stato più facile difendere la validità della operazione strategica. In realtà questa osservazione è essenzialmente legata alla distinzione che spesso si fa tra opere interregionali ed opere regionali; questa distinzione in realtà non tiene conto del concetto di "territorialità", tante volte ribadito proprio dalla Commissione Europea. Con tale concetto, infatti, si precisa che l'intervento ubicato all'interno di un ambito regionale può avere una valenza strategica nazionale e sopranazionale molto più incisiva di un intervento che interessa più ambiti territoriali di uno Stato membro o di più Stati membri.

Nel caso specifico, se entriamo nel merito sia delle azioni sui nodi portuali ed interportuali, sia di quelle sui collegamenti con gli impianti aeroportuali, sia infine di quelli relativi ai sistemi urbani, scopriamo che ognuno di essi riveste un ruolo determinante nella costruzione della offerta infrastrutturale. Forse la distinzione può essere utile non per creare famiglie di serie A e di serie B ma per distinguere la partecipazione determinante dello Stato nel primo caso e la indispensabilità, nel secondo caso, di un coinvolgimento finanziario anche degli organi locali pubblici e privati.

Ma la vera criticità, come già ribadito nel 2005, va ricercata sia nella qualità che nella quantità progettuale. Nel 2002, cioè nei primi mesi di operatività della Legge Obiettivo, il numero dei progetti disponibili sia preliminari che definitivi non superava il 10% del numero globale delle opere programmate.

Quel 10%, a sua volta, aveva una qualità progettuale ed un livello autorizzativo ed istruttorio davvero basso. Già, agli inizi del 2006, dopo appena quattro anni dalla approvazione della Legge Obiettivo, la percentuale dei progetti preliminari e definitivi di livello adeguato aveva raggiunto la soglia del 70%. Un grande risultato che però, proprio per la rilevante serie di elaborati, impone un lavoro difficile e complesso sia nella fase istruttoria, sia in quella legata al monitoraggio della coerenza delle scelte progettuali definitive alle prescrizioni fornite in sede di approvazione da parte del CIPE, sia infine nel controllo e nell'avanzamento delle opere in fase esecutiva.

5.2 L'iter autorizzativo

Già nell'Allegato Infrastrutture del Documento di Programmazione Economica 2006, era stata prospettata la opportunità di seguire, nella fase di acquisizione del consenso dell'organo locale, una procedura che invocasse, in un modo più incisivo, il ruolo della Conferenza Stato Regioni specialmente nei casi in cui una singola Regione non condivida una determinata linea strategica. È senza dubbio una linea metodologica tutta da approfondire ma se il Governo trova non consenziente una Regione o alcuni Comuni nell'attuazione di un'opera che ricopre valenza nazionale o, addirittura, sovranazionale, forse il confronto non dovrebbe esaurirsi nel rapporto tra il Governo e la singola Regione ed i singoli Enti locali (Comuni e Province). Il confronto dovrebbe avvenire tra il Governo e la Conferenza Stato Regioni.

Il confronto tra Governo e Conferenza Stato Regioni, non va visto come una contrapposizione, come una radicalizzazione di schieramenti, ma come naturale occasione per motivare i singoli convincimenti ed evitare che la mancata autorizzazione alla realizzazione, ad esempio, del segmento di un corridoio, possa incrinare la funzione dell'intero corridoio. In proposito si ritiene utile ricordare un esempio davvero interessante, da prendere, addirittura, come modello. L'esempio è quello relativo all'asse autostradale Civitavecchia – Mestre. In questo caso 5 Regioni hanno condiviso con il Governo una soluzione organica e ogni realtà regionale, pur rappresentando distinti interessi, pur sollevando distinte osservazioni, ha però deciso, congiuntamente, di seguire, insieme, l'iter progettuale e realizzativo.

In questo caso quindi le Regioni, e non una singola Regione, hanno vissuto insieme al Governo l'esperienza della "Intesa".

5.3 La carenza delle risorse

È utile ricordare che nella formulazione delle reti TEN è emerso un dato davvero preoccupante: **per infrastrutturare in modo organico l'intero territorio comunitario (27 Stati membri) occorrono 630 miliardi di €; per realizzare solo le opere prioritarie ne occorrono 257 miliardi di €.**

Se esaminiamo quanto è stato assegnato ultimamente dalla Unione Europea per la realizzazione delle reti TEN rimangono ancora più preoccupati: **per le infrastrutture solo 4,8 miliardi di €.** Appena l'1,8% del valore globale degli interventi prioritari; una percentuale sostanzialmente diversa da quella richiesta dalla Commissione Europea pari all'8% - 10%.

In realtà di fronte ad una simile decisione a scala comunitaria diventa sempre più urgente, quanto meno, la esclusione dai vincoli di Maastricht delle spese pubbliche di ogni singolo Stato finalizzate alla realizzazione dei progetti delle reti TEN.

Ma questa limitata disponibilità finanziaria a scala comunitaria si ripete anche a scala nazionale; infatti il Quadro Fonti – Impieghi che si riporta di seguito testimonia che per poter dare attuazione al Piano Decennale della Legge Obiettivo, così come aggiornato nel 2007, occorrerebbe disporre, nel prossimo triennio 2009 – 2011, di un volano di risorse pubbliche pari a circa 20 miliardi di €.

Quadro fonti impieghi:

in miliardi di €	Totali	Unione Europea	Capitali Privati	Risorse disponibili al 31.12.2001	Risorse pubbliche assegnate al 31.12.2007	Risorse Pubbliche triennio 2009 – 2011	Risorse Pubbliche triennio 2012 – 2015
Ofcu)							
Esigenze Finanziarie	174,1	25,8	33,5	11,9	60,191	20	22,8

Questo Quadro Fonti – Impieghi invece, per una serie di motivi, andrà rivisitato sostanzialmente. Infatti:

- Le risorse Comunitarie (Fondi TEN, Fondi POR, PON, FESR, ecc.) non potranno superare nelle previsioni più ottimistiche la soglia dei 14 miliardi di €. Per questo motivo sarà necessario ricorrere anche alla Banca Europea Investimenti. La BEI, sia per il lavoro svolto durante la rivisitazione delle Reti TEN, sia per il supporto dato alla realizzazione dell'asse ferroviario AV/AC Torino – Napoli, dovrà svolgere un ruolo chiave in tale processo di accesso alle risorse.

- Le risorse provenienti da capitali privati, per le considerazioni espresse nel punto successivo, dovranno raggiungere valori molto più elevati.
- Le risorse pubbliche, invece, dovranno essere ampiamente ridimensionate e ciò per tener conto del momento congiunturale che il Paese vive ormai da oltre sei anni; in proposito è utile ricordare che mediamente il PIL negli anni 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 si è sempre attestato sotto la soglia del 30% di quello programmato.

Questo fattore congiunturale, legato ad un fenomeno diffuso a scala europea, ha prodotto automaticamente un contenimento delle assegnazioni di risorse pubbliche nelle varie leggi Finanziarie che si sono susseguite negli ultimi sei anni.

Per questa serie di motivi bisognerà, prioritariamente, approfondire le cause che non hanno consentito, finora, di raggiungere, almeno, la soglia del 50% della quota di risorse proveniente dal sistema privato. Senza dubbio il Fondo di Garanzia Opere Pubbliche dovrebbe produrre sin dal prossimo anno segnali positivi per la formulazione di forme di Partenariato Pubblico Privato, tuttavia bisognerà approfondire meglio le possibili forme di ricorso ai vari Fondi di investimento.

5.4 La rilevanza dei vincoli comunitari

Due sono i vincoli comunitari che incidono in modo davvero preoccupante nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti.

La prima è quella legata all'utilizzo delle risorse della Unione Europea per la realizzazione delle reti TEN; **la seconda**, come già detto in precedenza, è legata alla incidenza sul debito pubblico, e quindi sui parametri di Maastricht, delle risorse destinate dai singoli Stati per la realizzazione delle opere ubicate sui Corridoi delle reti TEN.

In merito al primo vincolo è utile ricordare che la Unione Europea potrebbe garantire fino al 20%, a fondo perduto, le risorse necessarie per realizzare le opere previste nei corridoi plurimodali ed in particolare quelle relative ai valichi ferroviari del Frejus e del Brennero; questa disponibilità, però, essenziale e condizionante i piani finanziari di tali interventi, scompare se entro una certa data (il 2010) non verranno cantierate, concretamente, le infrastrutture programmate. A differenza del passato, non solo perderemo i contributi comunitari ma rischieremo di subire specifiche penalizzazioni in quanto siamo venuti meno ad un impegno formale preso in sede Comunitaria. Questo rispetto degli accordi trova oggi un ulteriore forma di controllo sistematico nei Coordinatori di Corridoio già definiti dalla Commissione Europea.

In merito al secondo vincolo il nostro Paese, durante il semestre di presidenza della Unione Europea nel 2003, ha cercato in tutti i modi di proporre la non incidenza di tali assegnazioni finanziarie sui parametri di Maastricht. Finora questa corretta proposta non è stata recepita e, automaticamente, ciò costituisce un vincolo rilevante nel processo di infrastrutturazione organica del nostro Paese e di tutti i Paesi della Unione Europea.

In assenza del recepimento di una simile proposta, in realtà, è come se venisse meno la logica dell'interesse comune degli Stati membri ad infrastrutturare organicamente l'intero sistema comunitario.

**Capitolo 6: Le emergenze nella organizzazione
dell'assetto trasportistico e logistico del Paese**

6.1 Il Mezzogiorno

Se esaminiamo gli interventi della Legge Obiettivo che caratterizzano, in modo significativo, l'azione della Legge nelle Regioni del Mezzogiorno, otteniamo il seguente quadro di riferimento:

Abruzzo	Adeguamento sistemi idrici
Campania	Autostrada Salerno – Reggio Calabria Sistema metropolitano regionale Adeguamento sistemi idrici
Molise	Adeguamento sistemi idrici
Puglia	Sistema metropolitano di Bari Sistema portuale di Taranto
Basilicata	Adeguamento sistemi idrici
Calabria	Porto Gioia Tauro Autostrada Salerno – Reggio Calabria
Sicilia	Sistemi metropolitani di Catania e Palermo Asse ferroviario Palermo – Messina Asse autostradale Catania – Siracusa - Gela
Sardegna	Sistema portuale e nodo urbano di Cagliari Adeguamento sistemi idrici

Questo quadro sintetico, già riportato nell'Allegato Infrastrutture della Legge Finanziaria 2006, mette in evidenza una attenzione del Governo alle esigenze infrastrutturali del Mezzogiorno. Infatti, in questi sette anni di vita della Legge Obiettivo si sono effettuati cambiamenti sostanziali nell'approccio concreto alle esigenze di infrastrutturazione organica del Mezzogiorno. In proposito è opportuno ricordare che su circa 58,4 miliardi di Euro di opere appaltate e/o cantierate, rientranti sempre nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche circa il 22% interessa interventi già appaltati o cantierati nel Mezzogiorno.

Accanto a queste opere, che caratterizzano gli interventi della Legge Obiettivo nel Mezzogiorno, l'A.N.A.S. e le Ferrovie dello Stato, sempre in questi sette anni, hanno cantierato ed appaltato opere per circa

6,8 miliardi di Euro. La percentuale di risorse destinate al Mezzogiorno supera il 32%.

Fino al 2001, prima cioè dell'avvio della Legge Obiettivo, nel Mezzogiorno di solito le opere cantierate ed appaltate non avevano mai superato il 6 – 7%.

Se infine prendiamo come riferimento i progetti approvati dal CIPE, sempre all'interno del 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche (il Programma cioè che caratterizza la Legge Obiettivo) possiamo verificare che su 90 miliardi di progetti approvati fino all'aprile 2006 oltre il 32% riguardava interventi ubicati nel Mezzogiorno; sul valore di 115 miliardi di progetti approvati dal CIPE al maggio 2008 il 27% riguarda opere localizzate nel Mezzogiorno di Italia. L'abbassamento della percentuale è dovuta al fatto che nell'arco temporale 2002 – 2006 il CIPE aveva approvato progetti per un valore globale di circa 90 miliardi di €, mentre nel periodo 2006 – 2008 l'importo dei progetti approvato è di 25 miliardi di € con una componente percentuale per il Mezzogiorno più bassa.

Ma a questo quadro, legato all'impegno finanziario dello Stato, necessariamente deve aggiungersene un altro legato ad una chiara identificazione dei tempi entro cui supportare il Mezzogiorno di un sistema di infrastrutture capaci di abbattere la forte incidenza dei costi di congestione, la forte incidenza dei costi dell'ultimo miglio nell'accesso alle piastre logistiche, la forte incidenza delle penalizzazioni nel comparto del turismo causate dall'assenza di servizi adeguati.

Una chiara identificazione dei tempi che deve contestualmente indicare quanto sia onerosa la mancata disponibilità dell'intero quadro infrastrutturale e, soprattutto, quanto incida, annualmente, il rinvio di ogni singola opera all'interno di una simile offerta.

Senza dubbio diventano elementi portanti di tale impostazione programmatica i seguenti riferimenti progettuali:

- Schemi idrici:
 - Reti fondamentali da completare.
- Assi ferroviari principali:
 - Battipaglia – Reggio Calabria;
 - Messina – Palermo;
 - Messina Catania;
 - Bari Taranto;
 - Bari Napoli
- Assi stradali ed autostradali principali:
 - Salerno – Reggio Calabria;
 - Strada Statale Ionica 106.
- Nodi urbani:
 - sistema metropolitano regionale campano;
 - sistema metropolitano di Bari;

- sistema metropolitano di Palermo;
- sistema metropolitano di Catania;
- sistema metropolitano di Cagliari.
- Impianti portuali:
 - impianto portuale di Napoli;
 - impianto portuale di Taranto;
 - impianto portuale di Gioia Tauro;
 - impianto portuale di Cagliari.

Tutti questi dovranno essere definiti progettualmente, cantierati, completati e possibilmente resi funzionali entro il 2012.

Per traguardare un simile obiettivo, tenuto conto del danno prodotto in caso di mancato rispetto di tale soglia temporale, occorre garantire quattro distinte condizioni:

1. la certezza delle risorse già approvate come “competenza”;
2. la certezza delle risorse aggiuntive da approvare ancora dal CIPE;
3. la certezza delle risorse da recuperare dal mondo privato;
4. la certezza sullo stato di avanzamento sia dei progetti, sia delle opere già cantierate.

Per gli interventi in cui si riscontra una impossibilità nel rispettare tale scadenza temporale sarà necessario invocare strumenti di accelerazione delle procedure, ad integrazione della stessa Legge Obiettivo come ad esempio la Legge 225/92.

Si vuole in realtà superare l'emergenza Mezzogiorno non solo dando segnali di certezza sulla disponibilità delle risorse, non solo rispettando percentuali di riferimento della quota di investimenti nazionali, non solo garantendo il rispetto del trasferimento delle risorse comunitarie, ma fornendo, in modo inequivocabile, garanzie che si configurano come vere clausole contrattuali in ogni intervento progettuale prima elencato.

6.2 La offerta di trasporto pubblico locale

Nell'Allegato Infrastrutture alla Legge Finanziaria del 2006 si propone di effettuare una **due diligence**, sulle varie realtà regionali, per identificare le varie emergenze e definire le possibili azioni dell'organo centrale, di natura amministrativa e legislativa, capaci di dare adeguate risposte funzionali all'intero comparto in tempi certi.

Senza dubbio l'intera offerta di trasporto pubblico soffre una serie di emergenze quali, in particolare:

Prima emergenza:

- il forte indebitamento delle aziende, degli enti locali può esplodere entro il secondo semestre del 2008;
- l'indebitamento generato da inefficienza gestionale;
- l'indebitamento generato dal mancato ricorso a scelte impopolari quali quelle legate all'uso di un sistema tariffario corretto.

Seconda emergenza:

- la liberalizzazione del settore.

Terza emergenza:

- la infrastrutturazione delle aree metropolitane, attraverso l'acquisto di materiale rotabile adeguato e attraverso la realizzazione di reti metropolitane.

Quarta emergenza:

- i livelli occupazionali, la organizzazione del lavoro.

Quinta emergenza:

- i contratti di servizio tra Ferrovie dello Stato e Regioni.

Sesta emergenza:

- l'inquinamento atmosferico ed il blocco della mobilità.

Settima emergenza:

- il costo della congestione: oltre **9 miliardi di € nel 2007**.

Rispondere a queste emergenze significa, in realtà, costruire gli algoritmi capaci di superare, in modo organico, una crisi che va al di là dei livelli e delle competenze locali e riveste, a tutti gli effetti, la dimensione "nazionale". Sarebbe opportuno quindi muoversi seguendo il seguente itinerario:

- **percorso normativo:** produrre una norma dedicata per la definizione di un apposito "Fondo per la ristrutturazione gestionale del trasporto pubblico locale";
- **percorso amministrativo:** produrre un vero patto di stabilità, tra Stato e Regioni, dedicato al trasporto pubblico locale.

Accanto a queste due azioni sarebbe poi opportuno:

- rivisitare la logica fiscale sulle aziende di trasporto pubblico locale;
- identificare una linea preferenziale per gli ammortizzatori sociali nel settore del trasporto pubblico locale o forme di mobilità a scala nazionale.

Si ritiene opportuno supportare ulteriormente le motivazioni delle emergenze legate al "trasporto pubblico locale" fornendo queste ulteriori considerazioni:

- **L'inquinamento in ambito urbano** è causato in modo rilevante dagli autobus: pur incidendo solo per il 7% come mezzi all'interno dell'urbano le emissioni inquinanti superano il 40%.
- **L'attuale parco circolante di autobus** supera di poco le 17.000 unità.
- **Solo 550 autobus** utilizzano il metano cioè il Compressed Natural Gas (Cng).
- La soglia accettabile, alla luce dell'**Accordo di Kyoto**, dovrebbe essere almeno di 6.000 nuovi mezzi a Cng.
- Ma una simile operazione impone la realizzazione di una rete distributiva (**450 nuovi impianti**) ed una rete manutentiva.
- **La stima di una simile organica ed articolata operazione si aggira intorno a: 1,8 miliardi di €.**
- **Ipotizzare l'utilizzo dell'idrogeno** significa rinviare la soluzione del problema al 2015.

6.3 La organizzazione funzionale di alcuni impianti portuali

Il lavoro svolto, a livello comunitario, all'interno del **Gruppo ad Alto Livello Wider Europe for Transport**, ci consente di rivedere, finalmente, in modo organico e rivoluzionario l'assetto della offerta portuale e retroportuale dell'Italia.

I corridoi delle nuove reti TEN hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi, al tema delle "autostrade del mare", così le conclusioni dei lavori del Gruppo Wider Europe hanno azzerato l'assurda logica che finora ha fatto sì che una rendita di posizione, posseduta dal nostro Paese all'interno del bacino del Mediterraneo, rimanesse solo una sommatoria anonima di scali, una sommatoria anonima di offerte infrastrutturali fisiche non interconnesse con il territorio, con il retroporto, con le reti.

Ha preso corpo così una attenta analisi sulle reali criticità ed, al tempo stesso sulle potenzialità delle realtà portuali italiane.

In tale contesto è emersa la opportunità di seguire la seguente strategia:

1. identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe);
2. definizione di un quadro di interventi che consenta una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale;
3. identificazione delle possibili alleanze ed identificazione delle possibile forme di copertura finanziaria.

Questo comporterà una azione normativa e programmatica capace di dare risposte funzionali ad un comparto chiave dell'economia del Paese.

6.4 La nostra competitività nel trasporto e nella logistica

Si ritiene utile riportare una serie di dati, una serie di indicatori, già esposti nell'Allegato Infrastrutture al DPEF del 2006, che, da soli testimoniano i livelli di crisi e di patologia strutturale presenti all'interno della nostra organizzazione logistica:

1. PIL 1980 – 2005 = + 41,7%, i veicoli pesanti nello stesso periodo sono aumentati del 108%, i veicoli leggeri del 152%.
2. Il costo del trasporto delle merci in ambito urbano è il 33% del costo totale dell'autotrasporto.

		Conto proprio	Conto terzi
Autotrasporto urbano	42.000	37.000	5.000
Autotrasporto regionale	55.600	33.000	22.600
Autotrasporto interregionale	20.400	6.000	14.400
Autotrasporto internazionale	11.000		11.000
Totale	129.000	76.000	53.000

3. Oltre l'80 % delle consegne delle merci avviene su aree pubbliche.
4. Il numero delle consegne giornaliere per veicolo (parametro inversamente proporzionale al costo del servizio) si è dimezzato nel corso dell'ultimo quinquennio a causa delle difficoltà di sosta e degli intralci alla circolazione.
5. Il costo del petrolio: verso 140 \$ al barile.
6. Il costante rischio di saturazione per alcuni assi portanti dell'attuale rete italiana (su ferro e su gomma); saturazione causata dalla crescita della domanda.
7. La crescita differenziata dei PIL (la Cina da oltre sei anni al 11 - 12%, l'Europa al 2 - 3%).
8. La sicurezza nei nodi intermodali (soprattutto la security).
9. La competitività tra distinte supply chain. È questo, senza dubbio, l'elemento più scatenante e più innovativo. La vera competizione non è più impresa contro impresa, ma piuttosto supply chain contro supply chain. Assisteremo quindi a:
 - una progressiva globalizzazione della produzione di merci per grandi volumi/bassa tecnologia e bassi volumi/alta complessità produttiva;
 - una rivisitazione strategica delle rotte di entrata in termini di:
 - consolidamento delle merci per l'export in hubs situati nelle regioni d'origine o nel Middle East;
 - ottimizzazione del mix delle modalità di trasporto (mare + aria);
 - strategia sui porti di entrata (sempre più TEU).

- una regionalizzazione delle reti Europee di distribuzione dovuta a:
 - aumento della congestione (ridotta efficienza/efficacia delle consegne);
 - aumento dei costi del trasporto via terra (carburanti, pedaggi);
 - espansione dei mercati (ancor più verso l'Est Europa)

Basterebbero questi pochi indicatori per comprendere e misurare il rischio di una reale emarginazione del nostro Paese dal teatro economico che si va sempre più strutturando all'interno del bacino del Mediterraneo.

In proposito dobbiamo renderci conto che la portualità italiana gestisce realmente solo quello che è il consumo del sistema economico e demografico del Paese, cioè un volume complessivo import-export stimato attorno ai 4 - 5 milioni di TEU. Tutto il resto, cioè circa altrettanto, transita senza nemmeno uscire dalla cinta doganale, cioè senza effettuare stoccaggi o lavorazioni della merce.

La Germania, invece, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: in realtà la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia. Secondo l'Istituto di Ricerca Fraunhofer, la logistica costituisce in Germania il terzo datore di lavoro, dopo l'industria dell'auto e quella della chimica, con 2,6 milioni di occupati. In Italia sono 500 mila gli addetti, dipendenti e autonomi, dell'intero settore trasporto merci e logistica.

Questo confronto testimonia da solo quanto rilevante sia il gap tra due Paesi della Unione Europea proprio in termini di utilizzo di due distinte rendite di posizione quella del Mare del Nord e quella del Mediterraneo. Purtroppo questa dicotomia sarebbe diventata sempre più irreversibile se, alla fine degli anni '90, non ci si fosse convinti che la logistica stava sempre più diventando un mercato globale, come quello dei beni di consumo o dei servizi finanziari, mercato che si misura non in decine di miliardi, ma in milioni di miliardi di euro.

Il nostro obiettivo diventava quindi la conquista di uno spicchio di mercato nel grande business della logistica mondiale.

D'altra parte sono cambiati davvero tutti gli approcci alla logistica; bastano pochissimi dati per misurare tale rivoluzione: nel 1970 circolavano nel mondo circa **10 milioni di TEU**; oggi sono oltre **400 milioni di TEU**. Mentre fino agli anni '80 il traffico container si presentava dominato dagli Stati Uniti, oggi il primo porto americano (Los Angeles) è solo decimo in una classifica che vede, ai primi otto posti, sei porti asiatici

(Singapore, Hong Kong, Shanghai, Shenzhen, Kaohsiung, Busan) e un porto mediorientale (Dubai), e solo un porto europeo (Rotterdam). Nella classifica europea, i primi porti italiani sono Gioia Tauro, al settimo posto con 1/3 dei TEU movimentati rispetto a Rotterdam, e Genova all'undicesimo posto con 1/6 dei TEU di Rotterdam. Nella classifica mondiale Gioia Tauro è al quindicesimo posto e Genova al diciottesimo.

Dobbiamo convincerci che intorno a questo business la partita in Europa è ancora apertissima: non solo i flussi di merce sono sempre meno atlantici e sempre più asiatici attraverso Suez, ma la crescita delle movimentazioni nell'Europa dell'Est – Sud Est e nel Nord Africa renderà il transit - time degli scali mediterranei ulteriormente vantaggioso rispetto ai porti del Nord.

L'Italia, quindi, non può perdere questa occasione.

Il mondo del trasporto e della logistica del nostro Paese è molto attento ed al tempo stesso molto preoccupato che in questo particolare momento storico si commettano quattro imperdonabili errori:

- Una analisi non corretta del fenomeno e delle sue evoluzioni nei prossimi dieci anni.
- Una sottovalutazione o una sopravvalutazione degli effetti sulle logiche produttive, distributive e di mercato.
- Una corsa ad offrire porte di accesso al sistema economico europeo scatenando false concorrenze territoriali.
- Una incapacità nell'offrire opportunità, non solo nei punti di ingresso al mercato europeo, ma, soprattutto, nell'intero processo di stoccaggio, di distribuzione e di commercializzazione dei prodotti.

Questa ultima preoccupazione deve essere vissuta come una vera sfida. Il Governo è convinto di essere di fronte ad una sfida legata alla costruzione di una adeguata offerta infrastrutturale, di essere di fronte ad una sfida in termini di rivisitazione gestionale della attuale offerta logistica, di essere di fronte ad una sfida in termini di disponibilità di risorse, ma, soprattutto, si è di fronte alla sfida più difficile: quella legata alla capacità di superare una serie di emergenze in un arco temporale certo ed accettabile.

6.5 – La crisi della offerta di trasporto ferroviario in assenza di risorse

Supponendo uno scenario inerziale, per effetto dell'assenza della politica di programmazione del settore, è possibile, in modo particolare per l'offerta ferroviaria, stimare, sin da ora con impatto immediato sul 2009, alcuni danni economicamente misurabili sulla intera offerta.

In proposito si riportano tre simulazioni fornite, in merito, dal Gruppo FS.

Scenario A: ipotesi risorse da Stato come 2008 (risorse inadeguate per un valore pari ad almeno 230 milioni di € sul trasporto pubblico locale):

- Riduzione di 3 milioni di treni/chilometro per la offerta dei servizi universali passeggeri media e lunga percorrenza.
- Riduzione di 6 milioni di treni/chilometro per trasporto regionale.
- Riduzione di 5 milioni di treni/chilometro per trasporto merci in servizio universale.
- Riduzione produzione Trenitalia per servizio universale del 6% (14 milioni treni chilometro) e contestuale perdita a conto economico rispetto al Piano di 70 milioni di €.
- Riduzione ricavi da traffico RFI per 25 milioni di €.

Scenario B: ipotesi di mantenimento volumi di produzione come 2008 per trasporto:

- Simulando la erogazione corretta dei fondi come da Piano il corrispettivo passeggeri aumenta di 24 milioni di €; il corrispettivo trasporto regionale per 59 milioni di €; il trasporto merci per servizio universale di 43 milioni di €.
- L'impatto complessivo a conto economico Trenitalia è meno 30 milioni di € rispetto al Piano.
- RFI ha minori ricavi da traffico per 10 milioni di €.

Scenario C: chiusura linee per minori stanziamenti per infrastruttura.

In assenza di interventi che, nella migliore delle ipotesi dimezzano i danni a carico di Trenitalia e di RFI, sono ipotizzabili riduzioni dei volumi e degrado delle prestazioni di rete con:

- la chiusura di circa 6.000 Km di linee;
- scadimento potenziale della qualità su linee identificate come a minor traffico;
- contenimento dei costi per circa 70 milioni di €;
- mancate entrate per 80 milioni di €;
- perdita per RFI di 351 milioni di €.

Questo quadro ancora una volta dimostra la stretta interdipendenza, nel comparto della offerta di servizi ferroviari, tra la componente infrastrutturale e quella gestionale. Una interdipendenza che ancora oggi può essere risolta solo da trasferimenti certi e sistematici da parte dello Stato. Questa fragilità potrà essere superata solo affrontando in modo organico una simile emergenza e non dilatandola nel tempo.

Ogni dilatazione temporale porta, infatti, automaticamente a forti diseconomie e ad abbattimenti degli standard di servizio.

6.6 Il rapporto con le Regioni

Le Regioni con la riforma del Titolo V, l'Unione Europea dopo Maastricht, le Direttive Comunitarie sempre più atti legislativi vincolanti, la rivisitazione delle reti TEN, i Fondi comunitari (POR, PON), i Fondi Aree Sottosviluppate (FAS) ecc. impongono, giustamente, un nuovo approccio metodologico con tutti i soggetti, con tutti gli organismi che partecipano direttamente e indirettamente nella definizione di ogni atto programmatico, di ogni azione strategica.

Questa serie di strumenti legislativi e normativi, questa articolata serie di atti programmatici e di indirizzo porta, automaticamente, ad una rinnovata logica decisionale: **lo Stato sceglie e decide d'intesa con le Regioni.**

In tale scelta, almeno per quanto concerne i progetti del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche e quindi quelle supportate dalla Legge Obiettivo, le Regioni non definiscono una intesa solo su quanto definito all'interno della propria realtà regionale ma, sia attraverso l'Allegato Infrastrutture al DPEF, Allegato approvato dalla Conferenza Stato Regioni, sia attraverso le Intese Generali Quadro firmate dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro per gli Affari Regionali, dal Ministro dell'Ambiente e dal Presidente del Consiglio, diventano attori chiave dell'intera infrastrutturazione organica del Paese.

Senza dubbio non è stato facile, proprio in questi sette anni, abituarsi a questa nuova impostazione metodologica, non è stato facile convincersi che all'ottenimento dell'Intesa si perviene non attraverso forme di condizionamento legate, ad esempio, alla garanzia della copertura finanziaria, ma attraverso la chiara identificazione dell'interesse comune.

Dopo sette anni e dopo il ricco bagaglio di strumenti come le Intese Generali Quadro si ritiene indispensabile avviare un confronto dettagliato prima con ogni singola Regione e poi insieme con il Ministro

degli Affari Regionali e delle Autonomie Locali attraverso anche la Conferenza Stato Regioni, un confronto che consenta una verifica dell'intero Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche. Una verifica finalizzata non alla ricerca di priorità o di classifiche ma alla identificazione di quei progetti in cui è possibile attivare forme di Partenariato Pubblico Privato. D'altra parte il ricorso alle risorse previste nel PON, nel POR, nel FAS, ecc. impongono quasi come un obbligo a tener conto sempre più delle partecipazioni finanziarie, anche parziali di altre Amministrazioni.

Entro 90 giorni dalla approvazione dell'Allegato Infrastrutture da parte del Parlamento bisognerà disporre di un Documento condiviso dalla Conferenza Stato Regioni da cui emerga la serie di interventi su cui è possibile attivare forme di Partenariato Pubblico Privato ed in cui le singole Regioni sono disposte a destinare all'attuazione del Piano Decennale anche quote parti delle risorse provenienti dalla Unione Europea.

Un simile lavoro, senza dubbio, almeno per due distinte aree funzionali quella legata alla offerta dei servizi di trasporto nelle aree urbane e quella legata alla ottimizzazione dei processi logistici (movimentazione nelle piastre logistiche), potrà diventare una tessera chiave del **Patto di Stabilità Interno**.

6.7 Il rapporto con i Sindacati

Il Sindacato deve svolgere un ruolo determinante non solo nella fase legata alla gestione della offerta di servizi di trasporto ma anche in quella più spiccatamente strategica legata alla definizione ed alla attuazione del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche.

Per quanto concerne la fase legata alla gestione della offerta dei servizi di trasporto, il confronto tra il Governo ed il Sindacato è stato caratterizzato da quattro distinte tematiche, da quattro distinti contenziosi che rimangono, ancora, in una fase critica e che hanno visto, nella maggior parte dei casi ed in modo particolare nella fase del confronto iniziale, un rapporto diretto del Sindacato stesso con le aziende vigilate come le Ferrovie dello Stato, l'A.N.A.S., l'Alitalia, l'Enav, l'Enac, le Aziende di Trasporto Pubblico Locale ecc.. Mentre solo per il comparto dell'autotrasporto il contenzioso è stato, sin dall'inizio, gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Governo.

I quattro distinti contenziosi che ancora oggi rimangono irrisolti sono quelli relativi ai seguenti comparti:

- **Il trasporto pubblico locale.**
- **Le emergenze contrattuali nel comparto aereo.**
- **Le Ferrovie dello Stato.**

- **L'autotrasporto.**

Il contenzioso in queste quattro aree produce un rilevante numero di ore di sciopero, con grave danno per l'economia del Paese e con forti ripercussioni nella qualità della vita dei cittadini.

Occorre quindi intraprendere con il Sindacato un confronto sistematico che eviti, ove possibile, il ricorso allo sciopero in settori in cui anche il blocco alle attività di micro aree, di micro settori, produce danni incalcolabili alla comunità.

Il blocco dei TIR o il blocco del trasporto pubblico locale produce danni immediati nella formazione del PIL.

Il blocco del trasporto pubblico locale produce un danno diretto sulle attività del terziario e poiché queste incidono per circa il 70% nella formazione del PIL, il blocco incide direttamente sulla crescita del PIL. Il blocco dei TIR dopo il primo giorno blocca i cicli della produzione di diverse filiere industriali. Se qualcuno volesse sapere perché solo dopo il primo giorno si raggiungono livelli una volta raggiungibili solo dopo il quarto giorno possiamo rispondere che le cause non vanno identificate solo nella organizzazione just in time quanto in una organizzazione della distribuzione completamente diversa da quella dei primi anni 2000.

Poiché oltre l'85% delle merci si muove utilizzando la modalità stradale diventa facile identificare, anche in questo caso, quale danno si produce sulla costruzione del PIL.

Tutto questo quindi impone un rapporto con il Sindacato e con il mondo delle Associazioni rappresentative completamente diverso, completamente nuovo. Occorre cioè un monitoraggio sistematico dei momenti di crisi ed una contestuale azione preventiva capace di raffreddare quei contenziosi che spesso non possono essere risolti da un singolo Dicastero ma da un articolato numero di Dicasteri e di organismi istituzionali.

Occorre istituire un Osservatorio che abbia deleghe e funzioni vere e non sia solo invocato nei momenti critici, nei momenti in cui la fase preventiva non può più svolgere alcuna funzione.

Ma il Sindacato deve anche svolgere un ruolo nella verifica delle strategie decisionali nel comparto delle infrastrutture, non solo nella fase programmatica ma, soprattutto, nell'avanzamento dei lavori per poter intervenire direttamente quando si dilatano i tempi di realizzazione delle opere o quando i processi autorizzativi a scala nazionale o locale compromettono l'attuazione di interventi strategici per il Paese.

**Capitolo 7: Le azioni strategiche del Dicastero delle
Infrastrutture e dei Trasporti nel breve e medio
periodo**

Si ritiene opportuno, prima di esporre le linee strategiche che caratterizzeranno le attività del Governo nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti, ricordare quanto sia delicata e critica questa prima fase.

Questa fase, infatti, è caratterizzata proprio dalla riattivazione di una macchina che, in un comparto così essenziale per la crescita e lo sviluppo del Paese, è rimasta altamente penalizzata dalla divisione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti in due distinti Dicasteri nella passata Legislatura.

La divisione ha infatti fatto emergere le crisi patologiche di due organismi chiave come le Ferrovie dello Stato e dell'ANAS, due organismi che, pur svolgendo missioni precise strettamente legate alla offerta di trasporto, rispondevano a due distinti Dicasteri. Questa crisi di organicità ha praticamente incrinato la funzionalità della offerta di trasporto sia su ferrovia che su strada.

Altrettanto è avvenuto nel comparto del trasporto marittimo dove una serie di iniziative, adottate durante la passata Legislatura, sono rimaste solo dichiarazioni di intenti e, anche in questo caso, le Autorità portuali hanno dovuto seguire due distinte impostazioni strategiche: quella del Ministero dei Trasporti e quella del Ministero delle Infrastrutture.

Il caso Alitalia, il caso Trenitalia, l'emergenza nel trasporto pubblico locale, sono gli esempi più eclatanti di questo biennio di gestione dell'intero comparto.

Purtroppo durante la passata Legislatura oltre a dividere il Dicastero si è anche operato un grave blocco su una serie di interventi chiave per la infrastrutturazione organica del Paese. Durante la passata legislatura, infatti, si è detto no:

- **alla realizzazione dell'asse ferroviario Torino – Lione.** Infatti togliendo l'opera dalle procedure della Legge Obiettivo non solo si è avviata una fase di ripensamento sul tracciato ma, si sono poste le basi sia per allungare di 4 anni i tempi dell'approvazione progettuale, sia per fare esplodere i costi (oltre 2 miliardi di € in più è il costo della soluzione alternativa);
- **alla realizzazione del Terzo Valico dei Giovi sul collegamento ferroviario AV Milano – Genova.** Con l'annullamento, per legge, dei contratti con i General Contractor è, praticamente, venuta meno la possibilità di aprire i cantieri di un'opera chiave per l'economia del porto di Genova, di un segmento essenziale del Corridoio comunitario Rotterdam – Genova;

- **alla realizzazione dell'asse ferroviario AV Milano – Verona.** Anche in questo caso con l'azzeramento dei Contratti con i General Contractor si è bloccato l'avvio dei lavori di un segmento essenziale del Corridoio comunitario n. 5 Lisbona – Kiev;
- **alla realizzazione dell'asse ferroviario Verona – Padova.** Anche in questo caso con l'azzeramento dei Contratti con i General Contractor si è bloccata la conclusione della fase autorizzativa e dell'avvio dei lavori di un segmento essenziale del Corridoio comunitario n. 5 Lisbona – Kiev;
- **alla realizzazione dell'asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (BreBeMi) ed alla Tangenziale Est di Milano (TEM).** Aver voluto cambiare il modello concessorio e finanziario, definito nel 2005, ha causato impugnative in sede comunitaria; impugnative che hanno prodotto finora un risultato davvero preoccupante: dal 2005, data di approvazione del CIPE, tutto è praticamente fermo. Anche in questo caso si è bloccato un segmento chiave del Corridoio 5;
- **alla realizzazione dell'asse autostradale Cecina – Civitavecchia.** Nel 2003, era stato identificato un itinerario che consentisse una scelta asettica del tracciato. Furono identificati due possibili itinerari uno interno ed uno parallelo all'attuale asse stradale. Si decise di sottoporre alla Verifica di Impatto Ambientale entrambe le soluzioni. Dopo il parere positivo del Ministero dell'Ambiente sulla soluzione parallela all'asse autostradale, la Regione Toscana e la Regione Lazio non hanno ancora formalmente fornito l'apposita approvazione. Dopo sette anni non è partito nulla. Nel 2001 disponevamo contemporaneamente di due progetti preliminari uno per l'asse autostradale della Catania – Siracusa, l'altro della Cecina – Civitavecchia; progetti dello stesso importo, oggi sulla Catania – Siracusa i lavori hanno già raggiunto il 60% di avanzamento;
- **alla realizzazione dell'asse autostradale Roma – Formia.** Il progetto era stato approvato nel 2005 garantendo uno stanziamento di 356 milioni di €. Trattandosi di un project financing con tale volano finanziario si dava avvio ai lavori di un'opera di oltre 1,6 miliardi di €. La Regione Lazio, nel 2006 non condivideva né la soluzione progettuale, né la procedura di affidamento. In questi ultimi due anni si è costituita una Società tra la Regione Lazio e l'ANAS si è rifatto un bando, ha preso corpo un contenzioso e, soprattutto, non è partita alcuna opera e forse i 356 milioni di € non sono più disponibili

- **alla realizzazione del Ponte sullo Stretto.** Nel 2001 si disponeva solo del progetto di massima. In soli tre anni, dopo la rivisitazione del progetto, dopo continui e sistematici confronti con gli Organi locali, dopo l'ottenimento di tutte le varie autorizzazioni (oltre 40), dopo aver ottenuto l'inserimento del progetto tra le reti TEN e quindi tra le opere prioritarie della Unione Europea, dopo aver costruito un adeguato modello finanziario, dopo aver effettuato una gara internazionale per la scelta del General Contractor, dopo aver verificato le offerte progettuali, si riusciva, nell'ottobre del 2005, ad aggiudicare l'opera. Oggi dobbiamo effettuare una vera due diligence per verificare le necessarie rivisitazioni alla Convenzione, la rilettura dei valori dell'offerta.

Tutto questo è grave perché, durante la passata Legislatura, abbiamo accumulato un danno, solo da contenzioso, stimabile in oltre 4.300 milioni di €.

Ma non si intende aprire una polemica sul blocco delle infrastrutture del Paese, non si vuole aprire una polemica sul danno prodotto, si vuole, invece, recuperare il tempo perduto con una azione mirata proprio su quei progetti che sono ubicati sui Corridoi della Unione Europea, su quei progetti che condizionano la crescita e lo sviluppo del nostro Paese.

Questa esigenza di infrastrutturazione, questa urgenza di affrontare e risolvere i problemi legati alla costruzione di una offerta di trasporto efficiente ed efficace è motivata da tre fattori che diventano sempre più fattori condizionanti per la crescita e lo sviluppo del Paese. Tali fattori sono, in particolare:

- **La congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa 80 miliardi di € l'anno in Europa (1,8% del valore della produzione industriale pari a 4.460 miliardi di €), e 19 miliardi di € l'anno in Italia (2,2% di 900 miliardi di €).
- **La saturazione** soprattutto su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi; saturazione che, purtroppo, non avendo attivato i lavori del valico del Frejus e del Terzo Valico dei Giovi, nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione, per il transito dei mezzi di trasporto. A coloro che dubitano di questa crescita ricordiamo che nel 1967 nell'intero arco alpino transitarono 19 milioni di tonnellate di merce, nel 2006 tale valore ha superato la soglia dei 150 milioni di tonnellate. Si è voluto prendere come riferimento il 1967 perché da quella data nel nostro Paese non si è iniziato nessun nuovo valico.
- **La monomodalità** nella offerta di trasporto: la ferrovia si avvia, in Europa da una incidenza del 28%, sul globale delle modalità degli

anni '70, ad una soglia di poco superiore all'8%. In Italia, sempre nello stesso periodo tale incidenza è passata dal 13% all'8%.

Questa serie di considerazioni ha portato alla definizione di un programma di azioni che, nei primi 100 giorni di Governo, sia in grado di riattivare la macchina, di ridare incisività alle azioni sia a quelle legate alla offerta dei servizi, sia a quelle legate alla infrastrutturazione della offerta, di superare tutte quelle crisi del sistema vicine, in alcuni casi, ad uno stato di irreversibilità.

Si è così tentato di produrre un vero GANTT per i primi 100 giorni articolato nelle seguenti macro aree di intervento:

- 1. Il riassetto del Dicastero e delle Società controllate.**
- 2. La sicurezza nei lavori pubblici e nei trasporti. La difesa della vita.**
- 3. La dimensione internazionale della mobilità.**
- 4. La offerta di trasporto sempre più coerente alle esigenze della gente e del mondo della produzione e del commercio.**
- 5. la infrastrutturazione organica del Paese ed il rapporto con il territorio**
- 6. una nuova politica della città e della casa**

Ognuna delle seguenti macro aree si articola, a sua volta, in precisi e dettagliati atti e strumenti operativi. La quinta e la sesta macroarea, invece, viene esplicitata nel Capitolo 8.

7.1 Il riassetto del Dicastero e delle Società controllate

1. Il riassetto del Dicastero

Onde evitare i tempi lunghi già sperimentati nella Legislatura 2001 – 2006 (oltre quattro anni), si sta identificando un assetto del Dicastero che possa, da subito, recuperare quelle funzioni e quelle specificità gestionali che lo avevano caratterizzato fino al maggio 2006. Sarebbe controproducente e antitetico alla emergenza che l'intero comparto delle infrastrutture e dei trasporti vive oggi, pensare ad una riforma strutturale del Dicastero.

Poiché l'Allegato Infrastrutture al DPEF affronta in modo prioritario le tematiche legate alla Legge Obiettivo e tenuto conto che, in questi sette anni di attività, è stato possibile raggiungere una serie di risultati davvero apprezzabili in termini di istruttoria dei progetti e di avvio concreto degli stessi da parte della Struttura Tecnica di Missione, sarebbe opportuno, alla luce della esperienza acquisita in questi sette anni di attività, caratterizzare nelle seguenti quattro distinte aree funzionali la attuale Struttura:

- **AREA TECNICA.**
- **AREA GIURIDICA.**

- **AREA ECONOMIA E FINANZA PUBBLICA.**
- **AREA ALTA VIGILANZA.**

Ognuna delle predette aree dovrà essere coordinata da un responsabile.

2. La costituzione di una Scuola della Logistica

Sulla "logistica" è necessario individuare, con la massima urgenza, un'apposita sede in cui definire, in modo organico, **le discipline e le aree tematiche da approfondire e da porre all'interno di un preciso sistema didattico mirato solo alla formazione di attività professionali congeniali alle esigenze reali del mercato.**

Una simile operazione si ritiene utile debba essere intrapresa dal **Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti** di concerto con il **Ministero della Istruzione, Università e Ricerca Scientifica**, con il **Ministero delle Politiche Agricole e Forestali**, con il **Ministero del Welfare** e con quello delle **Attività Produttive**. Il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti deve svolgere il ruolo di soggetto catalizzatore di una simile iniziativa. Una iniziativa che può, davvero, essere concepita con la stessa impostazione metodologica con cui viene gestito un Istituto come l'ENA in Francia.

3. Il riassetto funzionale delle Ferrovie dello Stato

Una serie di fattori esogeni ed endogeni produrranno, nel prossimo biennio, sostanziali cambiamenti nel campo della organizzazione della offerta ferroviaria; in proposito è sufficiente ricordare che nel 2009 sarà disponibile un nuovo asse ferroviario ad alta velocità Torino – Milano – Bologna – Firenze; un asse che renderà praticamente efficiente e funzionale un itinerario più lungo quale il Torino – Milano – Battipaglia.

Questo arricchimento sostanziale della offerta ferroviaria consentirà una rivisitazione dell'attuale capacità delle linee storiche e quindi la offerta per il trasporto delle merci nord – sud – nord potrà, davvero, offrire, all'attuale trasporto gravitante su gomma, condizioni interessanti soprattutto per quanto concerne la sistematicità della offerta e quindi la certezza dei tempi nei collegamenti di lunga distanza. Ma tale arricchimento infrastrutturale consentirà anche una migliore offerta della rete ferroviaria del centro nord del Paese per quanto concerne i servizi pendolari.

Un altro elemento che andrà sicuramente affrontato è quello relativo sia ai rapporti tra il Gruppo delle Ferrovie dello Stato ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia a quelli tra il Gruppo Ferrovie dello Stato e gli Enti locali

Un altro fattore da monitorare attentamente è quello relativo alla entrata in funzione, a partire dal 2010, della Direttiva Comunitaria 59/2007 relativa alla “libertà di cabotaggio trasporto passeggeri in territorio comunitario”.

4. Il riassetto funzionale dell’ANAS

Un obiettivo chiave è quello relativo al deconsolidamento di ANAS dal perimetro della Pubblica Amministrazione attraverso l’adozione di un nuovo modello di funzionamento e finanziamento, che preveda, in sostanza, la remunerazione delle attività di sviluppo e gestione della rete in concessione secondo criteri di mercato e l’accesso diretto al mercato dei capitali per finanziare la realizzazione degli investimenti. Il nuovo modello di ricavo prevede in particolare l’introduzione del pedaggio reale su autostrade e strade con caratteristiche autostradali di nuova realizzazione e su selezionate tratte esistenti oggetto di profondo ammodernamento.

Lo sviluppo dei ricavi da mercato consentirebbe, già nel medio termine, di raggiungere l’obiettivo del deconsolidamento di ANAS dal perimetro della Pubblica Amministrazione e conseguentemente, quello di poter accedere autonomamente al mercato dei capitali per finanziare, anche attraverso fonti alternative ai tradizionali contributi pubblici, la domanda di sviluppo infrastrutturale del Paese senza alimentare ulteriormente il debito pubblico e velocizzandone allo stesso tempo il processo di realizzazione.

5. Il riassetto funzionale dell’ENAV

Il progetto “Galileo” cambierà l’intero assetto, l’intero sistema di “assistenza al volo”. L’ENAV, quindi, dovrà trarre, in tempi certi, due distinti obiettivi:

- adeguamento tecnologico sempre più spinto degli impianti;
- riorganizzazione e nuova formazione delle risorse umane.

Finora l’ENAV, pur avendo investito cospicue risorse finanziarie nel comparto tecnologico, in realtà ha puntato di più sul riassetto gestionale, sull’autonomia finanziaria. In questi ultimi anni l’ENAV ha in più occasioni verificato la distanza che esiste tra l’attuale sistema di assistenza al volo e quello che, fra soli 4 – 5 anni, sarà il nuovo modello.

Occorre, quindi, produrre un crash program che elenchi le azioni operative da adottare nel breve periodo e verificare la attendibilità delle scelte attraverso un monitoraggio capillare sia sul fronte degli investimenti in adeguamento tecnologico, sia sul fronte del riassetto organizzativo.

Questo secondo obiettivo è senza dubbio quello più difficile soprattutto se si tiene conto dell'attuale soglia di sindacalizzazione della Società; una soglia che, in passato, ha bloccato, in modo davvero preoccupante, l'intera offerta aerea del Paese. Questo, oggi, con una crescita annuale del trasporto aereo di oltre il 7 – 8% non può più essere accettabile. **Il blocco di una sola ora del servizio di assistenza al volo produce un danno di oltre 40 milioni di €.**

6. Il riassetto funzionale dell'ENAC

Il provvedimento normativo, quello definito nel 2004, ha attribuito all'ENAC, in qualità di autorità di vigilanza, le funzioni di regolamentazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze (anche per quanto attiene all'assistenza al volo), lasciando ad ENAV s.p.a. le funzioni di fornitore del servizio.

Si è ottemperato, così, alla richiesta comunitaria di separare l'attività di vigilanza dalla fornitura di servizi. La costruzione dell'Autorità per l'Aviazione Civile non è un punto d'arrivo, dobbiamo farne un ideale punto di partenza:

- per la riforma del codice della navigazione aerea;
- per la designazione degli aeroporti di interesse nazionale;
- per l'esercizio sempre più efficace delle funzioni di regolazione, controllo e indirizzo.

Infatti, il trasporto aereo, nel prossimo quinquennio, subirà delle evoluzioni strutturali sostanziali; il sistema Galileo, il rapporto con l'area orientale del pianeta, cioè con la Cina, la rilettura sostanziale della logica degli HUB, il rilancio del sistema cargo, la nuova tipologia degli aeromobili sono tutte condizioni, sono tutte evoluzioni che giustamente devono trovare nell'ENAC un organismo sempre più pronto a rispondere a questa fisiologica crescita, a scala mondiale, del trasporto aereo.

7.2 La sicurezza nei lavori pubblici e nei trasporti. La difesa della vita

1. Una norma organica per la sicurezza sui lavori

- un "rating" per le imprese di costruzione e per le stazioni appaltanti.

La sicurezza nei cantieri è senza dubbio legata alla capacità ed alla qualità imprenditoriale delle imprese di costruzione. Occorre quindi evitare di affrontare la preoccupante tematica legata alla sicurezza nei cantieri solo ricorrendo a forme restrittive, a penali a valle di infortuni gravi. È necessario intervenire in modo organico nell'assetto

organizzativo della impresa di costruzione. Le imprese di costruzione, in Italia, denunciano una relativamente bassa "performance" in termini di efficienza industriale. Le ragioni di ciò sono molteplici e la maggior parte di esse risiedono nella incapacità strutturale della Pubblica Amministrazione di gestire il mercato delle opere pubbliche con efficienza e razionalità. In altre parole, non esiste ancora un meccanismo di selezione delle imprese che impedisca l'ingresso a quelle meno competitive ed agevoli, viceversa, la crescita industriale di quelle migliori.

La Pubblica Amministrazione, per superare questa patologia che, nel nostro Paese, rischia di diventare irreversibile, si dovrebbe dotare di un sistema di "rating" delle imprese gestito da società specializzate.

Il "rating" dovrebbe avvenire sulla base di criteri che facciano riferimento alle reali capacità imprenditoriali/realizzative dell'impresa, alla sua consistenza finanziaria, alla serietà dei suoi comportamenti (per esempio: numero di infortuni registrati; numero di varianti richieste; entità del contenzioso con la Pubblica Amministrazione e suoi esiti, ecc.). Tale sistema dovrebbe ovviamente non sostituirsi a quello ora esistente delle SOA (che, peraltro, da solo si è rivelato del tutto inefficace). In realtà si dovrebbe subordinare l'ingresso nel settore delle costruzioni di nuove imprese ad una sorta di "test" che validi la capacità di gestire la sicurezza del cantiere e la prevenzione degli infortuni.

2. La sicurezza stradale

➤ Il Forum di Verona trasformato in Sede permanente a scala comunitaria ed internazionale

Durante il Governo Berlusconi, nel 2003, si era riusciti a riunire a Verona, ogni anno, per tre anni consecutivi tutti i Ministri dei Trasporti del Pianeta. In tali incontri venivano esaminati, da tutti i Paesi, le iniziative intraprese o da intraprendere per limitare l'assurda tragedia della incidentalità stradale. Con il Governo Prodi tale iniziativa è stata bloccata. Occorre quindi non solo ripristinare un simile Forum ma, come già tentato nel 2005, proporre che l'Unione Europea elegga, in modo formale, la sede di Verona come sede fissa non solo di tali incontri sistematici ma come Osservatorio permanente della incidentalità stradale e come organismo scientifico attrezzato per produrre iniziative mirate all'abbattimento e/o al sostanziale ridimensionamento della incidentalità.

➤ L'educazione alla guida: un atto complementare alla "patente a punti"

Nel 2002 si è cercato di inserire, tra le discipline dell'insegnamento nelle scuole elementari, medie e superiori, quella relativa all'"**educazione stradale**". Purtroppo tale scelta per motivi legati alla organizzazione didattica ed alla copertura finanziaria non si è trasformata in atto compiuto. Senza dubbio la copertura finanziaria va garantita specialmente se si tiene conto del rilevante danno sociale (circa 6.000 morti e 320.000 feriti) ed economico (oltre 18 miliardi di €) che il Paese, annualmente, subisce a causa della elevata incidentalità stradale. Occorre quindi, tra i provvedimenti da emanare nei primi 100 giorni, inserire quello che rende finalmente operante una simile scelta strategica.

Altra iniziativa da intraprendere è quella relativa all'insegnamento nelle Scuole Guida. In tali sedi l'accesso alla guida non tiene conto delle reazioni che il principiante può avere di fronte ad eventi non previsti (strada con neve, con nebbia, attraversamento di animali, ecc.). Unico modo per superare una simile grave carenza nella fase di apprendimento è quello di utilizzare, come nel caso della patente per la guida di aeromobili, dei "simulatori". Per evitare possibili critiche gratuite nel confrontare le difficoltà nella guida di un aeromobile con quelle nella guida di un'auto, si ritiene utile proporre il ricorso al "simulatore" almeno per le patenti di guida di mezzi pesanti o di autobus.

7.3 La dimensione internazionale della mobilità

1. l'aggiornamento delle Reti TEN'T

Nell'aprile 2009 termina il primo quinquennio dalla data di approvazione del Piano di aggiornamento delle Reti TEN'T avvenuta nell'aprile del 2004. L'Italia nel 2001 propose l'aggiornamento della programmazione a livello europeo delle reti Tent't ferma al 1994. L'Italia nel 2008 ne proporrà un ulteriore aggiornamento che va collegato e reso interagente con il Documento Wider Europe, un documento che pone in evidenza il ruolo strategico del bacino del Mediterraneo.

Definizione di un provvedimento legislativo, a scala comunitaria, per l'attribuzione di competenze all'organo centrale dei singoli Stati membri della Unione Europea in merito alle scelte dei progetti ubicati all'interno delle reti TEN'T. Sarebbe cioè opportuno invocare per gli interventi di portata intercomunitaria ed intracomunitaria provvedimenti molto simili a quelli utilizzati in caso di emergenza, cioè provvedimenti legislativi equivalenti a quanto previsto dalla Legge 225/92. Occorrerebbe cioè, per un numero limitato di interventi, come ad esempio i valichi, alcuni corridoi e gli HUB portuali di oggettiva rilevanza strategica, eliminare procedure o vincoli di natura locale che possano ritardare il completamento del processo autorizzativo o, ancora peggio, mettere in dubbio decisioni assunte a scala comunitaria.

2. Le Società di Corridoio

Sarebbe opportuno costituire Società capaci di ottimizzare al massimo i vantaggi prodotti dai vari "Corridoi comunitari plurimodali". Società che si configurano, come nel caso dell'esperienza della "Quadrilatero Umbria Marche", come soggetti catalizzatori delle attività e delle rendite che, nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso, riescono ad attivare. Nel caso, ad esempio, della "Quadrilatero Umbria Marche" l'apposito Progetto di Area Vasta (PAV), consente un recupero minimo di risorse necessarie per la realizzazione dell'asse stradale pari a circa il 15% dell'investimento. Nel caso invece dei Corridoi definiti dal Gruppo Van Miert ed approvati dalla Unione Europea il 21 aprile 2004, è possibile, sin da ora, soprattutto grazie ai Coordinatori di Corridoio, cui tra l'altro compete anche il compito di identificare e di supportare le modalità per la ricerca sui mercati delle risorse necessarie per realizzare gli assi infrastrutturali, definire una chiara elencazione delle possibili "aree di convenienza".

3. Istituzione di una Conferenza permanente sulla evoluzione della logistica nel Mediterraneo

Alla luce del rilevante lavoro svolto dalla Commissione Europea attraverso la redazione del Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe) si ritiene opportuno istituire una Conferenza permanente sulla evoluzione della logistica nel Mediterraneo.

Annualmente la Conferenza permanente potrebbe organizzare 4 Forum della durata di due giorni. I Forum, ogni anno, dovrebbero affrontare tematiche inerenti i seguenti ambiti strategici:

- Autostrade del mare.
- La portualità.
- La safety e la security.
- La interazione tra il bacino ed il sistema dei Paesi gravitanti direttamente o indirettamente sul bacino del Mediterraneo.

Compito della Conferenza permanente e dei singoli Forum è quello di dare attuazione concreta sia alle scelte strategiche legate alle Reti TEN'T, sia a quelle della Wider Europe.

Ai Forum dovrebbero partecipare i rappresentanti ad "Alto Livello" dei singoli Paesi coordinati da un responsabile designato dalla Commissione del Parlamento Europeo.

7.4 La offerta di trasporto sempre più coerente alle esigenze della domanda

1 La riforma organica del trasporto pubblico locale

Chi gestisce una offerta di servizi di trasporto (sia a scala locale che nazionale) è portatore di una "intelligenza gestionale" ed è in grado di aggiudicarsi una concessione non perché garantisce il trasferimento di capitali, non perché assicura soglie occupazionali consolidate, non perché evita licenziamenti. Se siamo convinti di ciò non dobbiamo più avere paura delle "liberalizzazioni" nel trasporto pubblico. Dobbiamo, invece, avere il coraggio di redigere bandi di gara in cui siano solo chiari i paletti che si intende porre al possibile soggetto concessionario portatore di "intelligenza gestionale". Per capire i "perché" di questa scelta, si ritiene utile ricordare che nelle gare per la concessione di servizio di trasporto pubblico in ambito urbano si dovrebbero garantire almeno quattro capacità funzionali:

- capacità nella identificazione delle soluzioni che aggregano domanda;
- capacità gestionale nella ottimizzazione dei costi;
- capacità di diffusione della informazione sui servizi erogati per il mantenimento della domanda acquisita;
- capacità finanziaria nella gestione del debito e nell'accesso alle risorse.

È importante infatti quanto sia importante la capacità del soggetto concessionario nel ridimensionare la distanza che esiste tra domanda di trasporto potenziale o teorica e domanda reale.

La volontà di liberalizzare concretamente il trasporto pubblico richiede necessariamente un pacchetto di provvedimenti in grado di garantire:

- la certezza e la sistematicità dei servizi offerti;
- la chiara ed incontestabile responsabilità di chi eroga i servizi;
- la qualità e la efficienza dei servizi, ottenuta attraverso forme capillari di controllo da parte del concedente.

Il riassetto dovrà avvenire in modo da evitare la costituzione di monopoli privati a livello locale.

2. L'incentivazione del trasporto delle merci su ferrovia e via mare

Incentivi alla intermodalità. Si propone il rifinanziamento del comma 6 dell'articolo 38 della Legge 166/2002 per il quale sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di ulteriori 14.500.000 euro per

l'anno 2008, di 15.000.000 di euro per l'anno 2009 e di 15.000.000 di euro per l'anno 2010, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare. Nel rifinanziamento vengono comprese anche le opere relative alla costruzione di raccordi privati di collegamento con la rete e le contestuali azioni di semplificazione del sistema tecnologico di interazione tra il sito logistico e la rete ferroviaria. L'art. 38 della Legge 166/2002 ha ottenuto risultati davvero rilevanti e, soprattutto, è stata integralmente utilizzata da parte di un vasto numero di operatori. Si intende non solo proporre il rifinanziamento della norma ma anche la possibilità di incentivare la realizzazione sia di raccordi ferroviari tra i siti logistici e la rete ferroviaria, sia di opere che facilitino i processi di interscambio informativo tra i siti logistici e la rete ferroviaria.

Incentivi alle attività logistiche. Il "Fondo per misure di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica" di cui all'art. 1 comma 108 della Legge 266/2005, dovrebbe essere implementato per incentivare in particolare, per il biennio 2008 - 2009:

- iniziative già avviate e su cui è necessario un supporto finanziario pubblico non a fondo perduto;
- iniziative che garantiscano, entro il prossimo triennio, l'accesso a reti informative avanzate come quelle legate al sistema "Galileo";
- iniziative legate al cargo aereo;
- iniziative che abbattano il carico a vuoto;
- i progetti innovativi legati all'accumulo e alla distribuzione in ambito metropolitano;
- la promozione di Raggruppamenti Temporanei di Imprese.

3. L'attuazione della riforma della portualità

I corridoi delle nuove reti TEN hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi, al tema delle "autostrade del mare", così il lavoro portato avanti da Loyola De Palacio con il progetto "Wider Europe" ha reso possibile un nuovo approccio al sistema portuale del bacino del Mediterraneo.

Occorre quindi avviare il seguente quadro di attività:

- immediato ricorso ad uno strumento legislativo che con poche norme, **superi** da un lato i vincoli e le deformazioni concettuali presenti nei provvedimenti legislativi passati e **produca**, invece, le risposte più congeniali alle esigenze di un sistema che negli ultimi dieci anni è cambiato in modo inimmaginabile;

- chiara identificazione di un Piano Fonti Impieghi per la copertura finanziaria sia delle attività gestionali che di quelle infrastrutturali. Un Piano Fonti Impieghi misurabile;
- costruzione misurabile dell'autonomia gestionale e la contestuale identificazione di logiche corrette e trasparenti di controllo;
- identificazione di processi di ottimizzazione della offerta dei vari impianti portuali attraverso il ricorso alla logica del "sistema portuale";
- identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del Master Plan Euromediterraneo;
- definizione di un quadro di che consenta una integrazione tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale.

Senza dubbio tra questi punti strategici assume un ruolo determinante quello relativo **alla definizione di un quadro di interventi che consenta una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale. I nostri porti infatti non riescono ad interagire con le reti ferroviarie e stradali.**

Questa emergenza e questa urgenza sono legate al fatto che, da almeno 5 anni, sono successi due fatti che riguardano direttamente l'Italia. I due fatti sono:

- **La nuova Europa geografica, geoeconomica, geopolitica ed il ruolo del Mediterraneo.**
- **Il perdurare della crescita del PIL della Cina.**

1.

Il Mediterraneo oggi movimentata **32,3 milioni di TEU**, un volume di traffico enorme anche se Singapore da solo ne movimentata **19 milioni di TEU**, ma una previsione, fatta da Ocean Shipping Consultants, dichiara che nel **2015 nel Mediterraneo si movimenteranno 59 milioni di TEU**. Ebbene questa è una previsione pessimistica, addirittura, per la maggior parte degli operatori del settore è una previsione volutamente restrittiva; tutti sono convinti che nel **2015 il Mediterraneo movimenterà circa 70 milioni di TEU**. I Corridoi plurimodali **Rotterdam – Genova e Varna – Durazzo – Bari** sono due canali secchi che rendono il Mediterraneo il grande teatro economico delle convenienze di tre aree quali il Nord Africa, la nuova Europa ed il complesso ed articolato sistema euroasiatico. Tutto questo genera quindi sicurezza nella crescita del Paese, nello sviluppo dell'Europa e del Mezzogiorno.

2.

La crescita del PIL della Cina e la contestuale modifica dei mercati di offerta mondiale delle materie prime e dei beni di consumo rappresenta un fenomeno davvero preoccupante. Una simile crescita genera squilibri nei costi di alcuni prodotti essenziali quali l'acciaio, il petrolio, il cemento.

Questi squilibri cambiano strutturalmente la configurazione conosciuta dei mercati e rischiano di generare un rallentamento dello sviluppo economico delle aree storiche della vecchia Europa.

Il Mediterraneo quindi di fronte a questo fenomeno irreversibile produrrà tre tipologie di portualità:

- Quella puramente finalizzata al **transhipment**.
- Quella capace solo di fare da **cabina di regia**.
- Quella in grado di rafforzare il rapporto porto – retroporto a tal punto da generare **rete**, da generare **sistema**.

In realtà assisteremo, in assenza di azioni organiche, ad una naturale evoluzione strutturale, cioè:

1. **Malta e Cipro** diventeranno cabina di regia della portualità mediterranea.
2. **Porto Said o Alessandria d'Egitto, Algeciras e forse Gioia Tauro** diventeranno i grandi porti per il **transhipment**.
3. **Fos e Trieste o Genova** diventeranno porti integrati con la **rete**.

Questa serie di considerazioni impone il ricorso a precise azioni per il rilancio della portualità nazionale, intervenendo, se occorre, anche sul quadro normativo per perseguire i seguenti obiettivi:

- introdurre i necessari elementi di semplificazione nelle procedure – in particolare in quelle concernenti l'approvazione dei piani regolatori e delle loro varianti - per far sì che la realizzazione delle opere venga resa più sollecita e più certa nei tempi;
- portare a compimento l'iter di adozione del decreto sui dragaggi ed esaminare eventuali ulteriori iniziative che consentano di coniugare il necessario rispetto delle norme ambientali con le esigenze di approfondimento dei fondali dei porti e di realizzazione delle opere;
- fare in modo che la portualità si organizzi più marcatamente verso un modello di "sistema", per evitare la concorrenza tra porti, fare massa critica nei confronti della concorrenza esterna e valorizzare le specializzazioni delle varie realtà portuali, conseguendo nel contempo una razionalizzazione ed ottimizzazione delle risorse da destinare al settore;
- completare adeguatamente, come detto prima, il processo di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, accrescendo, però, nel contempo, il controllo dell'Amministrazione centrale sulle principali decisioni delle Autorità.

4. L'attuazione della riforma della interportualità

- **Unificazione dei Distretti Industriali, Commerciali e Logistici**

A scala comunitaria negli ultimi cinque anni, anche alla luce del nuovo assetto delle reti TEN'T e della nuova cultura sulla organizzazione delle Piastre logistiche, nonché sulla base di quanto definito nel Piano della Logistica approvato dal CIPE nel 2006, il modello organizzativo e strutturale dell'impianto interportuale ha subito rilevanti modificazioni. In particolare, nel nostro Paese, si impone con la massima urgenza una prima azione di chiarezza, anche nominalistica, sul concetto di "distretto" e contestualmente si ritiene opportuno produrre come primo atto una apposita norma che riunifichi i tre attuali distretti (industriale, commerciale e logistico) in un unico distretto.

5. Master Plan della offerta aeroportuale

Nel 1984, durante la redazione del Piano Generale dei Trasporti, fu dedicata un'apposita area di approfondimento proprio alla tematica legata alla offerta aeroportuale. Si voleva, venticinque anni fa, definire una chiara gerarchizzazione degli impianti e, al tempo stesso, identificare delle soglie ottimali di domanda di trasporto per ogni singolo impianto.

Alcuni dati previsionali dell'epoca indicavano per il 2000 una soglia di domanda pari a 120 milioni di passeggeri e di 1,2 milioni di tonnellate di merci. Oggi, nel 2008, con un ritardo di otto anni si è raggiunta per i passeggeri la soglia di 120 milioni di unità, mentre per le merci siamo ancora fermi ad un valore di circa 800 mila tonnellate.

Ha senza dubbio influito su questa limitata crescita, la tragedia dell'11 settembre 2001, tuttavia, se si considera che in questi ultimi cinque anni la crescita della domanda è stata davvero rilevante, allora è facile convincersi che una delle cause della mancata crescita vada addebitata alla:

- organizzazione dei nostri impianti aeroportuali;
- mancata interazione tra gli impianti e le reti;
- gratuita definizione ed elezione di HUB;
- discutibile concorrenza tra alcuni di essi e all'exasperato campanilismo.

Ebbene, oggi, in un sistema ampiamente liberalizzato è inutile e, addirittura, controproducente ipotizzare approcci dirigistici; è inutile redigere "piani" che identifichino catalogazioni tipologiche di "impianto aeroportuale".

Dobbiamo ammettere e, al tempo stesso, convincersi che nel comparto aeroportuale il binomio domanda – offerta non risponde ad alcuna logica pianificatoria ma, solo, alla intelligenza strategica di chi è in grado di ottimizzare al massimo tale rapporto.

Produrre, quindi, un master plan della offerta aeroportuale non significa elencare tipologie di impianti, elencare interventi, assegnare

risorse pubbliche ma significa produrre un **“Piano di Impresa Paese della Offerta Aeroportuale”**. Un Piano di Impresa, mosaico dei vari Piani di Impresa degli attuali impianti da confrontare con un Piano di Impresa virtuale. Da un simile confronto emergerà la distanza esistente tra un modello virtuale ed un modello reale, emergeranno le cause di tale distanza e, quindi, sarà più facile identificare gli algoritmi necessari per recuperare tale gap.

Un simile lavoro potrà essere attuato in tempi rapidi e, in tal modo, confluire in un apposito provvedimento collegato al Disegno di Legge Finanziaria 2009. Tali norme non dovranno supportare azioni dirigistiche dello Stato ma solo agevolare strumenti innovativi come, ad esempio, il Partenariato Pubblico Privato o procedure autorizzative snelle per gli interventi di adeguamento infrastrutturale sia degli impianti che delle reti di accesso agli stessi. Un approccio del genere farà capire cosa è il “sistema aeroportuale milanese” e cosa è “il sistema aeroportuale romano”.

6. Istituzione di una cabina di regia per la ottimizzazione della offerta di trasporto alla domanda turistica.

Le varie modalità, stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime, rivestono un'importanza speciale. Esse sono lo strumento di accesso diretto al nostro Paese e ai luoghi di destinazione, e devono pertanto funzionare e rispondere alle esigenze del viaggiatore, ma sono anche il primo impatto del visitatore con il nostro Paese e la sua realtà locale.

Aeroporti, porti, autostrade e, seppur in parte ridotta, le ferrovie e le stazioni costituiscono il nostro biglietto di presentazione, che sovente non è adeguato al livello di qualità che ci si attende da un Paese della nostra tradizione e rilevanza economica. Lo sforzo del Governo per il potenziamento infrastrutturale coincide pertanto con un'esigenza di miglioramento della percezione dell'Italia che ha effetti diretti sulle scelte dei tour operator.

L'efficienza del sistema dei trasporti influenza anche il turismo interno, lo spostamento di breve periodo, il turismo culturale, ostacolato, spesso, da elementi deterrenti connessi in prevalenza ad un sistema di trasporto che rende l'approccio al viaggio faticoso e sfibrante.

L'attuazione della Legge Obiettivo, con il suo rilevante volano di investimenti, cerca di superare la rilevante serie di debolezze infrastrutturali, soprattutto tenendo conto della morfologia del nostro Paese e dell'intensità dei flussi di trasporto in alcune sue aeree, che possono scoraggiare il turismo.

Ma la capacità di attrazione di un Paese non è solo una questione di grandi infrastrutture e grandi insediamenti specializzati. Il nostro Paese

ha una capacità di richiamo altissima che gli deriva dal suo ambiente naturale, dalla sua storia e dalle testimonianze lasciate dall'uomo nel corso dei millenni. Siamo i primi al mondo per rilevanza e diffusione del patrimonio archeologico e monumentale, eppure non siamo i primi al mondo nell'industria turistica. I nostri competitori diretti nel settore turistico sono la Francia e la Spagna che evidentemente riescono a comporre meglio di noi quella miscela che attribuisce il primato nell'attrattiva turistica.

Il Mezzogiorno d'Italia, ad esempio, può trovare una forte sponda di sviluppo nel turismo nautico. Ma occorre sviluppare un sistema di portualità e dei connessi servizi che sia all'altezza dell'esplosione degli sport che utilizzano il mare, e della vela in particolare, che paradossalmente non trova nelle regioni meridionali la necessaria rete di strutture di approdo e di servizi a terra, quali un'efficiente assistenza, ricovero, coordinamento con le strutture ricettive e con i siti di interesse culturale e naturalistico. Per un'area che dovrebbe essere il santuario della vela 1.800 posti barca in Calabria e 8.300 in Sicilia sono troppo pochi se comparati ai 17.000 della Liguria e ai 15.000 della Toscana.

In realtà, quindi, gli impianti portuali attrezzati per la nautica da diporto, ed in genere tutte quelle realtà capaci di aggregare una domanda di trasporto nautico finalizzata sia al tempo libero, sia ad attività di natura puramente logistica, devono essere attrezzati per offrire una vera occasione intermodale. Un'occasione intermodale capace di garantire accessi sia agli ambiti urbani, sia alle realtà storiche ed ambientali legate all'ambito retroportuale, attraverso una efficiente griglia di reti di trasporto stradale e, ove possibile, ferroviario. In tal modo quindi il punto portuale diventa elemento essenziale di un tessuto connettivo davvero rivoluzionario per l'offerta turistica.

Per potenziare la collocazione dell'Italia nell'economia del turismo si deve quindi lavorare per valorizzare gli elementi che garantiscano l'unicità del prodotto italiano, unicità costituita dai beni archeologici, culturali ed ambientali, dalle tradizioni, dalle culture locali.

Ma come può il nostro Paese rispondere alle esigenze della nuova domanda turistica di fronte ad una serie di carenze essenziali quali quelle relative alla incapacità di mantenere, per oltre il 45% del territorio nazionale, i livelli congeniali ad un Paese avanzato per quanto concerne le esigenze idriche per abitante (400 - 500 litri/giorno)?

In molte realtà del Mezzogiorno, ed in particolare in Sicilia, l'acqua arriva ogni 5 giorni. Questo dato motiva da solo l'attuale ridicola incidenza del comparto turistico nel Mezzogiorno (non superiore al 22% dell'intero sistema nazionale, solo l'area riminese ha il 18%). Anche in questo caso è facile immaginare la dimensione del danno; ma ciò che preoccupa è la certezza che senza il superamento di una tale carenza è impensabile

ipotizzare programmi di sviluppo di un comparto essenziale per l'economia del Paese ed in modo particolare del Mezzogiorno.

Appare chiaro che, sulla base di questo asettico quadro, il nostro Paese, pur avendo la migliore ubicazione strategica all'interno dell'Europa e del bacino del Mediterraneo, rischia di diventare solo un interessante bacino di consumi.

Nel 2002, attraverso una norma che destinava il 3% delle risorse assegnate alla realizzazione delle infrastrutture al recupero ed al rilancio delle nostre ricchezze archeologiche, ambientali e culturali, il Governo Berlusconi riuscì a creare, attraverso una apposita Società **ARCUS** un modello capace di dare autonomia finanziaria ad un comparto per anni privo di un minimo sostegno. Attraverso questa Società ed attraverso tale norma è stato possibile diffondere e rendere più accessibili le peculiarità culturali dei territori interessati dalle infrastrutture, favorire un loro uso plurifinalizzato e, tra l'altro, agevolare il consenso intorno alla realizzazione di nuove opere in quanto, finalmente, compartecipi dei valori del territorio.

L'iniziativa ha consentito di favorire la conoscenza e la conservazione di beni sconosciuti o remoti, inserendo beni archeologici, monumentali e naturali in circuiti molto più vasti degli attuali. Ad esempio si è lavorato ad un nuovo accesso all'area archeologica di Ercolano, l'area era praticamente irraggiungibile, al punto di avere solo 240.000 visitatori l'anno contro i 1.960.000 di Pompei, di cui il 63% provenienti dall'estero.

Ebbene questa serie di azioni, di iniziative, per la rilevanza e per la forte incisività sulla crescita del nostro PIL, non può più essere affidata ad iniziative pubbliche isolate ma deve avvenire all'interno di una Cabina di regia organica e funzionale al rapporto tra domanda turistica ed offerta di servizi di trasporto.

7. Definizione di una griglia sensoriale del sistema logistico

La evoluzione e la esplosione di sistemi telematici nella gestione della mobilità (Galileo, VTS, ecc.) impone la definizione di una griglia sensoriale che ottimizzi, in modo sistematico, la offerta di trasporto. In tal modo si ottiene la riduzione del carico a vuoto e la contestuale riduzione delle soglie di saturazione dei corridoi stradali e ferroviari. Deve, in realtà istituirsi, anche alla luce del contenimento dei costi energetici, un'apposita sede erogatrice di informazioni mirate all'uso ottimale dell'offerta trasportistica.

**Capitolo 8: La infrastrutturazione organica del Paese
ed il rapporto con il territorio.
Una nuova politica della città e della casa**

8.A. La infrastrutturazione organica del Paese ed il rapporto con il territorio

8.A.1. L'apertura dei cantieri bloccati

È opportuno ricordare che i seguenti interventi sono stati praticamente bloccati durante la precedente Legislatura. Il blocco è avvenuto o attraverso apposita norma (A), o per motivi di carattere localistico e ambientale (B) o per vincoli procedurali (C).

- **Asse ferroviario Torino – Lione (B) (C).** Importo quota italiana 6,5 miliardi di €.
- **Asse ferroviario Milano – Genova. Terzo Valico dei Giovi (A).** Importo 5,06 miliardi di €.
- **Asse ferroviario Milano – Verona (A).** Importo 5,6 miliardi di €.
- **Asse ferroviario Verona – Padova (A).** Importo 3,3 miliardi di €.
- **Asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (C).** Importo 1,7 miliardi di €.
- **Asse autostradale Cecina – Civitavecchia (B).** Importo 2,7 miliardi di €.
- **Asse autostradale Roma – Formia (B) (C).** Importo 1,9 miliardi di €.
- **Il Ponte sullo Stretto di Messina (A) (B) (C).** Importo 6,1 miliardi di €.

Occorre in realtà muoversi su tre distinti percorsi:

- **uno normativo** per consentire il ripristino delle risorse della Fintecna trasferite alle Regioni Sicilia e Calabria e per ripristinare i Contratti tra la TAV ed i General Contractor annullati per Legge;
- **uno procedurale** amministrativo attraverso il ripristino di procedure capaci di dare compiutezza all'attuazione degli interventi relativi agli assi autostradali BreBeMi, Cecina – Civitavecchia, Roma – Formia, al progetto Torino – Lione;
- **uno finanziario:** il volano globale di risorse necessarie per attuare gli interventi prima riportati è di 32,9 miliardi di €. Per dare concreto avvio e quindi per garantire una adeguata "competenza finanziaria" occorre reperire almeno 8 miliardi di € nel 2008 da fonti pubbliche e da fonti private.

8.A.2. La continuità della Legge Obiettivo

Oggi, prima di disegnare una strategia per il secondo quinquennio di attuazione del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche, si intende identificare alcuni punti critici che hanno caratterizzato la esperienza di governo durante la Legislatura 2001 – 2006.

Il primo elemento critico, senza dubbio, è stato quello relativo alla carenza di risorse. Per superare tale vincolo e per garantire adeguata sistematicità nell'accesso alle risorse occorre distinguere la famiglia degli interventi in tre distinte aree.

- Una legata a quegli interventi che già cantierati necessitano di continuità di "cassa".
- Una legata agli anelli mancanti tra il sistema Italia ed il sistema euromediterraneo.
- Una relativa alle azioni di riassetto territoriale a scala regionale e interregionale.



La prima area vede come esempio dominante la realizzazione del **Mo. SE.** e delle opere connesse alla salvaguardia di Venezia. Questa opera, il cui importo globale è di **4.272 milioni di €**, ha avuto, finora, una copertura di 2.443 milioni di €. Sono quindi necessarie, per il completamento dell'opera, risorse pari a **1.829 milioni di €**.

Questa opera rappresenta, in modo inequivocabile, la difesa di una realtà territoriale patrimonio della intera umanità; non è quindi pensabile né è possibile ipotizzare una stasi nella erogazione sistematica delle risorse necessarie per dare continuità all'intero sistema di interventi. Bloccare il flusso sistematico di risorse significherebbe produrre danni irreversibili, significherebbe compromettere un avanzamento dei lavori che ha già raggiunto circa il 50%.



La seconda area trova come comune denominatore tre distinti indicatori: la congestione, la saturazione su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi, la monodalità nella offerta di trasporto.

Prende corpo così l'urgenza nell'identificare quegli "anelli mancanti" del sistema che producono la non competitività del nostro assetto produttivo. Gli anelli mancanti in realtà sono due: **i valichi ed i segmenti di accesso alle piastre logistiche** (porti, aeroporti, interporti).

➤ **I valichi**

Il ruolo del nostro Paese all'interno dello spazio geo economico dell'Unione Europea si evince chiaramente leggendo la distribuzione territoriale del PIL all'interno della Comunità; da tale lettura emerge chiaramente, come già detto nel Capitolo 4, che su 15 bacini territoriali europei leader in quanto al PIL ben sette ricadono nel nostro Paese e, a differenza degli altri che sono distribuiti sull'intero sistema territoriale europeo, quelli italiani costituiscono una vera macro regione formata dal

Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Trentino Alto Adige, Veneto. Questa macro regione quindi è un teatro economico chiave per lo sviluppo dell'intero sistema comunitario. Dal 1967 ad oggi la quantità delle merci lungo l'arco alpino è praticamente cresciuta del 700%. Il valore della merce transitato è stato, nel 2005, superiore a 128 miliardi di €. In condizioni assolutamente fisiologiche dell'attuale offerta di trasporto su ferro e su gomma, l'incidenza del costo del trasporto sul valore del trasportato, si sarebbe dovuto attestare intorno al 6%, cioè pari a circa 7,7 miliardi di €; nei fatti, tale valore, sia per i vincoli legati in molti casi alla chiusura di alcuni valichi, sia per le penalizzazioni imposte da vincoli di natura amministrativa, sia infine per l'assenza di adeguati interventi infrastrutturali quali i nuovi valichi del Frejus e del Brennero, incide per il 15 - 18% e raggiunge in tal modo un valore pari a circa 23 miliardi di €. Tutto questo danneggia la competitività dei prodotti sia dell'Italia, sia dei Paesi che hanno interessi commerciali con l'Italia e con il Mediterraneo. Nel 1999 la chiusura della galleria del Monte Bianco, ha prodotto un danno di 3 miliardi di €.

Tutto questo innesca processi di delocalizzazione irreversibili di alcune attività produttive presenti nel nostro Paese. Occorre infatti ricordare che il volume di circa 150 milioni di tonnellate di merci nell'anno 2007 rappresenta oltre il 38% del volume globale di import-export dell'Italia. È sufficiente un blocco lungo un asse o una penalizzazione burocratica su un valico per misurare il danno per il nostro Paese, per misurare quale sia la fragilità del nostro sistema di scambi.

I valichi non sono quindi un segmento frontaliero, ma un anello mancante di un itinerario lunghissimo su cui vive e si sviluppa l'economia non di una Regione, ma di più Stati. Infatti non ha più senso parlare del valico del Frejus, del Bianco, del Sempione, del Brennero, del valico di Pontebba, ecc., ma:

- del corridoio 5 che, nella sua estensione di oltre 3000 Km, incontra un vincolo nel transito attraverso il Frejus;
- del Corridoio Tirrenico – Genova – Rotterdam che incontra, nel transito attraverso il Sempione ed attraverso il Terzo valico dei Giovi due punti critici che azzerano le potenzialità di interscambio tra i due bacini marittimi del Mare del Nord e del Mediterraneo;
- del Corridoio Nord Sud che da Berlino fino a Palermo trova, nel valico del Brennero, una soluzione di continuità che compromette le potenzialità di due ambiti geoeconomici forti quali quelli della Baviera e della Padania e nell'assenza del ponte sullo Stretto una dannosa interruzione di accessibilità territoriale.

➤ **I segmenti di accesso alle piastre logistiche (porti, aeroporti, interporti)**

Un HUB è una cerniera intermodale sommatrice di un sistema di infrastrutture complesso: l'invaso, le banchine, le attrezzature per la

movimentazione, gli impianti di trasferimento intermodale, le aree di stoccaggio temporanee, le reti stradali e ferroviarie di interazione con il retroporto ed il territorio, le infrastrutture immateriali (reti telematiche, controlli per la security e per la safety). Un HUB se non vuole essere distrutto dal vincolo dell'ultimo miglio, per quanto concerne la sua integrazione con il territorio, deve garantire una piena funzionalità di tutti gli elementi infrastrutturali prima ricordati. Non è sufficiente la sua ubicazione geografica. I nostri HUB, soprattutto quelli portuali, non interagiscono con il territorio.

Infatti:

- il porto di Genova e la portualità ligure non ha assi stradali e ferroviari capaci di dare fluidità ai transiti da e per i porti di Voltri e Savona;
- il porto di Livorno e quello di La Spezia non dispongono né di una interazione funzionale con il corridoio tirrenico, quest'ultimo non è ancora autostradale nel tratto Cecina – Civitavecchia, né di un asse ferroviario che lo colleghi con il Brennero; l'asse Pontremolese è ancora in fase di progettazione;
- il porto di Napoli è bloccato dal sistema urbano e non dispone di una interazione diretta con la rete stradale; altrettanto si può dire per il collegamento ferroviario;
- il porto di Gioia Tauro è ancora oggi privo di collegamenti funzionali e rimane così solo un porto di transshipment;
- il porto di Taranto non ha ancora un collegamento diretto con l'autostrada Bari – Taranto e l'asse ferroviario Bari - Taranto non è ancora quadruplicato;
- il porto di Ravenna ha collegamenti stradali e ferroviari con il sistema nazionale ed europeo pessimi;
- il porto di Ancona non ha collegamenti funzionali né con la rete autostradale, né con quella ferroviaria;
- il porto di Trieste, pur essendo l'unico porto del Corridoio 5, non è supportato da assi ferroviari e autostradali capaci di collegarlo funzionalmente con il territorio.

Tutto questo produce un vincolo temporale dell'ultimo miglio, per percorrenze medie pari a 500 Km, pari alla metà dell'intero tragitto.

Un dato incredibile ma vero. Un dato che rende sempre meno competitivi i nostri porti. Occorre quindi in un arco temporale di 90 giorni produrre un "crash program" che definisca un piano di impresa capace di dare certezza alla realizzazione dei valichi e alla realizzazione dei segmenti di accesso agli HUB prima indicati.

Questi anelli mancanti vanno realizzati in tempi certi: i valichi in dieci anni, i collegamenti con le piastre logistiche entro un triennio.

L'importo necessario per realizzare i valichi è di 21 miliardi di €; dall'Europa possiamo ricevere al massimo risorse pari a circa 2 miliardi di €. Occorre quindi identificare dei prodotti finanziari capaci di garantire un simile volano. L'importo necessario per realizzare i collegamenti funzionali con le piastre logistiche prima elencate è di 7 miliardi di €.

Se si tiene conto di queste priorità, di queste emergenze, di quelle riportate nella terza famiglia di interventi descritta nel seguito e delle esigenze necessarie per l'attuazione del Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato e del Piano pluriennale dell'ANAS, emerge un primo quadro di esigenze finanziarie, per il prossimo triennio, pari a oltre 43 miliardi di €.

Questo quadro di esigenze, purtroppo, non trova oggi una corrispondenza nelle reali disponibilità di risorse pubbliche. Per questo motivo si stanno approfondendo i seguenti itinerari procedurali che consentano:

- **un possibile utilizzo di parte dei cespiti da IVA e da accise;**
- **un coinvolgimento adeguato di capitali privati;**
- **una ottimizzazione delle risorse comunitarie.**

In merito al primo itinerario, sono in corso verifiche sulla possibilità reale di utilizzare, a consuntivo, percentuali dell'extragettito IVA e delle accise.

In merito al coinvolgimento dei privati, riteniamo che, attraverso gli strumenti già presenti nella Legge Finanziaria 2008 relativi al Fondo di Garanzia, sia possibile ricorrere a forme di Partenariato Pubblico Privato ottenendo in tal modo una riduzione sostanziale della componente finanziaria pubblica.

In merito alla ottimizzazione delle risorse comunitarie, si ritiene opportuno ribadire che l'accesso alle risorse POR, FESR e FAS deve superare il vincolo sostanziale sollevato dalle singole Regioni. Sarà quindi opportuno identificare una norma che dia maggiore forza allo strumento della Intesa Generale Quadro, strumento previsto dalla Legge Obiettivo.



Per la terza famiglia di interventi, quella più spiccatamente a scala regionale e relativa ai nodi urbani, alle piastre logistiche, agli schemi idrici, oltre ad ottimizzare le risorse comunitarie, sarà opportuno aggregare le risorse provenienti da distinte Leggi pluriennali di spesa, sempre del settore, per garantire la copertura finanziaria e, soprattutto, ricorrere, ove possibile, a determinanti coinvolgimenti di risorse private.

8.A.3. l'attuazione di una politica energetica attraverso lo strumento della Legge Obiettivo

La politica energetica produce risultati solo se pensata e definita con un anticipo di almeno 15 – 20 anni e ciò comporta una elevata carica di lungimiranza ed una forte coscienza e consapevolezza della obsolescenza delle idee, del rischio cioè di programmare e prevedere un futuro già vecchio, addirittura, nella fase progettuale. Questa assurda miopia vede oggi il nostro Paese succube della politica lungimirante degli altri Paesi della Unione Europea, vede il nostro Paese obbligato a pagare un costo del petrolio che ha raggiunto e superato la soglia dei 130 \$ al barile, vede il nostro Paese legato alla politica dei prezzi energetici imposti dalla Francia, vede, sempre più, allontanare il nostro Paese da un mercato paritetico in quanto incapace di essere competitivo nei costi della produzione.

Senza dubbio l'apposito Dicastero dello Sviluppo Economico redigerà un **Piano Energetico Nazionale** e, tenuto conto che l'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40%, occorre identificare azioni mirate alla ottimizzazione dell'uso delle varie modalità di trasporto. In realtà le opere legate alla infrastrutturazione energetica del Paese sono già all'interno del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche e quindi godono delle procedure della Legge Obiettivo. Ciò che manca è, invece, un atto programmatico capace di superare veti e vincoli burocratici che hanno praticamente bloccato ogni intervento in questi ultimi sette anni (esempio classico: la centrale di Civitavecchia).

Un simile strumento pianificatorio dovrebbe contenere anche azioni mirate al contenimento energetico nel comparto trasporti. **Il rapporto tra sistema trasporti e sistema energetico rimane ancora insoluto nel nostro Paese.**

Dobbiamo, in realtà, approfondire molto questa tematica, cercando di comprenderne le irrisolte anomalie che esplodono, sistematicamente, ogni volta che il costo del greggio aumenta. Cerchiamo di leggere le seguenti considerazioni e, sicuramente, emergerà la esigenza di approfondire e risolvere un simile pericoloso fattore distorcente dello sviluppo:

- le accise sui carburanti incidono per un valore pari a circa il 70 – 75% sul costo del prodotto alla pompa;
- se lo Stato mantiene tale margine automaticamente, aumentando il costo del greggio, aumenta il costo del carburante alla pompa e aumenta anche il tasso inflativo;

- se lo Stato decide di ridurre le accise, cioè di ridurre i propri margini di guadagno, allora il costo del carburante alla pompa rimane invariato e il tasso inflativo rimane stabile;
- lo Stato riceve annualmente dalle accise sui carburanti un volano di risorse pari a circa 22,5 miliardi di €;
- nell' esplosione dei costi del greggio, quella dell'estate 2004, la stima del danno è stata pari ad un valore di 3 miliardi di €; nella esplosione dei costi del greggio, quella dell'estate 2007, la stima del danno è stata pari ad un valore di 7,2 miliardi di €;
- se il trasporto delle merci su strada non avesse il 45% di carico a vuoto, un simile danno sarebbe abbondantemente contenuto. È sufficiente un dato: se il carico a vuoto fosse pari al 20 – 25% si otterrebbe un contenimento pari a circa 6 miliardi di € dei consumi di carburante che, nel nostro Paese, ogni anno supera i 24 miliardi di €.

Ma su questa ultima considerazione si sollevano gli scudi di coloro che ritengono che ogni forma di dirigismo sulla organizzazione della domanda di trasporto, oltre a deformare il mercato, crea danni alle forme di competitività.

In realtà "bruciare" carburante, per un Paese totalmente dipendente in campo di risorse energetiche, è sicuramente uno dei paradossi più indecifrabili del nostro sistema economico. La assurda osservazione di chi ritiene che, ottimizzando la domanda di trasporto diminuiscono i proventi per lo Stato derivanti dalle accise sui carburanti, trova una immediata risposta: il costo dell'energia, è utile ricordarlo, sarà, come detto prima, un fattore chiave per ridisegnare nuovi assetti geoeconomici.

A titolo d'esempio, sarebbe opportuno che:

- Le Ferrovie dello Stato producessero un crash programme mirato a trasferire, sugli assi ferroviari di lunga percorrenza, una rilevante quantità di merci oggi su strada. Sugli assi ferroviari come Reggio Calabria – Bologna – Milano – Europa, Reggio Calabria – Roma – Genova – Torino – Europa, Lecce – Bari – Bologna – Europa è possibile aggregare una rilevante quota di merci oggi gravitante, sempre su tali assi, ma su strada.
- Le grandi aziende produttrici di auto, di materiali ferrosi, di prodotti dell'edilizia (cemento, calce, inerti, ecc.), cioè le aziende che producono ed affidano a terzi la movimentazione di merci (congeniali al trasporto su ferrovia), prospettassero un quadro di esigenze di vettori ferroviari capaci di garantire la movimentazione sistematica di un volume di merci definito.
- Le grandi aziende di produzione del comparto food che giornalmente generano un volume di traffico, sia per la lunga che per la breve percorrenza, pari al 30% del volume globale, redigessero un piano di ottimizzazione del processo di

movimentazione mirato alla riduzione, almeno fino alla soglia del 30%, del carico a vuoto.

- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Consulta dell'Autotrasporto, con il supporto dell'A.N.A.S. e delle Società concessionarie di reti autostradali, istituisce un apposito "portale" per fornire indicazioni mirate alla ottimizzazione dei flussi lungo le arterie principali.
- Le Amministrazioni di 12 aree metropolitane producessero un apposito piano che ottimizzi la distribuzione delle merci all'interno dell'area metropolitana.

8.A.4. Utilizzo concreto del Partenariato Pubblico Privato

A tale proposito si ritiene opportuno soffermarsi sulla tematica relativa alle forme innovative di Partenariato Pubblico Privato.

In ambito europeo, ed in particolare in sede EUROSTAT, si è consolidato un indirizzo interpretativo secondo il quale, ai fini del rispetto dei parametri relativi al deficit di bilancio e all'indebitamento fissati dal Patto di Stabilità europeo, è possibile, a determinate condizioni, non considerare nei bilanci pubblici la spesa necessaria alla realizzazione di infrastrutture destinate a rendere fruibili servizi alla collettività, ovvero considerare tale spesa con un impatto molto limitato e comunque rinviato nel tempo (determinazione EUROSTAT 11.2.2004 e European System of Account ESA 95). A tale riguardo dovranno essere emanate linee guida comuni per gli Enti Locali volte, tra l'altro, ad evitare l'insorgenza del debito pubblico nel perimetro della Pubblica Amministrazione.

Le suddette condizioni sono costituite dall'allocazione sul privato realizzatore dell'intervento del rischio concernente la costruzione delle opere, più un ulteriore rischio che alternativamente può essere riferito alla domanda degli utenti finali oppure alla disponibilità del servizio connesso con la realizzazione del progetto.

Per rischio di costruzione si intende, oltre a quello che di regola sopporta o dovrebbe sopportare l'appaltatore o concessionario di costruzione e gestione in ordine al rispetto dei tempi, dei costi e della qualità (intesa in senso tecnico) dell'opera commissionata, anche il fatto che l'esecutore non viene pagato in corso d'opera se non subordinatamente alla reale ed effettiva operatività di quanto realizzato.

Per rischio di domanda si intende quello tipico dei tradizionali contratti di concessione di costruzione e gestione, dove il concessionario si ripaga di tutto o parte del costo di realizzazione dell'opera attraverso la vendita all'utente, a proprio rischio, del servizio che si riconnette all'infrastruttura realizzata.

Per rischio di disponibilità si intende il fatto che il soggetto cui è affidata la realizzazione dell'infrastruttura non solo deve costruirla, ma deve anche mettere a disposizione degli utilizzatori finali, a sua cura e spese e con le modalità e gli standard contrattualmente fissati all'atto dell'affidamento, il servizio cui l'opera è finalizzata.

Il committente dell'opera in questione corrisponderà al realizzatore, per un periodo più o meno lungo contrattualmente pattuito e a condizione che il predetto servizio ai cittadini sia effettivamente offerto, un canone destinato a remunerare, oltre alla disponibilità del servizio stesso, anche, in tutto o in parte, il costo di realizzazione dell'infrastruttura.

Il diverso trattamento, rispetto ad un normale appalto (ancorché strutturato come di lavori e servizi), per quanto attiene all'impatto del costo di realizzazione su deficit e indebitamento, si spiega nel senso che l'obbligazione di pagare un determinato corrispettivo (in ipotesi l'intero valore della prestazione) non sorge all'atto dell'affidamento (contratto) ma solo successivamente, una volta realizzata l'infrastruttura, nella misura in cui (if and when) essa funzionerà correttamente; anche in tale momento, peraltro, l'impegno di spesa graverà solo per l'entità del servizio che in un determinato arco temporale, ad esempio un anno, il committente verrà ad acquistare.

Il costo dell'opera graverà sui bilanci pubblici solo per la parte che il committente si impegna eventualmente a corrispondere al realizzatore sin dal momento dell'affidamento e per l'entità del canone annuale di fatto pagato a fronte del servizio effettivamente messo a disposizione da parte del realizzatore stesso e acquistato da esso committente.

8.A.5. Costituzione di una S.p.A. per la progettazione, la costruzione e la gestione delle dighe

Occorre istituire una Società per Azioni tra lo Stato e le Regioni con il mandato di progettare, costruire e gestire le dighe. Non è infatti sufficiente monitorare il nostro patrimonio "dighe" attraverso il cosiddetto "Registro Italiano Dighe". Occorre in realtà dare formale compiutezza all'iniziativa che il Governo Berlusconi aveva definito ed attivato nel 2004 e che poi è rimasta bloccata per interferenze interne alla Pubblica Amministrazione. Il patrimonio delle dighe esistenti supera un valore di **40 miliardi di €**; il danno creato da una cattiva manutenzione ed il danno prodotto dalla mancata ottimizzazione delle attuali dighe raggiunge soglie di costo elevatissime.

8.A.6. Un rinnovato rapporto con le Regioni

Le Regioni non possono più, in alcun modo, sottovalutare o non utilizzare in modo adeguato tre distinte famiglie di norme presenti nella Legge Finanziaria 2008 per dare concreta ed organica attuazione ad una misurabile operazione di “**federalismo infrastrutturale**”.

In particolare le tre distinte famiglie di norme sono le seguenti:

- L'articolo 1 comma 247 – 250, per il potenziamento della rete infrastrutturale, specialmente quella che consente la interazione tra il territorio e gli HUB portuali, attribuisce alle Regioni almeno l'80% dell'incremento delle riscossioni IVA e accise (presso il Ministero dei Trasporti è istituito l'apposito fondo, mentre le modalità della compartecipazione delle Regioni saranno definite da un Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze). Sono previste all'articolo 1 comma 247, 248, 249 e 250, sempre della Legge Finanziaria 2008, risorse per un valore globale di **600 milioni di €** negli anni 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013.
- L'articolo 2 comma 289 – 290 (Federalismo infrastrutturale) consente il trasferimento di alcune funzioni e di alcuni poteri dell'ANAS ad un soggetto di diritto pubblico partecipato dall'ANAS stessa e dalle Regioni. In particolare si prevede il trasferimento ad una S.p.A. costituita tra l'ANAS e la Regione Veneto per la gestione di due tratte autostradali.
- Infine l'articolo 2 comma 264 – 269 prevede la costituzione di un apposito Fondo di garanzia per le opere pubbliche. Grazie a tale provvedimento si consente il coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione di infrastrutture; si consente la costituzione di forme di partenariato pubblico – privato, si rendono possibili forme di project – financing. (È utile ricordare che questa norma era stata proposta nel 2005 con il DPEF 2006-2009).

Ognuno di questi articoli, ognuno dei commi sopra riportati impone, però, una attenta metabolizzazione da parte delle Regioni. Occorre cioè evitare che questa serie di provvedimenti rimanga, ancora una volta, una interessante dichiarazione di intenti. È necessario quindi produrre una serie di provvedimenti capaci di dare organicità e concretezza alla famiglia di norme prima elencate.

Occorre quindi che, attraverso l'aggiornamento delle Intese Generali Quadro, lo Stato e le Regioni possano dare attuazione concreta ad un federalismo infrastrutturale; un federalismo che ottimizzi al massimo le risorse e le potenzialità logistiche presenti all'interno della Regione.

8.B. Una nuova politica della città

8.B.1. Una politica per la casa

La Legge Obiettivo aveva affrontato questo tema essenzialmente dal punto di vista trasportistico, identificando, nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001, un volano di risorse pari a 15,3 miliardi di euro per la realizzazione di nuove reti metropolitane. Questo è avvenuto e, come detto in precedenza, sono già appaltate e cantierate opere per oltre 9 miliardi di euro, cioè 170 nuovi km di rete metropolitana. La Legge Obiettivo però non ha affrontato un altro tema essenziale, quello della riqualificazione urbana, quello della ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado.

La modernizzazione delle città è il nuovo fattore strategico di politica sociale ed economica finalizzata ad attestare il Paese nella sfera delle competitività perché dalle città devono provenire le occasioni per rilanciare l'economia, combattere il declino e giocare un ruolo nella sfida della globalizzazione.

Il Governo intende dare attuazione ad un provvedimento denominato "Piano casa" che renda possibile l'elaborazione di un programma a livello nazionale per le città in grado di generare progetti, rendendo fattibili una serie di interventi che interpretino e favoriscano le vocazioni dei centri metropolitani, ne colleghino i fenomeni, ne stimolino gli aspetti positivi.

Gli interventi previsti, sulla base di risorse economiche messe a disposizione da leggi precedenti, che prevedevano stanziamenti per progetti riguardanti le politiche abitative, e dalle leggi finanziarie, mirano a sopperire ai problemi concreti più urgenti in aree urbane individuate in sede di Conferenza Unificata, superando la logica della concessione di contributi a pioggia.

Il cosiddetto "Piano casa" si propone di superare in maniera organica e strutturale il disagio sociale e il degrado urbano derivante dai fenomeni di alta tensione abitativa tramite la predisposizione di un piano nazionale di edilizia abitativa, proposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa intesa in sede di Conferenza Unificata che deve essere approvato dal CIPE.

In generale gli interventi dovrebbero includere azioni volte anche a favorire l'accesso al mercato degli alloggi in locazione da parte delle famiglie con basso reddito o sottoposte a procedure di sfratto.

Il provvedimento dispone di due modalità attuative.

Una, che prevede l'utilizzo delle procedure previste per la realizzazione delle opere strategiche (cosiddetta. Legge Obiettivo) e l'altra, che rende possibile la sottoscrizione di accordi di programma promossi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le proposte di intervento avranno una funzione di catalizzatore rispetto ai vari finanziamenti pubblici disponibili per il settore. Nella loro valutazione potrà essere premiata anche la capacità di attrarre investimenti privati attribuendo quindi un effetto moltiplicatore al finanziamento pubblico.

In alcuni casi, quelli in cui è forte anche l'interesse dell'imprenditoria privata, un contributo statale, anche non rilevante, potrebbe fare da volano attirando altre risorse regionali, comunali e soprattutto private.

Il piano, in realtà, sarà rivolto all'incremento del patrimonio immobiliare ad uso abitativo attraverso l'offerta di alloggi di edilizia residenziale, da realizzare nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, destinati prioritariamente a prima casa per le seguenti categorie sociali svantaggiate nell'accesso al libero mercato degli alloggi in locazione:

- nuclei familiari a basso reddito, anche monoparentali o monoreddito;
- giovani coppie a basso reddito;
- anziani in condizioni sociali o economiche svantaggiate;
- studenti fuori sede;
- soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio;
- altri soggetti in possesso dei requisiti di cui all'art. 1 della legge n. 9 del 2007;
- immigrati regolari.

Il Piano inoltre avrà ad oggetto la realizzazione di misure di recupero del patrimonio abitativo esistente o di costruzione di nuovi alloggi e sarà articolato, sulla base di criteri oggettivi che tengano conto dell'effettivo disagio abitativo presente nelle diverse realtà territoriali, attraverso i seguenti interventi:

- costituzione di fondi immobiliari destinati alla valorizzazione e all'incremento dell'offerta abitativa, ovvero alla promozione di strumenti finanziari immobiliari innovativi e con la partecipazione di altri soggetti pubblici o privati, articolati anche in un sistema integrato nazionale e locale, per l'acquisizione e la realizzazione di immobili per l'edilizia residenziale;

- incremento del patrimonio abitativo di edilizia sociale con le risorse derivanti dalla alienazione di alloggi di edilizia pubblica in favore degli occupanti muniti di titolo legittimo;
- promozione da parte di privati di interventi di finanza di progetto;
- agevolazioni, anche amministrative, in favore di cooperative edilizie costituite tra i soggetti destinatari degli interventi in esame, potendosi anche prevedere termini di durata predeterminati per la partecipazione di ciascun socio, in considerazione del carattere solo transitorio dell'esigenza abitativa;
- realizzazione di programmi integrati di promozione di edilizia sociale.

Il Piano nazionale sarà realizzato con le modalità previste dalla Legge Obiettivo per le opere strategiche ovvero, per gli interventi integrati di valorizzazione del contesto urbano e dei servizi metropolitani, con interventi di finanza di progetto mediante le seguenti modalità:

- trasferimento di diritti edificatori in favore dei promotori degli interventi di incremento del patrimonio abitativo destinato alla locazione a canone agevolato, con la possibilità di prevedere come corrispettivo della cessione dei diritti edificatori in tutto o in parte la realizzazione di unità abitative di proprietà pubblica da destinare alla locazione a canone agevolato, ovvero da destinare alla alienazione in favore di categorie sociali svantaggiate;
- incrementi premiali di diritti edificatori finalizzati alla dotazione di servizi, spazi pubblici e di miglioramento della qualità urbana;
- provvedimenti mirati alla riduzione del prelievo fiscale di pertinenza comunale o degli oneri di costruzione e strumenti di incentivazione del mercato della locazione;
- costituzione di fondi immobiliari con la possibilità di prevedere altresì il conferimento al fondo dei canoni di locazione, al netto delle spese di gestione degli immobili.

8.B.2. La Legge Costituzionale su Roma capitale

Occorre dare attuazione, quanto prima, ad una precisa volontà Costituzionale, occorre in realtà dare risposta ad una esigenza che non può sottovalutare le singolarità di una realtà istituzionale, come quella della Capitale del Paese, ancora legata a vincoli e logiche simili a quelle di una piccola realtà comunale.

La norma sarà redatta con il concerto dei vari Dicasteri competenti, tuttavia, per la rilevanza che la componente infrastrutturale e trasportistica riveste all'interno della Capitale dello Stato, si ritiene opportuno ribadire la opportunità di prevedere, come per le Regioni, lo strumento della Intesa Generale Quadro tra lo Stato e l'Amministrazione della Capitale.

Capitolo 9: Gli strumenti normativi ed amministrativi necessari per perseguire gli obiettivi definiti nel quadro delle azioni strategiche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dopo sette anni di attività della Legge Obiettivo e dopo una serie di evoluzioni dell'intero comparto trasporti si ritiene utile, in questo Capitolo, prospettare la opportunità di una serie di norme capaci di superare, nel breve e nel medio periodo, una serie di anomalie e di vincoli che rendono, davvero, preoccupante l'attuale assetto sia della offerta infrastrutturale, sia di quella più spiccatamente legata alla organizzazione della fornitura di servizi di trasporto legati alla mobilità delle persone e delle merci.

Si ritiene opportuno articolare l'intera elencazione in quattro distinte aree, esponendo già, ove possibile, in modo sintetico le possibile norme o i vari ambiti entro cui tessere le norme stesse:

- **Norme Comparto Infrastrutture.**
- **Norme Comparto attività intermodali.**
- **Norme Comparto Trasporto pubblico locale.**
- **Norme Comparto Realtà urbane.**

9.1. Norme Comparto Infrastrutture

1. Il Partenariato Pubblico Privato e la procedura del promotore

In accordo con le iniziative largamente adottate nelle altre nazioni europee, è necessario favorire il finanziamento privato dei lavori pubblici, non solo attraverso lo strumento usuale della concessione di lavori pubblici, ma attraverso le più articolate forme del c.d. "*Partenariato Pubblico Privato*" o PPP. Tutto questo, sempre, evitando di far gravare sul debito pubblico gli oneri derivanti da eventuali ritardi o inadempienze del concessionario. A tale scopo si intende:

- a) introdurre nell'ambito del Codice dei Contratti Pubblici il contratto di PPP, definendone i connotati in accordo agli indirizzi europei ed individuando di conseguenza i contratti che rientrano in tale categoria (concessione, leasing, etc.);
- b) nell'ambito del PPP, definire più dettagliatamente l'istituto della concessione "senza rischio di domanda" o con "canone di disponibilità", già adottata per importanti lavori pubblici (es. Linea D della Metropolitana di Roma) e, sotto determinati requisiti, ritenuta da Eurostat idonea a deconsolidare l'onere di costruzione dal pubblico bilancio;
- c) riformulare la procedura del promotore, da ultimo depotenziata dalla soppressione del diritto di prelazione, regolando la procedura di scelta in esatto accordo alle norme europee e pervenendo in tal modo – mediante una unica procedura – ad accordare al promotore

prescelto non già la semplice prelazione, ma la stessa aggiudicazione provvisoria del contratto.

2. La Legge Obiettivo e la rete ferroviaria AC/AV

È necessario garantire l'immediato riavvio delle opere maggiori ed in particolare delle nuove tratte ferroviarie Alta Capacità/Alta Velocità, aggiornando altresì le norme alla luce dei risultati conseguiti e avvalendosi degli strumenti operati che hanno dato i risultati di massima efficienza. A tal fine si intende:

- a) rimuovere gli impedimenti per l'immediato riavvio dei lavori delle tratte Alta Capacità/Alta Velocità, interrotti per legge, con conseguente blocco sostanziale delle attività in corso;
- b) assicurare, ove sia necessario per il rispetto degli impegni internazionali, per la completa utilizzazione delle risorse comunitarie o per superare criticità anche ambientali, l'intervento di un Commissario Delegato, secondo il modello seguito, con ottimi risultati, per la realizzazione del Passante di Mestre;
- c) consentire – ove valutato opportuno dal committente – l'affidamento al Contraente Generale anche della gestione operativa dell'opera, così da integrare, anche in questo caso, un contratto di PPP, potenzialmente deconsolidante del debito dall'ambito della finanza pubblica;
- d) sopprimere la norma transitoria relativa al "*periodo di prima applicazione*", che è causa di incertezza normativa;
- e) chiarire la portata onnicomprensiva della qualifica come Contraente Generale.

3. Procedure di aggiudicazione

È necessario prevedere, in sede di revisione del Codice degli Appalti, la introduzione di principi idonei a rendere più trasparenti le aggiudicazioni e offrire alle imprese garanzie e certezze ai fini della possibilità di esclusione dalla gara per eventi non accertati in contraddittorio o con sentenza.

4. Misure per contrastare la dinamica dei prezzi

La più recente fase di mercato ha prodotto rialzi anomali sia del petrolio e dei derivati, sia di altri materiali, colpiti dall'aumento delle materie prime e dell'effetto dei flussi mondiali della domanda. Nella nostra normativa che – diversamente da altri paesi europei – esclude la revisione dei prezzi, sono già presenti istituti finalizzati a diminuire, senza eliminarlo, l'impatto dell'incremento dei costi sui contratti in corso.

Tali istituti devono peraltro essere ora rivisti per renderli più aderenti alle effettive dinamiche economiche ed evitare effetti distorsivi o di scarsa efficacia.

A tal fine appare necessario:

- a) estendere le "compensazioni" già previste per l'aumento anomalo dei materiali, ai trasporti e noli, che hanno subito il grave impatto dell'aumento dei prezzi petroliferi;
- b) prevedere, laddove possibile, con finalità di contenimento dei prezzi e accelerazione dei lavori l'avvio anticipato delle attività di cantierizzazione con relativo pagamento delle stesse, assicurando altresì il pagamento immediato delle prestazioni di progettazione sostenute nel corso degli appalti integrati;

5. Risoluzione delle controversie

Appare necessario rivedere gli strumenti conciliativi e contenziosi, allo scopo di ottenere decisioni in tempi compatibili con le esigenze dei lavori in corso, aggiornando le norme vigenti, comunque in stretta aderenza alle previsioni del codice di procedura civile.

6. Verifiche antimafia

È necessario intervenire per assicurare alle Prefetture nuovi e più incisivi strumenti di intervento per combattere le infiltrazioni mafiose, salvaguardando nella massima possibile misura, il personale e le maestranze non colpite da sospetti di infiltrazione.

7. Nuovo impulso agli interventi sugli schemi idrici

L'emergenza idrica in molte aree del Paese e la polverizzazione delle capacità decisionali su questo particolare settore di interventi, rendono sempre più urgente la creazione di uno strumento operativo che difenda ed ottimizzi l'uso di una risorsa sempre più rara, sempre più determinante per la qualità della vita. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme con il Dicastero delle Politiche Agricole, dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico, dovrà identificare organismi capaci di ricondurre ad unità le azioni e le strategie necessarie per continuare ad investire ed a gestire in modo organico questo settore altamente strategico.

9.2 Norme comparto Attività Intermodali

1. Libertà contrattuale nei settori liberalizzati

La norma si propone di garantire l'effettività del principio di libertà sindacale di cui all'articolo 39 della Costituzione. Negli ultimi tempi quel principio è stato ripetutamente messo in discussione da interpretazioni restrittive.

2. Incentivi all'intermodalità

L'art. 38 della Legge 166/2002 è stato il primo reale intervento dello Stato Italiano in favore dello sviluppo dell'intermodalità strada-rotaia. Esso ha ottenuto risultati davvero rilevanti per la conversione modale e, soprattutto, il provvedimento è stato integralmente utilizzato da parte di un vasto numero di operatori che, grazie ad esso, hanno trasferito crescenti quote di traffico al trasporto combinato strada-rotaia. Questi risultati testimoniano, quindi, il grande interesse delle imprese di trasporto e di logistica ad utilizzare la ferrovia se esistono adeguati incentivi che consentano di renderne il costo concorrenziale. L'articolo in esame, oltre a rifinanziare la norma, cerca di includere nella stessa anche gli incentivi per la realizzazione sia di raccordi ferroviari tra i siti logistici e la rete ferroviaria, sia di interventi che facilitino i processi di interscambio informativo tra i siti logistici e la rete ferroviaria. Lo scopo è di realizzare interventi infrastrutturali che possano favorire nel futuro un sempre più importante ricorso alla modalità ferroviaria.

3. Semplificazione per le imprese di autotrasporto

La disposizione è finalizzata a semplificare le procedure amministrative a carico delle piccole e medie imprese di autotrasporto che esercitano l'attività con veicoli leggeri, conformemente a quanto prevede la normativa comunitaria sull'accesso alla professione che lascia agli Stati membri la facoltà di semplificare gli oneri a carico delle imprese che effettuano esclusivamente trasporti nazionali ed hanno una debole incidenza sul mercato. In tutti gli Stati confinanti con l'Italia l'attività con veicoli sotto le 3,5 tonnellate è liberalizzata; l'attuale normativa nazionale – che impone anche alle imprese che esercitano l'attività con veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate l'iscrizione all'Albo con la dimostrazione dei tre requisiti della capacità finanziaria, capacità professionale e onorabilità – costituisce dunque una discriminazione alla rovescia che svantaggia i vettori nazionali.

4. Norme mirate al superamento di alcuni vincoli funzionali quali:

- Semplificazioni in materia doganale.
- Estensione alle imprese di trasporto degli incentivi nelle "zone franche urbane".
- Regime IVA per la logistica.
- Obblighi previdenziali per i soci di società a responsabilità limitata inquadrate previdenzialmente nel terziario.
- Disposizioni in materia di demanio marittimo.

9.3. Norme comparto Trasporto pubblico locale

All'interno di tale area, come riportato nel Capitolo 7, saranno definite apposite norme per:

- il riassetto societario delle Ferrovie dello Stato;
- il riassetto societario dell'ANAS;
- il riassetto societario dell'ENAV;
- il riassetto societario dell'ENAC.

Saranno poi definite apposite norme per superare la serie di emergenze presenti all'interno del trasporto marittimo attraverso:

a) il riordino della legislazione in materia portuale;

e quelle presenti all'interno del trasporto pubblico locale attraverso:

b) un disegno di legge finalizzato alla istituzione di un apposito "Fondo per la ristrutturazione gestionale del trasporto pubblico locale", alla rivisitazione della logica fiscale attualmente vigente sulle Aziende, alla identificazione di una linea preferenziale per gli ammortizzatori sociali nel settore del trasporto pubblico locale o forme di mobilità a scala nazionale.

9.4. Norme comparto realtà urbane

Come già riportato nel Capitolo 7, all'interno di tale area, saranno definite appositi strumenti relativi a:

- a) Legge Obiettivo sulle aree metropolitane.
- b) Legge mirata a contenere fenomeni di disagio ed alta tensione abitativa nelle classi sociali meno abbienti.
- c) Legge Costituzionale su "Roma Capitale".

Capitolo 10: Quadro globale delle risorse attivate dalla Legge Obiettivo e da altre fonti di finanziamento coerenti con le finalità della Legge Obiettivo e prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative

Impatto macroeconomico del I Programma delle Infrastrutture Strategiche

10.1. Quadro globale delle risorse attivate dalla Legge Obiettivo ed esigenze finanziarie per il prossimo triennio 2009 - 2011

Quest'anno la serie di Tavole riassuntive ha una chiara e mirata finalità: **garantire, in modo organico, un aggiornamento puntuale di tutte le opere incluse nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, nonché degli aggiornamenti apportati nel corso della XIV e XV Legislatura.**

Questo quadro completo ci consente quindi l'approfondimento dei seguenti punti chiave che hanno caratterizzato finora l'azione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

1. **Quadro degli interventi della Legge Obiettivo da cantierate nel prossimo triennio.**
2. **Esigenze finanziarie della Legge Obiettivo nel triennio 2009 – 2011.**

1. **Quadro degli interventi della Legge Obiettivo da cantierate nel prossimo triennio**

Nel prossimo triennio si prevede di cantierate opere per un volano di circa **46 miliardi di €**. Tale volano è relativo ai seguenti:

Intervento	Importo in milioni di €
Asse ferroviario AV/AC Milano – Genova	5.060
Asse ferroviario AV/AC Milano – Verona	5.600
Asse ferroviario AV/AC Verona - Padova	3.333
Altri delle Ferrovie dello Stato	10.000
A.N.A.S.	12.000
Ponte sullo Stretto	6.100
Legge Obiettivo <ul style="list-style-type: none"> • schemi idrici • metropolitane e aree urbane • intermodalità (porti, interporti) 	4.200
Totale	46.293

**2. Esigenze finanziarie necessarie nel triennio 2009 – 2011 per la
infrastrutturazione organica del Paese
(Opere della legge Obiettivo)**

Se effettuiamo un'analisi più approfondita possiamo ottenere il seguente quadro:

**QUADRO ESIGENZE FINANZIARIE PER L'ATTUAZIONE
DELL'INTERO PIANO DECENNALE DELLE INFRASTRUTTURE
STRATEGICHE PREVISTO DALLA
LEGGE OBIETTIVO**

in miliardi di €

	Valore globale	Disponibilità	Esigenze
Valore globale Legge Obiettivo per attuazione Piano Decennale	174 *	60,041	113,959

	Valore globale	Disponibilità	Esigenze
Valore opere deliberate Legge Obiettivo	115,665 *	60,041	55,624

* L'importo di 115, 665 miliardi di € rappresenta l'insieme delle opere della Legge Obiettivo deliberate ad oggi dal CIPE. Il valore di 174 miliardi di € si riferisce invece all'aggiornamento del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche avvenuto nell'aprile del 2006.

La differenza tra il valore di 174 miliardi di € e 115 miliardi di € rappresenta il costo del mancato avanzamento della programmazione nel periodo aprile 2006 – giugno 2008.

FONTI IMPIEGHI SU ESIGENZE FINANZIARIE

in miliardi di €

	Risorse pubbliche	Risorse private e comunitarie	2009	2010	2011	Oltre
Legge Obiettivo	18,000		4,000	5,000	5,000	4,000
Legge Obiettivo		37,624	8,000	12,000	10,000	7,624
Totale	18,000	37,624	12,000	17,000	15,000	12,624

Per dare un quadro informativo completo sulle altre esigenze finanziarie relative ad opere non comprese nella Legge Obiettivo e relative alle attività di sviluppo e manutenzione della rete stradale e ferroviaria si riportano le esigenze finanziarie avanzate, in proposito da ANAS e da Rete ferroviaria Italiana. Si precisa che i valori indicati nelle seguenti Tabelle attengono alle previsioni espresse negli atti contrattuali in essere. Tali poste finanziarie sono suscettibili di modificazioni alla luce delle misure programmate dal Governo ai fini della manovra triennale.

	In milioni di Euro			
	2008	2009	2010	2011
<ul style="list-style-type: none"> • Risorse stanziati in Legge Finanziaria 2007 e risorse previste nel Piano Investimenti ANAS 2007 – 2011 	1.561,420	1.560,00		
<ul style="list-style-type: none"> • Risorse previste dal Contratto di Programma 			1.660,00	1.660,00
<ul style="list-style-type: none"> • Ulteriori esigenze 		2.000,71	1.900,71	1.900,71

	In milioni di €			
	2008	2009	2010	2011
<ul style="list-style-type: none"> • Risorse autorizzate nel Contratto di Programma 2007 – 2011 	3.351	3.734	3.250	100
<ul style="list-style-type: none"> • Risorse previste dal Contratto di Programma 		630	811	2.454
<ul style="list-style-type: none"> • Ulteriori esigenze non riportate nel Contratto di Programma 		1.232	439	2.046

10.2. Prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative

Già negli Allegati Infrastrutture alle Leggi Finanziarie 2005 e 2006 vennero indicate possibili forme di recupero di nuove risorse sia dalla gestione della rete stradale, sia dalla gestione degli HUB intermodali.

Per quanto concerne l'A. N. A. S., emerse, proprio da un'analisi effettuata dall'ANAS che la rete stradale, con caratteristiche molto vicine a quelle autostradali, è oggi pari a circa 4.200 Km.; questa rete è attraversata giornalmente da un flusso superiore a 20.000 veicoli equivalenti. E si ebbe modo di precisare che se si elevassero a livello "autostradale" le caratteristiche di tale rete e se si riuscisse ad identificare un modello di "tariffazione" coerente alle caratteristiche dei vari segmenti che costituiscono tale rete, allora l'A.N.A.S. avrebbe potuto disporre,

annualmente, di un volano di risorse pari a circa **1,1 – 1,4 miliardi di Euro**.

Sempre nel 2005 vennero approfonditi vari modelli di funzionamento per rendere possibile una simile ipotesi.

Tra i vari modelli approfonditi emerse come più attendibile il seguente:

- l'A.N.A.S. ottiene tutta la rete viaria in concessione a fronte del pagamento di un canone (ipotizzato nella misura una – tantum di **3 miliardi di €**) ed ottiene, contestualmente, introiti (pedaggi ombra ed altri trasferimenti) a fronte delle proprie attività, distinti tra la rete attualmente esistente e le nuove opere.
- Con tali introiti A.N.A.S. poteva uscire dal perimetro della Pubblica Amministrazione (ricavi superiori al 50% dei propri costi gestionali) ed era così in grado di fare ricorso ai mercati finanziari, senza alcun riflesso sul debito pubblico, per il reperimento delle risorse necessarie al proprio programma di investimenti
- A.N.A.S. si assumeva il rischio, oltre che della gestione e del mantenimento in piena efficienza dell'attuale rete stradale, anche della costruzione, in un arco temporale di dieci anni, di nuovi investimenti per un ammontare complessivo di **35 miliardi di €**.
- Lo Stato non avrebbe finanziato più gli investimenti di A.N.A.S. ma attraverso un contratto di servizio con A.N.A.S., avrebbe riconosciuto ad A.N.A.S.:
 - “pedaggi ombra”, in misura dell'effettivo e registrato livello di traffico, a tariffe di mercato, sia su tratte già esistenti identificate, nel 2005, in 8.575 Km, che su tratte di nuova costruzione per le quali il livello del traffico era sufficientemente elevato per garantire un profitto. Le tariffe per i pedaggi ombra furono ottenute a seguito della allocazione puntuale di tutti i costi a seconda della tipologia di strade (rete esistente, nuova rete ad alto e medio traffico). Ovviamente il ricavo si realizzava se effettivamente i livelli di traffico stimati sarebbero stati quelli attesi, rispettando in tal modo la subordinazione dell'operazione ai rischi di mercato e non relegandola a puri e semplici trasferimenti dallo Stato all'A.N.A.S.
 - Trasferimenti da parte dello Stato per la copertura dei costi sostenuti da A.N.A.S., sia su tratte già esistenti che su tratte di nuova costruzione per le quali il livello del traffico non sia

sufficientemente elevato per garantire la copertura dei relativi costi.

Questa ipotesi tecnico – economica, portata avanti nel 2005, può oggi essere rivisitata alla luce sia di quanto avvenuto con il provvedimento presente nella Legge Finanziaria 2008 relativo all'articolo 2 comma 238 e successivi ("federalismo infrastrutturale"), sia alla luce di quanto in proposito è emerso da parte della Unione Europea.

Per quanto concerne invece le aree destinate alle attività intermodali, a valle della approvazione da parte del CIPE sia del Piano della Logistica, sia del Patto della Logistica, si prospettò, all'interno di un apposito Allegato Infrastrutture al DPEF del 2006, la esigenza di identificare vere forme di "insularità" trasportistica, riproducendo esattamente, come nel caso della Sardegna, realtà territoriali integrate che si configurano come "Piattaforme Logistiche". In particolare emersero come territori caratterizzati da omogeneità connettive:

- **la Piattaforma Logistica del Nord Ovest** costituita dal sistema portuale ligure Genova, la Spezia, Savona, con la retroportualità di Rivalta Scrivia e Alessandria e le strutture intermodali di Novara e Orbassano strettamente integrate con il nodo ferroviario di Mortara e le piattaforme logistiche di Piacenza Pavia e l'hub aeroportuale di Malpensa;
- **la Piattaforma Logistica territoriale del Nordest** formata dai sistemi portuali di Trieste, di Venezia e la sua retroportualità, integrati ai nodi intermodali di Verona e Padova con la piattaforma ferroviaria di Cervignano;
- **la Piattaforma Logistica tirrenico adriatica nord** composta dai nodi di Livorno, Prato, Parma, Bologna ed il porto di Ravenna;
- **la Piattaforma Logistica tirrenico adriatica centrale** costituita dal porto e dal retroporto di Civitavecchia, dall'HUB aeroportuale ed interportuale di Fiumicino, dai nodi intermodali di Orte, Jesi ed Ancona;
- **la Piattaforma Logistica tirrenico sud** formata dalla piattaforma ferroviaria di Marcianise e dai nodi di Nola, dai porti di Napoli e Salerno e Gioia Tauro;
- **la Piattaforma Logistica adriatica sud** composta dal nodo di Pescara, dal nodo ferroviario e portuale di Bari e dagli HUB di Brindisi e di Taranto;
- **la Piattaforma Logistica del Mediterraneo Sud** al cui interno sono presenti il porto di Palermo, gli HUB di Catania e di Cagliari.

Tutte queste Piattaforme Logistiche possono, con una adeguata caratterizzazione funzionale da effettuare per ogni singola area, diventare le piastre Logistiche del Paese, le tessere logistiche del più vasto mosaico comunitario.

Un mosaico che nel tempo renderà sempre più evidente quale ruolo il Paese gioca nel bacino del Mediterraneo, quale ruolo delicato il Paese svolge come ambito cerniera tra il Mediterraneo stesso e l'Area centrale dell'Europa, quale ruolo il Paese svolge attraverso i suoi distretti produttivi ubicati lungo i corridoi Berlino – Palermo (Corridoio 1), Lisbona – Kiev (Corridoio 5), Rotterdam – Genova (Corridoio dei due Mari) ed il Corridoio Bari – Varna (Corridoio 8).

Ma ad una simile identificazione fisica sarebbe opportuno aggiungere anche una chiara identificazione economica – finanziaria. In particolare ogni Piastra Logistica potrebbe costruire uno specifico Fondo Rotativo in cui versare le risorse provenienti dai vari investitori pubblici e privati, risorse mirate alla infrastrutturazione delle singole Piastre. Questa forma di aggregazione e di gestione delle risorse rappresenta non solo un modo per ottimizzare l'utilizzo della componente finanziaria ma anche una corretta ipotesi per dare concrete funzionalità alla autonomia gestionale dei soggetti oggi preposti alla gestione delle autorità portuali, degli interporti, ecc.

10.3. Impatto macroeconomico del I Programma delle Infrastrutture Strategiche Primi indicatori significativi

In questo Capitolo si intende fornire alcuni indicatori da cui si possa evincere quale sia la ricaduta complessiva, attuale e futura, della vasta e complessa azione infrastrutturale attivata in questi primi quattro anni di Legislatura.

Senza dubbio gli indicatori più significativi sono proprio quelli legati alle seguenti voci:

- Crescita del Prodotto Interno Lordo.
- Crescita Occupazionale.
- Contenimento dei costi della Logistica ed aumento della competitività.
- Contenimento dei costi nel trasporto nelle aree metropolitane

10.4. Crescita del Prodotto Interno Lordo

Il valore complessivo delle opere approvate produce una crescita di 7,1 punti di PIL. Di tali punti, in questi sette anni di avvio operativo della Legge Obiettivo e di cantierizzazione delle opere, sono stati attivati 3,6 punti di PIL.

Questo indicatore dà solo denuncia quanto sia stato efficace, per evitare forme di stagnazione prolungata nell'economia del Paese, l'attuazione del I Programma delle Infrastrutture Strategiche.

E, soprattutto questi dati denunciano quanto sarà importante nel prossimo anno e nel prossimo quinquennio dare continuità all'attuazione complessiva del Programma.

10.5. Crescita Occupazionale

Questo meccanismo di investimenti produce un impatto occupazionale misurabile in un minimo di oltre 700.000 posti di lavoro. A tale valore nel prossimo triennio, in presenza di continuità del Programma Infrastrutture Strategiche, si aggiunge un impatto occupazionale di ulteriori 400.000 unità.

10.6. Contenimento dei costi della logistica ed aumento della competitività

Come già detto al Capitolo 2 Paragrafo 4 del presente Documento la produzione industriale del Paese nel 2004 si è attestata intorno ad un valore di circa 900 miliardi di €; la incidenza del costo della logistica nel nostro Paese, sempre nel 2004, si è attestata intorno ad un valore pari al 22%; in realtà circa 180 miliardi di € costituiscono il valore della logistica e del trasporto nel nostro Paese. Negli altri Paesi dell'Unione Europea tale valore si attesta intorno al 14% – 16%.

Affrontando solo i benefici generati dall'aumento di reti stradali e ferroviarie e dai servizi di trasporto da questi generati, si può affermare che considerando solo le infrastrutture lineari, quelle cioè che si distribuiscono secondo i corridoi individuati dal 1° Programma di Infrastrutture Strategiche e senza considerare gli investimenti di tipo puntuale programmati nell'arco di dieci anni e rappresentati dagli investimenti relativi ai Sistemi urbani ed agli Hub in generale, la "produzione" di patrimonio di infrastrutture, si può quantificare in circa 2.500 Km stradale ed autostradale e 650 Km di reti ferroviarie.

Fatto 100 il patrimonio di infrastrutture e fatto 100 quello di servizi, è possibile affermare che:

- ogni 70 km di rete, ferroviaria o stradale, produce una variazione incrementale di 1 punto percentuale nella dotazione di infrastrutture;
- ogni 125 km di rete, ferroviaria o stradale, produce una variazione incrementale di 1 punto percentuale nella dotazione del patrimonio di servizi ad oggi esistente.

Se si stima che il totale complessivo delle opere approvate finora consiste in circa 3.150 Km l'impatto sull'attuale patrimonio di infrastrutture porta l'attuale valore di disponibilità di infrastrutture da **100 a 145**.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto l'attuale valore di **100** passa, alla conclusione del processo finora attivato, a **156**.

La riduzione dei tempi di collegamento generati da questo aumento di dotazione infrastrutturale, la riduzione dei vincoli nell'accesso alle aree urbane e nella uscita dalle stesse, l'azzeramento dei vincoli generati nei transiti alpini, la riduzione dei tempi di accesso agli HUB portuali ed interportuali, il miglioramento della rete tecnologica ferroviaria, consentono solo alla luce degli finora approvati dal CIPE di poter prevedere una riduzione della forbice dei costi della logistica tra quelli del nostro Paese e quelli della Unione Europea di circa il 30% in tal modo si passa dall'attuale incidenza del 22% al 19%. In tal modo il sistema produttivo italiano ridimensiona il gap che lo distanzia dagli altri Paesi della Comunità. In realtà questa operazione produce un vantaggio misurabile pari a circa 6 miliardi di € ogni anno. Contenimento tanto più importante e significativo non solo perchè strutturale ma, soprattutto perchè equamente distribuito nel territorio e tra tutte le attività produttive del nostro sistema economico.

10.7. Contenimento dei costi nel trasporto nelle aree metropolitane

Attualmente il trasporto collettivo nelle aree metropolitane del Paese, nelle aree in cui si concentra circa il 36% della popolazione, non supera il 20% e ciò, soprattutto, per la inesistenza di una offerta organica di trasporto, in particolare di una offerta di trasporto su guida vincolata.

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche con i soli finora approvati dal CIPE, ed in corso di appalto o di realizzazione, consente di passare dagli attuali 96 Km di rete su guida vincolata ad oltre 270 Km.

Solo questo dato abbatte:

- il costo della congestione in ambito urbano di almeno il 15% (il costo della congestione nelle aree metropolitane ha superato nel 2007 i 9 miliardi di €);
- il costo energetico si riduce di oltre il 20%;
- il costo della incidentalità e dell'inquinamento atmosferico si riduce in modo sostanziale.

Capitolo 11: Considerazioni conclusive

L'Allegato Infrastrutture alla Legge Finanziaria è una occasione annuale per poter focalizzare l'attenzione su uno spaccato non di un settore ma dell'intera economia del Paese.

Se infatti ci si ferma per un attimo solo su due dati: quello relativo alla incidenza del trasporto e della logistica sul valore della produzione industriale e quello della stretta correlazione tra le attività del terziario e la organizzazione della offerta trasporti in ambito urbano, si ha modo di misurare, come detto in Premessa, la stretta interdipendenza tra efficienza della offerta trasportistica e logistica e crescita del PIL.

Questa presa di coscienza porta automaticamente alla definizione di due itinerari strategici:

- il primo legato alla riattivazione concreta del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche per consentire la costruzione, in un arco temporale certo e compatto, di una offerta infrastrutturale capace di rendere competitivo il nostro Paese, di una offerta infrastrutturale capace di recuperare un gap davvero assurdo per una realtà territoriale come la nostra all'interno del sistema comunitario;
- il secondo legato a costruire tutte le condizioni per dare efficienza e funzionalità alla offerta dei servizi di trasporto.

Il primo itinerario va solo riattivato e, possibilmente, vanno ridefiniti i tempi di completamento delle varie opere, le forme di accesso alle risorse, la certezza della disponibilità delle stesse attraverso prodotti finanziari innovativi. Siamo infatti di fronte ad un quadro di esigenze finanziarie pari a circa 180 miliardi di € con una disponibilità già acquisita di 56 miliardi di € e quindi occorre definire le provenienze degli ulteriori 124 miliardi di € nei prossimi cinque anni. La quota pubblica, qualora si volesse seguire la soglia annuale finora versata dallo Stato, potrebbe attestarsi su un valore di 40 miliardi di € nel prossimo quinquennio. La restante quota pari a 84 miliardi di € dovrebbe essere garantita dal privato almeno per una quota pari a 60 miliardi di €, sempre nel prossimo quinquennio, e per la restante quota pari a 24 miliardi di € dovrebbe essere supportata da Fondi comunitari e da Fondi delle Amministrazioni locali.

Emerge in modo chiaro che all'interno di questo itinerario due sono i fattori preoccupanti: il tempo e la disponibilità delle risorse. Il tempo perché la mancata disponibilità di infrastrutture, la mancata contestualità delle opere in logica di sistema produce un immediato danno sulla competitività e sulla crescita del Paese. La disponibilità delle risorse in quanto si è in presenza di interventi in cui il ritorno di investimento ha un break even lungo; in particolare per le opere stradali è possibile, attraverso le varie forme di pedaggio, attrarre capitali privati, ma per le

opere ferroviarie e per i valichi, il cui valore globale degli supera i 40 miliardi di € è fondamentale la quota a fondo perduto dello Stato e della Unione Europea.

Il secondo itinerario invece contiene due distinte emergenze, due distinte priorità: la organizzazione del trasporto nelle grandi e medie città, la ottimizzazione del trasporto merci.

In merito alla prima emergenza, quella legata al trasporto nelle grandi e medie città, come già detto in altra parte del Documento, per la realizzazione di reti metropolitane il Piano Decennale prevedeva circa 15 miliardi di € e si sono già effettuate le gare ed aperti i cantieri per oltre 9 miliardi di € (Torino, Milano, Genova, Bologna, Parma, Rimini, Roma, Napoli, Palermo).

Queste opere attivate consentiranno, entro i prossimi quattro – cinque anni, un aumento di reti metropolitane di oltre 270 Km; nel 2001 il nostro Paese ne aveva solo 96 Km.

Sarebbe davvero pericoloso che le amministrazioni di queste città, di questi sistemi urbani complessi, si arricchissero, in questo prossimo quinquennio, di infrastrutture e diventassero sistemi urbani privi, però, di adeguati e coerenti modelli gestionali.

Rischieremmo di compiere un tipico errore della nostra cultura gestionale pubblica: arricchire di opere il territorio senza infrastrutturarlo in modo organico e funzionale, senza supportarlo in modo adeguato dal punto di vista tecnico amministrativo,

Questo comporta anche un ulteriore approfondimento sui livelli tariffari infatti la incidenza del costo del trasporto per ogni cittadino si aggira ormai intorno ad un valore pari a 3.000 € all'anno, ma la incidenza di tale costo per un cittadino che abita in Campania o in Sardegna, dove il PIL pro capite non supera i 16.000 €, si attesta intorno al 17%, in Lombardia si attesta intorno al 12%.

Non vogliamo discutere ulteriormente su un dato che da solo denuncia un grave squilibrio nella formazione dei bilanci delle famiglie, ma riteniamo utile ricordare che proprio questa anomalia eleva, a livello nazionale e non locale, il tema del trasporto pubblico locale, in quanto da esso emerge una sperequazione fiscale con forti ripercussioni economiche.

Il trasporto pubblico locale ha perso, ormai, le caratteristiche redistributive del reddito. Questa differente incidenza nell'accesso alla mobilità e, quindi, nell'accesso al lavoro, genera una automatico irreversibile processo di arretramento delle condizioni di pariteticità e,

quindi, di falsa competitività, non solo fra due cittadini dello stesso Paese ma, tra due forme di economia regionale.

Questa serie di considerazioni sull'offerta di servizi di trasporto penso sia sufficiente per convincerci della rilevanza nazionale della tematica e al tempo stesso ci porta obbligatoriamente ad un approccio diverso da quello che per anni ha caratterizzato il rapporto tra organo centrale ed organo locale.

Ma ciò che preoccupa di più è l'approssimarsi di una esplosione della domanda: i livelli di costo dei carburanti porteranno automaticamente i cittadini a ricorrere al trasporto pubblico. Per una città come Roma dove l'abbonamento a Metrebus costa 230 € l'anno è impensabile spendere 3.000 – 4.000 € per muoversi con mezzo privato; altrettanto si può dire per le altre città con dimensioni superiori alle 100.000 unità. Ebbene questo passaggio dal mezzo privato al mezzo pubblico provocherà, nel breve periodo, gravi problemi di saturazione, gravi problemi nella capacità di garantire una offerta adeguata.

Se affrontiamo poi le problematiche legate alla distribuzione delle merci in ambito urbano scopriamo, come detto nel Capitolo 6, che il costo del trasporto è il 33% del costo totale dell'autotrasporto, che oltre l'80 % delle consegne delle merci avviene su aree pubbliche, che il numero delle consegne giornaliere per veicolo (parametro inversamente proporzionale al costo del servizio) si è dimezzato nel corso dell'ultimo quinquennio a causa delle difficoltà di sosta e degli intralci alla circolazione. Scopriamo cioè che la serie di diseconomie generate da questa patologica organizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano è un ulteriore aggravio dei costi dei prodotti, è un ulteriore danno alla economia delle famiglie.

Questa serie di emergenze nel trasporto in ambito urbano diventa una priorità strategica per il Governo. Una emergenza da affrontare e risolvere in tempi certi per evitare che diventi una emergenza irreversibile.

In merito alla seconda emergenza, quella relativa alla ottimizzazione del trasporto merci, è necessario ricordare che dopo oltre venti anni dalla approvazione del primo Piano Generale dei Trasporti alcuni indicatori negativi della movimentazione delle merci nel Paese sono rimasti identici; in particolare:

- il carico a vuoto è praticamente rimasto identico;
- la distribuzione delle merci per modalità di trasporto è rimasta quasi immutata: su ferro addirittura è diminuita passando dal 13% al 9%. In realtà su strada si movimentano oltre l'85%;

- la forte penalizzazione nell'accesso alle piastre logistiche (porti ed interporti);
- la forte crescita della domanda di trasporto e la staticità della offerta infrastrutturale. Il caso più eclatante è quello dei valichi: dal 67 nessun nuovo valico è stato progettato e dal 67 ad oggi l'aumento dei transiti attraverso i valichi è stato pari al 700%;
- la frantumazione delle imprese di autotrasporto è praticamente rimasta uguale a quella degli anni '80.

Questa sommatoria di inefficienze è alla base non solo del costo del trasporto ma della incapacità di produrre margine da attività, quelle del trasporto e della logistica, che se ben gestite producono ricchezza.

Riuscire ad ottimizzare questo processo, riuscire a capire quanto si possa recuperare, in termini di produttività e di produzione di ricchezza, da un simile comparto rappresenta uno degli obiettivi fondamentali del Governo.

Il Piano della Logistica, il Patto della Logistica sono strumenti e modalità essenziali per uscire da uno stato preoccupante per l'intero comparto.

L'attenzione a questa emergenza si configura come uno degli elementi più caratterizzanti la politica dei trasporti che il Governo vuole portare avanti in questa Legislatura.

