



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Programma Infrastrutture Strategiche

**7°
Documento di
Programmazione
Economica e
Finanziaria**

**Programmare il
Territorio le
Infrastrutture le
Risorse**

Luglio 2009

INDICE

INTRODUZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI SENATORE ALTERO MATTEOLI -----	7
PREMESSA-----	13
IL MEZZOGIORNO -----	17
L'EMERGENZA ABRUZZO -----	18
IL NUOVO PIANO ENERGETICO NAZIONALE-----	30
L'EXPO 2015-----	34
CAPITOLO 1: IL BILANCIO DEL PRIMO ANNO DI LEGISLATURA -----	39
ATTIVITÀ SVOLTE-----	40
ATTIVITÀ PROGRAMMATE-----	44
CAPITOLO 2: QUADRO DI RIFERIMENTO E DI CAMBIAMENTI IN ATTO -----	49
LA DOMINANZA DEI VECCHI VINCOLI -----	50
LA RETE TEN T IN ITALIA E LA LEGGE OBIETTIVO-----	53
DALLE INFRASTRUTTURE PRIORITARIE AI NETWORK PRIORITARI: COMPETITIVITÀ E COESIONE DELLA STRATEGIA EUROPEA DELLE RETI TEN-T-----	58
IL COINVOLGIMENTO DEL PRIVATO: L'ARTICOLAZIONE DEI RISCHI-----	60
IL COINVOLGIMENTO DEL PUBBLICO: LE NUOVE FINALITÀ -----	62
VERSO UNA ORGANIZZAZIONE DECISIONALE CONCRETA E MISURABILE-----	63
CAPITOLO 3: INFRASTRUTTURE, LEGGE OBIETTIVO E CIPE -----	65
PREMESSA -----	66
IL CONTESTO ITALIANO LA POLITICA INFRASTRUTTURALE PER EFFETTO DELLE DELIBERE CIPE -----	67
CRONISTORIA DELL'AVANZAMENTO PROGRAMMATICO-----	67
OPERE RIENTRANTI NEL PIANO DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE AVViate E PERCENTUALE DI AVANZAMENTO PROGRAMMATICO -----	70
OPERE RIENTRANTI NEL PIANO DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE OGGETTO DI DELIBERA CIPE 80	80
OPERE RIENTRANTI NEL PIANO DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE NON SOTTOPOSTE ANCORA AL CIPE ED IN CORSO DI ISTRUTTORIA PRESSO LA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE DEL DICASTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI -----	87
CAPITOLO 4: LA MANOVRA TRIENNALE, L'USO DEI FONDI FAS, LE RISORSE A DISPOSIZIONE-----	95
LA MANOVRA TRIENNALE: LE RISORSE A DISPOSIZIONE E LE ULTERIORI ESIGENZE -----	96
ACCESSO AI CAPITALI PRIVATI -----	99
POSSIBILE ACCESSO AI CAPITALI PUBBLICI E COMUNITARI -----	100
IMPEGNI DEL DICASTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI COERENTI CON LE ATTUALI DISPONIBILITÀ FINANZIARIE -----	102

INTERVENTI DEL FONDO INFRASTRUTTURE: QUADRO DI DETTAGLIO DELLA DELIBERA CIPE DEL 6 MARZO 2009 -----	104
--	------------

CAPITOLO 5: LA PROGRAMMAZIONE COMPIUTA E LA NECESSITÀ DI UNA PROGRAMMAZIONE COMPLEMENTARE ----- 119

AGGIORNAMENTO OPERE INDICATE DALLA CONFERENZA UNIFICATA STATO REGIONI ATTRAVERSO L'ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DPEF 2009 2011 -----	120
AGGIORNAMENTO DELLA DELIBERA DEL CIPE N. 121 DEL 2001 -----	124
ELENCO OPERE APPROVATE DAL CIPE DAL 6 MARZO AL 30 GIUGNO 2009-----	132
REGIONI, "INTESE GENERALI QUADRO" E GLI AGGIORNAMENTI-----	137
Multiregionale -----	138
Abruzzo-----	139
Basilicata-----	141
Calabria-----	143
Campania-----	145
Emilia Romagna-----	147
Friuli Venezia Giulia-----	149
Lazio-----	151
Liguria-----	153
Lombardia-----	155
Marche-----	158
Molise-----	159
Piemonte-----	161
Puglia -----	162
Sardegna-----	164
Sicilia-----	166
Toscana-----	168
Trentino Alto Adige-----	169
Umbria-----	170
Veneto -----	172
Valle d'Aosta -----	175

CAPITOLO 6: L'AVVIO DI UNA NUOVA POLITICA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ----- 177

PREMESSA -----	178
1. UNA NUOVA LETTURA DELLA PROGETTUALITÀ DELLA LEGGE OBIETTIVO -----	179
2. LA LIBERALIZZAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA-----	181
3. LA PREVENZIONE E IL CONTROLLO DEL TERRITORIO, LA SICUREZZA NEI LAVORI-----	185
4. LA MOBILITÀ NELL'URBANO: EMERGENZA GRAVE PER LA CRESCITA E LO SVILUPPO DEL PAESE 188	
5. UNA OFFERTA PORTUALE CAPACE DI INTERAGIRE DAVVERO CON LE RETI -----	191
6. L'ABBATTIMENTO DELLA INCIDENZA DEL COSTO DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA SUL TRASPORTATO -----	201
7. L'AVVIO CONCRETO DELLA REALIZZAZIONE DEI VALICHI FERROVIARI DEL FREJUS E DEL BRENNERO -----	202
8. UNA PIENA INTERAZIONE TRA IL NUOVO ASSETTO DEGLI AMBITI PRODUTTIVI E LA OFFERTA TRASPORTISTICA SU FERRO E SU STRADA -----	207
9. LA IMPORTANZA DELLA LOGISTICA E L'AVVIO IMMEDIATO DI PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO PER GARANTIRE LA REALIZZAZIONE DI PIASTRE LOGISTICHE PORTUALI ED INTERPORTUALI.	
209	

10. UN NUOVO RAPPORTO CON IL MEZZOGIORNO-----	212
11. LE EMERGENZE E LE AZIONI DA EFFETTUARE PRIORITARIAMENTE NELLE REGIONI -----	214
12. IL NUOVO RUOLO DEL MEDITERRANEO -----	216
13. UN NUOVO APPROCCIO TRA MOBILITÀ E SICUREZZA -----	219
14. LE AZIONI MIRATE NEL TRASPORTO AEREO-----	226
15. IL PIANO CASA -----	229
CAPITOLO 7: CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE -----	231
ALLEGATO: MONITORAGGIO: SCHEDE DEI PROGETTI DELIBERATI DAL CIPE -----	245

INDICE SCHEDE

Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica	16
Scheda 2: Interventi emergenza terremoto Abruzzo	19
Scheda 3: Interventi per ripristino edifici	21
Scheda 4: Interventi per la messa in sicurezza degli edifici scolastici	29

INDICE TABELLE

Tabella 1: piastra Expo: Sintesi Stato dell'arte della programmazione	35
Tabella 2: Corridoi europei: costo delle opere che interessano l'Italia	54
Tabella 3: Conclusioni dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 2011	68
Tabella 4: Opere avviate e completate	71
Tabella 5: Avanzamento programmatico per opere avviate e famiglie di infrastrutture	78
Tabella 6: Sintesi della copertura del Programma Infrastrutture Strategiche delibera CIPE 10/2009	80
Tabella 7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche deliberate dal CIPE	81
Tabella 8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche in fase di preistruttoria al CIPE	87
Tabella 9: FONTI IMPIEGHI SU ESIGENZE FINANZIARIE 2009 - 2011	96
Tabella 10: FONTI IMPIEGHI SU ESIGENZE FINANZIARIE 2010 - 2012	97
Tabella 11: INTERVENTI FONDO INFRASTRUTTURE QUADRO DI DETTAGLIO DELLA DELIBERA DEL 6 MARZO 2009 (DELIBERA CIPE 26 GIUGNO 2009)	105
Tabella 12: INTERVENTI FONDO INFRASTRUTTURE QUADRO DI DETTAGLIO DELIBERA CIPE 6 MARZO 2009	111
Tabella 13: Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013	120
Tabella 14: La manovra Triennale 2009 – 2011	125
Tabella 15: Opere di Legge Obiettivo Interventi approvate dal CIPE dal 06.03.2009 al 26.06.2009	134

Introduzione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Senatore Altero Matteoli

Ultimamente, una critica rivolta all'azione programmatica attivata dalla Legge Obiettivo è stata quella che, con tale norma, si è preferito programmare a tempi brevi e non a tempi medi; una simile critica, però, deve essere rivolta anche al passato, dovremmo, cioè avere il coraggio di verificare nel **medio termine passato** quali sono state le azioni e gli interventi che questo Paese non ha fatto ed un analisi del genere, automaticamente, farebbe scoprire che fino al 2001, fino, cioè all'avvento della Legge Obiettivo, in particolare dal 1980 fino al 2001, cioè, in venti anni, nel nostro Paese gli investimenti infrastrutturali di rilievo non avevano superato i **14 miliardi di €**; dal 2002 ad oggi, in soli cinque anni – **cinque e non sette anni perché durante la passata Legislatura c'è stato un blocco di tutti gli interventi** – siamo riusciti ad appaltare e a cantierare opere per circa **49 miliardi di €**

Ed un simile risultato va proprio ricercato nelle varie componenti che caratterizzano la Legge Obiettivo, dallo strumento della Intesa Generale Quadro con le Regioni che ha reso possibile la definizione di un quadro organico di interventi e di priorità, all'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria che ha consentito al Parlamento di conoscere davvero le scelte e le azioni del Governo nell'attuazione degli interventi, dalla Struttura Tecnica di Missione che è riuscita a raggiungere risultati inimmaginabili per la Pubblica Amministrazione, al rapporto con la Unione Europea che ha condiviso pienamente le nostre scelte quando abbiamo rivisitato il master plan comunitario.

Quindi, ben disposti a migliorare se c'è da migliorare, ma non dimentichiamo, ripeto, non dimentichiamo i risultati raggiunti.

Mi meravigliano anche le critiche sulla identificazione delle priorità e sul rapporto tra richieste regionali e risorse disponibili. Lo scorso anno volli che l'Allegato Infrastrutture al DPEF contenesse una vera discontinuità: **non più elenchi di opere non supportate da un quadro finanziario certo**; e dallo scorso anno il Piano di interventi identificato risponde ad un chiaro rapporto tra competenza e cassa.

Anche chi denuncia una assenza di Pianificazione generale ed un adeguato coinvolgimento delle Regioni in una simile operazione, dimentica che le scelte di infrastrutturazione del Paese derivano da un Piano, il Piano generale dei Trasporti, concepito nel 1986 insieme alle Regioni e, però, fino al 2001, mai trasformato in atto compiuto.

Venendo agli indicatori che caratterizzano la manovra programmatica avviata nel 2001 possiamo verificare che essa è caratterizzata da 21 famiglie di infrastrutture, da 158 infrastrutture strategiche, da 367 opere ad autonomia funzionale, che rappresentano un patrimonio complessivo di progetti, opere e cantieri che appartiene alla collettività, a tutti.

Sempre nell'ambito del medesimo Programma su oltre **116,8 miliardi di euro di opere deliberate dal CIPE**, come detto prima **49 miliardi** costituiscono **il valore delle opere appaltate e/o cantierate** che hanno modificato non solo il panorama infrastrutturale italiano, ma anche il panorama delle regole, della programmazione in capo ai soggetti attuatori, della capacità di finanziamento ricorrendo, anche, a capitali privati.

Con **oltre 14 miliardi di euro** assegnati a valere su fondi di **Legge Obiettivo**, nel periodo che va dal 2002 al 2008, e attraverso il ricorso a finanziamenti privati e ad altre disponibilità pubbliche, è stato possibile attivare gare per **oltre 33 miliardi di euro**. Da solo questo dato rimane illuminante per il ruolo di catalizzatore del processo connesso alla Legge Obiettivo.

La manovra triennale, di cui si rende conto nelle pagine seguenti, esprime tutto il senso della precisa volontà del Governo di continuare sulla strada della infrastrutturazione organica del Paese, perché profondamente convinto che una simile scelta rappresenti la vera strategia d'uscita dal tunnel di tutte le crisi.

La manovra triennale che il CIPE ha approvato nella seduta del 26 giugno 2009 vale oltre 28 miliardi di euro, 28.218 milioni di euro, di cui oltre il 64 % di capitali privati, ed il 36% di capitali derivanti da Fonti FAS, Legge Obiettivo ed altre disponibilità pubbliche, nel pieno rispetto della destinazione dell'85% al Mezzogiorno.

Questa manovra triennale, la prima inserita nel nuovo contesto federale, con la scomposizione reale delle competenze in capo al territorio e delle competenze in capo allo stato centrale, rappresenterà il vero salto culturale, rappresenterà una vera rivoluzione programmatica.

Un Programma che avrà, giustamente, bisogno anche di indicatori qualitativi, in grado di misurare:

- l'impatto, sulle economie dei territori, dell'accessibilità di uomini e merci ai mercati;
- l'impatto dei processi di programmazione infrastrutturale, lo sforzo non solo finanziario ma soprattutto economico dei processi di programmazione;

- l'uscita dal sottosviluppo economico del Mezzogiorno ma anche di ampie aree del Nord, l'uscita cioè dalla logica delle aree sottoutilizzate.

Questa manovra triennale sono sicuro darà risposte chiare in merito ai criteri seguiti per la **valutazione**, **selezione** ed **esecuzione** del Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Sul tema della **valutazione**, le maggiori critiche, finora ricevute all'operato dei soggetti preposti all'attuazione della Legge Obietto, consistono nel sottolineare l'assenza di procedure di valutazione che garantiscono l'allocazione efficiente delle risorse tra i diversi impieghi e che questo rappresenti la causa principale della valutazione isolata dei progetti non inseriti all'interno di un piano programmatico che assuma a riferimento il territorio interessato dall'opera.

Relativamente all'isolamento territoriale, le Intese Generali Quadro, corollario indispensabile alla declinazione in termini territoriali del Programma Infrastrutture Strategiche, sono state, fin dal 2001 lo strumento di programmazione privilegiato dal territorio per la realizzazione delle opere. Il portato territoriale, cioè le esigenze specifiche territoriali, la mancata attuazione nei fatti del Titolo V della Costituzione, sono alla base della convinzione di dare una spinta all'attuazione in senso federale della programmazione delle infrastrutture.

Relativamente all'assenza di procedure di valutazione che garantiscono la bontà della scelta di politica economica di procedere o meno ad un investimento nella specifica infrastruttura, è appena il caso di sottolineare come il Programma Infrastrutture Strategiche che oggi conosciamo, è diretta emanazione della delibera 121 del 2001 del CIPE.

Tale Delibera riassumeva i contenuti dei contratti di programma e dei piani programmi di investimento di singoli soggetti aggiudicatori, come Rete Ferroviaria Italiana, ANAS, Autorità portuali, Comuni , Interporti, Regioni, Società miste. Tutti strumenti filtrati da un Piano Generale dei Trasporti approvato nel 1986 e rimasto fino ad oggi unico riferimento strategico valido di politica e programmazione. Ed è la Legge Obiettivo che restituisce il potere della programmazione economica in capo al CIPE ed è proprio il CIPE che oggi fa da filtro e realizza nei fatti il processo programmatico del Paese.

Sul tema della **selezione** delle opere, le critiche ricorrenti riguardano l'assenza di un processo organico di valutazione ed il rinvio a decisioni assunte sulla base di accordi tra amministrazioni. Questo rappresenterebbe la premessa logica di mancanza di priorità.

Ridurre alla definizione generica di accordi tra le amministrazioni le Intese Generali Quadro, i Contratti di Programma, i programmi di

investimento di Organismi istituzionali preposti alla realizzazione delle infrastrutture, è abbastanza semplificativo.

Nel 2001, l'inerzia programmatica che si trascinava in Italia a partire dal 1996, ultimo anno di aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti, alcune scelte di politica economica connessa a vincoli di Maastricht sempre più stringenti sul lato degli investimenti di lungo periodo, forme più o meno consapevoli di liberalizzazione in alcuni settori, avevano trasformato i piani di investimento in una raccolta di idee, di progetti preliminari, di pochi progetti esecutivi.

Questa situazione ha generato la necessità di operare scelte prioritarie sulla base della convinzione che esistessero 21 opere fondamentali inderogabili, per le quali la natura del progetto, la sua esecutività, la sua capacità ad immettere risorse economiche nel sistema, rappresentavano gli unici possibili criteri di selezione.

Solo per fare un esempio: tra le 21 infrastrutture strategiche figuravano e figurano opere come il Mo.SE, l'Autostrada Salerno Reggio Calabria, il Grande Raccordo Anulare di Roma, il Passante di Mestre, l'Asse AV/AC Torino Milano Brescia Verona Trieste, la metropolitana regionale Campania, gli Schemi idrici. Così come l'AV Milano Genova, il Valico del Brennero, la Strada Statale Jonica.

Ad oggi alcune opere sono terminate e consegnate all'uso dei cittadini, altre registrano avanzamenti economici pari anche al 55% del proprio valore come il Mo.SE o al 65% come nel caso degli schemi idrici; alcune opere sono pronte per essere finanziate ed avviate ad esecuzione già in questa manovra triennale, altre hanno necessità di ulteriori fasi di programmazione.

Questa è una misura dell'avanzamento del processo di programmazione complesso insito nella Legge Obiettivo, questa la migliore aspirazione di successo che potevamo pensare per la Legge Obiettivo.

Sul tema della dimensione finanziaria non sufficientemente integrata nel processo decisionale, il che comporterebbe una sottovalutazione del vincolo finanziario, vorrei sottolineare come lo sforzo in termini di esborsi che lo Stato sostiene per la realizzazione degli investimenti e quindi l'impatto sulla finanza pubblica, relativamente alla destinazione di fondi di Legge Obiettivo nel periodo che va tra il 2001 ed il 2008, ha sempre avuto la natura di limiti di impegno, cioè di impegni che diventano giuridicamente vincolanti con certezza di tempi e di impatti assolutamente conoscibili e programmabili, anche se, spesso, la relativa attivazione dei mutui si è rivelata non adeguata alle esigenze e pertanto anche in questo processo sarà opportuno introdurre misure più semplificative.

A questo vorrei aggiungere come il finanziamento a fondo perduto che ha sempre caratterizzato l'investimento in infrastrutture ad interesse pubblico e collettivo è andato a favore di soggetti le cui capacità di pedaggiamento dipendono fortemente dal grado di liberalizzazione raggiunto nel settore e che, per molti di questi, sarebbe necessario ripensare ai diritti d'uso delle infrastrutture.

Ci troviamo, cioè, sempre più spesso a finanziare sistemi di trasporto il cui sistema di regole non è definito in un insieme certo e che permette l'acquisizione delle rendite, laddove esistono, in capo ai soggetti attuatori, senza imporre, a questi ultimi, obblighi di rendicontazione anche in termini di rientro, anche se minimo, dell'investimento o dei costi a questo connessi.

Se a questo si aggiunge che manca una contabilità regolatoria che possa far figurare i soli costi di "produzione" di infrastrutture in maniera separata dai costi a questi connessi come l'impatto ambientale o l'inserimento dell'opera in un contesto territoriale di accordi, allora il quadro di incertezze finanziarie che emerge, non è un quadro connesso alla realizzazione della Legge Obiettivo, ma al complessivo sistema su cui si innesta la Legge Obiettivo.

Per questo motivo, come ribadito in precedenza, sono convinto che sia necessario dare un impulso diverso al monitoraggio delle opere, un monitoraggio che deve diventare anche di tipo qualitativo e sul quale abbiamo basato la logica di questo Allegato Infrastrutture.

Queste mie precisazioni testimoniamo la mia piena disponibilità a recepire tutte le critiche e ad accettare tutti i possibili contributi ma, al tempo stesso sono un assertore convinto che nella infrastrutturazione del Paese non possono pesare mai logiche di schieramento o pregiudizi ideologici.

Premessa

Lo scorso anno durante la redazione dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria i riferimenti economici più accreditati, quelli cioè del Fondo Monetario Internazionale, dell'OCSE, della Banca Centrale Europea fornivano per il 2009 un contenimento della crescita del PIL sia della Unione Europea, sia del nostro Paese. Un contenimento che vedeva l'Unione Europea attestarsi per il 2009 intorno al 2 – 2,4% e l'Italia intorno all'1 – 1,2%.

L'errore previsionale, almeno per il nostro Paese è stato di **6 punti percentuali**; abbiamo cioè assistito al più grande fallimento previsionale della cultura economica occidentale.

Molti si chiederanno la causa della stigmatizzazione di un simile evento, e, quindi, si chiederanno per quale motivo in una Premessa di un Documento tecnico come l'Allegato Infrastrutture, si debba ricordare qualcosa che è più legato ad eventi della finanza e della economia. Il motivo è molto semplice: il comparto delle infrastrutture e dei trasporti, come abbiamo avuto modo di ribadire nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, è il comparto che più di altri subisce i vantaggi e gli svantaggi di una crescita o di un blocco del PIL. È il comparto talmente dipendente dalla validità delle previsioni da entrare in crisi quando queste non producono i fenomeni evolutivi preannunciati.

È sufficiente ricordare che il Master Plan dell'Unione Europea e le azioni connesse alla Strategia di Lisbona si basavano su tassi di crescita del PIL pari a 3% annuo, per sottolineare come su questa dimensione europea si innesti l'errore previsionale, cioè lo scarto tra quanto si è verificato nella pratica e la crescita prevista del sistema economico italiano, per riconsiderare come mutato lo scenario macroeconomico nel quale è necessario ricondurre le variabili decisionali connesse alla fase di programmazione delle infrastrutture. Variabili decisionali che devono essere connesse alla coesione economica e sociale nel rispetto delle esigenze territoriali di sviluppo economico. L'efficiente gestione delle risorse pubbliche a queste associate rappresenta il fulcro dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010 – 2013.

Questa scelta è dettata non tanto dall'utilizzo dei Fondi Aree Sottoutilizzate (FAS) a integrazione del sostegno delle esigenze di infrastrutturazione del Paese quanto dalla necessità di dare continuità programmatica ed operativa ad un processo di programmazione economica, finanziaria, fisica, regolatoria e territoriale del programma delle infrastrutture strategiche e dei suoi impatti sul tessuto produttivo ed economico. Diventa così obiettivo portante di questo Documento il

tentativo di aumentare e, una volta aumentate, stabilizzare le dinamiche economiche rallentate dalla recente crisi finanziaria.

Entrando nel merito della scelta delle opere della Legge

Obiettivo è utile precisare che la Legge non nasce per risolvere solo alcune emergenze presenti nella offerta infrastrutturale; non ci sarebbe stato bisogno di una nuova Legge perché già esiste la Legge 225/1992 che è mirata proprio a risolvere le varie emergenze. La Legge Obiettivo invece prevede un Programma da definire d'intesa con le Regioni per superare non delle emergenze ma una sola emergenza quella del Paese.

Quindi molti sottovalutano la grande forza strategica e programmatica della Legge Obiettivo e si preoccupano di misurare il numero delle opere o la dimensione economica della operazione dimenticando se la sommatoria delle opere risponda o meno al superamento di una emergenza Paese che in più sedi è stata abbondantemente misurata.

La pesante responsabilità dell'Allegato Infrastrutture di questo anno consiste nella consapevolezza che ciò che caratterizzerà il bilancio della fine della attuale Legislatura sarà ciò che abbiamo definito oggi, che abbiamo progettato oggi, che abbiamo cantierato oggi.

Per questo motivo l'Allegato Infrastrutture di quest'anno affronta, in modo particolare, delle tematiche su cui sarà necessario definire, proprio entro il 2010, un preciso quadro di azioni, si tratta di aree tematiche su cui è necessario un approccio più mirato di quello portato avanti nel primo anno di Legislatura.

Struttura del Documento

Intendiamo articolare il documento di questo anno nelle seguenti 4 aree programmatiche:

- **Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche avviate e percentuale di avanzamento programmatico.**
- **Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche di cui si dispone solo della apposita delibera del CIPE.**
- **Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche non sottoposte ancora al CIPE ed in corso di istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**
- **Opere proposte dalle Regioni ed inserite nelle Intese Generali Quadro.**

Questa non è una articolazione descrittiva e formale ma contiene anche una precisa esigenza: **distinguere ciò che programmaticamente è ormai avviato e su cui è solo necessario monitorare la evoluzione e l'avanzamento delle opere da ciò che, invece, è nella fase istruttoria e da ciò che, infine, è ancora nella fase della proposta programmatica.**

In realtà prende corpo quest'anno una vera discontinuità concettuale dell'azione programmatica avviata dalla Legge Obiettivo nel 2001.

Solo oggi ci stiamo rendendo conto che quel quadro di progetti, quella elencazione di opere (**da molti criticata perché sommatoria di interventi e non di priorità**) è invece stata capace di caratterizzarsi come il primo Piano organico di rilancio infrastrutturale del Paese.

Solo oggi stiamo apprezzando e comprendendo che le priorità non sono riconducibili ad un elenco di opere ma di finalità.

Solo oggi stiamo apprezzando una grammatica che ha ridato ruolo strategico allo Stato e, contestualmente, ha reso possibile, attraverso lo strumento della Intesa Generale Quadro, un confronto che dal 1983, anno di avvio del Piano Generale dei Trasporti, era rimasto legato solo ai Programmi ed alle Leggi settoriali quali il Piano Triennale dell'ANAS, il Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato, la Legge 211/92 per le reti metropolitane, la Legge 84/94 per la portualità, ecc.

Ma, oggi, siamo anche in grado di rispondere a coloro che sia nel 2001, sia in questi 8 anni di attuazione della Legge Obiettivo, avevano ritenuto, come detto prima, il Piano privo di priorità.

Ebbene se esaminiamo le opere approvate dal CIPE ci rendiamo conto che rispondono tutte ad una difendibilissima essenzialità strategica.

Infatti:

Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica

Difesa Laguna di Venezia	<ul style="list-style-type: none"> • Mo. SE.
Reti ferroviarie	<ul style="list-style-type: none"> • Asse AV Torino – Milano – Verona – Venezia – Trieste • Asse Pontremolese • Valico del Brennero • Valico del Frejus • Valico del Sempione • Valico dei Giovi
Reti stradali	<ul style="list-style-type: none"> • Pedemontana lombarda • Pedemontana veneta • BreBeMi • Tangenziale Est di Milano • Autostrada CISA • Asse autostradale Livorno – Civitavecchia • Raccordo anulare di Roma • Asse autostradale Roma – Latina – Formia • Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria • Asse autostradale Palermo – Messina • Quadrilatero Umbria – Marche
Reti metropolitane	<ul style="list-style-type: none"> • Linea C di Roma • Linee M4, M1, M2, M5 di Milano • Linea metropolitana di Palermo • Linea metropolitana di Catania • Metropolitana regionale campana • Metropolitana di Torino
Piastre logistiche	<ul style="list-style-type: none"> • Piastre logistiche nel porto di Taranto • Piastre logistiche nel porto di Trieste
Collegamento stabile continente – Sicilia	<ul style="list-style-type: none"> • Ponte sullo Stretto
Schemi idrici	<ul style="list-style-type: none"> • Invasi e reti idriche nel Mezzogiorno

Mai queste opere sarebbero state programmate contestualmente, mai queste opere sarebbero state progettate contestualmente, mai avrebbero potuto produrre un convincimento diffuso sulla loro specifica essenzialità e sulla intrinseca valenza sovraregionale e, nella maggior parte dei casi, sovranazionale.

Oggi, quindi, occorre distinguere tra le opere che, come veniva detto prima, sono ormai avviate a concreta realizzazione da quelle per le quali è necessario un vero controllo, un monitoraggio tutto particolare.

Lo sforzo programmatico, la vera attenzione va, quindi, rivolta a:

- Il nuovo tunnel del Frejus sull'asse Torino – Lione.
- Il nuovo tunnel ferroviario del Brennero lungo il Corridoio Berlino – Palermo.
- Il Terzo Valico dei Giovi lungo il Corridoio Rotterdam – Genova.
- Le opere connesse con l'EXPO 2015.
- Le reti metropolitane della città di Roma.
- L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria.
- Il Ponte sullo Stretto di Messina.
- La componente tecnologica del Mo.S.E.
- I nodi intermodali configurati come HUB di Taranto e di Trieste.
- Le sette Piastre Logistiche così come definite nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno.

Monitorare questi interventi non significa riconoscerne una posizione di rilievo all'interno della organica operazione di infrastrutturazione, significa, invece, misurare, da subito, la certezza delle scadenze e, soprattutto, la coerente interazione tra volontà decisionale espressa in sede CIPE e attuazione concreta di tale volontà.

Un'attenzione tutta particolare, come si avrà modo di ribadire in altre parti dell'Allegato, è stata riposta su quattro aree tematiche che impongono un approccio tutto particolare: **il Mezzogiorno, l'Emergenza Abruzzo, il Piano Energetico e l'EXPO 2015.**

IL MEZZOGIORNO

Una azione coerente, anche con quanto detto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, è la integrale analisi delle azioni attivate nel Mezzogiorno del Paese. Lo scorso anno l'impegno assunto era quello di dare compiutezza ad una serie di interventi entro il 2012. **Un obiettivo che anche se difficile va perseguito a tutti i costi.**

La Legge Obiettivo ha sempre avuto una attenzione particolare nei confronti del Mezzogiorno, a partire dalla delibera 121 del 2001. Consapevole della necessità di intervenire con azioni specifiche in quelle aree che al 2001 erano regioni ad obiettivo 1, lo Stato centrale si faceva carico della destinazione di almeno il 30% delle risorse del Programma proprio nelle aree del Mezzogiorno.

Questa logica si è dimostrata coerente con le immediate esigenze infrastrutturali ma poco coerente con una visione di ampio respiro quale quella connessa alla Legge Obiettivo. Infatti, oggi, pur in presenza di un pieno impegno di disponibilità finanziarie su progetti avviati con la Legge Obiettivo, si registra ancora una sorta d ritardo programmatico delle

azioni dei singoli soggetti aggiudicatori, che propongono in maniera inerziale alcuni piani.

Da questo punto di vista, la Legge Obiettivo ed il suo sistema di procedure non riesce a correggere distorsioni preesistenti del sistema soprattutto perché non è stata messa in grado di recepire innovazioni dei contratti di programma dei soggetti attuatori, dei piani di investimento e delle attività di programmazione.

Nel Mezzogiorno, in particolare, l'attenzione, in questo processo di monitoraggio, andrà riposta su un doppio ordine di interventi: uno di tipo programmatico, coordinando ed imponendo l'aggiornamento nell'area dei piani di investimento, l'altro di tipo più operativo, attribuendo risorse:

- al riassetto della rete metropolitana campana;
- alle reti metropolitane di Palermo e di Catania;
- ai nodi urbani di Bari e di Palermo;
- al sistema viario sardo (completamento funzionale dell'asse stradale "Carlo Felice");
- al sistema viario calabrese e lucano (Autostrada Salerno – Reggio Calabria e Strada Statale 106);
- al collegamento autostradale Termoli – San Vittore;
- al sistema viario siciliano (asse Agrigento – Caltanissetta, Catania – Siracusa e "Ragusana");
- alle piastre logistiche di Augusta, Cagliari, Gioia Tauro, Taranto e Brindisi.

L'EMERGENZA ABRUZZO

Un approccio tutto particolare riteniamo di seguire nei confronti della Regione Abruzzo: l'evento sismico impone, infatti, non solo azioni mirate ma anche un coordinamento continuo e sistematico con la Regione.

Tale nuovo approccio è testimoniato dall'Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro sottoscritto con la Regione il 28 maggio 2009 e che si ritiene opportuno riportare nel presente documento in modo da rafforzarne la incisività strategica e programmatica.

L'Atto Aggiuntivo affronta cinque aree tematica:

- sistema stradale;
- sistema ferroviario;
- sistema portuale;
- sistema aeroportuale;
- schemi idrici.

Scheda 2: Interventi emergenza terremoto Abruzzo

Aree tematiche	Interventi	Importo in milioni di €
Sistema stradale	Strada Statale n° 652 "di Fondo Valle Sangro Strada Statale n°17 "dell' Appennino Abruzzese ed Appuro - Sannitico " variante sud all'abitato di l'aquila Strada Statale n° 81 "Piceno Aprutina" Strada Statale n°80 "Del Gran Sasso D'Italia" S.S. n° 260 "Picente" dorsale amatrice - Montereale - L'aquila. Strada Statale .261 SUBEQUANA L'Aquila – Molino Aterno Strada Statale 690 «Avezzano Sora» Pedemontana Abruzzo – Marche Strada a scorrimento veloce variante s.s. 16 circonvallazione di Vasto – San Salvo Strada a scorrimento veloce Lanciano -Val di Sangro con collegamento al casello autostradale a14 di Lanciano. Strada 16 «adriatica» - Interventi per l'intermodalità ed il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma.	160 40 7 64 45 70 300 500 110 100 400 10
Sistema ferroviario	Miglioramento dell'esercizio ferroviario sulla linea ferroviaria attuale Pescara – Roma Velocizzazione Tratta ferroviaria Pescara - Roma. Nuova tratta ferroviaria L'Aquila – Tagliacozzo	100 2.000 730
Sistema portuale	Progetto di Completamento del Porto di Ortona Situazione attuale	96
Sistema aeroportuale	Adeguamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo - Aeroporto di Pescara.	6,5
Schemi idrici	Rischio da frana e erosione di versanti a) programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione superiore ai 10.000 mila abitanti b) programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione inferiore ai 10.000 mila abitanti c) programma di riduzione del rischio per le infrastrutture lineari Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi	330 210 913

Questo quadro di interventi subirà un monitoraggio sistematico tutto particolare in quanto legato a scadenze temporali imposte dall'azione mirata che il Commissario di Governo, nella persona del Presidente della Regione Abruzzo, ha già definito.

Allo stato, dopo solo tre mesi dal tragico evento, il Provveditorato alle Opere Pubbliche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha effettuato e portato avanti le seguenti attività, sempre nel rispetto del Decreto Legge n. 39/2009. In tale provvedimento, tra l'altro è previsto un apposito sistema di monitoraggio in corso di definizione mirato non solo all'immediata azione di ricostruzione ma, anche, al rilancio delle attività produttive del territorio attraverso il coinvolgimento dell'imprenditoria locale e attraverso l'attenta attività di controllo esercitata dall'Organo di Alta Sorveglianza di concerto con il Ministero degli Interni e gli altri organi competenti.

Scheda 3: Interventi per ripristino edifici

- A) Edificio danneggiato riparabile in breve
- B) Edificio danneggiato riparabile a lungo
- C) Edificio da ricollocare
- D) Edificio da demolire

	A	B	C	D	Stima preliminare	Tempi previsti	Stato di fatto
					Importo in €		

Prefettura			•	•	25.000.000	4 anni	Crollato
------------	--	--	---	---	------------	--------	----------

Comando Regionale Guardia di Finanza							
Palazzo principale e ampliamento - Via Paolucci snc		•			4.900.000	18 mesi	Agibile in parte

Comando Provinciale Guardia di Finanza					3.600.000		
Piazzetta della Commenda n. 4							
· Uffici	•				2.700.000	11 mesi	Inagibile
· Alloggi							

· Muro di sostegno	•				900.000	3 mesi	Agibile
--------------------	---	--	--	--	---------	--------	---------

Motorizzazione Civile					5.460.000		
Via Campo di Pile							
· Zona revisioni			•	•	2.660.000	1 anno	Inagibile
· Zona uffici	•				2.800.000	1 anno	Inagibile

Palazzo Uffici					4.500.000		
Via San Bernardino, 25							
Uffici Provveditorato, Uffici Regione e Assessorato Lavori Pubblici	•				2.700.000	18 mesi	Inagibile
Uffici Corte dei Conti	•				1.800.000	18 mesi	Inagibile

Questura Via Strinella n. 2	•				3.500.000	18 mesi	Inagibile
------------------------------------	---	--	--	--	------------------	---------	-----------

Comando Provinciale Corpo Forestale - Via Duca degli Abruzzi			•	•	4.900.000	30 mesi	Inagibile
--	--	--	---	---	------------------	---------	-----------

Comando Regionale Corpo Forestale - Strada Vicinale Cappuccini Gignano	•				1.100.000	7 mesi	Agibile
---	---	--	--	--	------------------	--------	---------

Comando Provinciale CC Via B.Cesidio					1.900.000		
Palazzo Alloggi n. 1	•				1.050.000	8 mesi	Inagibile
Altri edifici	•				850.000	4 mesi	Agibile in parte
Uffici Finanziari Villa Gioia - Via Filomusi Guelfi	•	•			4.900.000	10 mesi	Inagibile
Uffici Finanziari Direzione Regionale Corso Federico II°	•	•			3.800.000	18 mesi	Inagibile
Uffici Finanziari Agenzia Territorio - Via Filomusi Guelfi		•			2.800.000	18 mesi	Inagibile
Casa Circon.le Caserma Agenti - Loc. Costarelle Coppito (AQ)		•			1.800.000	7 mesi	Inagibile
Convento San Domenico - Piazza Angioino	•				1.200.000	6 mesi	Agibile
Basilica-Conv.to S. Bernardino - Via S. Bernardino		•			20.000.000	4 anni	Inagibile

Caserma CC. S. Demetrio (AQ)			•		2.300.000	2 anni	Inagibile - Nuova Caserma
-------------------------------------	--	--	---	--	------------------	--------	---------------------------

Caserma CC. G. Sicoli (AQ)			•		2.300.000	2 anni	Inagibile - Nuova Caserma
-----------------------------------	--	--	---	--	------------------	--------	---------------------------

Altre Caserme CC							
A) Provincia di L'Aquila :							
Caserma CC. Arischia	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Assergi	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Avezzano	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Barisciano	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Cagnano Amiterno	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Calascio	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Campotosto	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Capistrello	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Castel del Monte	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Castelvecchio Subequo	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Celano	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Collarmele	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Fontecchio	•				5 mesi	Agibile	
Caserma CC. Lucoli	•				5 mesi	Agibile	

Caserma CC. Montereale	•				5 mesi	Agibile
Caserma CC. Navelli	•				5 mesi	Agibile
Caserma CC. Ortucchio	•				5 mesi	Agibile
Caserma CC. Paganica	•				5 mesi	Agibile
Caserma CC. Pizzoli	•				5 mesi	Agibile
Caserma CC. Sassa	•				5 mesi	Inagibile
Caserma CC. Sulmona	•				5 mesi	Agibile
Caserma CC. Tornimparte	•				5 mesi	Agibile
Totale n. 22 stazioni				4.000.000		

B) Provincia di Pescara						
Caserma CC. Civitella Casanova	•				4 mesi	Agibile
Caserma CFS Pescara Montebello di Bertona	•				2 mesi	Agibile
Totale n. 2 stazioni				200.000		

C) Provincia di Chieti						
Comando Regione CC	•				10 mesi	Agibile
Via B. Croce						
Caserma CC. Miglianico	•				4 mesi	Inagibile relativamente all'alloggio di servizio
Totale Comando e Stazione				1.000.000		

C) Provincia di Teramo						
Caserma CC Roseto Degli Abruzzi	•			500.000	4 mesi	Agibile

Immobili militari				20.920.000		
Caserma De Amicis (sede CME Abruzzo) Piazza S. Bernardino - L'Aquila		•		6.000.000	3 anni	Inagibile
Caserma Rossi (9°rgt Alpini) Via A. De Gasperi - L'Aquila	•	•		3.500.000	1 anno	Parzialmente inagibile
Caserma Pasquali di L'Aquila S. S. 80	•	•		5.400.000	2 anni	Parzialmente inagibile
Caserma Campomizzi L'Aquila S.S. 80	•			280.000	5 mesi	Agibile
Alloggi Via Filomusi Guelfi di L'Aquila		•	•	4.900.000		Inagibile
Alloggi Via De Gasperi di L'Aquila	•			400.000	4 mesi	Inagibile
Alloggi S.S.80 di L'Aquila	•			70.000	2 mesi	Agibile
Alloggi Via Acquasanta - L'Aquila	•			70.000	2 mesi	Agibile
Alloggi Via Pescara 73 di L'Aquila	•			140.000		Agibile
Caserma Battisti Sulmona (AQ) v. Mazzini	•			70.000	2 mesi	Agibile
Pratola Peligna (AQ) - Depomuni Via del tratturo	•			40.000	1 mese	Parzialmente inagibile
Roccaraso (AQ) – Base logistica	•			20.000	1 mese	Agibile
Chieti Caserma "Bucciano"	•			30.000	1 mese	Agibile

Comando Provinciale VV. F.			•	•	7.000.000	3 anni	Inagibile
Via Pescara - L'Aquila							
Ispettorato Interregionale VV.F.							
Uffici camerate servizi ed autorimessa - S.P.30 di Coppito - L'Aquila	•				3.500.000	1 anno	Agibile in parte
Comando Scuola Ispettori e Soprintendenti della Guardia di Finanza- Via Fiamme Gialle - L'Aquila	•				6.000.000	2 anni	Agibile
Inps Sede Reg.le via Giardini - L'Aquila	•				5.000.000	3 anni	Inagibile
Inps Sede Prov v.le Rendina - L'Aquila	•				3.500.000	3 anni	Inagibile
Alloggi demaniali Provv OO.PP. e magazzino Via Pile - L'Aquila	•				1.400.000	18 mesi	Inagibile
Altre Caserme CFS Provincia dell'Aquila (area sisma)	•				2.100.000	4 mesi cadauno	Agibili in parte

Edifici in Provincia di Teramo					3.500.000	
Osservatorio Astronomico - Via Mentore Magini Collurania	•					Inagibile
Comando Prov.le GdF - Via Tom di Paolantonio	•					Agibile
Uffici Finanziari e Tesoro - Largo Madonna delle Grazie	•					Agibile
Prefettura - Via Vinciguerra / Via C. Battisti	•					Agibile
Poste Italiane - Via Carlo Forti	•					Agibile
Questura Polizia Stradale - Viale Bovio	•					Agibile
Comando Prov.le VV.F - Via Diaz	•					Agibile

TOTALE COMPLESSIVO**152.580.000**

Scheda 4: Interventi per la messa in sicurezza degli edifici scolastici

STIMA DEI FABBISOGNI PER LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI EDIFICI SCOLASTICI COLPITI DAL SISMA DEL 6 . 4 2009	
A) EDIFICI SCOLASTICI UBICATI NEL “CRATERE”	
ENTI PROPRIETARI	IMPORTO
COMUNI DELLA PROVINCIA DI L’AQUILA	62.972.000,00
COMUNI DELLA PROVINCIA DI PESCARA	690.000,00
COMUNI DELLA PROVINCIA DI TERAMO	120.000,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI L’AQUILA	80.864.900,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI TERAMO	160.000,00
TOTALE A)	144.806.900,00
B) EDIFICI SCOLASTICI UBICATI FUORI DAL “CRATERE”	
ENTI PROPRIETARI	IMPORTO
COMUNI DI TUTTE LE PROVINCIE	30.600.000,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI L’AQUILA	45.873.050,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI PESCARA	1.600.000,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI TERAMO	3.541.500,00
TOTALE B)	81.614.550,00
TOTALE GENERALE (A + B)	226.421.460,00

IL NUOVO PIANO ENERGETICO NAZIONALE

Con l'Allegato Infrastrutture al DPEF si vuole ribadire ancora una volta la rilevanza strategica della politica energetica per la crescita e lo sviluppo del Paese.

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 legato alla politica dei prezzi energetici imposti da altri Paesi, vede, sempre più, allontanare il nostro Paese da un mercato paritetico in quanto incapace di essere competitivo nei costi della produzione.

L'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40% e tale dato impone un immediato approccio responsabile finalizzato 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 programmatorio 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.

Dovrebbe, in realtà sfruttare la unica ricchezza energetica certa di cui disponiamo: una ricchezza legata al contenimento ed alla ottimizzazione dei consumi.

Ebbene, dobbiamo ammetterlo, il rapporto tra sistema trasporti e sistema energetico rimane ancora insoluto nel nostro Paese.

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.

Per questo motivo, come evidenziato in più occasioni dal Dicastero dello Sviluppo Economico, si intende intraprendere, almeno per quanto concerne il sistema dei trasporti e della logistica, una serie di

azioni mirate proprio alla ottimizzazione dell'intero ciclo della movimentazione.

A titolo d'esempio, come già evidenziato nell'Allegato Infrastrutture al DPEF dello scorso anno, sarà opportuno che:

- Le Ferrovie dello Stato producono 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. In proposito è sufficiente il confronto del costo dell'energia tra un treno blocco, una bettolina con spintore ed un autoarticolato:

costo dell'energia per una percorrenza di 400 Km

	Treno blocco	Bettolina con spintore	Autoarticolato
Unità trasportate numero	40	60	1
Peso per unità in tonn.	20	22	20
Totale peso trasportato	800	1300	20
Potenza del veicolo KW	6.000	1100	360
Chilometri percorsi per ora	60	15	60
Tempo impiegato	6 ore e 40 minuti	26 ore e 40 minuti	6 ore e 40 minuti
Energia consumata KW h	39.960	29.334	2.331
Valorizzazione costo energetico €	3.996	3.840	157,2
Costo energia per 1 tonnellata €	4,995	2,954	7,860

Differenza di costo per tonnellata/Km

Tra autotrasporto e treno blocco

2,865 €

Differenza di costo per tonnellata/Km

Tra treno e nave

2,04 €

Differenza di costo per tonnellata/Km

Tra autotrasporto e nave

4,91 €

- 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), prospettino un quadro di esigenze di vettori ferroviari capaci di garantire la movimentazione sistematica di un volume di merci ben identificato.
- 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, redigano 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, istituisca un apposito "portale" per fornire indicazioni mirate alla ottimizzazione dei flussi lungo le arterie principali.
- Le Amministrazioni di 12 aree metropolitane producano un apposito piano che ottimizzi la distribuzione delle merci all'interno dell'area metropolitana.

Per poter attuare una politica di autonomia energetica occorre, quindi, agire nel settore dei trasporti con l'eliminazione delle congestioni stradali e autostradali, attraverso il rilancio della ferrovia e dell'alta velocità, mediante la promozione dell'uso dei trasporti pubblici nelle città ed infine tramite il potenziamento del trasporto marittimo.

Tutto questo testimonia da solo quanto sia forte la tensione e la attenzione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti a questa che è, a tutti gli effetti, la emergenza primaria del nostro Paese.

Il fatto che l'energia sia l'elemento propulsore di tutte le attività moderne, la creazione di un suo mercato interno viene considerata da tutte le istituzioni comunitarie elemento essenziale per il rafforzamento della competitività globale dell'intera economia dell'Unione Europea.

Se finora, ogni Stato ha attuato singolarmente una politica energetica, tenendo unicamente conto delle proprie esigenze, oggi è necessario e non più procrastinabile attivare una strategia comune in questo settore, perché solo parlando con una unica voce sulla scena internazionale, l'Europa potrà far fronte **alla** crescita della domanda, **ai** prezzi elevati dell'energia, **alla** crescente dipendenza dalle importazioni e dal cambiamento climatico.

A tal fine, è opportuno individuare e potenziare le infrastrutture prioritarie per la sicurezza dell'approvvigionamento (compresi i gasdotti, gli oleodotti e i terminal Gas Naturale Liquefatto) e delle azioni che ne assicurino la realizzazione.

La crescente dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio e di gas naturale rende cruciale la sfida infrastrutturale, sia dal lato delle importazione, sia della produzione.

Occorre che l'Europa investa:

- in nuovi gasdotti e nel potenziamento di quelli esistenti, così come sono essenziali nuovi terminali Gas Naturalmente Liquefatto (GNL);
- in tecnologia da parte dei Paesi produttori, che non devono limitarsi allo sfruttamento della rendita di posizione derivante dal controllo delle riserve.

Ma per soddisfare i futuri bisogni energetici e per sostituire le infrastrutture obsolete, sempre secondo la Commissione Europea, entro il 2026 gli Stati membri dovranno fare un investimento di circa **600 miliardi di Euro**.

Un investimento che non possiamo rinviare; un obiettivo che vede la stessa Banca Europea per gli Investimenti (BEI) direttamente interessata e convinta della essenzialità di una simile operazione, della essenzialità della espansione sia delle reti transeuropee (**TEN-T**) di trasporto, sia delle reti di energia (**TEN-E**).

In fondo si vuole ripetere, per le reti energetiche, la stessa esperienza seguita nella definizione e nell'attuazione delle reti TEN - T relative al comparto dei trasporti.

Ci sono voluti, per le reti di trasporto, quasi vent'anni per passare da una sommatoria di segmenti paneuropei in una rete integrata come quella definita nel 2004 e che oggi, finalmente si sta attuando.

Questi Corridoi plurimodali (strade, ferrovie, vie d'acqua) integrati con i nodi portuali, interportuali ed aeroportuali collegheranno tutti gli Stati membri sia tra loro, sia con i Paesi limitrofi.

Attualmente è in corso un lavoro di rivisitazione di tali assi, sarà bene che si tenga conto della interazione di tali reti con tutti gli altri sistemi infrastrutturali e tra queste sarà bene inserire le reti energetiche.

L'Europa quindi svolge un ruolo chiave, un ruolo che se costruito in modo organico, produrrà vantaggi misurabili sia nella sicurezza dell'approvvigionamento, sia nell'abbassamento dei prezzi.

Va attuata, dunque, una politica energetica nazionale coerente con i nuovi indirizzi europei e, contestualmente, andrà supportata, sia a scala nazionale che comunitaria, la attività di ricerca scientifica e di innovazione tecnologica; **la ricerca diventa, infatti, nel comparto energetico, il vero elemento capace di annullare il grave rischio della obsolescenza delle idee, della obsolescenza delle intuizioni ingegneristiche e gestionali.**

L'EXPO 2015

È un evento che essendo legato ad una scadenza precisa impone un riferimento continuo al cronoprogramma definito ormai, in modo definitivo, dal Commissario Straordinario delegato dal Governo per l'attuazione dell'EXPO 2015.

Un evento strategico non solo per il ruolo del nostro Paese a scala mondiale ma per le ricadute che il rilevante volume di presenze e di interessi produrrà nell'area milanese e nell'intero territorio nazionale.

Il ruolo della offerta dei servizi di trasporto diventa quindi la condizione portante per il successo dell'evento e per il superamento di vincoli all'accesso sia dell'area espositiva, sia dell'intero sistema territoriale interessato indirettamente ed indirettamente dall'evento.

Per questo motivo si è ritenuto opportuno dedicare in questo Allegato Infrastrutture un preciso riferimento alle opere che, attraverso la Legge Obiettivo, danno certezza di investimento, danno certezza di cantierizzazione, danno certezza di completamento nei tempi e nelle scadenze definite nel sopra richiamato cronoprogramma.

Questo approccio denuncia chiaramente non solo la tensione e l'attenzione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti per un simile evento ma, anche, la piena coscienza che il rispetto dei tempi e degli impegni per raggiungere un simile risultato non ammette gratuiti trasferimenti di responsabilità.

Tabella 1: piastra Expo: Sintesi Stato dell'arte della programmazione

OPERE INFRASTRUTTURALI EXPO 2015 TAVOLO LOMBARDIA														
	INTERVENTO	COSTO	FINANZIAMENTI DISPONIBILI (STATO)	RISORSE DA REPERIRE NEL COMPLESSO	RISORSE DA REPERIRE DA PRIVATI	RISORSE DA REPERIRE DALLO STATO	RISORSE DA REPERIRE DA ENTI LOCALI	FINANZIAMENTI PRIVATI	FINANZIAMENTI ENTI LOCALI	LIVELLO PROGETTUALE	DATA APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO AL CIPE	AVVIO LAVORI	ULTIMAZIONE LAVORI	SOGGETTO ATTUATORE
1	Linea M5 - Nuova linea metropolitana Bignami - Garibaldi	557,0	264,0	0,0				209,0	84,0	ESECUTIVO	feb - 2008	in corso	giu - 2012	Comune di Milano
2	Interconnessione N-S SS 11 - Autostrada MI - TO (str. gamma)	28,0	20,0	0,0					8,0	DEFINITIVO	nov - 2008	mar - 2010	mag - 2012	Prov. Di Milano
3	Pedemontana	3800,0	1245,0	0,0				2555,0		DEFINITIVO	lug - 2009	mar - 2010	set - 2014	CAL (conc. Pedemontana)
4	Estensione linea metropolitana M1 a Monza Bettola	206,0	127,0	0,0				9,0	70,0	*	mar - 2008	1° trim. 2010	fine 2013	Comune di Milano
5	Bre.Be.Mi.	1611,0		0,0				1611,0		DEFINITIVO	giu - 2009	22 lug - 2009	1° sem. 2013	CAL (conc. Bre.Be.Mi.)
6	Linea M4 - Nuova linea metropolitana Policlinico - Linate	910,0	540,0	370,0	185,0		185,0			DEFINITIVO	ott - 2009	dic - 2009	set - 2014	Comune di Milano
7	Linea M5 - Nuova linea metropolitana	657,0	397,0	260,0	130,0		130,0			DEFINITIVO	ott - 2009	dic - 2009	set - 2014	Comune di Milano

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

	a Garibaldi - San Siro													
8	Potenziamento della linea Rho - Gallarate I Lotto	292,0	292,0	0,0						DEFINITIVO	ott - 2009	gen - 2011	set - 2014	RFI
9	Raccordo Y a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM per la connessione tra la stazione RFI di Rho e Malpensa Aeroporto	90,0	90,0	0,0						PRELIMINARE	dic - 2009	gen - 2011	set - 2014	RFI
10	Linea M4 - Nuova linea metropolitana Lorenteggio - Policlinico	789,0	240,0	199,0	199,0				350,0	DEFINITIVO	feb - 2010	1° sem. 2010	2014	Comune di Milano
11	Lavori su SS 233 Varesina - tratto Nord	13,0		0,0					13,0	PRELIMINARE	mag - 2010	gen - 2011	dic - 2012	Prov. Di Milano
12	Tangenziale Est esterna di Milano	1742,0		0,0				1742,0		PRELIMINARE	giu - 2010	gen - 2011	fine 2014	CAL
13	Estensione linea ferr. Terminal 1 e Terminal 2 Aeroporto Malpensa	140,0	0,0	140,0		140,0				PRELIMINARE	mag - 2010	feb - 2011	set - 2014	FNM
14	Collegamento SS 33 e SS 11	20,0		0,0				20,0		FATTIBILITA'	set - 2010	2° sem. 2010	set - 2012	Comune di Milano
15	Parcheggi (P1 - P2 - P3 - P4 - Nuovi)	71,4	0,0	0,0				71,4		FATTIBILITA'	--	gen - 2010	apr - 2014	Expo Milano 2015 S.p.A.

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

	parcheggi per bus e navette est ed ovest)													
16	Strada provinciale 46 Rho - Monza	273,0	232,0	41,0	41,0					PRELIMINARE	set - 2010	mar - 2012	set - 2014	ANAS tramite concess.Auto str.
17	Lavori su SS 233 Varesina - tratto Sud	200,0		200,0		200,0				FATTIBILITA'	dic - 2010	ago - 2011	set - 2014	Prov. Di Milano
18	Linea M6 - Nuovo collegamento metropolitano tra le stazioni Cadorna, Missori e S.Sofia	870,7		480,8		480,8		269,7	120,2	FATTIBILITA'	1° sem. 2010	fine 2010	fine 2014	Expo Milano 2015 S.p.A.
19	Potenziamento della linea Rho - Gallarate II Lotto	180,0		180,0		180,0				PRELIMINARE	1° trim. 2010	fine 2010	fine 2014	RFI
20	Adeguamento rampa Tangenziale Ovest - Autostrada dei Laghi	5,0		5,0	5,0					FATTIBILITA'	giu - 2011	dic - 2012	set - 2014	ANAS tramite concess.Auto str.
	TOTALE	12455,1	3447,0	1875,8	560,0	1000,8	315,0	6487,1	645,2					

CAPITOLO 1: Il bilancio del primo anno di Legislatura

L'Allegato Infrastrutture di quest'anno rappresenta l'occasione per fare un bilancio delle attività che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti è riuscito ad attivare ed, in alcuni casi, a rendere operative e delle iniziative e dei progetti che intende attivare nel prossimo anno.

Di seguito vengono elencati i vari interventi, le varie azioni in modo sintetico perché la esposizione dettagliata è stata in alcuni casi già esposta nelle indicazioni programmatiche del precedente Allegato Infrastrutture o nella esposizione dell'attuale Allegato.

ATTIVITÀ SVOLTE

- La conclusione dell'iter approvativo della nuova organizzazione del Dicastero unico delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Il superamento, con apposita norma, della crisi nel comparto delle costruzioni legato alla esplosione dei prezzi di alcuni materiali da costruzione.
- Lo sblocco delle opere della Legge Obiettivo, dopo due anni di stasi. Al 30 giugno 2009 il CIPE ha approvato già interventi per 8 miliardi di €, tra cui 800 milioni di € per i lavori del Mo.SE, 3.800 milioni di € per la realizzazione della tratta autostradale Cecina – Civitavecchia, 1.600 milioni di € per la BreBeMi, 540 milioni di € per una tratta della Salerno – Reggio Calabria, 800 milioni di € per l'Agrigento – Caltanissetta, 234 milioni di € per una prima tratta dell'asse ferroviario Pontremolese.
- La ricomposizione del rapporto con il territorio per la realizzazione del nuovo asse ferroviario Torino – Lione e affidamento dell'incarico per il nuovo progetto condiviso.
- Riforma della normativa sugli appalti pubblici (attraverso il terzo decreto correttivo al Codice dei Contratti), con semplificazione della gara per la finanza di progetto e superamento della procedura di infrazione comunitaria.
- Istituzione della figura dei nuovi commissari straordinari con poteri effettivi di sblocco delle infrastrutture prioritarie.
- Riforma della normativa sulle concessioni autostradali e conseguente superamento della procedura d'infrazione comunitaria.
- Superamento della procedura d'infrazione comunitaria per l'autostrada BreBeMi e conseguente cantierizzazione dell'intervento.
- Accordo italo – francese per il finanziamento e la realizzazione del nuovo Tunnel stradale di Tenda e per la messa in sicurezza del Tunnel attuale, il cui bando è stato già approvato.

- Avvio del tunnel pilota del valico ferroviario del Brennero e sottoscrizione con Austria e Germania del Memorandum Of Understanding che definisce un preciso cronoprogramma delle azioni e degli impegni reciproci dei singoli Stati per dare avvio concreto dei lavori.
- Approvazione, da parte del CIPE, del tunnel di sicurezza del valico stradale del Frejus e attivazione del bando di gara.
- Apertura al traffico del Passante di Mestre. Un segmento chiave del Corridoio 5; un segmento che bloccava la fluidità del Corridoio con blocchi di oltre tre ore.
- La garanzia della copertura finanziaria degli investimenti relativi alle opere dell'EXPO attraverso la Delibera del CIPE del 26 giugno 2009.
- Il superamento del complesso e grave contenzioso nel vasto ed articolato comparto del trasporto pubblico locale.
- Lo sblocco dei Contratti di Servizio tra Regioni e Ferrovie dello Stato, per il prossimo triennio, relativi al trasporto regionale con un impegno dello Stato di 1.440 milioni di €.
- Il mantenimento dei servizi di trasporto ferroviari legati alla media e lunga percorrenza per un valore di 330 milioni di €.
- L'assegnazione di risorse per investimenti nel comparto ferroviario per 960 milioni di € attraverso la Legge 2/2009.
- L'adozione di misure, sia normative sia finanziarie, nella manovra finanziaria dell'estate 2008, volte ad evitare il blocco dei servizi dell'autotrasporto ed a superare le gravi difficoltà indotte dall'impennata dei prezzi dei prodotti petroliferi.
- L'avvio della soluzione dei problemi connessi alla riattivazione dei contratti con i General Contractor per la realizzazione delle tratte AV Milano – Genova, Milano – Verona e Verona – Padova.
- Sottoscrizione con la BEI di un Accordo per l'accesso ad una linea di credito di 15 miliardi di € per le opere previste nel Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo.
- La Giornata Europea del Mare svolta a Roma alla presenza del Presidente Barroso, del Vice Presidente Tajani, del Commissario Borg e di molti Ministri dei Trasporti della Unione Europea e dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.
- Conclusione delle attività dei 20 Programmi nazionali Urban Italia L. 388/2000 che hanno riguardato le politiche urbane integrate.
- Conclusione delle attività dei 10 Programmi Comunitari Urban II e dei Programmi Interreg IIIB - Cadses, Spazio Alpino e Interreg IIIC volti alla cooperazione internazionale.
- La Campagna per la Sicurezza Stradale partita il 1° luglio 2009 finalizzata a promuovere la cultura della sicurezza nella circolazione stradale.
- Completamento del processo di attivazione e propulsione delle attività dell'agenzia Nazionale per la Sicurezza ferroviaria”

- Il Piano Casa le cui caratteristiche e finalità sono descritte all'interno del presente Documento.
- Il Piano dell'edilizia scolastica, prodotto insieme al Ministero della Istruzione, della Università e della Ricerca, che ha, in base alla delibera del CIPE del 18 dicembre 2008 e del 6 marzo 2009, una disponibilità rispettivamente di circa 110 milioni di €(contributi quindicennali per rifinanziamento art. 80 comma 21 della legge 289/2002) e di un 1 miliardo di € all'interno del quale è già stato definito dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009 un piano di circa 225 milioni di euro destinato agli interventi di ricostruzione dell'edilizia scolastica nell'area del terremoto dell'Aquila.
- Il Piano dell'Edilizia Carceraria redatto insieme al Dicastero della Giustizia e che dispone di un volano di 200 milioni di € assegnati dal CIPE nella seduta del 6 marzo 2009.
- Piano per opere medio piccole individuate dai Provveditori del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e previsto nel quadro degli interventi approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009.
- Riattivazione delle procedure per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, attraverso la riapprovazione del progetto ai fini del mantenimento dei vincoli espropriativi, avvio delle procedure tese alla risoluzione del contenzioso con il General Contractor aggiudicatario dell'intervento e identificazione di un contributo pubblico di 1.300 milioni di €
- Sottoscrizione di sette Atti Aggiuntivi alle Intese Generali Quadro con le Regioni Piemonte, Umbria, Emilia Romagna, Sardegna, Abruzzo, Friuli Venezia Giulia, Campania. Tali Atti contengono, in modo dettagliato, gli impegni reciproci dello Stato e delle Regioni nella copertura finanziaria delle opere della Legge Obiettivo.
- Il superamento della grave crisi ALITALIA. Una crisi che se non risolta, in tempi contenuti, avrebbe prodotto danni irreversibili al sistema nazionale della offerta di trasporto aereo.
- La delicata gestione della privatizzazione della Società Tirrenia; una operazione ancora in corso ma che si ritiene abbia già imboccato un itinerario corretto e risolutore.
- La gestione, attraverso il Provveditorato alle opere pubbliche del Dicastero, della emergenza terremoto in Abruzzo attraverso la identificazione degli edifici pubblici e parapubblici ed il contestuale avvio delle operazioni di ristrutturazione e di costruzione per un primo volano di circa 150 milioni di € e, come detto prima, di circa 220 milioni di € per l'edilizia scolastica.
- La definizione del Contratto di Programma dell'ANAS approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009.
- La definizione del Contratto di Programma con le Ferrovie dello Stato; Contratto che sarà inoltrato al CIPE entro il mese di luglio 2009.
- La Definizione del Contratto di Programma e di Servizio dell'ENAV.

- Protocolli di Intesa, Accordi e Memorandum of Understanding sottoscritti con la Polonia, la Germania, la Turchia, l'Egitto, la Libia, il Cile, l'Uruguay ed il Venezuela mirati alla attuazione di collaborazioni nel comparto dei trasporti, delle infrastrutture e delle tecnologie avanzate.
- Sottoscrizione del Protocollo di intesa tra la Svizzera, la Germania, l'Olanda e la Francia per il Terzo Valico dei Giovi lungo il Corridoio 24 Rotterdam – Genova.
- La sostanziale chiusura del Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti 2000/2006 cofinanziato per il 50% dall'Unione Europea (fondi FESR) e per il 50% da fondi nazionali (fondo di rotazione ex Legge 183/87), che ha indirizzato un investimento complessivo di 4,5 miliardi di Euro allo sviluppo del sistema infrastrutturale e di trasporto delle Regioni "Obiettivo 1" (Basilicata, Campania, Calabria, Puglia, Sardegna e Sicilia), con il conseguimento dell'obiettivo di spesa al 100% della dotazione finanziaria del programma medesimo.
- L'effettivo avvio in termini di spesa del Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e mobilità" 2007/2013, cofinanziato per il 50% dall'Unione Europea (fondi FESR) e per il 50% da fondi nazionali (fondo di rotazione ex l. 183/87) che prevede, nell'arco temporale dei prossimi 6 anni, un investimento complessivo di 2,7 miliardi di Euro destinati allo sviluppo del sistema logistico delle regioni "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia). Per il mese di dicembre 2009 è prevista la prima rendicontazione di spese effettuate per un ammontare pari a 163,6 milioni di Euro che consentirà al programma di non incorrere nel meccanismo di definanziamento previsto dalla normativa comunitaria.
- Il finanziamento degli interventi, di cui al Decreto Interministeriale infrastrutture-Beni e attività culturali concernente l'utilizzo della quota del 3% degli stanziamenti previsti per le infrastrutture ai fini della tutela dei beni e delle attività culturali. Per quanto riguarda la programmazione 2008, a seguito dell'istruttoria condotta con il supporto di ARCUS S.p.A., sono stati approvati 68 progetti per un importo complessivo di 50,378 milioni di Euro.
- La emanazione di 150 pareri emessi dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.
- Svolgimento di alta consulenza tecnica del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'ambito del piano di monitoraggio degli edifici scolastici, finalizzato a prevenire e fronteggiare eventuali situazioni di rischio connesse alla vulnerabilità di elementi anche non strutturali, individuato nell'atto di intesa sancita dalla Conferenza Unificata con provvedimento del 28.1.2009.

- Attività delle Commissioni permanenti, insediate in seno al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, concernenti i seguenti settori:
 - Commissione Interministeriale per la realizzazione dell'Istituto Universitario Europeo di Firenze, di cui alla legge 23.12.1972, n. 920;
 - Commissione di studio per la soluzione dei problemi derivanti dall'applicazione della normativa tecnica di cui all'art.1 della legge 13/1989 per l'abbattimento delle barriere architettoniche, nonché per l'esame e l'elaborazione delle proposte di aggiornamento e modifica delle stesse norme;
 - Commissione di cui all'art.4 comma 2 del D.L.gs 264/2006, recante "Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea";
 - Commissione sicurezza per le gallerie ferroviarie, per le finalità di cui all.art. 8 del Decreto interministeriale n. 2916 del 28.10.2005;
 - Delegazione italiana della Commissione tecnica di sorveglianza italo-francese sul Lago di Moncenisio.
- Promozione dello sviluppo della navigazione marittima e interna incoraggiando il progresso tecnico nella pianificazione, progettazione, costruzione, gestione e manutenzione dei porti commerciali ed industriali e delle vie navigabili, attraverso la Sezione Italiana della Associazione Internazionale di Navigazione "PIANC Italia".

ATTIVITÀ PROGRAMMATE

- Il Disegno di Legge di riforma del sistema portuale.
- Il Disegno di Legge di riforma del Codice della Strada e provvedimenti connessi per la sicurezza stradale.
- Schema di regolamento attuativo del codice dei contratti (d. leg.vo 163/2006).
- Schema di regolamento per il volo da diporto e sportivo.
- Nuovo protocollo di intesa con il comparto degli Autotrasportatori.
- La rivisitazione funzionale dell'ANAS.
- La rivisitazione funzionale delle Ferrovie dello Stato.
- La rivisitazione dell'ENAC.
- La rivisitazione dell'ENAV.
- La rivisitazione delle funzioni ed il rilancio del ruolo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
- Nuova disciplina attività di noleggio con conducente e taxi.
- L'inoltro al CIPE di tutti gli interventi compresi nel Programma approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2006.

- Sottoscrizione, entro il mese di settembre 2009, dei 13 Atti Aggiuntivi alle Intese Generali Quadro ancora non sottoscritti.
- Definizione del Piano della offerta aeroportuale del Paese.
- Definizione di un Crash Program delle sette Piastre Logistiche definite nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno.
- Avvio concreto del Piano Casa nel rispetto di quanto definito nel DPCM.
- Conferenza sulla rivisitazione delle reti TEN e sulla interazione tra le reti TEN ed il Mediterraneo organizzata dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la Unione Europea ed estesa ai Paesi che si affacciano sul Mediterraneo a Napoli nell'autunno 2009.
- Prosecuzione dell'attuazione del PON "Reti e mobilità" 2007/2013 per le regioni Obiettivo Convergenza. Per il mese di dicembre 2010 è previsto il raggiungimento di un ammontare dell' investimento pari a 540 milioni di Euro (cumulato 2009-2010).
- Avvio del Piano di Comunicazione del PON "Reti e mobilità" 2007/2013 rivolto a sensibilizzare gli operatori del trasporto e della logistica e l'opinione pubblica rispetto alle opportunità di sviluppo generate dagli investimenti del Programma Operativo (2,7 miliardi di Euro nei prossimi 6 anni) cofinanziati dall'Unione Europea.
- Il completamento dell'istruttoria relativa all'annualità 2009 ed il successivo finanziamento, per un importo previsto di circa 100 milioni di Euro, degli interventi di cui al Decreto Interministeriale infrastrutture-Beni e attività culturali concernente l'utilizzo della quota del 3% degli stanziamenti previsti per le infrastrutture ai fini della tutela e degli interventi in favore dei beni e delle attività culturali (ARCUS).
- Avvio delle opere di ricostruzione degli edifici pubblici ubicati nella Provincia dell'Aquila.
- Attività centrale di promozione di nuovi strumenti finanziari e nuovi modelli di partenariato pubblico-privato a favore delle città per la promozione delle politiche urbane e territoriali sostenibili.
- Interventi a favore del processo di strutturazione del settore dell'autotrasporto di merci, ai fini di una maggiore crescita imprenditoriale, e dell'affermarsi di una più matura mentalità logistica, attraverso due linee di azione. La prima, potenziando l'attività dell'istituendo fondo di garanzia sul credito delle piccole e medie imprese, sulle quali poggia in massima parte il sistema trasportistico del Paese, in modo da favorire il superamento della difficile fase congiunturale ed il rilancio economico; la seconda, stimolando tutto il comparto ad investire per lo sviluppo logistico e la crescita strutturale e professionale delle imprese.
- Partecipazione ai programmi comunitari 2007/13 per i progetti, in corso di pubblicazione, sulle politiche di sviluppo economico e sociale del territorio e sulle politiche di settore per le infrastrutture, previa determinazione di un apposito fondo rotativo.

- Avvio delle attività di coordinamento, monitoraggio, circuiti finanziari e controlli sui Programmi comunitari Espon 2007/13 e Urbact II; istituzione del Working group di supporto alla “Ricostruzione di L’Aquila” promosso nell’ambito del Programma per lo scambio di esperienze tra città europee – Urbact II.
- Supporto del Consiglio superiore dei lavori pubblici alle analisi ricognitive e conoscitive degli edifici demaniali e delle infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie in ordine ai dissesti subiti, alle tecniche costruttive, alla normazione sismica e tecnica vigente all’epoca della loro progettazione, costruzione e collaudazione statica, nonché monitoraggio della correlazione tra i dissesti registrati ed il quadro di formazione tecnica all’epoca vigente.
- Attuazione, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del D.M. n. 329 del 12.2.2009 che dispone che i progetti, relativi alle opere da realizzare da parte dell’ANAS e delle Concessionarie autostradali, siano sottoposti a valutazione tecnico-economica del Consiglio superiore dei lavori pubblici.
- L’avvio concreto, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici delle seguenti ulteriori importanti attività:
 - Collaborazione con il Dipartimento per la cooperazione allo sviluppo del Ministero degli affari esteri.
 - Istituzione di una Commissione interministeriale in materia di difesa delle coste.
 - Rapporti tecnici con l’Ambasciata della Repubblica di Costa d’Avorio.
 - Rapporti istituzionali con il Conseil General de l’Environnement et du Développement durable (CGEDD).
 - Rapporti istituzionali con l’agenzia governativa spagnola “Puertos del Estado”.
 - Commissione di studio sugli effetti della marea meteorologica nei riguardi della operatività dei porti.
- Il ripristino e l’aggiornamento del Progetto Idroviario Padano – Veneto previsto dal Piano Generale dei Trasporti e supportato da una apposita Legge (380/90). Il Governo intende dare concreta attuazione ad una rete che con i suoi 990 Km rappresenta una ricchezza trasportistica determinante all’interno di un ambito territoriale dove si movimenta circa il 60% della intera movimentazione merci del Paese. D’altra parte non possiamo sottovalutare un dato: **nel 2004 il trasporto complessivo su tutta la rete è stato di circa 3 milioni di tonnellate**. Se entriamo poi nel merito delle merci movimentate scopriamo che queste sono tipologicamente congeniali al trasporto idroviario; trattasi, infatti, di olio combustibile, GPL, prodotti chimici, materiali ferrosi, sfarinati, cereali e inerti; una filiera merceologica che, in tal modo, verrebbe sottratta alla strada. Dare adeguati supporti infrastrutturali agli attuali porti di Cremona, Mantova, Rovigo, identificare nuove possibili piastre intermodali e costruire, in prospettiva, un importante porto merci in prossimità dell’area milanese, adeguare

idraulicamente la rete, supportare e rinnovare la flotta, diventano gli obiettivi chiave della fase operativa che si intende avviare entro il 2010.

- Un articolato sistema di norme, quali in particolare:
 - Misure urgenti per agevolare lo sviluppo del trasporto ferroviario (ferrobonus).
 - Proroga degli incentivi al trasporto combinato terra-mare di cui alla legge n. 265 del 2002 (ecobonus autostrade del mare).
 - Completamento dell'autonomia delle Autorità portuali.
 - Fiscalizzazione degli oneri sociali per le imprese portuali.
 - Sgravi previdenziali per il cabotaggio minore.
 - Riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi utilizzati elusivamente in aree portuali.
 - Consolidamento, in via strutturale, dell'indennità di mancato avviamento per i lavoratori portuali temporanei delle imprese-agenzie ex art. 17 legge n. 84/94.
 - Determinazione delle modalità applicative dell'ICI con riguardo ai beni del demanio marittimo portuale in concessione.
 - Esclusione del carattere di "redditi di natura fondiaria" con riguardo ai canoni delle concessioni dei beni demaniali marittimi amministrati dalle autorità portuali.

CAPITOLO 2: Quadro di riferimento e di cambiamenti in atto

La dominanza dei vecchi vincoli

In un contesto italiano caratterizzato da vecchi vincoli come la insufficiente dotazione infrastrutturale, la monomodalità e la congestione, il primo grave elemento che ha sconvolto questo comparto chiave dell'economia del nostro Paese e della Unione Europea, è stato proprio quello legato al **crollo della fiducia nei riferimenti classici che caratterizzavano da sempre i Piani previsionali**.

In passato già altre volte sia all'interno del nostro Paese, sia a scala comunitaria, i dati previsionali erano stati sconfessati ma il margine di errore non aveva mai superato i due punti percentuali e, soprattutto, mai si era commesso un errore ancora più sostanziale: **non prevedere una fase recessiva**.

La mancata previsione, quindi, di **una fase recessiva**, ha, immediatamente, prodotto, nel campo finanziario, una vera **paura** nei confronti del mercato e nel campo della produzione, nel campo dei consumi e dei processi logistici delle merci e delle persone, facendo registrare una vera involuzione, un tragico blocco.

È emerso così un processo di aspettative negative: l'accesso alle risorse da parte dei privati è diventato difficile non tanto per il tasso d'interesse quanto per lo spread posto dai vari Istituti Finanziari; l'accesso alle risorse per il pubblico è diventato impossibile perché, automaticamente, in assenza di crescita del PIL l'indebitamento pubblico **non solo grava in modo più pesante sui limiti di Maastricht, ma pone i settori oggetto di intervento pubblico in palese concorrenza tra di loro per l'accesso a finanziamenti pubblici**.

Nel comparto dei trasporti e della logistica abbiamo assistito ad un fenomeno tutto particolare: fino ad un anno fa la movimentazione delle merci su strada, e quindi oltre l'80% della intera movimentazione, era caratterizzata da un aumento sempre più crescente dei veicoli/Km ed una diminuzione sempre più preoccupante delle tonnellate/Km. In realtà il sistema si stava sempre più abituando al carico a vuoto perché, anche con poco carico, riusciva a fare margine e faceva margine solo rispondendo, in tempi certi e contenuti, alle esigenze della domanda.

Questa congiuntura si è innestata su un processo di cambiamento strutturale che riguarda l'elasticità del PIL rispetto al bene di consumo "mobilità": l'elasticità rispetto al PIL del trend di consumo del bene mobilità in Europa ha avuto, tra il 1990 ed il 2005, un andamento che fino al 2000 poteva considerarsi equivalente per il settore passeggeri ed il settore merci, indicando un rapporto quasi pari all'unità, pari a 0,90.

Tra il 2001 ed il 2005, complice anche l'allargamento dell'Unione Europea e quindi l'ampliamento dello spazio economico europeo che ha generato più viaggi per distanze maggiori, i valori di elasticità della domanda di trasporto passeggeri e della domanda di trasporto merci, si sono differenziati: mentre l'elasticità della domanda di trasporto passeggeri rimane di poco sotto l'unità, quella di trasporto merci è pari a quasi una volta e mezzo il PIL.

Intanto, secondo Eurostat, il peso economico della sola fornitura di servizi di trasporto in Europa, senza considerare l'impatto derivante dalle attività di costruzione delle infrastrutture, impiega il 4,2% della forza lavoro e contribuisce per il 4,3% al PIL

Questo dato spiega, in parte, i motivi della crescita del trasporto merci in una fase di crisi finanziaria, che, se non adeguatamente supportata da politiche economiche di settore, rischia di far prevalere politiche economiche regressive.

Solo per fare qualche esempio, l'assenza di una politica della logistica con l'affidamento al solo just in time dei processi di ottimizzazione dei costi di trasporto, ha raggiunto livelli tanto spinti per cui il blocco solo preannunciato degli autotrasportatori produce una immediata crisi nella catena di produzione di industrie come la FIAT.

Ebbene questa abitudine o meglio questo tipo di rapporto tra produzione, distribuzione, logistica si è praticamente rotto. Ci siamo, in poco tempo, in pochi mesi abituati tanto alla logica dello stoccaggio da essere disposti ad una vera rivisitazione della catena e delle catene della produzione. Questa grave abitudine sarà pericolosissima quando ricomincerà a crescere la domanda in quanto la concorrenza tra le varie supply chain delle varie filiere merceologiche farà vincere chi ha mantenuto valida la logica del just in time.

L'assenza di politiche di settore può aggravare la regressività di alcune scelte.

La paura di perdere il salario o la paura del peggio ha portato tutti a rivedere le proprie abitudini e ad abbandonare i costi più incisivi e visibili, come il costo della benzina, nel bilancio familiare e cioè quelli legati alla mobilità in ambito urbano; questo ha prodotto una esplosione della domanda nel trasporto pubblico locale mettendo in evidenza la assenza di una offerta adeguata di mobilità in ambito urbano.

Questa grave catena che caratterizza, in fondo, il fenomeno "recessione" se nel campo della finanza non ha prodotto danni gravi in quanto il nostro sistema era abbondantemente attento ai prodotti finanziari rischiosi, nel campo dei trasporti in generale e della logistica in particolare, così come nel rapporto tra domanda ed offerta trasportistica,

nel campo della costruzione organica di un sistema infrastrutturale, **ha prodotto e sta continuando a produrre cambiamenti sostanziali**.

D'altra parte, come già ribadito nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, l'intero comparto nazionale della offerta infrastrutturale e della domanda trasportistica è entrato, in questa delicata fase recessiva, con delle negatività strutturali davvero pesanti quali:

- **La congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa 80 miliardi di € l'anno in Europa (1,8% del valore della produzione industriale cioè di 4.460 miliardi di €), e 19 miliardi di € l'anno in Italia (2,2% del valore della produzione industriale nazionale pari a 940 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 transitavano 19 milioni di tonnellate di merce, nel 2008 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 è passata dal 13% all'8%.

Questi tre indicatori, da oltre venti anni caratterizzano il nostro sistema logistico e rappresentano la causa che produce una differenza di circa 6 punti percentuali, nel costo del trasporto, tra il nostro Paese e gli altri Paesi. Se volessimo essere più chiari basterebbe ricordare che l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del prodotto è nel nostro Paese pari al 22%, negli altri Paesi, tale valore, si attesta intorno al 16%.

Se fossimo efficienti almeno quanto i nostri competitori europei non perderemmo ogni anno **56 miliardi di €** solo per il trasporto e la logistica; se a tale valore aggiungiamo il costo da congestione in ambito urbano, per assenza di una offerta di trasporto pubblico efficiente, un costo pari nel 2007 a 11 miliardi di €, il costo globale annuale della nostra carenza infrastrutturale sia su dimensioni nazionale che su dimensioni metropolitane, raggiunge la soglia dei **67 miliardi di €**

Se riuscissimo ad annullare questa folle diseconomia non solo entreremmo in un sistema paritetico e competitivo ma produrremmo,

almeno per la logistica delle merci, una ricchezza per il Paese di circa **56 miliardi di € l'anno**.

Ebbene queste negatività, in una fase recessiva come questa, fanno capire quanto sia essenziale essere competitivi e quanto sia essenziale entrare all'interno di un sistema concorrenziale senza penalizzazioni.

La condizione principe di una nuova politica economica nel campo delle infrastrutture, per competere con le altre economie europee è avere le stesse regole.

Questa fase recessiva non solo ci fa misurare la gravità del danno prodotto dalle tre gravi anomalie prima esposte ma ci fa capire che ad un simile danno va aggiunto quello derivante dalla scelta di aver preferito ammortizzare al massimo infrastrutture non solo obsolete ma inadeguate alle esigenze di una domanda di trasporto sempre più crescente, sempre più diversa, sempre più legata alla logica del ridimensionamento del fattore tempo.

Di fronte a simili considerazioni l'analisi costi benefici non riesce a giustificare la realizzazione di un'opera perché non riesce a leggere in modo organico e diffuso tutte le variabili che entrano nella valutazione di un sistema Paese carico di indicatori complessi ed in molti casi illeggibili.

La Rete Ten T in Italia e la Legge Obiettivo

Nel 2001, la delibera CIPE 121 dette vita ad una iniziativa che, a distanza di otto anni, possiamo definire come uno dei principali strumenti di politica economica: **la realizzazione di un programma di opere pubbliche ritenute strategiche per lo sviluppo e la modernizzazione del Paese diventava, in realtà, il riferimento portante per il rilancio, lo sviluppo e la modernizzazione del Paese.**

L'importo complessivo dell'impegno finanziario che lo Stato assumeva, nell'arco della intera Legislatura, era stimato in 100.000 miliardi di lire (51.646 Milioni di €), con finanziamento per il 50% a carico del bilancio pubblico e per il 50% mediante ricorso al project - financing. Tale impegno economico veniva supportato da un apposito strumento legislativo volto ad imprimere la necessaria accelerazione all'iter realizzativo delle opere incluse nel programma.

Ebbene, questo processo di programmazione nazionale delle infrastrutture strategiche è stato, in qualche caso anticipatore ed in altri parallelo, rispetto al processo di programmazione di uno spazio geo-economico più complesso quale quello europeo, tanto che estrapolando

dall'elenco delle opere strategiche di Legge Obiettivo, approvate dal CIPE nel periodo tra il 2002 - 2008, è possibile leggere la stretta correlazione (Vedi Tabella 1) tra le opere del Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 ed il quadro programmatico definito dal Documento Van Miert nel 2003.

La tabella 1 presenta una sintesi dei costi delle opere stradali e ferroviarie dei Corridoi 1, 5, 24 e 8 che interessano il nostro Paese.

**Tabella 2: Corridoi europei: costo delle opere che interessano l'Italia
(miliardi di euro)**

Corridoio	Opere	Costo totale	Cantierato	Completato
1 Berlino – Palermo	Stradali	27,2	17,2	10,0
	Ferroviarie	32,0	19,0	13,0
	Stradali e ferroviarie	59,2	-	-
5 Lisbona – Kiev	Stradali	10,8	-	-
	Ferroviarie	27,1	7,2	4,2
	Stradali e ferroviarie	37,9	-	-
24 Rotterdam – Genova	Ferroviarie	7,0	-	-
8 Bari – Varna	Stradali e ferroviarie	5,9	-	-

Il territorio della Unione Europea ha una dotazione di oltre 5 milioni di km di strade, di cui 60.000 km di autostrade, di una rete ferroviaria di oltre 215.000 km di cui 5.500 km di linee ad Alta Velocità o adattate all'Alta Velocità, più di 404 porti e 411 aeroporti e 40.000 km di vie navigabili.

Su questo complesso sistema di infrastrutture, si innesta la rete TEN - T che secondo i piani programma già oggi avviati, includerà al 2020, 95.700 km strade e 106.000 km di linee ferroviarie di cui 32.000 percorribili ad una velocità superiore ai 200 km.

Ad oggi l'Europa considera come acquisita la fase della identificazione delle opere prioritarie e punta con decisione alla loro realizzazione, anche con l'erogazione di specifici contributi alla realizzazione delle opere attraverso attività precise di programmazione finanziaria strategica.

L'interesse pubblico economico, manifestato con l'erogazione a fondo perduto di una quota dell'investimento a carico

della Unione Europea, rappresenta la vera svolta dell'approccio della Comunità alla politica infrastrutturale comune.

L'Unione Europea, nell'ultimo quinquennio ed in modo particolare proprio con il Documento Van Miert ha compreso cosa si debba intendere per **"dichiarazione di interesse comunitario"**.

Questa dichiarazione e questa ammissione testimonia un fatto che sembra banale ma, se esaminata attentamente, contiene una vera coscienza comunitaria mai vissuta in passato. Con la **"dichiarazione di interesse comunitario"**, finalmente, l'Unione Europea intende:

- identificare le essenzialità strategiche e chiarire che, se non attuate in un arco temporale certo e definito, tali essenzialità perdono la loro rilevanza e contestualmente quindi perdono le risorse per essere attuate;
- definire che una opera stradale, una opera ferroviaria, un nodo intermodale, una infrastruttura urbana, sono tutti interventi legati allo sviluppo non di un ambito territoriale ma dell'intera Unione Europea.

L'asse ferroviario Milano – Genova, l'asse ferroviario Genova

- Novara, il porto di Genova, ad esempio, sono, in tal modo, diventati riferimenti infrastrutturali estranei alla loro dimensione geografica, alla loro essenzialità localistica e fanno scoprire all'Europa che è pura incapacità strategica ed economica pensare ad una contrapposizione di interessi, pensare cioè al rafforzamento di alcuni punti fisici a danno di altri del continente europeo per perdere poi, nei fatti, i vantaggi derivanti dal valore aggiunto generato da tale impianti, da tali rendite di posizione.

Un Paese più ricco e più competitivo ed un Paese più povero e meno competitivo producono solo una logica che ha caratterizzato l' Europa del passato, l'Europa sommatoria di localismi e di potentati.

Con l'approvazione del bilancio comunitario, l'Europa ha assegnato al nostro Paese 25,6 miliardi di € a valere sui fondi strutturali 2007-2013 e oltre il 16 per cento dei 6,8 miliardi di € del budget complessivo dedicato a TEN - T. Tale volano di risorse è stato destinato alle reti TEN (per lo più ai valichi alpini Torino - Lione, Brennero, Trieste - Divaccia).

Il costo complessivo delle opere ferroviarie, stradali e puntuali dei Corridoi 1 (Berlino – Palermo), 5 (Lisbona - Torino – Trieste - Kiev) e 24 (Rotterdam - Genova) che interessano il nostro Paese ammonta a circa 104 miliardi di euro.

Sotto il profilo dello sviluppo delle infrastrutture, i Progetti prioritari che interessano il nostro Paese sono i seguenti:

- Progetto Prioritario N. 1 “Berlino - Palermo”.
- Progetto Prioritario N. 6 “Lione - Torino” (Corridoio 5).
- Progetto Prioritario N. 24 “Terzo Valico Genova - Rotterdam”.

A questi si aggiungono il Progetto n. 8 (Bari – Durazzo – Varna), il progetto “tecnologico” GALILEO (PP15) e le relative attività di “downstream” (ricadute applicative di interesse per le imprese nazionali), le Autostrade del Mare (PP 21), il progetto ERTMS (European Rail Traffic Management System) e i progetti “ITS” (Intelligent Traffic System) che, a vario titolo, investono aspetti di gestione del trasporto aereo, marittimo stradale e ferroviario e che pertanto ricadono nella prevalente competenza del Ministero dei trasporti.

La Commissione Europea ha ritenuto infatti di incentivare, nella misura massima consentita dal regolamento finanziario, i progetti di effettiva valenza europea, riconoscendo ai progetti transfrontalieri della Torino - Lione e del Brennero un ruolo di assoluto rilievo nel completamento della rete europea di trasporto ferroviario. La percentuale di finanziamento di tali opere è stata portata al 27 per cento del costo complessivo, rispetto ad una media del 25 per cento per i contributi attribuiti ad altre tratte transfrontaliere.

Per il completamento verso est del Progetto Prioritario 6 (Corridoio 5), la richiesta di contributo comunitario avanzata a sostegno dei costi di progettazione della sezione italo - slovena Trieste - Divača è stata accolta nella misura del 100 per cento, con un'assegnazione di 22 milioni di euro.

Riepilogando le totali assegnazioni all'Italia al giugno 2009 erano 1107,69 milioni di euro a cui vanno aggiunte le richieste avanzate di 963,36 milioni di euro per il budget 2009.

Il costo complessivo delle opere ferroviarie, stradali e puntuali dei Corridoi 1 (Berlino – Palermo), 5 (Lisbona - Torino – Trieste - Kiev) e 24 (Rotterdam - Genova) che interessano il nostro Paese ammonta a circa **104 miliardi di euro**. Ad oggi, sono già stati deliberati dal CIPE progetti per circa **75 miliardi di euro** e cantierate opere per circa **45,2 miliardi di euro**.

Il Corridoio 1 (Berlino – Palermo) comprende opere per circa 59 miliardi di euro, di cui 27 miliardi di € per opere stradali e 32 miliardi di € per opere ferroviarie. Fino a cinque anni fa, tale Corridoio era solo un asse di collegamento tra due nodi logistici: il nodo intermodale di Verona e quello di Monaco. Oggi è un'infrastruttura economica che si estende fino a Palermo con elevato grado di integrazione tra rete stradale e ferroviaria, coinvolgendo in modo diretto tutti i partner territorialmente

interessati (amministrazioni locali, società ferroviarie, stradali, ecc.). Fra le opere del Corridoio vi sono, ad esempio, il nodo di Verona, il quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona, la galleria ferroviaria di base del Brennero, il segmento ferroviario dell'Alta velocità Firenze – Bologna con i suoi 79 Km di galleria. Il costo complessivo delle opere cantierate ammonta a 38 miliardi di euro, di cui 23 relativi a opere già completate. La restante parte è in fase di avanzata progettazione.

Sul **Corridoio 5 (Progetto Prioritario 6 Lisbona – Kiev)**, il CIPE ha approvato interventi con un costo di circa 38 miliardi di euro (10,8 per opere stradali e 27,1 per opere ferroviarie), di cui oltre 11 miliardi relativi a opere già ultimate o cantierate. Fra le opere approvate dal CIPE vi sono, ad esempio, le reti ferroviarie ad alta velocità Milano - Verona e Verona – Padova e tra le opere completate va ricordato il Passante autostradale di Mestre.

Il Corridoio 24 (Rotterdam – Genova), definito "Corridoio dei due Mari" in quanto collega il Mare del Nord e il Mediterraneo, fa sì che Genova e Rotterdam diventino due grandi HUB terminali di un canale secco capace di ottimizzare al massimo i processi logistici. Tale Corridoio dispone oggi di progetti ferroviari già approvati dal CIPE per un valore globale di 7 miliardi di euro, fra i quali il terzo valico ferroviario dei Giovi ad alta velocità e il collegamento Voltri – Brignole.

Ai predetti Corridoi si aggiunge il **Corridoio 8 (Bari – Varna)** e il **progetto di natura Transeuropea "Autostrade del mare"**. Il Corridoio 8 non fu inserito tra i Corridoi principali delle reti TEN in quanto attraversava Paesi non ancora interni all'Unione Europea; a seguito dell'ingresso della Bulgaria nell'UE e con il Progetto Euromediterraneo, l'Italia ha chiesto che anche questo Corridoio entri a far parte delle reti TEN e la Commissione Europea sta valutando la proposta nell'ambito dell'aggiornamento della predetta decisione.

Il Corridoio 8 si compone delle infrastrutture stradali e ferroviarie di adduzione ai traffici Est Ovest ubicate sul corridoio adriatico e di quelle portuali relative alle città di Bari, Taranto e Brindisi; le infrastrutture programmate hanno un costo complessivo pari a 5,9 miliardi euro, di cui 0,4 relativi a progetti già approvati dal CIPE. La realizzazione delle opere relative a questo Corridoio sarà agevolata dalle iniziative adottate dal Governo per dare concreta attuazione al progetto "Autostrade del mare"; il ricorso all'Ecobonus e le numerose infrastrutture retroportuali in via di costruzione consentiranno, in particolare, di abbattere i costi e le inefficienze dell'ultimo miglio.

La geoeconomia di prossimità, la necessità di assicurare un migliore livello di scambi tra i Paesi dell'Unione Europea allargata a 27 ed i Paesi della sponda mediterranea, la necessità di favorire la libera circolazione di persone e merci anche in direzione degli scambi extra

Unione Europea, hanno rappresentato le recenti evoluzioni che il sistema dei trasporti europeo si è dato sotto la definizione di Wider Europe. Connettere le infrastrutture dei Paesi vicini sulla sponda del Mediterraneo con le infrastrutture europee che attraversano la nostra penisola, consentirà al Mediterraneo di passare da ambito geografico ad ambito geoeconomico consentendo, in tal modo, la crescita e lo sviluppo del sistema infrastrutturale dell'intera Unione Europea.

Dalle infrastrutture prioritarie ai network prioritari: Competitività e coesione della strategia europea delle Reti Ten-T

Il Libro Bianco della Unione Europea sui trasporti del 2001 è stato revisionato nel 2006 ed approfondito ulteriormente agli inizi del 2009 anche per effetto della crisi finanziaria, sottolineando, tra le altre cose, come fosse necessario ragionare non solo per modalità di trasporto, quanto anche per “**comodalità**”, individuando un sistema di obiettivi coerente con le strategie di Lisbona ed in un contesto di riferimento economico in cui il calo delle crescite delle economie europee, marciava ad un livello inferiore alla media del 3% annuo che invece aveva costituito la grandezza economica sulla base della quale era stata elaborata la strategia di Lisbona.

Sulla consapevolezza di questo mutato scenario economico si innesta la recente crisi finanziaria.

La “**comodalità**” da un lato, intesa come l’uso efficiente di differenti modi di trasporto considerati sia singolarmente che in combinazione l’uno con l’altro per aumentarne l’efficienza del sistema soprattutto attraverso il miglioramento delle prestazioni di ogni singola modalità, e i vari strumenti tipici di regolazione dei settori, rappresentano i due grossi temi che le future strategie europee non potranno ignorare, soprattutto perché l’impatto anticiclico di manovre di politica economica connesse alla realizzazione delle infrastrutture ed alla erogazione di servizi di trasporto, cioè il diritto alla mobilità, è sempre più precondizione di sviluppo economico e competitività dei territori.

A questa interpretazione “competitiva” della Rete TEN-T dovrà affiancarsi anche una visione “coesiva” del territorio dell’Unione.

Infrastrutture e regole comuni creano una economia unica, in cui il percorso di sviluppo è comune e passa, come detto prima, proprio attraverso la definizione di Infrastrutture di interesse europeo.

Regole comuni e infrastrutture di interesse europeo rappresentano, ad oggi, le coordinate logiche all’interno delle quali rimane

necessario rivedere le possibilità di sviluppo del sistema TEN – T in Europa.

Come è già stato sottolineato, la politica europea dei trasporti considera come acquisita la fase della identificazione delle opere prioritarie e tende, sempre di più, a comportarsi come il motore della spinta istituzionale per la loro realizzazione anche con l'erogazione di specifici contributi alla realizzazione delle opere e ciò comporta il passaggio, sempre più netto, **dalla programmazione delle esigenze infrastrutturali ad una programmazione finanziaria strategica, finalmente europea che investa anche i collegamenti di secondo livello.**

L'individuazione dei profili di spesa per la realizzazione delle opere, degli impegni a carico dei soggetti istituzionalmente preposti al finanziamento delle opere, con il coinvolgimento di strumenti tipici di **partenariato pubblico privato**, rappresenta l'inizio di una nuova fase delle politica dei trasporti europea.

Nel novembre 2008, in una comunicazione della Commissione al Consiglio sul piano europeo per la ripresa economica, venivano individuate, tra gli strumenti di economia reale sui quali intervenire per promuovere uno sviluppo equilibrato dell'economia europea, proprio le reti TEN – T.

In particolare le due linee di credito di fonte europea, il budget dell'Unione Europea per il finanziamento delle reti TEN - T ed i fondi di coesione regionale indirizzati soprattutto allo sviluppo delle reti di natura regionale, rappresentano ad oggi le fonti di finanziamento disponibili extra budget degli Stati membri.

Se nel periodo tra il 1998 (primo anno di operatività dei progetti del Gruppo Chistophersen) ed il 2006 (primo anno di operatività dei progetti del Gruppo Van Miert) il "costo" delle opere di interesse europeo è stato di **400 miliardi di euro**, si prevede che nel periodo della programmazione tra il 2013 2020, il costo aggiuntivo potrebbe commisurarsi a **500 miliardi di euro**, per un costo totale, nell'arco di 25 anni, pari a euro **900 miliardi di euro**.

A dare attuazione alle opere comprese in tale quadro finanziario, fino ad oggi, hanno contribuito prevalentemente le fonti di finanziamento interne agli Stati membri in misura del 50% ed, in Italia, tra il 2002 ed il 2008, soprattutto la Legge Obiettivo. Il 30% viene da risorse dell'Unione Europea ed il 20% da risorse derivanti da capitali privati incardinati in modelli tipo Public Private Partnership.

Al riguardo, proprio il Governo italiano, nella seduta del 9 ottobre 2008 del Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, ha

sottolineato la necessità di un monitoraggio di tutte le azioni di carattere fisico, normativo e finanziario considerate necessarie per la realizzazione delle reti TEN - T.

Regole comuni per infrastrutture comuni, significano, soprattutto:

- **incentivare** il trasferimento di quota delle merci dalla strada alla ferrovia, considerando anche le interazioni esistenti tra nodi ed archi di rete multimodale presenti lungo il corridoio ed orientando le politiche di tariffazione più che sulle singole modalità di trasporto sui flussi di traffico che interessano specifici territori come le aree alpine ed i centri urbani e metropolitani;
- **introdurre** un monitoraggio ambientale uniforme lungo ogni singolo corridoio TEN - T, in modo che il costo fisso derivante dal consumo di beni non riproducibili come l'ambiente, nonostante soggiaccia a regole proprie di ogni Stato membro, sia considerato equivalente e pesi allo stesso modo sul valore finale del bene;
- **connettere** le infrastrutture di secondo livello e la loro programmazione allo scopo di garantire le interazioni di infrastrutturazione multimodale di ogni singolo Corridoio e quelle inserite nei Programmi Operativi Nazionali e Regionali (PON e POR) del QSN 2007 – 2013. Un tale approccio rimane essenziale anche per verificare, all'interno dei singoli Paesi, la volontà politica e la coerenza tra i Programmi Operativi Nazionali e Regionali (PON e POR) e le strategie e le azioni definite nel più complessivo quadro comunitario;
- **individuare** quei servizi, le infrastrutture su cui sono prestati e le relative modalità di trasporto in grado di realizzare, nei fatti, l'equità territoriale dell'accesso ai mercati.

Le regole comuni, il comune humus nel quale collocare i progetti transfrontalieri e le reti TEN - T che attraversano il territorio dei Paesi dell'Unione, realizzando così nei fatti i reali contenuti del Libro Bianco sui Trasporti del 2001, devono necessariamente portare alla individuazione di un percorso comune degli iter normativi in cui l'obiettivo dichiarato è il superamento dei mercati nazionali, ciò per traghettare una più ampia concorrenza nei diversi settori e lungo le stesse direttive di traffico tra diversi settori, dei mercati nazionali. L'equivalenza delle regole, farà cadere anche le ultime barriere interne nel mercato comune europeo.

Il coinvolgimento del privato: l'articolazione dei rischi

In particolare si ritiene opportuno fare degli approfondimenti sia sul modello di **Partenariato Pubblico Privato**, sia sulle logiche legate alla **Concessione** di opere.

Ebbene in merito al tema legato alla **partnership tra pubblico e privato** il Documento Van Miert, quello approvato dalla Commissione e dal Parlamento Europeo nel 2004, ribadisce che il ricorso a tale strumento produce come risultato la migliore gestione dei rischi e dei costi.

Infatti:

- In teoria i mercati potrebbero assorbire i fabbisogni finanziari della rete transeuropea di trasporto. Il problema non è la mancanza di capitale privato. La difficoltà maggiore sta nella ripartizione del rischio tra investitore privato ed ente pubblico. **Un impianto normativo più chiaro ed omogeneo invoglierebbe probabilmente gli investitori privati ad assumersi una quota maggiore di rischio e convogliare maggiori finanziamenti privati nella costruzione di infrastrutture.**
- La possibilità di produrre rendite si differenzia per le infrastrutture puntuali e per quelle lineari. Nel caso dei trasporti via terra, la situazione non è la stessa: le ferrovie, il cui sviluppo è stato in massima parte finanziato dagli investitori privati durante il secolo diciannovesimo, devono essere in grado di competere con le strade, il cui uso è praticamente gratuito. Il basso costo del pedaggio stradale fa sì che gli investitori privati non possano garantire la totalità dei finanziamenti alla costruzione a causa dei costi relativamente – e artificiosamente – bassi applicati per l'uso delle infrastrutture. È dunque necessario fare ricorso al finanziamento misto.
- Le partnership tra pubblico e privato, anche se non apportano quote significative di capitale privato, possiedono un pregio essenziale che sta nell'obbligare alla massima trasparenza nei costi e nell'indurre gli enti pubblici ad una gestione più oculata. **Le partnership obbligano gli Stati a chiarire anche le proprie politiche di lungo termine (regolamentazione, pagamento di diritti per l'uso delle infrastrutture) nonché ad assumere l'impegno contrattuale di ridurre i rischi. La netta suddivisione del rischio tra enti pubblici e settore privato è essenziale.**
- La consuetudine di valutare il rischio non è molto diffusa in un settore che rientra per tradizione nella sfera pubblica. I responsabili delle decisioni non hanno lo stimolo di ricercare soluzioni di finanziamento miste (pubblico - privato). Questo atteggiamento tradizionale disincentiva l'investitore privato. **Il Gruppo Van Miert propose che i principali progetti prioritari della rete transeuropea fossero sottoposti sia all'analisi del rischio sia a quella delle opportunità di finanziamento privato.**
- La ripartizione del rischio è la chiave che determina il successo della partnership pubblico-privato. A questo fine, i meccanismi di garanzia svolgono una funzione essenziale. Una apposita comunicazione della Commissione sullo sviluppo della rete transeuropea sostiene l'idea che la Comunità garantisca i

concessionari dal rischio di mancato completamento dell'opera o di ritardi in certi suoi segmenti.

- La Comunità potrebbe rilasciare garanzie sul finanziamento di progetti prioritari, ai sensi dell'articolo 103 del Trattato CE, assieme agli Stati Membri interessati e alla Banca Europea per gli Investimenti. Queste garanzie dimostrerebbero la misura dell'interesse e della fiducia dell'Unione verso un particolare progetto.
- A copertura di queste garanzie, si dovrebbe pensare ad un "**Fondo Mutuo per i Rischi**". Il "Fondo Mutuo per i Rischi" sarebbe istituito secondo regole stabilite di concerto con la BEI e finanziato dagli Stati Membri e dalla Comunità.
- **Il finanziamento di questa riserva dovrebbe tenere conto del livello di probabilità che i rischi coperti si materializzino.** Il contributo del budget della Comunità al fondo mutuo sarebbe finanziato con le voci di budget TEN-T o forse anche da contributi di altri strumenti finanziari quali i fondi strutturali e i Fondi di Coesione. **Il Gruppo Van Miert propose che la Commissione esaminasse la fattibilità di questi nuovi meccanismi di garanzia e valutasse il potenziale di tale approccio nel quadro delle nuove opere incluse nelle nuove previsioni finanziarie.** Il Gruppo ritenne che, nella migliore delle ipotesi, il settore privato avrebbe potuto garantire al settore del trasporto terrestre **un contributo dal 10% al 30% del costo totale dei progetti prioritari.**

Si sono voluti ribadire questi punti perché si ritiene che lo strumento del Partenariato Pubblico Privato costituisca oggi, in questa delicata fase di crisi economica, un itinerario procedurale esenziale.

Il coinvolgimento del pubblico: le nuove finalità

In merito alla "**Concessione**" è utile ricordare come tra le attività recenti della Commissione Europea, ci sia la rileaborazione e l'individuazione di un profilo comune delle procedure di rilascio delle concessioni.

Nell'occasione della rielaborazione delle direttive sui pubblici contratti la Commissione ha proposto l'apertura di una nuova procedura di aggiudicazione dei contratti denominata "**dialogo competitivo**".

Questa procedura si applica ai mercati complessi e, in particolare quando l'organo di aggiudicazione non si trova nella condizione di definire i mezzi tecnici che soddisfano alle proprie necessità oppure il quadro legale e/o finanziario del progetto.

La procedura di dialogo competitivo consente i contatti bilaterali tra vari candidati nella fase iniziale. Quando l'organo suddetto sarà in grado di identificare le soluzioni che rispondono alle proprie necessità, la fase di dialogo verrà chiusa. A questa seguiranno la fase di offerta pubblica e di valutazione delle offerte.

È questo un nuovo approccio nella definizione delle modalità di rilascio delle concessioni.

Nell'applicazione della normativa europea, in materia, rimane necessario interrogarci sulla necessità di rendere omogeneo il settore dei contratti pubblici in Europa. Le forti differenziazioni nelle singole modalità di trasporto ed il differente grado di liberalizzazione raggiunto nei diversi Paesi anche all'interno della stessa modalità, possono aver nei fatti modificato l'uso pubblico sotteso alla proprietà delle reti e quindi per questa via al sistema degli obblighi di servizio pubblico a questo connesso.

Verso una organizzazione decisionale concreta e misurabile

Il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero della Economia e delle Finanze, sin dall'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, hanno cercato di sancire, in modo formale: **un nuovo approccio nella definizione dell'Allegato stesso.**

Esaminiamo, infatti, l'attuale itinerario che porta alla copertura finanziaria di una scelta strategica:

- Si parte da un'opera già inserita in una Delibera approvata dal CIPE (Delibera 121 o 130).
- Gli elaborati progettuali vengono trasmessi alla Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti da parte della Stazione Appaltante (Comune, Azienda concessionaria, ANAS, RFI, ecc.).
- La Struttura Tecnica di Missione istruisce la proposta e, in base alla Legge Obiettivo, ha 90 giorni per tale attività ed ulteriori 90 giorni per recepire le osservazioni da altri Dicasteri o Amministrazioni.
- La Struttura Tecnica indice la Conferenza dei Servizi e poi inoltra al CIPE la proposta progettuale.

Ma se non ci sono risorse questo iter rimane solo un iter formale. Quest'anno la decisione del CIPE assunta il 6 marzo da un lato ed il rifinanziamento della Legge Obiettivo attraverso l'articolo 21 della Legge 2/2009 dall'altro, hanno consentito di disporre a priori di un riferimento certo in termini di disponibilità finanziaria.

Questo però testimonia, in realtà, un rapporto nuovo tra Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un rapporto che parte già dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica dello scorso anno in cui, in modo inequivocabile, il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva identificato un Piano Fonti Impieghi triennale.

Questo dimostra, quindi, che un rapporto propedeutico tra i due Dicasteri produce non solo una motivata certezza sull'intero iter procedurale della Legge Obiettivo ma evita l'attivazione di procedure inutili perché non garantite dalla copertura finanziaria.

Capitolo 3: Infrastrutture, Legge Obiettivo e CIPE

Premessa

Il termine avanzamento, il termine opere cantierate, il termine opere avviate, assume, nella pratica istituzionale, significati differenti a causa soprattutto delle difficoltà che si incontrano nel volere descrivere, con un indice sufficientemente sintetico quale appunto il concetto di avanzamento, il progresso fisico nella realizzazione di un'opera ed il consumo di risorse a questo associato.

Nella realtà dei fatti, i processi che si vogliono spiegare con il concetto di avanzamento sono molto più complessi.

L'avanzamento programmatico e pianificatorio , l'impatto sulle finanze pubbliche e sui fondamentali macroeconomici, l'impatto della stessa Legge Obiettivo su sistemi che registrano regolazioni estremamente differenziate perché calati in mercati configurati in maniera molto differenziata, devono necessariamente essere compresi nella valutazione della politica dei trasporti del nostro Paese,

Per questi motivi proponiamo qui di seguito una lettura dell'avanzamento delle opere di Legge Obiettivo che si ponga come oggetto di indagine il confronto tra le disponibilità impegnate, cioè quel sacrificio finanziario coperto non solo dalla legge obiettivo ed i costi così come erano stati dichiarati nell'Allegato Infrastrutture del 2008. Questa precisa definizione di avanzamento, valutata in termini nazionali e rispetto ai valori registrati nel Mezzogiorno, è qui di seguito illustrata non solo in relazione alla natura lineare o puntuale dell'infrastruttura, ma anche in relazione alla famiglia di infrastrutture che spesso, sottintende precise forme di regolazione e precise configurazione dei mercati.

Da questa definizione di avanzamento discende una diversa articolazione delle necessità ed in particolare del fabbisogno che spesso non è solo di natura finanziaria ma anche regolativa. Così come lo stesso fabbisogno è caratterizzato da consumi effettivi di risorse differenziate nel tempo con inizi di consumo delle stesse che possono essere programmabili a causa dell'avanzamento progettuale o dei tempi necessari alla sua approvazione come progetto definitivo da parte del CIPE. Proprio questa singolarità connessa ad ogni opera richiede interventi fortemente differenziati.

Nel seguito di questo capitolo, faremo quindi riferimento ad un concetto di avanzamento che è di tipo programmatico. Nella restante parte del lavoro, riassunto per ogni famiglia di infrastruttura, riporteremo anche le usuali misure dell'avanzamento fisico.

Nell'Allegato 1, si indicheranno nel dettaglio le schede relative ad ognuna delle opere che costituisce il valore del deliberato CIPE.

Come vedremo meglio nella parte del lavoro che individua alcune infrastrutture e temi monografici, l'avanzamento della Legge Obiettivo ad oggi, esprime una ampia e differenziata necessità di intervento: a fronte di opere che registrano un impegno di risorse e che sono già appaltate o comunque in una qualunque fase attuativa che va dall'opera conclusa all'opera affidata, ci sono anche altre opere caratterizzate da processi programmatici non ancora conclusi, come le opere approvate dal CIPE nella forma progettuale definitiva o preliminare che quindi richiedono ulteriori tempi per iniziare a consumare risorse finanziarie.

Così come esiste un patrimonio progettuale che fa capo alla Struttura Tecnica di Missione di progetti mai presentati al CIPE ma che rappresentano comunque un insieme imprescindibile per apprezzare pienamente quello che sarà il processo di programmazione con le sue esigenze finanziarie.

Il contesto italiano la politica infrastrutturale per effetto delle Delibere CIPE

Cronistoria dell'avanzamento programmatico

Tra il novembre del 2002 ed il dicembre 2008 la variazione della dimensione finanziaria del Programma è stata nel tempo fotografata dagli Allegati Infrastrutture ai DPEF che si sono succeduti tra il 2003 e il 2008, da leggi finanziarie che hanno indicato nuove priorità ed assegnato destinazioni di fondi da Legge Obiettivo e non ultimo, dalla variazione delle indicazioni di programmazione dei soggetti aggiudicatori responsabili della propria programmazione e titolari di contratti di programma o di capacità di impegno di spesa su investimenti di mano pubblica.

L'insieme delle opere che costituivano la delibera 121 del 2001, era rappresentato da esigenze infrastrutturali rese note all'interno di un documento ad evidenza pubblica di cui la delibera 121/2001 rappresentava una *summa*.

Qualunque soggetto aggiudicatore titolare della propria programmazione e di un rapporto con lo Stato regolato dagli ordinari strumenti di contratti pluriennali o di impegno di capacità di spesa nel settore degli investimenti in infrastrutture di trasporto, vedeva le proprie

esigenze infrastrutturali, a qualunque stadio fossero, confluite nella delibera CIPE 121/2001.

Proprio per la sua natura di Piano dei Piani e la complessità del processo di programmazione spinto sia da forze endogene, come il cambiamento delle priorità dei singoli soggetti attuatori che da forze esogene, come le Leggi finanziarie che si sono succedute, hanno determinato la sua evoluzione. Un processo evolutivo garantito dal funzionamento della Legge Obiettivo e del CIPE che ha svolto, in questi anni, il ruolo di filtro delle esigenze infrastrutturali nazionali.

Nel 2001, al momento della prima approvazione da parte del CIPE, il Programma aveva un costo di 125.858,300 milioni di euro, a fronte di coperture già disponibili al dicembre 2001 pari a 11.866,372 milioni di euro.

Con la delibera CIPE n. 69/2008 di approvazione del DPEF 2009 - 2013, il costo totale del Programma è stato aggiornato a 174.229,591 milioni di euro, confermando sostanzialmente quanto era stato già indicato dalla delibera 130/2006, con un fabbisogno programmatico di circa 113,6 miliardi di euro; il valore delle sole opere già deliberate dal CIPE saliva a 115.549,34 milioni di euro, con un fabbisogno di circa 55 miliardi di euro.

Tabella 3: Conclusioni dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 2011

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	DELIBERA N. 121/2001		AGGIORNAMENTO GIUGNO 2008			
	COSTO	DISPONIBILITA'	COSTO	DISPONIBILITA'	ALTRE DISPONIBILITA'	TOTALE DISPONIBILITA'
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	61.271,099	5.135,890	21.994,273	26.858,163
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	45,0%	52,6%	35,2%	34,0%	35,9%	35,3%

La “Relazione sull’attuazione della Legge Obiettivo”, presentata nella seduta del CIPE del 6 Marzo 2009, prende atto del passaggio del valore delle opere deliberate quantificate in 116.801,4 milioni di euro. Rispetto al valore del deliberato inserito nell’allegato infrastrutture al

DPEF 2009 - 2012 pari a 115.549,74 milioni di euro, sono intervenute ulteriori attività del CIPE: la variante alla SS 341 Gallaratese, per 133 milioni di euro, l'A4 Torino - Milano tronco II variante di Bernate Ticino per 249,49 milioni di euro.

A questo valore va **aggiunto** l'importo di 601.16 milioni di euro come maggiore costo dell'Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e **sottratto il risparmio**, a seguito della gara per promotore di 453,18 milioni di euro dell'asse autostradale Ragusa - Catania.

Il valore di 116.801,4 milioni di euro, rappresenta l'insieme di opere che hanno costituito oggetto delle attività deliberative del CIPE tra il 2002 ed il 2008 ed un di cui del valore delle esigenze programmatiche indicate dall'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 - 2011 e quantificate nel giugno del 2008 in 174.229 mln di euro.

La differenza tra il valore del Programma delle Opere strategiche indicate dal DPEF 2009 - 2011 ed il valore, aggiornato al febbraio 2009 delle opere deliberate dal CIPE, è pari a 57.428,191 milioni di euro. A questo valore appartengono opere indicate nella Delibera CIPE 121 del 2001, nei suoi aggiornamenti successivi ma che ad oggi, non registrano avanzamenti programmatici che siano stati "registrati" od abbiano costituito oggetto di delibere CIPE.

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009 - 2011 si indicava come costo del mancato avanzamento programmatico del piano programma, il valore differenziale tra 174 e 116,8 miliardi di euro, quantificabile come un vero e proprio costo del non fare dovuto essenzialmente al mancato avanzamento programmatico riferibile al periodo aprile 2006 giugno 2008.

A questo mancato avanzamento programmatico, non sono estranei almeno due eventi:

- il primo rilevabile in una nuova articolazione programmatica delle opere, alcune delle quali programmate in periodi ulteriori rispetto alla validità decennale del Programma Infrastrutture Strategiche, rendendo illeggibile a posteriori, la coincidenza tra il valore del programmato, del deliberato CIPE e dei conseguenti fabbisogni (1).
- Il secondo nella scelta di politica economica indicata dalla normativa dettata dalla Legge Finanziaria 2007, che – per gli esercizi 2007, 2008 e 2009 – ha reso indisponibile quota delle

¹ L'articolazione delle opere nel DPEF 2008 – 2012 era la seguente:

opere ultimate per un valore di 2.171,79 mln di euro; opere in corso di realizzazione integralmente coperte, per un valore di 13.696,38 mln di euro; opere in corso con copertura parziale per un valore complessivo 21.383,73 mln di euro con l'indicazione di 8.593,83 mln di euro di fabbisogno riferito a questa voce; opere da avviare entro il 2012 per un importo complessivo di 55.906,64 mln di euro e di un fabbisogno da coprire per un ammontare di 19.816,04 mln di euro; opere da inserire per un importo globale di 4.971,07 mln di euro ed un fabbisogno da reperire riferito a questa voce per 3.739,58 mln di euro; opere prioritarie Ten-T per 13.425 mln di euro.

dotazioni delle unità previsionali iscritte nel bilancio dello Stato e dedicate alla Voce investimenti in infrastrutture. In questo contesto, l'accantonamento "forzato" operato con il comma 507 della legge finanziaria per il 2007, ha inciso in maniera molto differenziata sulla programmazione strategica e sulle disponibilità di competenza e cassa soprattutto di quei soggetti aggiudicatori che ne fanno ordinariamente ricorso nelle proprie programmazioni pluriennali. R.F.I. ed Anas, che rappresentano oltre l'80% del valore del Programma delle Infrastrutture Strategiche, hanno registrato difficoltà di programmazione anche delle risorse ordinarie, indispensabili per il ricorso a finanziamenti integrativi derivanti dalla Legge Obiettivo.

Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche avviate e percentuale di avanzamento programmatico

Per opere completate intendiamo progetti appartenenti a famiglie infrastrutturali o a voci complesse di infrastrutture, costituite da progetti autonomamente funzionali per i quali la disponibilità impegnata, derivante da fonti diverse, ha costituito copertura per la procedura di gara o almeno di affidamento.

Per opere avviate si intendono opere che sono completate, in gara, con lavori affidati e lavori in corso.

In sintesi, le opere con disponibilità impegnate sono pari a 31.589,300 milioni di euro ed hanno attivato un volume di investimenti pari a 49 miliardi di euro, di cui il 46%, cioè oltre 14 miliardi di euro è riferibile ad opere collocate nel Mezzogiorno.

Il valore nazionale delle opere e/o dei progetti con autonomia funzionale considerate completate secondo l'accezione di cui sopra, è per il 13 % completate, per il 17 % in gara, per il 6,6 % affidate e per il 62, % con lavori in corso.

La tabella che segue, indica secondo la primigenia struttura della delibera 121/2001 lo stato di avanzamento delle opere avviate, con i rispettivi valori di disponibilità impegnate allo stadio di lavori conclusi, lavori in gara, affidati o in corso.

Tabella 4: Opere avviate e completate

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Valore complessivo delle disponibilità impegnate	Infrastrutture strategiche in corso valori del progetto (disponibilità impegnate)			
			Completato	gara	lavori affidati	lavori in corso
SISTEMA VALICHI*						
Brennero	3.575,00	-				
Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006 2009) (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009		-				
Totale Valichi	3.575,00	-	-	-	-	-
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO		-				
Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	10.600,00	-				
Linea ferroviaria Aosta-Martigny (NOTA INTEGRATIVA DPEF 2005-2008 - motivazioni funzionali)		-				
Tratta Venezia-Udine-Vienna		-				
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.071,71	385,57		385,57		
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.375,00	-				
Accessibilità Valtellina		-				
Totale sistemi ferroviari	14.046,71	385,57	-	385,57	-	-
Sistemi stradali ed autostradali						
Tunnel Monte Bianco		-				
Complemento stradale Corridoio 5	3.130,99	1.436,61		258,60	514,81	663,20
Accessibilità Valtellina	959,56	534,82				534,82
Accessibilità Malpensa	552,11	-				-
Autostrada Asti-Cuneo	118,49	-				
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)		-				
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	7.046,57	-				
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	4.255,75	1.134,54	1.134,54			
Riqualifica SS 415 Paullese	86,83	-				
Totale sistemi stradali e autostradali	16.150,31	3.105,97	1.134,54	258,60	514,81	1.198,02
Totale Corridoio plurimodale padano	30.197,01	3.491,54	1.134,54	644,17	514,81	1.198,02

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO						
Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	4.867,16	-				
Totale sistemi ferroviari	4.867,16	-	-	-	-	-
Sistemi stradali ed autostradali						
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.832,72	-				
Totale sistemi stradali e autostradali	1.832,72	-	-	-	-	-
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	6.699,88	-	-	-	-	-
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA						
Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	7.222,50	622,00		622,00		
Potenziamento sistema Gottardo	1.000,00	-				
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	2.070,00	-				
Totale sistemi ferroviari	10.292,50	622,00	-	622,00	-	-
Sistemi stradali ed autostradali						
SS 28	550,06	-				
Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Milesimo (DPEF 2005-2008 NUOVI INTERVENTI)						
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	3.787,80	-				
Adeguamento Cassia RM-VT	295,02	-				
Adeguamento Salaria		-				
Adeguamento SS 156	291,28	291,28		-	291,28	
Dorsale Atina-Colli al Volturno		-				
Pontina - A12 -Appia	1.656,52	-				
Cisterna - Valmontone	636,93	-				
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.380,00	-				
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	9.665,00	6.880,49	960,98	1.503,86	128,40	4.287,25
Asse autostradale Palermo-Messina	1.055,47	1.032,68	1.032,68			
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	728,33	694,45				694,45
Nord-Sud Camastra-Gela		-				
Agrigento-Caltanissetta-A19	518,59	516,34		516,34		

Ragusa-Catania	897,20	-				
Gela-Agrigento-Trapani		-				
Palermo-Agrigento	1.218,41	-				
Totale sistemi stradali e autostradali**	22.732,67	9.467,30	1.993,66	2.072,26	419,68	4.981,70
Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	33.025,17					
		10.089,30	1.993,66	2.694,26	419,68	4.981,70
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO						
Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	429,27	200,00		200,00		
Totale sistemi ferroviari	429,27	200,00	-	200,00	-	-
Sistemi stradali ed autostradali						
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto		-				-
Foggia - Cerignola		115,70				115,70
Bari - Matera		-				
Gioia del Colle - Matera		-				
SS 172 dei Trulli		-				
Ammodernamento SS 7 - SS 106		-				
Maglie - S. Maria di Leuca	201,40	-				
completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	36,22	36,21	36,21			
Totale sistemi stradali e autostradali**	237,62	151,91	36,21	-	-	115,70
Totale Corridoio plurimodale adriatico	666,89	351,91	36,21	200,00	-	115,70
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE						
Sistemi ferroviari						
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero		-				
Asse ferroviario Milano-Firenze		-				
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio E. - DPEF 2005-2008 - NUOVO INTERVENTO						
Totale sistemi ferroviari		-	-	-	-	-

Sistemi stradali ed autostradali		-				
Asse autostradale Variante di Valico (a)		-				
Nodo stradale e autostradale di Bologna		-				
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	563,03	-				
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale		-				
Modena-Lucca		-				
Totale sistemi stradali e autostradali		-	-	-	-	-
Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale	-	-	-	-	-	-
 PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)	 4.271,63	 3.243,70				
				800,00	2.443,70	
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)	4.684,30					
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA						
Sistemi ferroviari						
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	2.450,84	-				
Passo Corese - Rieti	792,20	-				
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria		-				
Totale sistemi ferroviari	3.243,04	-	-	-	-	-
Sistemi stradali ed autostradali						
nodo ferrostradale Casalecchio di Reno - (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	217,94	-				
Valichi appenninici (E.R.)		-				
Valichi appenninici (TOSC.)		-				
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)	271,12	271,12		271,12		
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)	2.184,10	2.095,61				2.095,61
Nodo di Perugia	707,39	-				
Strada Tre Valli	630,45	14,56				14,56
Terni-Rieti	222,02	216,10				216,10
Rieti-L'Aquila-Navelli	20,05	21,16				21,16
Pedemontana Abruzzo-Marche		-				

Galleria sicurezza Gran Sasso		-				
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Termoli)		-				
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	680,38	61,79				61,79
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela		-				
Salerno-Potenza-Bari		-				
Murgia-Pollino		-				
Corridoio ionico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	2.093,44	769,79				769,79
Totale sistemi stradali e autostradali	7.026,90	3.450,13	-	271,12	-	3.179,01
Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica	10.269,94	3.450,13	-	271,12	-	3.179,01
SISTEMI URBANI						
Grandi stazioni riqualificazioni	401,47	293,74				293,74
Grandi stazioni Infrastrutture	284,47	284,47				284,47
Metropolitane milanesi	3.243,93	214,12				214,12
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	240,62	264,40	264,40			
Accessibilità Fiera di Milano	336,57	336,56				336,56
Torino metropolitana	258,54	-				
Monza metropolitana	1.420,82	-				
Brescia metropolitana	666,91	655,82				655,82
Veneto sistema metropolitano	140,00	-				
Metropolitana lagunare di venezia (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		-				
Trieste penetrazione grande viabilità nord		-				
Bologna metropolitana	788,86	-				
Modena metropolitana		-				
Costa romagnola metropolitana	92,05	92,05				92,05
Genova metropolitana		-				
Nodo stradale e autostradale di Genova		-				
Firenze sistema tramviario		-				
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/ B1 / GRA	3.660,33	2.305,73	613,07			1.692,66
Nodo urbano di Roma		-				
Viabilità complementare dell'autostrada Roma - aeroporto Fiumicino (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		150,00				132,00

Area Castelli		-				
Napoli metropolitana e reti metropolitane di Salerno e Caserta	3.675,91	2.448,72				2.448,72
Napoli risanamento del sottosuolo	26,67	30,97	9,23		9,67	12,07
Bari tangenziale		-				
Bari nodo ferroviario e metropolitana		-				
Messina metropolitana		-				
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S.Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		-				
Nodo di Catania	932,00	-				
Totale Sistemi urbani	16.169,14	7.076,58	886,70	18,00	101,72	6.070,16
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	121,15	133,35	41,15			92,20
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 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165-30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329-20,658	1.420,01	674,88		674,88		
HUB INTERPORTUALI scalo merci Poggio Mirteo 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/piastre 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	573,38	370,61	11,18			127,81
						231,62

ALLACCIAIMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	560,37	268,95		268,95		
SCHEMI IDRICI	1.400,20	1.433,99	55,51	752,63	173,31	452,54
Schemi idrici Abruzzo	61,82	36,81				36,81
Schemi Idrici Basilicata	414,35	369,64		254,15	21,57	93,92
Schemi Idrici Calabria	105,09	128,44		81,85	23,19	23,40
Schemi Idrici Campania		128,55			128,55	
Schemi Idrici Molise	186,94	198,43		75,00		123,43
Schemi Idrici Puglia	191,32	149,20		129,32		19,88
Schemi Idrici Sardegna	212,95	181,62	55,51	126,11		
Schemi idrici Sicilia	227,74	241,30		86,20		155,10
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	1.793,00	691,50	81,50		90,00	520,00
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI		-	-			
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI	322,26	312,86				312,86
PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA	489,08	-				
TOTALE IN MEURO	116.238,40	31.589,30	4.240,45	5.651,82	2.099,52	19.597,51
MEZZOGIORNO	30.452,67	14.154,48	2.135,76	2.772,83	311,38	8.934,51
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	26,20	44,81	50,37	49,06	14,83	45,59

* alla voce valichi sono comprese le opere riconosciute dalla Corte dei conti ma non è compresa la Torino Lione

Gli stessi dati, analizzati per l'aggregato più ampio possibile, cioè per famiglie di infrastrutture, ci indicano lo stato che segue.

Rispetto ai costi conosciuti per famiglie di infrastrutture e resi pubblici con l'Allegato Infrastrutture del giugno del 2008, le famiglie infrastrutturali relative al Sistema Valichi, al corridoio plurimodale Tirreno Brennero ed al corridoio plurimodale dorsale centrale, non hanno registrato nessun impegno di disponibilità e quindi nessun avanzamento programmatico.

Altre famiglie infrastrutturali, come il corridoio padano, componente italiana del Corridoio n 5, il corridoio tirrenico nord Europa che si estende lungo tutta la fascia tirrenica del centro sud Italia ed in cui insistono importantissime infrastrutture come l'asse autostradale Salerno Reggio Calabria ed il sistema stradale siciliano oltre al Corridoio n 1 Berlino Palermo, registrano rispettivamente un avanzamento di oltre l'11 % e di oltre il 30%.

Particolarmente indicativa per la speciale attitudine che ha dimostrato la legge obiettivo di intervenire su antiche esigenze infrastrutturali, è l'esperienza conseguita in questi anni di funzionamento della legge obiettivo dell'avanzamento relativo agli schemi idrici: ad oggi l'avanzamento registrato è pari quasi al 100%.

Il rapporto delle disponibilità impegnate sui valori di costo deliberati dal CIPE, porta ad un avanzamento nazionale del 42%.

Il valore dell'avanzamento nazionale del programma infrastrutture strategiche rimane pari al 27% a fronte di un avanzamento relativo ad opere localizzate nel Mezzogiorno pari al 46%.

Tabella 5: Avanzamento programmatico per opere avviate e famiglie di infrastrutture

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Valore complessivo delle disponibilità impegnate	Valore % dell'avanzamento
SISTEMA VALICHI*			
Totale Valichi	3.575,00	-	-
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO		-	
Totale sistemi ferroviari	14.046,71	385,57	2,74
Totale sistemi stradali e autostradali	16.150,31	3.105,97	19,23
Totale Corridoio plurimodale padano	30.197,01	3.491,54	11,56
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO			
Totale sistemi ferroviari	4.867,16	-	-
Sistemi stradali ed autostradali			
Totale sistemi stradali e autostradali	1.832,72	-	-
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	6.699,88	-	-
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA			
Totale sistemi ferroviari	10.292,50	622,00	6,04
Totale sistemi stradali e autostradali	22.732,67	9.467,30	41,65
Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	33.025,17	10.089,30	30,55
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO			
Totale sistemi ferroviari	429,27	200,00	46,59
Totale sistemi stradali e autostradali	237,62	151,91	63,93
Totale Corridoio plurimodale adriatico	666,89	351,91	52,77
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE			
Totale sistemi ferroviari		-	
Totale sistemi stradali e autostradali	563.033		

Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale	-	-	-
PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)	4.271,63	3.243,70	75,94
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)	4.684,30	-	-
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA			
Totale sistemi ferroviari	3.243,04	-	-
Totale sistemi stradali e autostradali	7.026,90	3.450,13	49,10
Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica	10.269,94	3.450,13	33,59
SISTEMI URBANI	16.169,14	7.076,58	43,77
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 20,65	121,15	133,35	100%
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 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5	1.420,01	674,88	47,53
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	573,38	370,61	64,64
ALLACCIAIMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	560,37	268,95	47,99
SCHEMI IDRICI	1.400,20	1.433,99	100
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	1.793,00	691,50	38,57
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI		-	
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI	322,26	312,86	97,08
PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA	489,08	-	-
TOTALE IN MEURO	116.238,40	31.589,30	27,18
MEZZOGIORNO	30.452,67	14.154,48	46,48
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	26,20	44,81	

La tabella che precede indica l'assegnazione di disponibilità impegnate rispetto ai costi deliberati dal CIPE per ogni progetto che abbia registrato una attivazione.

Registrano necessità di ulteriori finanziamenti ma sono sostanzialmente fuori dal processo di programmazione per aver raggiunto uno stato di avanzamento compreso tra il 70 ed il 90% , opere come il Mo.SE e l'Autostrada Salerno Reggio Calabria, gli schemi idrici di Basilicata Puglia e Sardegna.

Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche oggetto di delibera CIPE

Con l'allegato 2 della delibera 10/2009, il CIPE ha complessivamente indicato in 116.801,427 milioni di euro il valore del deliberato CIPE in data marzo 2009 ed indicato le forme di copertura avvenute sino a quella data su progetti, opere o lotti funzionali delle Infrastrutture strategiche.

**Tabella 6: Sintesi della copertura del Programma Infrastrutture Strategiche
delibera CIPE 10/2009**

Valore complessivo di costo	Assegnazioni CIPE di legge obiettivo	Altre risorse pubbliche	Risorse private	Totale	Fabbisogno
116.801,427	14.092,785	26.996,559	25.802,158	66.891,502	49.909,925

La descrizione del fabbisogno come differenziale tra il costo del valore del progetto deliberato e la copertura complessiva delle opere, indica una articolazione nel tempo differenziata per effetto della natura del progetto individuato. Da qui la necessità di scomporre il valore di 116.801,427 milioni di euro in progetti definitivi e progetti preliminari.

Su un complessivo valore del deliberato pari a 116,8 miliardi di euro, circa 30 miliardi riguardano progettazioni preliminari e circa 11 miliardi di euro di opere sono ad uno stadio di progettazione definitiva. Dei circa 30 miliardi di euro del valore del deliberato preliminare, circa 11 miliardi, il 40%, sono progetti ferroviari

Tabella 7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche deliberate dal CIPE

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Deliberato CIPE	
		Fabbisogno PP	Fabbisogno PD
SISTEMA VALICHI*			
Traforo di sicurezza del Frejus			30,00
Sempione			
Brennero	3.575,00	ricusata	
Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006 2009) (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009)			
Totale Valichi	3.575,00	-	30,00
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO			
Sistemi ferroviari			
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	10.600,00	6.539,37	-
Linea ferroviaria Aosta-Martigny (NOTA INTEGRATIVA DPEF 2005-2008 - motivazioni funzionali)			
Tratta Venezia-Udine-Vienna			
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.071,71	292,45	-
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.375,00	2.309,40	-
Accessibilità Valtellina			
Totale sistemi ferroviari	14.046,71	9.141,22	-
Sistemi stradali ed autostradali			
Tunnel Monte Bianco			
Complemento stradale Corridoio 5	3.130,99	41,07	-
Accessibilità Valtellina	959,56		
Accessibilità Malpensa	552,11	138,02	
Autostrada Asti-Cuneo	118,49		
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)			
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	7.046,57		
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	4.255,75		21,91
Riqualifica SS 415 Paullese	86,83		
Totale sistemi stradali e autostradali	16.150,31	179,09	21,91
Totale Corridoio plurimodale padano	30.197,01	9.320,31	21,91

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO			
Sistemi ferroviari			
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	4.867,16	2.069,16	
Totale sistemi ferroviari	4.867,16	2.069,16	-
Sistemi stradali ed autostradali			
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.832,72	256,00	
Totale sistemi stradali e autostradali	1.832,72	256,00	-
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	6.699,88	2.325,16	-
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA			
Sistemi ferroviari			
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	7.222,50	920,30	4.863,00
Potenziamento sistema Gottardo	1.000,00		
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	2.070,00	-	-
Totale sistemi ferroviari	10.292,50	920,30	4.863,00
Sistemi stradali ed autostradali			
SS 28	550,06	392,14	
Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Milesimo (DPEF 2005-2008 NUOVI INTERVENTI)			
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	3.787,80		
Adeguamento Cassia RM-VT	295,02	288,38	
Adeguamento Salaria			-
Adeguamento SS 156	291,28		
Dorsale Atina-Colli al Volturno			
Pontina - A12 -Appia	1.656,52	2.020,05	
Cisterna - Valmontone	636,93		
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.380,00	694,69	
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	9.665,00		-
Asse autostradale Palermo-Messina	1.055,47		
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	728,33		
Nord-Sud Camastrà-Gela			
Agrigento-Caltanissetta-A19	518,59		
Ragusa-Catania	897,20		
Gela-Agrigento-Trapani			
Palermo-Agrigento	1.218,41	386,17	
Totale sistemi stradali e autostradali**	22.732,67	3.781,43	715,00

Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	33.025,17	4.701,73	5.578,00
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO			
Sistemi ferroviari			
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	429,27		
Totale sistemi ferroviari	429,27	-	-
Sistemi stradali ed autostradali			
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto			
Foggia - Cerignola			
Bari - Matera			
Gioia del Colle - Matera			
SS 172 dei Trulli			
Ammodernamento SS 7 - SS 106			
Maglie - S. Maria di Leuca	201,40		
completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	36,22		
Totale sistemi stradali e autostradali**	237,62	-	-
Totale Corridoio plurimodale adriatico	666,89	-	-
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE			
Sistemi ferroviari			
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero		2.481,57	
Asse ferroviario Milano-Firenze			
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio E. - DPEF 2005-2008 - NUOVO INTERVENTO			
Totale sistemi ferroviari		2.481,57	-
Sistemi stradali ed autostradali			
Asse autostradale Variante di Valico (a)			
Nodo stradale e autostradale di Bologna			
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	563,03		
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale			
Modena-Lucca			
Totale sistemi stradali e autostradali		-	-
Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale	-	2.481,57	-
PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)	4.271,63		1.027,93
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)	4.684,30	4.500,00	
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA			
Sistemi ferroviari			
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	2.450,84	1.921,84	
Passo Corese - Rieti	792,20	442,20	258,66

Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria			
Totale sistemi ferroviari	3.243,04	2.364,04	258,66
Sistemi stradali ed autostradali			
nodo ferrostradale Casalecchio di Reno - (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	217,94	147,36	
Valichi appenninici (E.R.)			
Valichi appenninici (TOSC.)			
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)	271,12		-
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)	2.184,10	430,73	
Nodo di Perugia	707,39	1.093,12	
Strada Tre Valli	630,45	614,20	
Terni-Rieti	222,02		
Rieti-L'Aquila-Navelli	20,05		
Pedemontana Abruzzo-Marche			
Galleria sicurezza Gran Sasso			
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Termoli)			
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	680,38		
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela			
Salerno-Potenza-Bari			
Murgia-Pollino			
Corridoio ionico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	2.093,44	536,67	-
Totale sistemi stradali e autostradali	7.026,90	2.822,08	-
Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica	10.269,94	5.186,12	258,66
SISTEMI URBANI			
Grandi stazioni riqualificazioni	401,47		
Grandi stazioni Infrastrutture	284,47		
Metropolitane milanesi	3.243,93	789,42	
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	240,62		
Accessibilità Fiera di Milano	336,57		
Torino metropolitana	258,54		
Monza metropolitana	1.420,82		-
Brescia metropolitana	666,91		
Veneto sistema metropolitano	140,00		

Metropolitana lagunare di venezia (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			
Trieste penetrazione grande viabilità nord			
Bologna metropolitana	788,86		
Modena metropolitana			
Costa romagnola metropolitana	92,05		
Genova metropolitana			
Nodo stradale e autostradale di Genova			
Firenze sistema tramviario			
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/B1 / GRA	3.660,33	267,88	
Nodo urbano di Roma			
Viabilità complementare dell' autostrada Roma - aeroporto Fiumicino (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			
Area Castelli			
Napoli metropolitana e reti metropolitane di Salerno e Caserta	3.675,91		
Napoli risanamento del sottosuolo	26,67		
Bari tangenziale			
Bari nodo ferroviario e metropolitana			
Messina metropolitana			
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S.Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			
Nodo di Catania	932,00		
Totale Sistemi urbani	16.169,14	1.057,30	-
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	121,15		
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 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165-30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329-20,658	1.420,01	504,11	-
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	573,38	49,98	22,89

attrezzature porto di Cremona 57,843-23,241-1,033-6,197-18,076			
ALLACCIAIMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	560,37	222,92	37,85
SCHEMI IDRICI	1.400,20	39,03	27,89
Schemi idirci Abruzzo	61,82		
Schemi Idrici Basilicata	414,35		
Schemi Idrici Calabria	105,09		
Schemi Idrici Campania			
Schemi Idrici Molise	186,94		
Schemi Idrici Puglia	191,32		
Schemi Idrici Sardegna	212,95	39,03	27,89
Schemi idrici Sicilia	227,74		
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	1.793,00		
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI			
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI	322,26		
PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA	489,08		
TOTALE IN MEURO	116.238,40	30.388,23	11.505,13
MEZZOGIORNO	30.881,94	6.156,56	27,89
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	26,57	20,26	0,24

* alla voce valichi sono comprese le opere riconosciute dalla Corte dei conti ma non è compresa la Torino Lione

Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche non sottoposte ancora al CIPE ed in corso di istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il complessivo programma delle infrastrutture strategiche si compone di 20 famiglie infrastrutturali, 158 infrastrutture strategiche e 367 opere ad autonomia funzionale.

Da questo patrimonio progettuale abbiamo già scisso le opere ad autonomia funzionale che esprimono disponibilità impegnate e che per questo sono a diversi stadi di avanzamento compresi tra lavori ultimati e lavori affidati.

La tabella che segue indica, per ogni opera ad autonomia funzionale, appartenente alla propria famiglia infrastrutturale compresa nella delibera 121 del 2001, i valori relativi al totale parco progetti in fase di preistruttoria al CIPE, cioè in istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione e quelli che non sono mai pervenuti in forma progettuale o sono in attesa di essere istruiti.

Il fabbisogno che deriva da questa lettura, aggiornato al maggio 2009, è di natura prettamente programmatica cioè in grado di manifestarsi o meno nell'arco temporale programmato.

Data la natura dello stadio progettuale e conseguentemente autorizzativo dei progetti corrispondenti, il fabbisogno che ne deriva è di tipo programmatico.

Tabella 8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche in fase di preistruttoria al CIPE

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	Totale Fabbisogno programmatico al maggio 2009	Costi deliberati dal Cipe 10/2009	Istruttoria Mit		Progetti in attesa di perfezionamento della documentazione progettuale		
			PP	PD	pp	pd	pe
SISTEMA VALICHI*							
Traforo di sicurezza del Frejus	197,50				197,50		
Sempione	3.002,00		532,00		2.470,00		
Brennero	2.863,00	3.575,00	2.863,00				

Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006 2009) (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009)	2.500,40				2.500,40		
Totale Valichi	8.562,90	3.575,00	3.395,0	-	5.167,9	-	-
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	16.644,37	10.600, 00	1.887, 0	5.018, 00	3.200,0		
Linea ferroviaria Aosta-Martigny (NOTA INTEGRATIVA DPEF 2005-2008 - motivazioni funzionali)	430,00				430,00		
Tratta Venezia-Udine-Vienna	671,39				671,39		
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.492,45	1.071,7 1	1.200, 0	-			
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.309,40	2.375,0 0					
Accessibilità Valtellina	90,38					90,38	
Totale sistemi ferroviari	21.637,99	14.046, 7	3.087, 0	5.018, 0	4.301,3	90,38	-
Sistemi stradali ed autostradali							
Tunnel Monte Bianco	258,23				258,23		
Complemento stradale Corridoio 5	1.392,59	3.130,9 9	692,53	664,86			
Accessibilità Valtellina	-	959,56					
Accessibilità Malpensa	377,55	552,11	239,63				
Autostrada Asti-Cuneo	-	118,49					
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	836,56				836,50		
Asse stradale pedemontano (Piemontese- Lombardo-Veneto) Collegamento progetti Prioritari 1 e 6 (a31) e Collegamento Lecco Bergamo tratta Vercurago - Calolziocorte, variante di Caloziocorte, Caloziocorte Cisano B***	919,64	7.046,5 7	794,64	98,86	125,00		
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	1.246,88	4.255,7 5			1.224,9 7		
Riqualifica SS 415 Paullese	-	86,83					
Totale sistemi stradali e autostradali	5.031,45	16.150, 3	1.726, 8	763,72	2.444,7	-	-
Totale Corridoio plurimodale padano	26.669,44	30.197, 0	4.813, 8	5.781, 7	6.746,0	90,38	-
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	2.429,16	4.867,1 6	360,00				
Totale sistemi ferroviari	2.429,16	4.867,1 6	360,00	-	-	-	-
Sistemi stradali ed autostradali							
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	256,00	1.832,7 2					
Totale sistemi stradali e autostradali	256,00	1.832,7 2	-	-	-	-	-
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	2.685,16	6.699,8 8	360,00	-	-	-	-
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara- Milano (Sempione)	5.783,30	7.222,5 0					
Potenziamento sistema Gottardo	1.412,00	1.000,0 0	1.412, 00				

Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	11.324,15	2.070,00	1.883,15		9.441,00		
Totale sistemi ferroviari	18.519,45	10.292,5	3.295,1	-	9.441,0	-	-
Sistemi stradali ed autostradali							
SS 28	446,82	550,06	54,68				
Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Millesimo (DPEF 2005-2008 NUOVI INTERVENTI)							
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	-	3.787,80					
Adeguamento Cassia RM-VT	288,38	295,02					
Trasversale nord Orte-Civitavecchia	715,00	52,06					
Adeguamento Salaria	1.320,00		1.320,00				
Adeguamento SS 156	-	291,28					
Dorsale Atina-Colli al Volturno	263,63					263,63	
Pontina - A12 -Appia	2.327,87	1.656,52		307,82			
Cisterna - Valmontone	-	636,93					
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	694,69	1.380,00					
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	2.723,96	9.665,00		780,78	846,12	1038,06	59,00
Asse autostradale Palermo-Messina	-	1.055,47					
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	297,690	728,33				256,80	40,89
Nord-Sud Camastra-Gela	538,16				538,16		
Agrigento-Caltanissetta-A19	325,90	518,59				325,9	
Ragusa-Catania	448,50	897,20	448,50				
Gela-Agrigento-Trapani	287,17		287,17				
Palermo-Agrigento	386,17	1.218,41					
Totale sistemi stradali e autostradali**	10.348,94	22.732,6	2.110,3	1.088,6	1.384,2	1.884,3	99,89
Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	28.868,39	33.025,1	5.405,5	1.088,6	10.825,2	1.884,3	99,89
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	204,07	429,27	204,07				
Totale sistemi ferroviari	204,07	429,27	204,07	-	-	-	-
Sistemi stradali ed autostradali							
Nuova Romea	1.500,00				1.500,0		
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	10,70				10,70		
Foggia - Cerignola	-						
Bari - Matera	124,97				124,97		
Gioia del Colle - Matera	-						
SS 172 dei Trulli	217,12				217,12		
Ammodernamento SS 7 - SS 106	24,99				24,99		
Maglie - S. Maria di Leuca	135,50	201,40		135,50			
completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	-	36,22					
Totale sistemi stradali e autostradali**	513,28	237,62	-	135,50	1.635,6	242,11	-
Totale Corridoio plurimodale adriatico	717,35	666,89	204,07	135,50	1.635,6	242,11	-
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE							

CENTRALE							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	4.840,80		249,00		1.300,0	810,23	
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio E. - DPEF 2005-2008 - NUOVO INTERVENTO							
Totale sistemi ferroviari	4.840,80		249,00	-	1.300,0	810,23	-
Sistemi stradali ed autostradali							
Asse autostradale Variante di Valico (a)	-						
Nodo stradale e autostradale di Bologna	1.316,75					1.316,75	
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	417,33	563,03		417,33			
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale	175,00			-		175,00	
Modena-Lucca	348,00				348,00		
Riqualificazione E45	-						
Mestre Civitavecchia** (accorpamento della Trasversale Nord Orte Civitavecchia (715; 52,06), Nuova Roma (1500;0) e Riqualificazione E45 0; 0;)	1.500,00						
Totale sistemi stradali e autostradali	3.757,08		-	417,33	348,00	1.491,7	-
Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale	8.597,88	-	249,00	417,33	1.648,0	2.301,9	-
PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)	1.027,93	4.271,63					
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)	6.100,00	4.684,30		1.600,0			
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA							
Sistemi ferroviari							
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	2.494,94	2.450,84	573,10				
Passo Corese - Rieti	700,86	792,20	-				
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	139,44				139,44		
Linea AV Napoli Bari ***	3.377,00				3.377,0		
Totale sistemi ferroviari	6.712,24	3.243,04	573,10	-	3.516,4	-	-
Sistemi stradali ed autostradali							
nodo ferrostradale Casalecchio di Reno - (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	147,36	217,94					
Valichi appenninici (E.R.)	321,23				321,23		
Valichi appenninici (TOSC.)	778,55		97,41	14,66	666,48		
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)	2.600,49	271,12		143,37	2.457,12		
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)	430,73	2.184,10		-			
Nodo di Perugia	1.093,12	707,39					
Strada Tre Valli	614,20	630,45					
Terni-Rieti	-	222,02					

Rieti-L'Aquila-Navelli	473,45	20,05			473,45		
Pedemontana Abruzzo-Marche	569,94				569,94		
Galleria sicurezza Gran Sasso	19,72					19,72	
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Termoli)	2.574,60		557,50		2.017,10		
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	1.118,00	680,38	1.118,00				
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela	4.492,93		4.111,9		381,00		
Salerno-Potenza-Bari	552,00				552,00		
Murgia-Pollino	849,40				849,40		
Corridoio ionico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	13.374,93	2.093,44	1.101,8		11.736,4		
Totale sistemi stradali e autostradali	30.010,65	7.026,90	6.986,6	158,03	20.024,1	19,72	-
Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica	36.722,89	10.269,94	7.559,74	158,03	23.540,56	19,72	-
SISTEMI URBANI							
Grandi stazioni riqualificazioni	-	401,47					
Grandi stazioni Infrastrutture	-	284,47					
Metropolitane milanesi	1.316,34	3.243,93	526,09				
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	-	240,62					
Accessibilità Fiera di Milano	-	336,57					
Torino metropolitana	457,58	258,54	151,51		306,07		
Monza metropolitana	-	1.420,82					
Brescia metropolitana	136,61	666,91		27,92		108,69	
Veneto sistema metropolitano	125,77	140,00	125,77				
Metropolitana lagunare di venezia (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)	377,00				377,00		
Trieste penetrazione grande viabilità nord	516,46				516,46		
Bologna metropolitana	402,22	788,86	402,22				
Modena metropolitana	584,00		584,00				
Costa romagnola metropolitana	64,55	92,05	20,42	-	44,13		
Genova metropolitana	263,39				263,39		
Nodo stradale e autostradale di Genova	755,41		755,41				
Firenze sistema tramviario	640,42				640,42		
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/B1 / GRA	267,88	3.660,33					
Nodo urbano di Roma	1.376,00		1.376,00				
Viabilità complementare dell' autostrada Roma - aeroporto Fiumicino (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)	-						
Area Castelli	245,00				245,00		
Napoli metropolitana e reti metropolitane di Salerno e Caserta	1.525,65	3.675,91	-	1.091,55	145,00	289,10	
Napoli risanamento del sottosuolo	-	26,67					
Bari tangenziale	80,00				80,00		
Bari nodo ferroviario e metropolitana	234,20		124,50	65,70	44,00		
Messina metropolitana	-						
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S.Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		600,00			600,00		
Nodo di Catania	830,39	932,00	495,39	335,00			
Totale Sistemi urbani	10.798,87	16.169,1	4.561,3	1.520,1	3.261,4	397,79	-

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	1.620,30	121,15	72,76	125,00	4,40	1.418, 14	
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 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165-30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329-20,658	1.012,31	1.420,0 1	289,76		218,44		
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/piastre 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	1.055,44	573,38	122,94	150,27	709,36		
ALLACCIAIMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	351,17	560,37			90,40		
SCHEMI IDRICI	798,08	1.400,2 0	371,54	99,95	185,27	74,40	-
Schemi idirci Abruzzo	154,97	61,82		50,30	104,67		
Schemi Idrici Basilicata	102,00	414,35			37,00	65,00	
Schemi Idrici Calabria	-	105,09					
Schemi Idrici Campania	464,79		371,54	49,65	43,60		
Schemi Idrici Molise	-	186,94					
Schemi Idrici Puglia	-	191,32					
Schemi Idrici Sardegna	76,32	212,95				9,40	
Schemi idrici Sicilia	-	227,74					
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	-	1.793,0 0					
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	-						
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI	-	322,26					
PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA	-	489,08					
TOTALE IN MEURO	135.588,11	116.238,4	27.978,5	11.076,5	57.549,2	6.428,9	99,8
MEZZOGIORNO**	49.277,53	30.452,6	9.519,3	3.898,4	25.667,1	3.908,1	99,8
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	36,34	26,20	34,02	35,20	44,60	60,79	100,

* alla voce valichi sono comprese le opere ricusate dalla Corte dei conti ma non è compresa la Torino Lione ** netto accorpamento Mestre Civitavecchia ***opere di nuovo inserimento a causa dell'avanzato stato progettuale

A fronte di un deliberato CIPE di **116, 2 miliardi di euro**, oltre **28 miliardi di euro** riguardano opere allo stadio di progettazione preliminare circa **11 miliardi di euro** riguardano interventi a livello di progettazione definitiva, istruiti dalla Struttura Tecnica di Missione e in attesa di essere sottoposti al CIPE e circa **64 miliardi di euro** le opere in attesa di perfezionamento della documentazione progettuale.

Capitolo 4: La manovra triennale, l'uso dei Fondi FAS, le risorse a disposizione

La manovra triennale: le risorse a disposizione e le ulteriori esigenze

Nell'articolato processo programmatico che prevede anche il passaggio alla triennalità della manovra finanziaria prevista dalla legge di riforma della Legge finanziaria e dalle nuove indicazioni in materia di federalismo fiscale, si inserisce l'impostazione della manovra finanziaria, cioè un ampio corpo normativo contenuto nella legge finanziaria per il 2009.

Nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 – 2011, quello dello scorso anno, abbiamo indicato una esigenza finanziaria di **44 miliardi di €** di cui il contributo pubblico stimato era pari, sempre nel triennio, a **14 miliardi di €**(vedi Tavola seguente)

Tabella 9: FONTI IMPIEGHI SU ESIGENZE FINANZIARIE 2009 - 2011

	Risorse pubbliche	Risorse private e comunitarie	2009	2010	2011	Oltre
Legge Obiettivo	18,000		4,000	5,000	5,000	4,000
Legge Obiettivo		37,215	8,000	12,000	10,000	7,215
Totale	18,000	37,215	12,000	17,000	15,000	11,215

Nel 2009 il ricorso ai fondi FAS ed ai fondi di Legge obiettivo, hanno modificato l'impegno di competenza pubblica.

Nel marzo del 2009, la disponibilità di fondi di origine FAS si componeva delle disponibilità assegnate con delibera CIPE 112/2008 di 7.356 milioni di euro oltre ad una disponibilità aggiuntiva di 5 miliardi di euro derivante dall'assegnazione avvenuta proprio in data 6 marzo 2009.

Questa seconda assegnazione era comprensiva di 1 miliardo di € assegnati a valere sull'edilizia scolastica ed universitaria e 200 milioni di euro per l'edilizia carceraria.

Da questa disponibilità si devono sottrarre:

1. adeguamento prezzi materiale da costruzione: 900 milioni di €;
2. finanziamento società Tirrenia: 390 milioni di euro;
3. finanziamento servizi regionali ferroviari: 1.440 milioni di euro;
4. finanziamento obblighi di servizio media lunga percorrenza ferroviari: 330 milioni di euro;

5. investimenti del Gruppo ferrovie dello Stato: 960 milioni di €

Il Fondo Infrastrutture ha quindi un valore di 7.136 milioni di euro a cui vanno riassegnate le risorse dedicate ad investimenti in infrastrutture ferroviarie derivanti dal decreto interministeriale di cui all'art 25 legge 2/2009. Sul valore di 7.596 milioni di euro così ottenuto, si è proceduto ad adempiere all'obbligo di ripartizione territoriale 15% e 85% nel rispetto delle indicazioni formulate dal Dicastero dello Sviluppo Economico coerentemente a quanto previsto dall'art. 6 quinque della Legge 133/2008.

Nel 2009, in realtà, l'impegno di competenza pubblica è stata di **9,916 miliardi di €** (2,3 miliardi di € per rifinanziamento Legge Obiettivo e 7,6 miliardi di € Fondi FAS) per investimenti in infrastrutture.

Gli altri **3,1 miliardi di €** sono stati destinati ad attività non infrastrutturali quali, come detto in precedenza: la privatizzazione di Tirrenia, il trasporto regionale delle Ferrovie dello Stato, l'emergenza terremoto in Abruzzo, l'aumento dei prezzi del materiale da costruzione, ecc.). L'impegno di quota privata, nel 2009, è stata di circa **8 miliardi di €**

Nel 2010 riteniamo necessario un contributo privato di **10 miliardi di €**

In tal modo il quadro Fonti Impieghi per il triennio 2010 – 2012, alla luce di quanto definito dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009 e delle esigenze programmatiche prima poste, diventa:

Tabella 10: FONTI IMPIEGHI SU ESIGENZE FINANZIARIE 2010 - 2012

(In miliardi di €)

	Risorse pubbliche	Risorse private e comunitarie	2009	2010	2011	2012	Oltre
Fondo infrastrutture	26,000*		9,900		4,100	5,000	7,000
Fondo infrastrutture			46,000**	8,000	10,400	12,600	7,000
Totale	26,000*	46,000 **	17,900	10,400	16,700	12,000	16,000

* nel triennio 2009 – 2011 viene rispettata la quota definita nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno pari a 14 miliardi di €

** nel triennio 2009 – 2011 viene rispettata la quota definita nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno pari a 30 miliardi di €

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 €)

	2008	2009	2010	2011	2012
Risorse stanziate in Legge Finanziaria 2007 (annualità 2008 e 2009), risorse previste nel Piano investimenti ANAS 2007– 2011 (annualità 2010 e 2011) e previsioni al 2012	1.560,00	1.204,00	1.660,00	1.660,00	1.660,00
Ulteriore fabbisogno per interventi attivabili mediante il Contratto di Programma		2.000,00	1.900,00	1.900,00	1.900,00

(In milioni di €)

	2008	2009	2010	2011	2012
Risorse autorizzate a legislazione vigente tramite Contratto di Programma RFI 2007 – 2011 (agg.to 2008) e Legge Finanziaria 2008 (annualità 20098 e 2010)	4.751	4.520	2.885	2.818	2.818
Ulteriore fabbisogno minimale per interventi prioritari attivabili mediante il Contratto di Programma			5.430	5.470	5.500

Accesso ai capitali privati

Nella ricerca di capitali privati si seguiranno i seguenti possibili itinerari procedurali:

- a) **Anticipo bando di gara per concessioni autostradali in scadenza:** è utile ricordare che **gli approfondimenti finora portati avanti**, su possibili anticipazioni della messa in gara sul mercato di concessioni autostradali in scadenza nel prossimo quinquennio, **portano come risultato ad un valore che oscilla tra un minimo di 800 milioni di € ed un massimo di 2.600 milioni di € che ANAS potrebbe destinare alla realizzazione di nuovi investimenti all'interno del Contratto di Programma.**
- b) **Pedagiamento di tratte stradali convertibili in autostradali:** si verificherà la possibilità di pedaggiare alcuni segmenti stradali, segmenti che, come già prospettato nell'Allegato Infrastrutture al DPEF del 2005, con adeguati investimenti possono essere trasformati in segmenti autostradali, quali in particolare:
 - la E 45 (attualmente segmento isolato dell'asse Mestre – Civitavecchia che con il presente Allegato Infrastrutture diventa asse organico trasversale del Paese per il quale è in corso un apposito project financing);
 - il raccordo anulare di Roma e l'accesso all'aeroporto di Fiumicino;
 - la superstrada Bari – Lecce;
 - l'autostrada Salerno – Reggio Calabria (la decorrenza del pagamento del pedaggio potrà avvenire solo in presenza di una offerta di tipo autostradale e quindi a decorrere dal 2013);
 - l'autostrada Catania - Siracusa di prossima apertura da parte di ANAS.Le ipotesi di pedagiamento saranno coerenti con le Fonti di copertura dei finanziamenti utilizzati per la realizzazione o per gli adeguamenti necessari.
- c) **Società di Corridoio:** lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture, si propose formalmente di 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”, quali soggetti catalizzatori delle attività e delle rendite che, nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso, diventano concrete proprio a valle di un intervento organico. Un organismo non legato solo alla realizzazione di un determinato asse infrastrutturale ma, come nel

caso della Brenner Corridor Platform, un organismo che ha come obiettivo quello di aggregare tutti coloro che gestiscono anche attività intermodali (piastre logistiche, interporti, ecc.) direttamente e indirettamente legate alla realizzazione del nuovo tunnel ferroviario.

- d) **Azione mirate a fare uscire l'ANAS dalla Pubblica Amministrazione:** anche questo è un obiettivo che da almeno tre anni si cerca di perseguire. In realtà sarà necessario intensificare lo sviluppo dei ricavi da mercato e ciò consentirebbe, già nel breve 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 dello Stato, la domanda di sviluppo infrastrutturale del Paese senza alimentare ulteriormente il debito pubblico.

Possibile accesso ai capitali pubblici e comunitari

I capitali Pubblici e comunitari che si ritiene necessario garantire sono relativi a:

- e) **Identificazione di una quota finanziaria per la realizzazione del nuovo tunnel ferroviario del Brennero.** L'Austria, infatti, ha già approvato la tratta di sua competenza ed è pronta a garantire la propria quota. Il Governo italiano non può non rispettare il cronoprogramma che si è dato a scala comunitaria anche perché la Unione Europea ha già assegnato una quota di **981 milioni di €** per tale intervento. A tale proposito viene nel **Capitolo 6** riportato il quadro dettagliato delle esigenze finanziarie e del possibile itinerario procedurale già esposto al CIPE nella seduta del 8 maggio 2009.
- f) **Adeguamento del valore dei servizi resi dalla Motorizzazione Civile.** Oggi i cespiti provenienti dai servizi erogati dalla Motorizzazione Civile (patenti, omologazioni, ecc.) producono entrate pari a circa **800 milioni di €** Potremmo avviare un processo di adeguamento tariffario, anche minimo e frazionato in un arco temporale lungo, in modo da non incidere sul tasso inflativo; in tal modo sarebbe possibile, in un arco di tre anni, portare tali introiti a **1 miliardo di €** e la quota aggiuntiva di **200 milioni di €** potrebbe essere destinata al rifinanziamento della Legge 211/92.
- g) **Definizione di un Fondo Rotativo del valore di 2 miliardi di €** per la costituzione di Partenariato Pubblico Privato per la gestione di Piastre Logistiche.

h) Un azione organica e mirata per il trasporto pubblico locale.

Oltre alle risorse destinate dalla Legge Obiettivo per la realizzazione di reti metropolitane, sarà opportuno assegnare delle risorse per il rifinanziamento del ‘Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale’ istituito dal decreto legge 25 giugno 2008 n. 112 convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008 n. 133 e destinato ad interventi per il trasporto rapido di massa e all’acquisto di veicoli da adibire al trasporto pubblico locale ivi compresi rotabili da destinare ai servizi di competenza regionale ed autobus a minore impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale. Sarà, altresì, opportuno adottare tutti i provvedimenti finalizzati all’attuazione delle riforme in materia di trasporto pubblico locale, in linea con la legge sul federalismo fiscale, che prevede la definizione delle modalità di determinazione del fabbisogno per il Trasporto Pubblico Locale tenendo conto di costi standard per il settore e garantendo un livello adeguato del servizio.

i) Il rifinanziamento e la riformulazione sostanziale della Legge 211/92.

Una riforma che deve superare le anomalie che hanno in questi anni caratterizzato, nei fatti, la attuale normativa. In tale operazione l’interlocutore fondamentale sarà la Conferenza Stato Regioni e Unificata ed in particolare sarà utile che la norma identifichi interventi organici e funzionali (comprensivi cioè dell’intera operazione sia legata alla infrastrutturazione degli impianti, sia del materiale rotabile su ferro e su gomma) in tal modo sarà possibile attivare forme concrete di Partenariato Pubblico Privato ridimensionando in modo sostanziale l’indebitamento pubblico. Manovra da coordinare con quanto riportato al precedente punto h).

j) Incentivi al trasferimento su ferrovia e su idrovia delle merci gravitanti su strada.

Il finanziamento statale alle imprese di trasporto ferroviario nella formula del contributo-chilometro (*ferrobonus*) è indispensabile per consentire ai nuovi operatori di sostenere i costi di accesso al mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Tale contributo si giustifica altresì alla luce degli obiettivi di riequilibrio modale, di coordinamento dei trasporti e di mobilità sostenibile che il nostro ordinamento persegue, in linea con gli orientamenti comunitari. Si tratta, in ogni caso, di un contributo statale che, pur indirizzato alle imprese non dominanti, tende a giustificarsi anche sotto il profilo comunitario nell’ottica di una discriminazione positiva volta a sviluppare una efficace concorrenza nel mercato, e cioè in funzione dell’esigenza di consentire l’accesso al mercato di nuovi operatori. Donde anche la temporaneità della misura. Il costo della operazione è pari a circa **25 milioni di €** per tre anni. In attuazione degli impegni

internazionali assunti nell'ambito del progetto Torino - Lione, occorre garantire continuità al servizio di autostrada ferroviaria alpina che, superato il periodo di sperimentazione, si avvia a svolgere il regolare servizio. Analogi incentivi dovrebbero essere trasferiti alle imprese di trasporto disposte ad investire in una movimentazione, quella idroviaria, che, avvenendo all'interno di un sistema territoriale con elevata domanda, produce, anche con soglie minime, rilevanti contributi all'abbattimento dell'impatto ambientale.

- k) **Fiscalizzazione di 5 punti degli oneri sociali per le imprese portuali.** Le associazioni rappresentative delle imprese portuali hanno evidenziato i risvolti sociali gravi ed urgenti che deriverebbero dal mancato accoglimento di una simile richiesta. L'argomento necessita comunque di approfondimenti e verifiche che saranno effettuate da parte dei competenti Ministeri.
- l) **Sgravi per il cabotaggio minore.** Le associazioni dell'armamento hanno chiarito che la richiesta ha un onere stimato in circa 55 milioni di €, a fronte del quale lo Stato vedrebbe però ridotto di circa 15 milioni di € l'onere della sovvenzione oggi erogata a favore dell'armamento pubblico. Anche questa richiesta è sottoposta ad approfondimenti e verifiche.
- m) **Riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi utilizzati esclusivamente in aree portuali.** Per onorare una simile richiesta andrebbe individuata una copertura di circa 20 milioni di € e occorrerebbe effettuare anche approfondimenti per quanto riguarda la compatibilità con l'ordinamento comunitario.
- n) **Attivazione dello sportello unico doganale.** In sede Presidenza del Consiglio si è recentemente conclusa la concertazione sullo schema di Regolamento attuativo. Occorre avviare l'iter per l'acquisizione del parere del Consiglio di Stato in merito.

Impegni del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti coerenti con le attuali disponibilità finanziarie

Dopo le delibere del CIPE del 6 marzo 2009, dell' 8 maggio 2009 e del 26 giugno 2009 è stato possibile disporre di un quadro certo di assegnazioni finanziarie per opere identificate in modo dettagliato. Solo dopo tali delibere, che hanno avuto il principale obiettivo di ricostruire un normale contesto programmatico a valle di un biennio 2006 – 2007 di blocco degli investimenti, è possibile disegnare un quadro di azioni che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti prospetta possa essere attuato nel breve e medio periodo:

- Entro il mese di settembre 2009 sarà sottoposto al CIPE un programma di opere medio piccole di competenza dei Provveditorati alle Opere Pubbliche del Dicastero per un importo di circa **815 milioni di €**
- Entro l'anno, saranno sottoposti al CIPE interventi per un valore globale di **15 miliardi di €** relativi al Programma di interventi deliberati dal CIPE nella seduta del 6 marzo 2009 e del 26 giugno 2009.
- Entro l'anno, saranno attivate le gare per gli edifici pubblici della zona del terremoto dell'Aquila per un importo di circa **160 milioni di €**
- Entro l'anno, saranno attivate le gare per l'edilizia scolastica della zona del terremoto dell'Aquila per un importo di circa **220 milioni di €**
- Entro il mese di ottobre 2009, sarà disponibile il quadro degli interventi urgenti per la messa in sicurezza degli edifici scolastici per un valore pari a circa **750 milioni di €** Entro il mese di dicembre potranno concludersi le gare di affidamento di almeno il 40% di tale quadro programmatico.
- Entro il mese di luglio 2009, sarà sottoposta al CIPE una prima proposta per l'attuazione organica del Piano di edilizia carceraria supportata dalla disponibilità di una prima tranne di **200 milioni di €**
- Entro il mese di luglio 2009 sarà costituito un nucleo operativo, al massimo livello, all'interno del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti il cui compito sarà quello di ridimensionare in modo sostanziale i tempi che intercorrono tra l'approvazione dei progetti da parte del CIPE e la loro cantierizzazione. Infatti, **dal momento della approvazione dei progetti al CIPE all'apertura dei cantieri intercorrono spesso anche 24 mesi. Il nucleo ha un preciso mandato: riportare entro 120 giorni l'intero iter procedurale.** Tale impegno è oggi possibile grazie alle nuove norme del Codice degli Appalti e alla istituzione dei Commissari previsti proprio dalla Legge n. 2 del 2009.
- Presentazione **alla BEI di un Piano di interventi da supportare attraverso la linea di credito** definita nel protocollo di accordo dell'ottobre 2008. Onde consentire l'intervento della BEI sui vari interventi proposti e tenuto conto che l'intervento può avvenire solo su progetti della Legge Obiettivo e ubicati sulle reti TEN – T, si

precisa che gli interventi relativi all'asse Pedemontana Lombarda ed all'Asse Val d'Astico (Trento – Piovene – Rocchette) fanno parte della legge Obiettivo e del Corridoi comunitari.

Interventi del Fondo Infrastrutture: quadro di dettaglio della Delibera CIPE del 6 marzo 2009

Le disponibilità complessive, considerati sia gli obblighi di legge che fanno capo alle assegnazioni di legge obiettivo, sia le risorse FAS, sia la quota ordinaria di RFI nonché le risorse FAS preesistenti, hanno portato, insieme a quote importanti derivanti dai capitali privati, alle finalizzazioni complessive indicate nella tabella che segue.

**Tabella 11: INTERVENTI FONDO INFRASTRUTTURE QUADRO DI DETTAGLIO DELLA DELIBERA DEL 6 MARZO 2009
(DELIBERA CIPE 26 GIUGNO 2009)**

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
SALVAGUARDIA DI VENEZIA	Sistema Mo. SE.	800					Già approvato
	TOTALE Mo. SE: 800 milioni, di cui:	800					
RIASSETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO	Tratta Brescia – Treviglio dell'Asse AV/AC Milano – Verona. la fase	390 (Legge Obiettivo) 316 (Fondi propri FS)	99,9 (15% FAS) 144 (15% quota FS)				Luglio 2009
	Asse AV/AC Milano – Genova la fase	400	100				Luglio 2009
	Rho – Gallarate	292					Ottobre 2009
	Asse ferroviario Pontremolese I° stralcio	234,6					Già approvato
	Adeguamento rete ferroviaria meridionale, partecipazione FS e interventi a terra Ponte sullo Stretto			904			Nov. 2009 Febbraio 2010
	Asse ferroviario Rieti - Passo Corese				350		2010
	TOTALE FERROVIE: 3.230,5 milioni, di cui:	1.632,6	343,9	904		350	
	Asse autostradale CISA				1.810		Ottobre 2009
	Asse autostradale Brescia – Padova				900		Nov. 2009
	Asse autostradale Cecina – Civitavecchia				3.800		Già approvato

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE ED AUTOSTRADALE	Tangenziale Est di Milano				1.500		Ottobre 2009
	Tunnel di sicurezza Frejus		30				Giugno 2009
	Sistema Pedemontana Lecco Bergamo - la fase		80 in corso definizione progetti				Luglio 2009
	Nodo di Perugia la Fase e Tre Valli la Fase						Ottobre 2009
	Collegamento tra tangenziale di Napoli e rete viaria costiera. la fase			80			Ottobre 2009
	Adeguamento SS 372 Telesina (Caianello – Benevento)			90			Ottobre 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria macro lotto 3 parte 4° e interventi per emergenza traffico – tratto Bagnara . Scilla			345			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria nuovo svincolo di Eboli			22			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Miletto			38			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Rosarno			21			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Laurana Borrello			25			Giugno 2009

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE ED AUTOSTRADALE	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria galleria Fossino e svincolo di Laino Borgo			113			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Lamezia – Torrente Randace			32			Giugno 2009
	Strada Statale 106 Jonica Megalotto 3 I° stralcio			537			Giugno 2009
	Strada Statale 106 Jonica variante Nova Siri			34			Giugno 2009
	Agrigento - Caltanissetta - A19 Tratto dal Km 44 al Km 74 (Stralcio)			209			Giugno 2009
	Strada Licodia Eubea Collegamento SS. 117 bis Stralcio 2°			132			Luglio 2009
	Asse stradale Maglie – Santa Maria di Leuca			136			Luglio 2009
	Pedemontana Lombarda				3.800		Luglio 2009
	BreBeMi				1.700		Giugno 2009
	Corridoio tirrenico meridionale 1° stralcio Cisterna Valmontone				1.600		Luglio 2009
RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE ED AUTOSTRADALE	Collegamento porto di Ancona alla grande viabilità				460		Ottobre 2009
	Raccordo Campo Galliano – Sassuolo				650		Ottobre 2009
	Nodo di Perugia e Tre Valli IIa Fase				400		2010

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
	Asse autostradale Orte – Civitavecchia					300	2010
	Asse autostradale Domiziana					510	Ottobre 2009
	Collegamento tra SS 514 e SS 194 "Ragusana"				815		Nov. 2009
	Asse autostradale Termoli San Vittore				1.137		2010
	Accessibilità Valtellina – Variante di Morbegno – 1° lotto – 1° stralcio Tronco B e 2° stralcio					280	2010
	Strada Statale 260 Picente (Amatrice – Montereale – L’Aquila) Lotto 4° dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallai			77			Ottobre 2009
	Accessibilità Malpensa Collegamento tra la SS 11 a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.					419	2010
	Strada Statale 4 adeguamento Passo Corese – Rieti					120	2010
TOTALE STRADE E AUTOSTRADE: 22.202 milioni, di cui:			110	1.891	18.172	2.029	
RIASSETTO DEI SISTEMI URBANI E METROPOLITANI	Opere connesse EXPO 2015 Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4		451				Ottobre 2009
	Risanamento laguna Venezia		50				Luglio 2009
	Linea C Metropolitana Roma. Ulteriore stralcio	17,4	58,5				Ottobre 2009

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
SISTEMI URBANI	Rete metropolitana regionale campana			400			Luglio 2009
	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania			330 in corso definizione progetti			Ottobre 2009
	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari						Ottobre 2009
	Edifici Sede dei Carabinieri in Parma		5,5				Giugno 2009
	Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna, Torino		110				Nov. 2009
	Aeroporto di Vicenza		16,5				Già approvato
	Sistemi di trasporto lacuale		12				Giugno 2009
	Metrotramvia di Bologna		56,5				Luglio 2009
	Asse Rimini Riccione					92	2010
	Metropolitana di Napoli Linea 6			150			Dicembre 2009
TOTALE SISTEMI URBANI: 1.749,4 milioni, di cui:			17,4	760	880	92	
INTERMODALITÀ'	Piastra logistica Trieste					279	Ottobre 2009
	Piastra logistica Taranto			33,6			Luglio 2009
	Piastre intermodali piemontesi		0,5			201,2	Luglio 2009
TOTALE INTERMODALITA': 514,3 milioni, di cui:			0,5	33,6	480,2		

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
PONTE SULLO STRETTO	Ponte sullo Stretto di Messina			1.300			Nov. 2009
	TOTALE PONTE: 1.300 milioni, di cui:			1.300			
ABRUZZO	Emergenza terremoto Abruzzo			408			Sett. 2009
	TOTALE ABRUZZO: 400 milioni, di cui:			408			
SCHEMI IDRICI	Schema idrico Mezzogiorno			150			Dicembre 2009
	TOTALE SCHEMI IDRICI: 150 milioni, di cui:			150			
REALIZZAZIONE DI OPERE MEDIO PICCOLE NEL MEZZOGIORNO	Opere minori e interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto			815			Ottobre 2009 Febbraio 2010
	TOTALE OPERE MEDIO PICCOLE			815			
	TOTALE GENERALE: 31.169,2, di cui:	2.450	1.214,4	6.381,6	18.172	2.951,2	

Tabella 12: INTERVENTI FONDO INFRASTRUTTURE QUADRO DI DETTAGLIO DELIBERA CIPE 6 MARZO 2009

(stime di tiraggio cassa)

QUADRO DI DETTAGLIO DELIBERA 6 MARZO 2009

			2009	2010	2011	Dopo 2011
RISORSE DESTINATE ALLA SALVAGUARDIA DI VENEZIA	Sistema Mo. SE.	800,00	80	320	240	160
RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEL SISTEMA FERROVIAIRO	Tratta Brescia – Treviglio dell'Asse AV/AC Milano – Verona. Ia fase	949,90		189,98	379,96	379,96
	Asse AV/AC Milano – Genova Ia fase	500,00		150,00	200,00	150,00
	Rho – Gallarate	292,00		29,20	87,60	175,20
	Asse ferroviario Pontremolese I° stralcio	234,60		46,92	70,38	117,30
	Adeguamento rete ferroviaria meridionale, partecipazione FS e interventi a terra Ponte sullo Stretto.	904,00		271,20	361,60	271,20
	Tunnel di sicurezza Frejus	30,00		6,00	9,00	15,00

RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE	Sistema Pedemontana Lecco Bergamo. Ia fase	30,00		6,00	12,00	12,00
	Nodo di Perugia Ia Fase e Tre Valli Ia Fase	50,00		10,00	15,00	25,00
	Collegamento tra tangenziale di Napoli e rete viaria costiera. Ia fase	80,00		16,00	16,00	48,00
	Adeguamento SS 372 Telesina (Caianello – Benevento)	90,00		9,00	27,00	54,00
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria macro lotto 3 parte 4° e interventi per emergenza traffico – tratto Bagnara . Scilla	345,00		34,30	102,90	205,80
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria nuovo svincolo di Eboli	22,00		2,20	6,60	13,20
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Mileto	38,00		7,60	15,20	15,20
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Rosario	21,00		4,20	8,40	8,40

RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Laurana Borrello	25,00		5,00	10,00	10,00
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria galleria Fossino e svincolo di Laino Borgo	113,00		22,60	45,20	45,20
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Lamezia – Torrente Randace	32,00		6,40	12,80	12,80
	Strada Statale 106 Jonica Megalotto 3 I° stralcio	537,00		107,40	161,10	268,50
	Strada Statale 106 Jonica variante Nova Siri	34,00	3,40	10,20	10,20	10,20
	Agrigento - Caltanissetta - A19 Tratto dal Km 44 al Km 74 (Stralcio)	209,00		41,80	62,70	104,50

RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE	Strada Licodia Eubea Collegamento SS. 117 bis Stralcio 2°	132,00		26,40	52,80	52,80
	Asse stradale Maglie – Santa Maria di Leuca	136,00		27,20	40,80	68,00
	Strada Statale 260 Picente (Amatrice – Montereale – L’Aquila) Lotto 4° dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallai	77,00		15,40	30,80	30,80

RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEI SISTEMI URBANI E METROPOLITANI	Opere connesse EXPO 2015 Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4	451,00		45,10	135,30	270,60
	Risanamento laguna Venezia	50,00		50,00		
	Linea C Metropolitana Roma.Ulteriore stralcio	75,90		30,36	45,54	
	Rete metropolitana regionale campana	408,00		120,00	160,00	120,00
	Reti metropolitane di Palermo e Catania	200,00		20,00	60,00	120,00
	Sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari	130,00		13,00	26,00	91,00
	Sede logistica Agenzia Europea Sicurezza Alimentare - Parma	5,00		5,00		
	Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna, Torino	110,50		33,15	55,25	22,10

RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEI SISTEMI URBANI E METROPOLITANI	Aeroporto di Vicenza	16,50		9,90	4,95	1,65
	Sistemi di trasporto lacuale	12,00		4,80	4,80	2,40
	Metrotramvia di Bologna	56,50		5,65	22,60	28,25
	Asse Rimini Riccione	92,00		9,20	27,60	55,20
	Metropolitana di Napoli Linea 6	150,00		30,00	60,00	60,00
	Piastra logistica Taranto	33,60		6,72	10,08	16,80
	Piastre intermodali piemontesi	0,50		0,50		

RISORSE DESTINATE AL PONTE	Ponte sullo Stretto di Messina	1.300,00		130,00	390,00	780,00
RISORSE DETINATE ALL' ABRUZZO	Emergenza terremoto Abruzzo	408,00		120,00	160,00	128,00
RISORSE DETINATE AGLI SCHEMI IDRICI	Schemi idrici Mezzogiorno	150,00		30,00	60,00	60,00
RISORSE DESTINATE ALLA REALIZZAZIONE DI OPERE MEDIO PICCOLE NEL MEZZOGIORNO	Opere minori e interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto	815,00		330	412,50	82,50
T O T A L E		10.138,00	83,40	2.358,38	3.612,66	4.091,56

Capitolo 5: la programmazione compiuta e la necessità di una programmazione complementare

Aggiornamento opere indicate dalla Conferenza Unificata Stato Regioni attraverso l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009/2011

Nella seduta di esame dell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno da parte della Conferenza Stato Regioni, furono indicate un insieme di opere indicate nella tabella n. 3.8 (Opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013).

Queste opere indicate dalle Regioni alla Conferenza Unificata Stato Regioni, furono dalla stessa Conferenza accolte favorevolmente nell'ambito del predetto Allegato Infrastrutture.

Nella tabella che segue, si riportano gli aggiornamenti avvenuti nell'ultimo anno di attività della Struttura Tecnica di Missione proprio su quei progetti. Negli Atti Aggiuntivi si stanno verificando, caso per caso, le coerenze tra le proposte e il loro inserimento nella Legge Obiettivo.

Tabella 13: Aggiornamento delle stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013

Regione	Interventi	Costo	L.O.	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire	Stato attuativo
				Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
Liguria	Genova - Tunnel Sottomarino/Sottoraneo infrastruttura subportuale	421,00	-	-	-	-	326,00	95,0	pp in istruttoria
	Genova: riassetto accesso portuale Voltri	35,00	-	-	-	-	-	35,00	pp in istruttoria
	Savona: variante SS 1 Aurelia bis - Tratta Torrente Letimbro casello Autostradale	137,54	-	-	-	-	-	137,54	pp in istruttoria
	La Spezia: variante SS 1 Aurelia bis - 4° lotto tra San Benedetto e Beverino	208,01	-	-	-	-	-	208,01	gara
	Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	923,05	-	258,59	-	-	-	664,46	gara
Lombardia	Malpensa - Potenziamento Gallarate - Rho Realizzazione 3° Binario	302,00	-	10,00	-	-	-	292,00	pp approvato
	Pedemonata lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo	4.200,00	916,90	150,00	-	-	2.682,94	450,16	pp approvato

	Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	58,00	-	-	-	-	-	58,00	pp approvato
	Linea Novara - Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	78,85	-	-	-	-	-	78,85	pd in istruttoria
	AV/AC: Treviglio - Brescia	2.000,00	-	175,00	-	-	-	1.825,00	attesa pd
	Metropolitana di Milano linea M2 - Prol. Cologno Nord - Vimercate	533,00	-	6,00	-	-	-	527,00	pp approvato
	Metropolitana di Milano linea M3 - Tratta S.Donato - Paullo	798,00	-	8,60	478,80	-	-	310,60	pp approvato
	Metropolitana di Milano linea M4 - Tratta Sforza policlinico - Linate	910,00	-	9,90	546,00	-	-	354,10	pp approvato
Lombardia Veneto	AV/AC: Brescia - Verona	2.738,00	-	-	-	-	-	2.738,00	pp approvato
Veneto	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	670,00	16,00	-	-	-	-	654,00	pp approvato
	Superstrada Pedemontana Veneta	2.177,30	-	-	-	-	1.989,69	187,61	pp approvato
	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia (progettazione definitiva)	5,00	-	1,00	-	-	-	4,00	pp approvato
Trentino 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	pp approvato
Friuli Venezia Giulia	Venezia Trieste AV/AC - Tratta Ronchi dei Legionari Sud-Trieste (progettazione definitiva)	48,00	-	24,00	-	-	-	24,00	pp in istruttoria
	Piattaforma Logistica Trieste - Opere di infrastrutture stradale/ferroviari a tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali	278,90	32,00	-	46,80	-	-	200,10	gara

Veneto Emilia Romagna Umbria Lazio	Nuova Romea E45-E55: tratta stradale Orte - Mestre	7.500,00	-	-	-	-	5.600,00	1.900,00	attesa pp
Emilia Romagna Toscana	Raddoppio ferroviario Pontremolese: tratta Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo (progettazione definitiva)	54,00	-	54,00	-	-	-	-	pp approvato
	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	147,36	-	-	-	-	-	147,36	attesa pd
	Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano (completamento)	328,40	-	-	-	-	289,00	39,40	pd in istruttoria
	Bologna - Metropolitana completamento (lotti 2A e 2B)	402,22	-	-	-	-	-	402,22	pp in istruttoria
Toscana	Grosseto-Siena: 4° Lotto: da prog. 27+200 a prog. 30+040 Prov. di Grosseto al Comune Civitella Paganico	91,50	-	-	-	-	-	91,50	attesa pd
	Tratto 1: Grosseto-Siena (lotto 9°) da prog. 41+600 Comune Monticiano a prog. 53+400	138,00	-	-	-	-	-	138,00	attesa pd
Marche	Porto di Ancona: opere infrastrutturali	220,00	-	106,30	-	-	-	113,70	attesa pp
Umbria	Raddoppio Spoletto - Terni	532,00	-	529,00	-	-	-	3,00	attesa pd
	Nodo Stradale di Perugia: variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano - Collestrada (inserita nella Nuova Romea E45-E55)	-	-	-	-	-	-	-	pp approvato
	Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano - Corciano	896,54	-	-	-	-	-	896,54	pp approvato

	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E4 5(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	615,89	-	-	-	-	-	615,89	pp approvato
	Piastra logistica Umbra - Foligno, Terni/Narni	77,76	23,03	-	23,03	-	-	31,70	pd approvato stralci approvat pp
Lazio	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo 4 corsia (progettazione definitiva)	6,64	6,64	-	-	-	-	-	pp approvato
	SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	1.380,00	-	-	60,00	-	-	1.320,00	attesa pp
	Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova	350,00	90,00	-	-	-	-	260,00	pd approvato
	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	pd in istruttoria
	Variante alla SS 7 Appia in comune di Formia	625,00	23,46	53,00	-	-	-	548,54	pp approvato
	Nodo Urbano di Roma Cintura Nord/Sud (progettazione definitiva)	41,00	-	41,00	-	-	-	-	pp in istruttoria
Abruzzo	S.S. 81 Piceno Aprutina - Ammodernamento ed adeguamento tratto Villa Lempra - contrada La Cona	19,29	-	-	-	-	-	19,29	attesa pp o pd
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	pp in istruttoria
Campania	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	365,12	-	64,70	180,72	-	-	119,70	pd in istruttoria

	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	pp in istruttoria
Calabria	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	pp approvato
Puglia	SS 172 dei Trulli	49,17	-	35,00	-	-	-	14,17	attesa pp o pd
Sicilia	Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela (lotti B2, B4a, B4b, C3)	367,88		272,76				95,12	attesa pd
Sardegna	SS 291 Della Nurra: lotto 1	96,36	-	-	-	-	-	96,36	attesa pp
	SS 291 Della Nurra: lotto 4	45,00	-	-	-	-	-	45,00	attesa pp
Totale		37.969,6	1.675,02	1.826,85	1.368,35	377,68	12.468,8	20.252,86	

Aggiornamento della Delibera del CIPE n. 121 del 2001

Le indicazioni programmatiche che vengono dalla seduta CIPE del 6 marzo 2009 e quelle che derivano dalla sua approvazione dettagliata del 26 giugno del 2009, sono state, nella tabella che segue inserite all'interno dello schema della delibera CIPE 121 del 2001.

Il ricorso ai fondi FAS, ha fatto sì che siano inserite nelle procedure di Legge Obiettivo alcune opere previste negli aggiornamenti delle Intese Istituzionali Quadro avvenute durante la XVI Legislatura.

In questo modo, così come avvenuto in occasione di altri Allegati Infrastrutture, i nuovi inserimenti sono evidenziati nella tabella che segue.

Tabella 14: La manovra Triennale 2009 – 2011

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	valore del deliberato Rilevazione al marzo 2009	DISPONIBILITÀ	Fabbisogno sul valore del deliberato	Totale Fabbisogno programmatico	Impegni di spesa 2009-2011		
					Pubblico	Privato	Oltre il 2011
SISTEMA VALICHI*							
Traforo di sicurezza del Frejus	-	-	-	197,950	30,000		
Sempione	-	-	-	3.002,000			
Brennero	3.575,000	712,000	2.863,000	2.863,000			1.329,700
Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006 2009)	-	-	2.500,400	2.500,400			
Totale Valichi	3.575,000	712,000	2.863,000	8.563,350	30,000	0,000	1.329,700
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	10.600,000	424,960	10.175,040	16.644,370	949,900		
Linea ferroviaria Aosta - Martigny	-	-	-	430,000			
Tratta Venezia-Udine-Vienna	-	-	-	671,390			
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.071,708	700,405	371,303	1.492,450			
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.375,000	65,600	2.309,400	2.309,400			
Accessibilità Valtellina				90,380			
Totale sistemi ferroviari	14.046,708	1.190,965	12.855,743	21.637,990	949,900	0,000	0,000
Sistemi stradali ed autostradali							
Tunnel Monte Bianco	-	-	-	258,230			
Complemento stradale Corridoio 5	3.130,980	2.466,117	664,863	1.392,590		900,00	
Accessibilità Valtellina	959,563	475,000	484,563	-			284,000
Accessibilità Malpensa	552,109	413,808	138,301	377,550			
Autostrada Asti-Cuneo	118,491	118,491	-	-			
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	-	-	-	836,560			
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) Collegamento progetti Prioritari 1 e 6 (a31) e Collegamento Lecco Bergamo tratta Vercurago – Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte – Cisano. B***	7.046,572	6.101,135	945,437	919,640	100,000	4.700,0	

Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	4.255,754	4.255,754	-	1.246,880		3.200,0	
Riqualifica SS 415 Paullese	86,830	86,830	-	-			
Totale sistemi stradali e autostradali	16.150,299	13.917,135	2.233,164	5.031,450	1.049,90	8.800,0	284.000
Totale Corridoio plurimodale padano	30.197,007	15.108,100	15.088,907	26.669,440	1.999,80	8.800,0	284.000
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	4.867,158	162,200	4.704,958	2.429,160	234,600		
Totale sistemi ferroviari	4.867,158	162,200	4.704,958	2.429,160	234,600		
Sistemi stradali ed autostradali							
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.832,720	1.832,720	-	256,000		1.810,0	
Totale sistemi stradali e autostradali	1.832,720	1.832,720	-	256,000	-	1.810,0	
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	6.699,878	1.994,920	4.704,958	2.685,160	234,600	1.810,0	
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	7.222,500	1.439,530	5.782,970	5.783,300	500,000		
Potenziamento sistema Gottardo	1.000,000	82,633	917,367	1.412,000			
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	2.070,000	2.070,000	-	11.324,150			
Nuovo asse ferroviario Napoli Bari***	-	-	-	3.377,000			3.377,000
Adeguamento rete ferroviaria meridionale***	-	-	-	904,000	904,000		
Totale sistemi ferroviari	10.292,500	3.592,163	6.700,337	22.800,450	1.404,000	-	3.377,000
Sistemi stradali ed autostradali							
SS 28	550,059	9,766	540,293	446,820			
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	3.787,800	3.787,800	-	-	-	3.800,00	
Adeguamento Cassia RM-VT	295,020	6,640	288,380	288,380			
Trasversale nord Orte-Civitavecchia (vedi accorpamento Mestre Civitavecchia)	52,055	52,055	-	715,000			
Adeguamento Salaria	-	-	-	1.320,000			
Adeguamento SS 156	291,282	65,939	225,343	-			

Dorsale Atina-Colli al Volturno	-	-	-	263,630			
Pontina - A12 -Appia	1.656,520	278,016	1.378,504	2.327,870			
Roma Latina Cisterna - Valmontone	636,930	100,000	536,930	-		1.600,00	
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.380,000	-	1.380,000	694,690			510,000
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	9.665,000	7.533,580	2.131,420	2.723,960	594,000		
Asse autostradale Palermo-Messina	1.055,465	1.055,465	-	-			
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	728,330	804,000	-75,670	297,690			
Nord-Sud Camastra-Gela	-	-	-	538,160			
Agrigento-Caltanissetta-A19	518,591	594,580	-75,989	325,900	209,000		
Nuovo inserimento Licodia Eubea***				132,000	132,000		
Ragusa-Catania	897,200	679,507	217,693	448,500		815,000	
Gela-Agrigento-Trapani				287,170			
Palermo-Agrigento	1.218,410	716,435	501,975	386,170			
Totale sistemi stradali e autostradali** (22680 deliberato e 10.480,9 fabbisogno)	22.732,666	15.683,783	7.048,879	11.195,940	935,000	6.215,00	510,000
Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	33.025,166	19.275,946	13.749,216	33.996,390	2.339,000	6.215,00	3.887,000
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	429,270	429,270	-	204,070			
Totale sistemi ferroviari	429,270	429,270	-	204,070	-	-	-
Sistemi stradali ed autostradali							
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	-	-	-	10,700			
Foggia - Cerignola	-	-	-	-			
Bari - Matera	-	-	-	124,970			
Gioia del Colle - Matera	-	-	-	-			
SS 172 dei Trulli	-	-	-	217,120			
Ammodernamento SS 7 - SS 106	-	-	-	24,990			
Maglie - S. Maria di Leuca	201,400	152,400	49,000	135,500	136,000		
Completamento SS16 SS613 variante estrena di Lecce	36,223	25,823	10,400	-			
Totale sistemi stradali e autostradali	237,623	178,223	59,400	513,280	136,000		

Totale Corridoio plurimodale adriatico	666,893	607,493	59,400	717,350	136,000	-	-
CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE							
Sistemi ferroviari							
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	-	-	-	4.840,800			
Asse ferroviario Milano-Firenze	-	-	-				
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e sassuolo Reggio Emilia	-	-	-	-			
Totale sistemi ferroviari	-	-	-	4.840,800	-	-	-
Sistemi stradali ed autostradali							
Asse autostradale Variante di Valico	-	-	-	-			
Nodo stradale e autostradale di Bologna	-	-	-	1.316,750			
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	563,033	234,606	328,427	417,330		650,000	
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale	-	-	-	175,000			
Modena-Lucca	-	-	-	348,000			
Mestre Civitavecchia (accorpamento trasversale Nord Orte Civitavecchia (715;52,06; Nuova Romea (1500; 0) e Riqualificazione E45 0;0) Riqualificazione E45)**							7.141,100
Totale sistemi stradali e autostradali	563,033	234,606	328,427	2.257,080	-	650,000	7.141,100
Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale	563,033	234,606	328,427	7.097,880	-	650,000	7.141,100
PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.	4.271,626	3.243,700	1.027,926	1.027,926	800,000		
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA	4.684,300	4.684,300	-	6.100,000	1.300,000		
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA							
Sistemi ferroviari							
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	2.450,840	529,000	1.921,840	2.494,940	-	-	-
Passo Corese - Rieti	792,200	91,340	700,860	700,860			350,000
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	-	-	-	139,440			
Totale sistemi ferroviari	3.243,040	620,340	2.622,700	3.335,240	-	-	350,000
Sistemi stradali ed autostradali							

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	217,941	-	217,941	147,360	-	-	-
Valichi appenninici (EMILIA ROMAGNA)	-	-	-	321,230	-	-	-
Valichi appenninici (TOSCANA.)	-	-	-	778,550	-	-	-
Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana tratta toscana, tratta umbra)	271,123	271,123	-	2.600,490	-	-	-
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (tratta marchigiana/tratta umbra)	2.184,100	1.755,92 7	428,173	430,730	-	-	-
Nodo di Perugia	707,386	-	707,386	1.093,120	30,000		
Strada Tre Valli	630,450	14,560	615,890	614,200			
Terni-Rieti	222,024	222,024	-	-			400,000
Rieti-L'Aquila-Navelli	20,053	21,161	- 1,108	473,450			
Nuovo inserimento Strada Statale Picente***	-	-	-	77,000	77,000	-	-
Pedemontana Abruzzo-Marche	-	-	-	569,940			
Galleria sicurezza Gran Sasso	-	-	-	19,720			
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Termoli)	-	-	-	2.574,600		1.137,00	
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	680,382	590,382	90,000	1.118,000	90,000		
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela	-	-	-	4.492,930			
Salerno-Potenza-Bari	-	-	-	552,000			
Murgia-Pollino	-	-	-	849,400			
Corridoio ionico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	2.093,437	1.868,92 7	224,510	13.374,930	571,000		
Totale sistemi stradali e autostradali	7.026,896	4.744,10	2.282,792	30.087,650	768,000	1.137,00	400,000
Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica	10.269,93	5.364,44	4.905,492	33.422,890	768,000	1.137,00	750,000
SISTEMI URBANI							
Grandi stazioni riqualificazioni	401,470	334,558	66,912	-	-	-	-
Grandi stazioni Infrastrutture	284,465	284,465	-	-	-	-	-
Metropolitane milanesi	3.243,926	1.027,41	2.216,516	1.316,340	451,000		
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	240,615	282,117	41,502	-	-	-	-
Accessibilità Fiera di Milano	336,568	336,568	-	-	-	-	-
Opere necessarie all'Expo: Triplicamento Rho Gallarate	-	-	-	292,000	292,000		
Torino metropolitana	258,544	232,907	25,637	457,580	6,500		
Monza metropolitana	1.420,821	769,769	651,052	-	0,000		

Brescia metropolitana	666,910	655,820	11,090	136,610	60,000		
Veneto sistema metropolitano	140,000	140,000	-	125,770	-		
Aeroporto di Vicenza***	-	-	-	16,500	16,500		
Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale ***	-	-	-	12,000	12,000		
Metropolitana lagunare di Venezia	-	-	-	377,000			
Risanamento laguna Venezia***		-	-	50,000	50,000		
Trieste penetrazione grande viabilità nord	-	-	-	516,460			
Sistema metropolitano di Bologna - Metrotramvia di Bologna	788,861	218,806	570,055	402,220	6,800		
		-		56,500	56,500		
Modena metropolitana				584,000			
Costa romagnola metropolitana	92,053	79,678	12,375	64,550			
Genova metropolitana	-	-	-	263,390			
Nodo stradale e autostradale di Genova	-	-	-	755,410			
Firenze sistema tramviario	-	-	-	640,420			
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/ B1 / GRA	3.660,332	3.256,853	403,479	267,880	75,900		
Nodo urbano di Roma	-	-	-	1.376,000			
Viabilità complementare dell'autostrada Roma - aeroporto Fiumicino	-	-	-	-			
Area Castelli	-	-	-	245,000			
Completamento rete metropolitana regionale campana(comprensivo delle conurbazioni di Salerno e Caserta)	3.675,910	2.114,724	1.561,186	1.525,650	550,000		
Tangenziale di Napoli collegamento costiero ***	-	-	-	150,000	80,000		
Napoli risanamento del sottosuolo	26,655	32,990	-6,335	-			
Bari tangenziale	-	-	-	80,000			
Bari nodo ferroviario e metropolitana	-	-	-	234,200			
Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e Cagliari***	-	-	-	162,000	162,000		

Messina metropolitana	-	-	-	-			
Interventi per la sistemazione di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina	-	-	-	600,000			
Nodo di Catania	932,000	102,450	829,550	830,390			
Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania	-	-		168,000	168,000		
Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo ***	-	-	-	408,500	408,500		
Totale Sistemi urbani	16.169,130	9.869,115	6.300,015	12.114,870	2.396,200	-	-
PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA	121,154	133,340	- 12,186	1.620,300	-	-	-
HUB PORTUALI Ancona Civitavecchia Taranto allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia Trieste piattaforma logistica Na-Sa	1.420,011	914,695	505,316	1.012,310	33,600	460,000	279,000
HUB INTERPORTUALI scalo merci Poggio Mirteo Gioia Tauro Nola-Battipaglia-Marcianise area romana Segrate Jesi centro merci Novara area brindisina Catania Termini Imerese Livorno Guasticce piastra logistica umbra	573,376	431,203	142,173	1.055,440	-	-	-
ALLACCIAIMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	560,372	269,949	290,423	351,170	35,700	-	-
SCHEMI IDRICI							
Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	1.400,197	1.444,54	-44,344	798,080	150,000		
Totale Schemi idrici	1.400,197	1.444,54	- 44,344	798,080	150,000	-	-
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	1.793,000	1.792,72	0,275	-	-		
PIANO DEGLI ELETTRODOTTI DELLA RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE***							
Nuovo elettrodotto a 380 kv Sorgente Rizziconi							
Nuovo elettrodotto a 380 kv Foggia Benevento							
Nuovo elettrodotto a 380 kv Dolo Camin Fusina							

Nuovo elettrodotto a 380 kv Chjigolo PO Maleo							
Nuovo elettrodotto a 380 kv Udine Ovest Re di Puglia							
Nuovo elettrodotto a 380 kv Trino Lachiarella							
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	-	-	-	-	-		
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI	322,260	322,260	-	-	-		
PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA	489,080	489,080	-	-	-		
PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA e messa in sicurezza ***	-	-	-	1.000,000	1.000,000	-	
PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA ***	-	-	-	200,000	200,000		
TOTALE IN MEURO	116.801,4	66.892,4	49.908,998	138.432,056	10.922,90	19.072,0	13.670,8
MEZZOGIORNO	34.000,74	23.482,9	10.517,764	57.850,710	5.565,100	1.985,60	3920,6
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	28,702	35,106	20,766	36,705	48,719	10,411	

* alla voce valichi sono comprese le opere riconosciute dalla Corte dei conti ma non è compresa la Torino Lione

** al netto accorpamenti Mestre Civitavecchia

*** opere previste dalla Manovra triennale approvata con delibera Cipe 26 giugno 2009

Elenco opere approvate dal CIPE dal 6 marzo al 30 giugno 2009

Nella seduta del 6 marzo 2006, il CIPE ha approvato il Piano delle opere infrastrutturali previste per il 2009. Detto Piano viene alimentato finanziariamente, per una parte a valere sulle risorse stanziate dall'art. 21 della Legge n. 2/2009, a favore degli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla legge 443/2001, per l'altra a valere sulle risorse FAS stanziate per il Fondo Infrastrutture di cui all'art 6-quinques della Legge n. 133/2008, quest'ultimo, con una dotazione complessiva pari a 12,35 miliardi di euro e con criteri di riparto pari all'85 % a favore delle regioni del mezzogiorno e al 15% per le regioni del centro – nord.

Successivamente, in data 26 giugno, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, ha presentato al CIPE il programma degli interventi da

finanziare con le assegnazione disposte dallo stesso Comitato sia in data 18 dicembre 2008 che in data 6 marzo 2009.

Nell'ambito del predetto Piano sono state approvate dal CIPE opere nel periodo 6 marzo 2009 – 26 giugno 2009 per un importo di 5,53 miliardi di euro con nuove assegnazioni pari a 693,31 milioni di euro come si evince dalla tabella seguente.

Si precisa che all'importo di 5,53 miliardi di € vanno aggiunti gli interventi, presenti nel Piano triennale approvato il 6 marzo 2009, ma approvati nella seduta del CIPE del 18 dicembre 2008, relativi al Mo.SE. ed all'Asse autostradale Cecina Civitavecchia per un importo globale di 4,6 miliardi di €

Tabella 15: Opere di Legge Obiettivo Interventi approvate dal CIPE dal 06.03.2009 al 26.06.2009



Opere di Legge Obiettivo

Interventi approvati dal CIPE dal 06.03.2009 al 26.06.2009

Infrastruttura/Intervento	Data seduta CIPE	Finanz.to assegnato	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Finanz.to L.O.	Altri Finanz.ti	Data Pubb. G.U. delibera
Valichi							
Traforo di sicurezza del Frejus (parte italiana)	26/06/2009	30,00	ANAS	204,70		174,70	
Corridoio Plurimodale Padano							
Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	26/06/2009	-	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1.611,00		1.611,00	
Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero							
Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma -Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia	08/05/2009	234,60	RFI	2.303,76		-	
Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa							
Agrigento-Caltanissetta A19: Canicattì - Caltanissetta tratto 2, dal Km 44+000 allo svincolo con l'A19	26/06/2009	209,00	ANAS	990,00		781,00	

Sa-Rc Km 382+475-383+100 - Svincolo di Rosarno	26/06/2009	18,00	ANAS	18,00			
Sa-Rc Km 369+800-378+500 - Tronco 3° Lotto 3° Stralcio A	26/06/2009	61,20	ANAS	61,20			
Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico							
S.S. 106 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)	08/05/2009	34,38	ANAS	88,00	9,24	44,38	
Sistemi Urbani							
Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi	26/06/2009	106,13	Comune di Torino	193,55		87,42	
Hub Portuali							
Hub Interportuale Termini Imerese	26/06/2009	-	Regione Sicilia	67,94	-	-	
Totale Generale		693,31		5.538,15	9,24	2.698,50	

Regioni , “Intese Generali Quadro” e gli aggiornamenti

In altra parte del testo, abbiamo sottolineato come la Legge obiettivo sia elastica, praticamente aderente al sistema di obiettivi e di scelte economiche che il Paese persegue attraverso la realizzazione del programma Grandi Opere.

Questo processo è ancora più evidente se si analizza il Programma Grandi Opere da un punto di vista regionale. Il sistema di accordi che va sotto le definizione di Intese Generali Quadro, hanno infatti l’obiettivo di rendere coerente i nuovi criteri di programmazione che lo Stato centrale assume su di sé, coerenza che permette anche di traslare a livello locale le indicazioni che vengono dall’UE. In questo senso rimane ancora da fare molta strada: la programmazione dei fondi derivanti dai Piani Attuativi Regionali e l’inserimento di quelle coperture sui progetti così come emergono dalle conclusioni delle Intese Generali Quadro, permetterà una maggiore coerenza, una vera e propria identificazione delle programmazioni europee, nazionali e regionali.

Le 21 schede che seguono, una per ogni Regione ed una multiregionale, indicano:

1. in azzurro le opere delle Delibere 121/2001 e 130/2006 scomposte a livello regionale;
2. in giallo gli eventi programmatici stilati tra Regioni e Stato centrale che hanno determinato la variazione delle Intese e degli Accordi comunque definiti.

Tale quadro di informazioni deve intendersi come meramente censuario.

Multiregionale

Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Abruzzo - Lazio	rete ferroviaria	Potenziamento linea ferroviaria Pescara - Roma	100,00	-	-	-	-	-	100,00
Abruzzo - Lazio	rete ferroviaria	Velocizzazione tratta Pescara - Roma	2.000,00	-	-	-	-	-	2.000,00
Molise - Puglia	rete ferroviaria	Asse ferroviario Pescara - Bari: tratta Termoli - Chieuti - Lesina	501,00	-	478,00	-	-	-	23,00
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
Friuli Venezia Giulia - Veneto	rete stradale	Potenziamento con la 3^ corsia dell'autostrada A4 nella tratta veneta e nella tratta friulana							nd
Basilicata - Puglia	rete stradale	Asse nord-sud Tirreno-Adriatico: itinerario di viabilità Lauria-Potenza-Melfi-Candela							nd
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura									
Veneto - Trentino	Rete stradale	Asse autostradale di collegamento tra il Progetto Prioritario 1 (Berlino – Palermo) ed il Progetto Prioritario 6 (Lisbona – Kiev) (A31)							
Campania–Puglia	Rete ferroviaria	Nuovo Asse ferroviario Napoli - Bari							

Abruzzo

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell' arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	S.S. 17 Tronco Antrodoco - Navelli: variante Sud all' abitato dell' Aquila	21,16	10,83	-	10,33	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Galleria di sicurezza del Gran Sasso	76,53	-	56,81	-	-	-	19,72	da avviare al 2013
rete stradale	S.S. 260 Picente: dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari	76,45	-	31,06	-	-	-	45,39	nd
schemi idrici	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo - lotto 1	36,81	36,81	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo - Completamento	50,30	-	-	-	-	-	50,30	finanziati in corso
schemi idrici	Vasche di accumulo e impianti irrigui Piana del Fucino	99,50	-	-	-	-	-	99,50	da avviare al 2013
schemi idrici	Completamento sistema acquedottistico Val Pescara	5,17	-	-	-	-	-	5,17	da avviare al 2013
Riepilogo totale		365,92	47,64	87,87	10,33	-	-	220,08	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura									
rete stradale	S.S. 652 Fondo Valle Sangro	160,00	-	-	-	-	-	160,00	nd
rete stradale	S.S. 17 Appennino Abruzzese e Appuro - Sannitico	200,00	-	200,00	-	-	-	-	

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

rete stradale	S.S. 81 Piceno Aprutina: lavori di ammodernamento tronco Villa Lempa - variante SS 80 (II stralcio)	7,01	-	7,01	-	-	-	-	-
rete stradale	S.S. 80 del Gran Sasso d' Italia: S.S. Teramo Mare variante alla S.S. 80 dalla A14 all S.S. 16 (IV lotto)	64,08	-	-	-	-	-	-	64,08
rete stradale	S.S. 261 Subequana l' Aquila - Molino Aterno	70,00	-	-	-	-	-	-	70,00
rete stradale	S.S. 690 Avezzano - Sora	300,00	-	-	-	-	-	-	300,00
rete stradale	Variante S.S. 16: circonvallazione di Vasto - San Salvo	110,00	-	1,65	-	-	-	-	108,35
rete stradale	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Francavilla Sud alla variante di Ortona	150,00	-	-	-	-	-	-	150,00
rete stradale	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Montesilvano a Silvi Marina Nord	250,00	-	-	-	-	-	-	250,00
rete stradale	Strada a scorrimento veloce Lanciano - Val di Sangro e collegamento al casello autostradale A14	100,00	-	1,50	-	-	-	-	98,50
rete ferroviaria	Nuova tratta ferroviaria l' Aquila - Tagliacozzo	730,00	-	-	-	-	-	-	730,00
nodo urbano stradale	Interventi per l' intermodalità e il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma	10,00	-	-	-	-	-	-	10,00
nodo portuale	Completamento porto di Ortona	96,50	-	-	-	-	-	-	96,50
schemi idrici	Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici e gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi	1.018,33	-	-	-	-	-	-	1.018,33
risanamento idrogeologico	Programma sul rischio da frana ed erosione di versanti	330,00	-	-	-	-	-	-	330,00
vari	Adeguamento e messa a norma dell' aeroporto d' Abruzzo	6,50	-	6,50	-	-	-	-	-

Basilicata

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	S.S. 106 variante di Nova Siri	88,06	43,63	-	-	44,43	-	-	parzialmente finanziati
rete energetica	Rete Elettrica - Elettrodotto 380kV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	12,00	-	-	-	-	12,00	-	ultimati
rete energetica	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	877,00	-	-	-	-	877,00	-	finanziati da avviare
schemi idrici	Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	15,84	16,00	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale	12,82	17,28	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	18,32	18,40	1,60	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	85,70	69,30	-	16,40	-	-	-	finanziati in corso
	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento irriguo settori A e T	65,00	-	-	-	-	-	65,00	da avviare al 2013
schemi idrici	Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	59,52	59,52	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni	21,57	21,57	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosa (lotto 2)	31,88	31,88	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Schema idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza-distribuzione 3° lotto	101,77	101,77	-	-	-	-	-	finanziati in corso
Riepilogo totale		1.389,48	379,35	1,60	16,40	44,43	889,00	65,00	
Legge Finanziaria 2008									

Atti Aggiuntivi alle IGQ

Richieste Aggiuntive Regioni

Delibera 03/05 del 18.03.05

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura

Calabria

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	SS 106 megalotto 4 (SA-RC Firma- rete stradale SS106 Sibari)	221,00	-	200,00	-	-	-	21,00	parzialmente finanziati
rete stradale	S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI) Km. 18+500 al 38+500	543,65	-	543,65	-	-	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	116,80	-	116,80	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	SS 106 megalotto 1 - Tratto 2° Palizzi - Caulonia: Sant' Ilario - Marina di Gioiosa J. (4 corsie l. 6-7-8)	450,00	450,00	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crici (lotti 1-2-3-4-5) e prolungamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	652,99	-	350,99	162,00	140,00	-	-	finanziati in corso
rete stradale	SS 106 Variante abitato - Marina di Gioiosa Jonica	131,58	131,58	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	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	da avviare al 2013
rete stradale	S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI)	1.234,75	426,73	-	-	271,35	-	536,67	da avviare al 2013
nodo intermodale	Interporto di Gioia Tauro	76,16	12,19	-	-	-	-	63,97	parzialmente finanziati
schemi idrici	Schema Menta: condotta forzata, opere centrale idroelettrica ed interventi a valle (II lotto)	75,35	-	79,65	-	-	25,39	-	finanziati in corso
schemi idrici	Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto)	19,02	23,24	-	-	-	-	-	finanziati in corso
Riepilogo totale		4.623,10	1.043,74	1.291,09	162,00	411,35	25,39	1.723,44	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									

Richieste Aggiuntive Regioni

Delibera 03/05 del 18.03.05

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura

Campania

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000	1.073,29	-	40,00	-	338,60	-	694,69	parzialmente finanziati
rete stradale	Adeguamento a 4 corsie della SS372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	572,10	110,00	258,40	-	-	372,10	-	finanziati da avviare
rete stradale	Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle di Maddaloni SS 265 5° lotto ex 4°	20,43	-	23,09	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina SS7 Appia 4° lotto ex 6°	36,87	-	38,70	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Raccordo autostradale Salerno - Avellino	190,00	-	-	-	-	-	190,00	finanziati da avviare
metropolitana	Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	294,71	90,00	109,93	21,43	57,67	-	-	finanziati in corso
metropolitana	Metropolitana di Napoli linea 6 (Arsenale - Municipio)	693,78	94,66	254,58	284,39	60,16	-	-	finanziati in corso
metropolitana	Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / Centro Direzionale	1.375,72	222,96	480,16	672,60	-	-	-	finanziati in corso
metropolitana	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	365,12	-	64,70	180,72	-	-	119,70	da avviare al 2013
nodo aeroportuale accessibilità viaria	Collegamento variante di Caserta - aeroporto di Grazzanise	200,00	-	-	-	-	-	200,00	finanziati da avviare
nodo intermodale	Interporto di Battipaglia: lotti di completamento	74,92	-	6,70	-	-	68,22	-	finanziati in corso
nodo intermodale allacci	Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	16,63	-	16,63	-	-	-	-	finanziati in corso
nodo intermodale allacci	Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	17,35	-	7,75	-	8,00	2,45	-	finanziati in corso
risanamento idrogeologico	Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (I e II lotto)	26,47	31,00	-	-	-	-	-	finanziati in corso

risanamento idrogeologico	Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A e B	4,81	6,50	-	-	-	-	-	-	- ultimati
schemi idrici	Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	128,47	22,88	115,73	-	-	-	-	-	- finanziati in corso
metropolitana	Completamento Metropolitana di Salerno:Stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto; tratta Stazione Pontecagnano-Aeroporto	59,40								
Riepilogo totale		5.150,07	578,00	1.416,37	1.159,14	464,43	442,77	1.204,39		
Legge Finanziaria 2008										
Atti Aggiuntivi alle IGQ										
Richieste Aggiuntive Regioni										
Delibera 03/05 del 18.03.05										
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura										
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura										
Opere segnalate dalla regione Campania: aggiornamento all'intesa quadro										
metropolitana	Adeguamento delle stazioni e degli impianti tecnologici della tratta Piscinola – Aversa Centro, compresi gli asset per la gestione dei servizi sull'intera tratta	312,00								
rete stradale	bretella di collegamento Cumana – Circumflegrea, tratta P.co San Paolo – Mostra, compresi gli asset per la gestione dei servizi sull'intera tratta Soccavo-Mostra	383,50								
metropolitana	tratta Aversa Centro – Teverola, compreso il Deposito treni	580,00								
metropolitana	completamento del raddoppio della tratta Torre Annunziata – Pompei e interramento linea ferroviaria nel territorio di Pompei, compresi gli asset per la gestione dei servizi sull'intera tratta	253,88								
metropolitana	raddoppio sulla Circumflegrea della tratta Pianura – Pisani – Quarto	142,84								
metropolitana	raddoppio della tratta Scisciano – Saviano – Nola della Circumvesuviana	270,00								
metropolitana	interramento della linea Cumana tra Mostra e Bagnoli e completamento della linea 6 della metropolitana di Napoli	440,00								

Emilia Romagna

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008	
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati			
rete stradale	Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 e tangenziale di Modena (1° stralcio funzionale)	232,67	232,67	-	-	-	-	-	finanziati da avviare	
rete stradale	Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano (completamento)	417,33	-	-	-	-	-	417,33	da avviare al 2013	
nodo ferroviario	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	147,36	-	-	-	-	-	147,36	da avviare al 2013	
metropolitana	Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS)	305,47	210,60	8,05	86,82	-	-	-	finanziati da avviare	
rete metropolitana	Bologna - Metropolitana completamento (lotti 2A e 2B)	402,22	-	-	-	-	-	402,22	da avviare al 2013	
metropolitana	Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs	92,05	42,86	-	31,65	-	7,09	10,45	finanziati in corso	
metropolitana	Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: completamento	76,80	-	12,25	-	-	-	64,55	finanziati in corso	
metropolitana	Metropolitana di Parma	306,80	172,11	-	96,84	-	-	37,85	finanziati in corso	
Riepilogo totale		1.980,70	658,24	20,30	215,31	-	7,09	1.079,76		
Legge Finanziaria 2008										
rete stradale	Passante Grande di Bologna								L.F. 2008 art. 2 comma 256 (5 mil€ 2008, 4 mil€ 2009), Atto	

Atti Aggiuntivi alle IGQ**Richieste Aggiuntive Regioni****Delibera 03/05 del 18.03.05**

rete ferroviaria	Linea ferroviaria Modena - Sassuolo e Sassuolo - Reggio Emilia								Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
------------------	---	--	--	--	--	--	--	--	------------------------------------

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture anno 2006**Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura**

rete stradale	Opere connessa al nodo di Bologna: Nodo di Rastignano (variante SS 65)								Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro del 17 dicembre 2007, Richiesta Errani con nota del 24 ottobre 2007
rete stradale	Superstrada Ferrara - Mare : adeguamento								
rete stradale	SS 16 Adriatica: variante Mezzano, variante Cattolica - Misano, Misano - Riccione, Riccione - Rimini Nord								
rete stradale	SS 16 Adriatica: variante di Fosso Ghiaia, riqualificazione tang. Ravenna, variante di Alfonsine, variante di Argenta								
rete stradale	Strada Statale 9 Emilia								Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro del 17 dicembre 2007
rete stradale	Opere connessa al colleg. Campogalliano Sassuolo: pedemontana Modena - Sassuolo urbana e la SP 15 di Magreta, Tangenziale di Rubiera								
hub portuale	Hub portuale di Ravenna: interventi sui fondali del Canale Candiano fino a Largo Trattaroli e collegamenti ferroviari e stradali connessi								
rete ferroviaria	Linea Pontremolese: tratta Solignano-Osteriazzza e rimanenti tratte da raddoppiare								
metropolitana	Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna (SFM)								

Opere segnalate dalla regione Emilia Romagna: aggiornamento all'intesa quadro

Rete ferroviaria	Nodo di Rastignao							
------------------	-------------------	--	--	--	--	--	--	--

Friuli Venezia Giulia

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria nazionale	Venezia Trieste AV/AC - Tratta Ronchi dei Legionari Sud-Trieste	1.929,00	-	42,00	-	-	-	1.887,00	da avviare al 2013
rete stradale	A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	142,06	-	-	-	-	142,06	-	finanziati da avviare
rete stradale	Collegamento stradale SS 464 a Sequals e la SS 13 a Gemona	251,55	22,11	-	-	-	-	229,44	finanziati da avviare
nodo portuale	Hub di Trieste: piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il P.F. oli minerali	332,43	-	81,50	-	-	-	250,93	finanziati in corso
Riepilogo totale		726,04	22,11	81,50	-	-	142,06	480,37	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura									
rete ferroviaria nazionale	Potenziamento linea ferroviaria Ronchis di Latisana - Palmanova - Udine.	875,00							-
rete ferroviaria nazionale	Linea ferroviaria Trieste - Capodistria								-
rete stradale	Completamento tangenziale sud di Udine	131,00	-	-	-	-	-	131,00	-

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

rete stradale	Riqualificazione SS 56 tratto in provincia di Udine	114,00	-	-	-	-	-	114,00	-
rete stradale	Riqualificazione SS 56 tratto in provincia di Gorizia	21,00	-	-	-	-	-	21,00	-
rete stradale	Riqualificazione SS 13 tratto A in provincia di Udine	56,00	-	-	-	-	-	56,00	-
rete stradale	Riqualificazione SS 13 tratto B in provincia di Udine	89,00	-	-	-	-	-	89,00	-
rete stradale	Penetrazione nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al porto Vecchio per riallaccio alla Grande viabilità triestina	227,57	-	-	-	-	-	227,57	-
rete stradale	Collegamento di connessione tra la A23 e la A27 - Traforo di Mauria								-

Lazio

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria nazionale	Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova	350,00	90,00	-	-	-	-	260,00	da avviare al 2013
rete stradale	SS 675 Umbro-Laziale - Collegamento Cinelli - SS1 Aurelia km 86+000 (tronco 3 Lotto 1° stralcio B e tronco 2 lotti 1 e 2)	815,00	-	-	100,00	-	-	715,00	parzialmente finanziati
rete stradale	SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A: tra S.S. 1 Aurelia km 21+500 e S.P. Vetralla-Tuscania km 5+800	52,05	52,05	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	65,96	60,00	5,96	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo 4 corsia	295,02	6,64	-	-	-	-	288,38	da avviare al 2013
rete stradale	SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	1.380,00	-	-	60,00	-	-	1.320,00	da avviare al 2013
rete stradale	Variante alla SS 7 Appia in comune di Formia	625,00	25,50	53,00	-	-	-	546,50	da avviare al 2013
metropolitana	Metro C di Roma - tratte T2, T3	1.423,82	22,08	628,19	427,14	-	-	346,41	parzialmente finanziati
metropolitana	Metro C di Roma - tratte T4, T5, T6A , T7 e deposito Graniti	1.623,61	524,76	949,23	149,62	-	-	-	finanziati in corso
nodo intermodale	Piastra logistica di Civitavecchia	11,17	11,17	-	-	-	-	-	ultimati
nodo intermodale	Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto	18,00	18,00	-	-	-	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	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	da avviare al 2013
rete stradale	Sistema Intermodale Integrato RM-LT (ex CTM) 2° stralcio f.le Aprilia -	1.473,55	-	-	-	-	-	1.473,55	da avviare al 2013

	Terracina								
nodo portuale	Porto di Civitavecchia - 1° lotto funzionale (antemurale C. Colombo, darsena traghetti, nuova darsena servizi)	194,65	145,10	49,55	-	-	-	-	finanziati in corso
nodo potuale	Hub portuale di Civitavecchia: completamento	275,00	5,99	-	-	-	-	269,01	parzialmente finanziati
nodo urbano ferroviario	Nodo Urbano di Roma Cintura Nord/Sud	1.392,00	-	41,00	-	-	-	1.351,00	da avviare al 2013
nodo urbano stradale	GRA Adeguamento a tre corsie: lotti in completamento	613,07	392,23	220,84	-	-	-	-	ultimati/finanziati in corso
vari	Edifici Istituzionali	312,86	250,00	62,86				-	finanziati in corso
Riepilogo totale		12.589,20	1.963,08	2.010,63	736,76	-	1.001,06	6.877,67	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
rete stradale	Viabilità complementare autostrada Roma - aeroporto Fiumicino								Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura									

Liguria

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria	Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina	1.540,00	-	619,80	-	-	-	920,20	parzialmente finanziati
rete ferroviaria	Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	622,00	-	617,00	-	5,00	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Savona: variante SS 1 Aurelia bis - Tratta Torrente Letimbro casello Autostradale	137,54	-	-	-	-	-	137,54	da avviare al 2013
rete stradale	La Spezia: variante SS 1 Aurelia bis - 4° lotto tra San Benedetto e Beverino	152,22	-	-	-	-	-	152,22	da avviare al 2013
rete stradale	SS.28 - variante abitato di Imperia - Aurelia bis	207,87	4,99	-	-	-	-	202,88	da avviare al 2013
nodo urbano stradale	Genova - Tunnel Sottomarino/Sotterraneo infrastruttura subportuale	421,00	-	-	-	-	326,00	95,00	da avviare al 2013
nodo intermodale allacci viari	Viabilità di accesso all' hub portuale di Savona variante SS 1 Aurelia bis tra Savona Torrente Letimbro e Albisola Superiore	239,41	239,41	-	-	-	-	-	finanziati da avviare
nodo intermodale allacci viari	Viabilità di accesso all' hub portuale di La Spezia: variante alla S.S. Aurelia (lotto 3°) tra Filettino ed il raccordo autostradale.	240,82	214,16	-	26,66	-	-	-	finanziati da avviare
nodo portuale accessibilità viaria	Genova: riassetto accesso portuale Voltri	35,00	-	-	-	-	-	35,00	da avviare al 2013
Riepilogo totale		3.595,86	458,56	1.236,80	26,66	5,00	326,00	1.542,84	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
rete stradale	tratto autostradale Albenga - Garessio - Ceva/Milesimo								Delibera 3/05 del 18 marzo 2005

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura

rete stradale	Adeguamento sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto ligure nord da S.Stefano di Magra verso la Toscana								
---------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura

Lombardia

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria	Malpensa - Potenziamento Gallarate - Rho Realizzazione 3° Binario	302,45	-	10,00	-	-	-	292,45	da avviare al 2013
rete ferroviaria	AV/AC: Treviglio - Brescia	2.000,00	-	175,00	-	-	-	1.825,00	da avviare al 2013
rete ferroviaria	Ferrovia Novara-Seregno: variante di Galliate	87,42	-	87,42	-	-	-	87,42	finanziati in corso
rete ferroviaria	Riqualificazione Linea ferroviaria Saronno - Seregno (FNME)	75,51	48,53	26,98	-	-	-	-	finanziati in corso
rete ferroviaria	Malpensa - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di Stato)	223,00	-	223,00	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Accessibilità stradale Valtellina 4° lotto: Stazzona - Lovero S.S. 38 variante di Tirano stralcio A	84,69	14,60	-	-	-	-	70,09	parzialmente finanziati
rete stradale	Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano-Variante di Abbiategrosso sulla S.S. 494	419,11	65,29	212,80	3,00	-	-	138,02	finanziati da avviare
rete stradale	Collegamento A8 e A4 - Variante alla S.S. 341 Gallaratese: tratta tra A8 e la S.S 527 (Bustese)	133,00	-	93,00	40,00	-	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	Tangenziale EST esterna di Milano	1.578,00	-	-	-	-	1.578,00	-	finanziati da avviare
rete stradale	Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all' abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana	25,82	25,82	-	-	-	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	1.611,00	-	-	-	-	1.611,00	-	finanziati da avviare
rete stradale	(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	293,87	-	37,00	-	0,70	256,17	-	finanziati in corso

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

rete stradale	Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes - Cosio	254,82	140,00	25,50	-	114,50	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 2° Stralcio Cosio - Tartano	195,48	60,00	-	-	110,30	-	-	finanziati in corso
rete stradale	(P) Riqualifica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: (escluso ponte)	162,80	-	-	162,80	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	(P) Riqualifica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (ponte sull' Adda)	5,13	-	-	5,13	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	923,05	-	258,59	-	-	-	664,46	da avviare al 2013
rete stradale	Pedemonata lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo	4.200,00	916,90	150,00	-	2.682,94	450,16	da avviare al 2013	
rete stradale	Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	58,00	-	-	-	-	58,00	da avviare al 2013	
metropolitana	Accessibilità fiera Milano - Prolungamento della linea Metropolitana M1 + materiale rotabile	264,40	110,28	148,40	5,72	-	-	-	ultimati
metropolitana	Metropolitana di Milano linea M5 lotto 2: Garibaldi - S.Siro	657,05	-	6,00	394,20	-	-	256,85	parzialmente finanziati
metropolitana	Metrotranvia Milano (Parco Nord) - Desio - Seregno	214,21	128,53	-	85,68	-	-	-	finanziati da avviare
metropolitana	Monza metropolitana prolungamento della Linea 1: Monza - Bettola	205,94	54,00	72,59	70,40	-	8,95	-	finanziati da avviare
metropolitana	Nuova linea Metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - Prima Tratta Funzionale: Lorenteggio-Sforza/Policlinico	788,70	240,00	-	349,12	-	199,58	-	finanziati da avviare
metropolitana	Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	655,82	40,00	244,38	139,30	-	232,14	-	finanziati in corso
metropolitana	Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami	557,83	175,67	81,70	68,88	-	231,58	-	finanziati in corso
metropolitana	Metropolitana di Milano linea M2 - Prol. Cologno Nord - Vimercate	533,00	-	6,00	-	-	-	527,00	da avviare al 2013

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

metropolitana	Metropolitana di Milano linea M3 - Tratta S.Donato - Paullo	798,00	-	8,60	478,80	-	-	310,60	da avviare al 2013
metropolitana	Metropolitana di Milano linea M4 - Tratta Sforza policlinico - Linate	910,00	-	9,90	546,00	-	-	354,10	da avviare al 2013
nodo urbano stradale	Nodo d' interscambio AC/SFR/MM/trasporto pubblico - privato su gomma	18,80	-	13,25	-	-	5,55	-	finanziati da avviare
nodo urbano stradale	Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	336,56	182,76	-	43,90	-	109,90	-	finanziati in corso
rete elettrica	Rete Elettrica - Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	46,50	-	-	-	-	46,50	-	ultimati
rete elettrica	Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia terna d' interconnessione	23,00	-	-	-	-	23,00	-	ultimati
Riepilogo totale		18.642,96	2.202,38	1.890,11	2.392,93	225,50	6.985,31	5.034,15	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura									
Opere segnalate dalla regione Lombardia: aggiornamento all'intesa quadro									
Rete Stradale	Collegamento Lecco Bergamo tratta Vercurago – Calolziocorte								

Marche

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
nodo ferroviario	Nodo ferroviario di Falconara e collegamento con la linea adriatica	210,00	-	210,00	-	-	-	-	finanziati da avviare
nodo portuale	Porto di Ancona: opere infrastrutturali	220,00	-	106,30	-	-	-	113,70	da avviare al 2013
nodo portuale accessibilità stradale	Porto di Ancona: collegamento stradale tra il porto e la grande viabilità	479,80	-	-	-	-	479,80	-	finanziati da avviare
Riepilogo totale		909,80	-	316,30	-	-	479,80	113,70	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
vari	Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaaria								
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura									

Molise

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
schemi idrici	Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	83,27	0,37	92,59	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	75,00	75,00	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	28,67	0,19	30,28	-	-	-	-	finanziati in corso
Riepilogo totale		186,94	75,56	122,87	-	-	-	-	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
rete stradale	Completamento strada a scorrimento veloce Isernia - Castel di Sangro	25,00	-	-	-	-	-	25,00	nd
rete stradale	Adeguamento e potenziamento della S.S. 87: tratta S.Elia - Casacalenda - Larino	75,00	-	-	-	-	-	75,00	nd
rete stradale	Nuova strada di collegamento veloce Sant' Elia - fondovalle Tappino	40,00	-	-	-	-	-	40,00	nd
rete stradale	S.S. 647 Fondo Valle Biferno - Larino	20,00	-	-	-	-	-	20,00	nd
rete stradale	Completamento Atina - Sora (III lotto): tratta da Colli al Volturno al confine del Lazio	60,00	-	-	-	-	-	60,00	nd

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

rete stradale	Completamento funzionale tangenziale esterna al sistema urbana di Campobasso	100,00	-	-	-	-	-	100,00	nd
rete stradale	Collegamento Trasversale tra fondovalle Trigno e fondovalle Biferno	150,00	-	-	-	-	-	150,00	nd
rete ferroviaria	Velocizzazione linea ferroviaria Venafro - Campobasso	150,00	-	-	30,00	-	-	120,00	nd
metropolitana	Metropolitana leggera di Campobasso	50,00	-	-	0,88	-	-	49,13	nd
hub interportuale	Piattaforma Logistica Adriatica Sud	145,00	-	-	-	-	-	145,00	nd
schemi idrici	Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi	435,80	-	-	-	-	-	435,80	nd

Piemonte

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
valico stradale	Galleria di sicurezza del traforo stradale del Frejus	204,71	-	30,00	-	-	174,71	-	finanziati da avviare
rete ferroviaria	Gronde ferroviarie Merci Nordi Toprino: potenziamento linea Torino-Bussoleno	2.375,00	-	65,60	-	-	-	2.309,40	da avviare al 2013

rete stradale	Autostrada Asti Cuneo	1.243,75	-	-	-	-	1.243,75	-	finanziati in corso
metropolitana	Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi	193,55	106,13	40,00	40,00	-	7,42	-	finanziati in corso
metropolitana	Metropolitana di Torino: tratta 3 Collegno - Cascine Vica	252,51	-	-	101,00	-	-	151,51	parzialmente finanziati
nodo intermodale	Hub interportuale - Novara	108,33	21,00	32,21	2,82	-	52,30	-	finanziati in corso
Riepilogo totale		4.377,85	127,13	167,81	143,82	-	1.478,18	2.460,91	

Richieste Aggiuntive Regioni

nodo ferroviario	Nodo di Novara								Richiesta Borioli del 19 luglio 2007
rete stradale	Pedemontana Piemontese: tratta Biella - A26, tratta Biella - Autostrada A4, Strevi - Predosa (A26)								Richiesta Borioli del 19 luglio 2007

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV legilsatura

rete stradale	Asse autostradale Milano-Torino								
edilizia	Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette								

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI legilsatura

Puglia

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria	Raddoppio ferroviario Bari - Taranto (incluso tratta S. Andrea Bitetto)	496,00	31,00	142,00	27,00	-	-	296,00	finanziati da avviare
rete stradale	(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio	36,21	-	36,21	-	-	-	-	ultimati
rete stradale	SS 96 Tronco inizio variante Toritto 1° lotto (da Altamura a Toritto)	92,00	-	43,90	-	-	-	48,10	parzialmente finanziati
rete stradale	(P) SS 96 Tronco inizio variante Toritto-Modugno inclusa la variante Palo del Colle	77,40	-	58,00	-	-	-	19,40	parzialmente finanziati
rete stradale	SS 172 dei Trulli	252,12	35,00	-	-	-	-	217,12	parzialmente finanziati
rete stradale	S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	288,00	111,55	45,23	-	-	-	131,22	finanziati da avviare
nodo portuale	Hub Portuali - Taranto	156,15	21,52	97,08	-	-	37,55	-	parzialmente finanziati
schemi idrici	Potabilizzatore di Conza	52,62	-	52,62	-	-	-	-	finanziati inn corso
schemi idrici	Ammodernamento impianti irrigui comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello	19,88	19,88	-	-	-	-	-	finanziati inn corso
schemi idrici	Acquedotto del Sinni (I°, II° e III° lotto)	76,70	6,60		43,39	-	26,71	-	finanziati da avviare
Riepilogo totale		1.547,08	225,55	475,04	70,39	-	64,26	711,84	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									

Richieste Aggiuntive Regioni								
Delibera 03/05 del 18.03.05								
schemi idrici	Nuova Galleria Pavoncelli bis							Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura								
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura								

Sardegna

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	SS 291 Della Nurra: lotto 1	96,36	-	-	-	-	-	96,36	da avviare al 2013
rete stradale	SS 131 Carlo Felice da km 41+000 a km 47+600	34,43	31,85	9,30	-	-	-	-	ultimati
rete stradale	SS 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 32+300	27,00	31,10	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	SS 131 "Carlo Felice" da Km 32+300 a Km 41+000	53,93	61,10	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1°e 2° lotto	55,51	46,09	9,42	-	-	-	-	ultimati
schemi idrici	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 3° lotto	18,28	18,58	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Schema n° 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° Lotto - Picocca	55,20	55,20	-	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Schemi idrici Sardegna-Flumineddu-Tirso 2° e 3° lotto	39,19	0,16	-	-	-	-	39,03	parzialmente finanziati
schemi idrici	Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)	80,22	52,33	-	-	-	-	27,89	finanziati in corso
Riepilogo totale		460,12	296,41	18,72	-	-	-	163,28	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richete Aggiuntive Regioni									

rete stradale	SS 597/199 Sassari - Olbia								Richiesta Soru del 28 dicembre 2007
---------------	----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Delibera 03/05 del 18.03.05

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura

rete stradale	Percorso sotterraneo area metropolitana di Cagliari	125,00	-	-	-	-	-	125,00	
rete stradale	Porto di Cagliari ed interazione rete viaria SS 195								
rete stradale	Potenziamento delle interconnessioni con le principali strade statali per razionalizzare i processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari								

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura

Sicilia

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria	Messina- Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo	1.970,00	-	1.970,00	-	-	-	-	finanziati da avviare
rete ferroviaria	Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia	81,00	5,00		76,00			-	finanziati in corso
rete ferroviaria	Raddoppio ferroviario Palermo - Messina: tratta Cefalù - Castelbuono	960,00	-	960,00	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	1.032,68	-	1.032,68	-	-	-	-	ultimati
rete stradale	Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicattì (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km 9+800 al Km 44+400	499,55	-	172,73	326,82	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Agrigento - Caltanissetta 2 lotto dal km 44+400 alla A19	990,00	-	455,34	534,66	-	-	-	parzialmente finanziati
rete stradale	Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastrà - Gela (lotti B2, B4a, B4b, C3)	272,76	-	272,76	-	-	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaromonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114)	815,40	-	149,21	-	217,69	448,50	-	finanziati da avviare
rete stradale	Palermo - Agrigento: tratta Bolognetta - Lercara Friddi	1.218,41	610,05	222,19	-	-	-	386,17	finanziati da avviare
rete stradale	Autostrada Catania-Siracusa. Località' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	694,45	614,24	9,00	71,21			-	finanziati in corso
nodo ferroviario	Sistemazione Nodo di Catania: interramento stazione centrale (progettazione definitiva)	12,00	11,61	0,39				-	finanziati da avviare
metropolitana	Linea ferroviaria circumetnea di Catania: tratta Stesicoro - Aeroporto	425,00	-	90,00				335,00	finanziati da avviare

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

nodo intermodale	Hub Interportuali - Catania I° e II° stralcio lotto funzionale	113,62	22,29	33,70	1,49	15,99	28,82	11,33	finanziati in corso
schemi idrici	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	52,33		39,56		4,87	7,90	-	finanziati in corso
schemi idrici	Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo	67,15	24,95	31,51			10,69	-	finanziati in corso
schemi idrici	Acquedotto Montescuro Ovest	86,20	47,47	20,14			18,59	-	finanziati in corso
Riepilogo totale		9.290,55	1.335,61	5.459,21	1.010,18	238,55	514,50	732,50	

Legge Finanziaria 2008

Atti Aggiuntivi alle IGQ

Richieste Aggiuntive Regioni

Delibera 03/05 del 18.03.05

rete stradale e ferroviaria	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S.Giovanni e Messina complementari alla realizzazione Ponte								Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
schemi idrici	Potenziamento acquedotti siciliani centro orientale								Delibera 3/05 del 18 marzo 2005

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura

Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura

Toscana

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: tratto1 Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8): da prog. 30+040 (Comune Civitella Paganico) a prog. 41+600 (Comune Monticiano)	271,12	271,12	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Grosseto-Siena: 4° Lotto: da prog. 27+200 a prog. 30+040 Prov. di Grosseto al Comune Civitella Paganico	91,50	-	-	-	-	-	91,50	da avviare al 2013
rete stradale	Tratto 1: Grosseto-Siena (lotto 9°) da prog. 41+600 Comune Monticiano a prog. 53+400	138,00	-	-	-	-	-	138,00	da avviare al 2013
nodo intermodale allacci viari e ferroviaria	Hub Interportuali - Allacciamenti plurimodali Porto di Livorno ed Interporto di Guasticce	26,08	26,08	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete energetica	Rete elettrica - Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina e opere connesse	90,00	-	-	1,50	-	88,50	-	finanziati in corso
Riepilogo totale		616,70	297,20	-	1,50	-	88,50	229,50	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
rete stradale	Asse tangenziale di Lucca								
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura									

Trentino Alto Adige

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008	
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati			
Riepilogo totale		- -	-	-	-	-	-	-	-	
Legge Finanziaria 2008										
Atti Aggiuntivi alle IGQ										
Richieste Aggiuntive Regioni										
Delibera 03/05 del 18.03.05										
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura										
rete ferroviaria	Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza e nodo di Trento									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura										

Umbria

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	12,87	14,56	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Terni-Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale	216,10	-	234,74	-	-	-	-	finanziati in corso
rete ferroviaria	Raddoppio Spoleto - Terni	532,34	-	529,00	-	-	-	3,34	da avviare al 2013
rete stradale	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	730,00	-	1,69	-	-	-	728,31	da avviare al 2013
nodo intermodale	Piastra Logistica Umbra - Citta' di Castello / S.Giustino.	19,29	6,25	-	13,04	-	-	-	finanziati da avviare
nodo urbano stradale	Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano - Corciano	896,54	-	-	-	-	-	896,54	da avviare al 2013
nodo intermodale	Piastra logistica Umbra - Foligno, Terni/Narni	77,76	23,03	-	30,31	-	-	24,42	da avviare al 2013
Riepilogo totale		77,76	23,03	-	30,31	-	-	24,42	
Legge Finanziaria 2008									
Atti Aggiuntivi alle IGQ									
Richieste Aggiuntive Regioni									
Delibera 03/05 del 18.03.05									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura									

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

rete ferroviaria	Potenziamento e velocizzazione linea Foligno - Terontola	416,00	-	58,00	-	-	-	358,00	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008
rete ferroviaria	Connessione Nord rete ferroviaria F.C.U. con la rete nazionale RFI	132,83	-	-	-	-	-	132,83	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008
rete stradale	Tratta Umbra della trasversale E78 tra Grosseto e Fano	600,00	-	-	-	-	-	600,00	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008
rete stradale	Completamento SS 219 Pian d' Assino	27,17	-	-	-	-	-	27,17	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008
Hub areoportuale	Aeroporto internazionale dell' Umbria	35,00	-	25,00	10,00	-	-	-	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008

Veneto

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell' arte anno 2008	Stato dell'arte anno 2009	
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati			Manovra triennale 2009-2011	Atti Aggiuntivi alle IGQ
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	223,92	-	1,00	-	-	-	222,92	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario Aeroporto di Verona	90,40	-	-	-	-	-	90,40	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria	Quadruplicamento Fortezza - Verona: ingresso a Verona Nord (lotto 4)	249,00	-	-	-	-	-	249,00	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova	5.130,00	-	162,00	-	-	-	4.968,00	da avviare al 2013	no	
nodo ferroviario	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	670,00	16,00	-	-	-	-	654,00	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria regionale	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d' Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	140,00	-	79,75	60,25	-	-	-	finanziati in corso	no	
rete stradale	Passante di Mestre	1.134,54	180,38	100,00	-	-	854,16	-	finanziati in corso	no	
rete stradale	Superstrada Pedemontana Veneta	2.177,30	-	-	173,00	-	2.004,30	-	da avviare al 2013	no	
rete stradale	(P) Autostrada Nogara (VR) - Mare Adriatico	1.200,00	-	-	50,00	-	1.150,00	-	finanziati da avviare	no	
difesa del suolo	Salvaguardia della laguna e Città di Venezia: sistema Mo.S.E.	4.271,60	3.132,70	111,00	-	-	-	1.027,90	finanziati in corso	si	
Edilizia	Infrastrutture celebrazione 150° anniversario Unità d' Italia - Palazzo del Cinema e Congressi di Venezia	79,56	-	20,00	59,56	-	-	-	finanziati in corso	no	
Riepilogo totale		15.366,32	3.329,08	473,75	342,81	-	4.008,46	7.212,22			
Legge Finanziaria 2008											

								L.F. 2008 art. 2 comma 259, Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro del 17 dicembre 2007	no	
rete stradale	Collegamento sistemi Tangenziali (tratta Peschiera del Garda - Verona e Verona - Padova)	2.230,00	-	-	-	-	2.230,00	-		

Atti Aggiuntivi alle IGQ

Richieste Aggiuntive Regioni

rete stradale	Circonvallazione Orbitale di Padova (GRAP) e nuovo asse intermodale di Padova - Venezia	732,00	-	-	-	-	732,00	-	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Collegamento delle Tangenziali a nord di Verona	330,00	-	-	-	-	-	330,00	Richiesta Galan del 11 Giugno 2009	no
rete stradale	Collegamento autostradale A27- A23							nd	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Nuovo ponte sull'Adige in comune di Dolcè (nell'ambito del TIBRE)							nd	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Nuovo asse intermodale Padova - Venezia							nd	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Collegamento tra A22 del Brennero e sistema viabilità del lago di Garda							nd	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Collegamento fra la superstrada a pedaggio pedemontana veneta e la viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova	80,00	-	-	-	-	-	80,00	Richiesta Galan del 11 Giugno 2009	no
metropolitana	SFMR _ III fase tratte Conegliano - Belluno - Monselice Rovigo	120,00	-	-	-	-	-	120,00	Richiesta Galan del 11 Giugno 2009	no

rete stradale	(P) SR 10 - Tratta in nuova sede Este (PD) - Legnago (VR)	210,00	-	-	210,00	-	-	-	Richiesta Galan del 11 Giugno 2009	no	
Delibera 03/05 del 18.03.05											
rete stradale	Asse viabilità tangenziale Cortina d'Ampezzo							nd	Delibera 3/05 del 18 marzo 2005	no	
metropolitana	Metropolitana lagunare di Venezia							nd	Delibera 3/05 del 18 marzo 2005	no	
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV legislatura											
rete stradale	Completamenti di viabilità del Corridoio 5: Opere integrate al Passante di Mestre							nd		no	
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI legislatura											
rete stradale	(P) Collegamento tra l'A4 Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle tratte Meolo - Jesolo e Alvisopoli - Bibione	370,00	-	-	370,00	-	-	-	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 17 dicembre 2007 e Richiesta Galan con nota del 4 luglio 2007	no	
rete stradale	SS 47 "della Valsugana": ammodernamento tra Bassano del Grappa e Pian dei Zocchi	600,0	-	-	-	-	-	600,00	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 17 dicembre 2007	no	
Opere segnalate dalla regione Veneto: aggiornamento all'intesa quadro											
nodo intermodale allacci viari e ferroviaria	Terminal Intermodale Isola della Scala	141,00	-	-	-	-	-	-			

Valle d'Aosta

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008	
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati			
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura										
rete ferroviaria	Linea ferroviaria Aosta-Martigny									
Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura										

Capitolo 6: L'avvio di una nuova politica delle infrastrutture e dei trasporti

Premessa

In un momento di crisi, quale quello che stiamo attraversando, le due componenti, quella trasportistica e quella infrastrutturale, assumono una particolare interdipendenza. E ciò fa emergere una esigenza di organicità nel processo decisionale; una esigenza che richiede una carica riformatrice capace di superare l'attuale frantumazione settoriale delle competenze.

Una carica riformatrice che non ha bisogno di nuovi strumenti legislativi ma che ha bisogno di un coinvolgimento operativo di chi, direttamente o indirettamente si sente attore di questo comparto preposto alla offerta di servizi essenziali per la crescita e lo sviluppo del Paese.

E questa carica riformatrice è all'interno sia di funzioni gestionali ed organizzative, sia di atti strategici e progettuali. L'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria di quest'anno vuole quindi ricercare ed approfondire anche questa specifica finalità. Sarebbe limitativo affrontare il tema delle infrastrutture senza coniugarlo con quello della gestione e della concreta attuazione delle scelte.

I paragrafi che seguono indicano la tematica e descrivono le azioni che il Dicastero intende portare avanti in questo prossimo triennio.

1. una nuova lettura della progettualità della Legge Obiettivo

La politica di infrastrutturazione del territorio, la distribuzione equa e coesiva delle possibilità di spostamento, quello che in termini economici si definisce accessibilità al territorio, l'immissione di finanziamenti nel sistema economico, la spinta attraverso le infrastrutture a politiche di investimento di natura anticiclica, una separazione netta tra la funzione regolatoria e la funzione proprietaria in capo allo Stato, rappresentano il cambio di passo che il settore di investimenti in infrastrutture si aspetta nel prossimo futuro. Il futuro delle scelte connesse alle decisioni di investimento in infrastrutture, indipendentemente dalla proprietà pubblica o privata del capitale investito, è sempre più legato ad attività strategiche del sistema Paese, alle priorità che il Paese persegue attraverso attività funzionali ad esso come un incremento nella dotazione infrastrutturale.

Solo in tal modo prende corpo, davvero, una strategia economica, un sistema di priorità economiche e non un sistema di priorità progettuali.

In tal modo si passa dai progetti prioritari alle priorità, alle essenzialità del Paese.

E, va dato atto, questo processo è iniziato, nella storia recente della programmazione soprattutto pubblica in Italia, proprio attraverso la Legge Obiettivo. Il monitoraggio quantitativo descritto nel capitolo precedente, nulla ci dice su quanto abbiamo qualitativamente realizzato. Questo monitoraggio qualitativo deve ora diventare priorità per il paese.

Spesso la politica infrastrutturale connessa alla legge obiettivo è stata tacciata di non avere priorità o meglio di rendere ogni singolo progetto prioritario per il Paese.

L'assioma che veniva evocato era tutte priorità nessuna priorità. C'è stato anche chi ha confuso la priorità di un'opera con la dimensione finanziaria dell'opera: un valico, una tratta ad Alta velocità, un asse autostradale sembravano più prioritarie di altri progetti magari di portata locale che non venivano ritenuti sufficientemente prioritari perché di dimensione finanziaria minore.

La realtà dell'operato della Legge Obiettivo, l'avanzamento progettuale, fisico economico e finanziario, hanno semplicemente dimostrato che la principale priorità che la Legge Obiettivo ha soddisfatto è stata la priorità del sistema Paese.

Per questo è necessario offrire alla collettività una visione degli stessi dati indicati nei capitoli precedenti per famiglie infrastrutturali, sia perché le famiglie infrastrutturali rappresentano un *unicum* su cui le

regole di tariffazione e di prezzo, i possibili ritorni economici, la possibile politica fiscale, i profili della valutazione delle fattibilità economiche e finanziarie, la quota parte delle responsabilità regolatorie e proprietarie dello Stato, si manifestano in maniera differenziata registrando una sorta di coerenza interna, sia perché molto spesso le famiglie infrastrutturali rispondono ad un unico soggetto aggiudicatore che nell'esercizio delle proprie attività si comporta come un monopolista nazionale, un monopolista locale, una impresa che vive in una configurazione di mercato di tipo concorrenziale o quasi concorrenziale ed è quindi titolare di differenziate logiche programmatiche.

Lo stato di avanzamento programmatico su queste opere è quindi fortemente differenziato e di conseguenza la politica programmatica necessaria a rimuovere gli ostacoli deve necessariamente essere fortemente differenziata.

Sarà, quindi, opportuno rileggere l'intero quadro programmatico definito dalla Legge Obiettivo attraverso la identificazione di famiglie di interventi in cui domina una chiara essenzialità economica. Una essenzialità ricca di ricadute sul territorio, sulla occupazione, sul processo di crescita economica.

Diventano, così, famiglie organiche, ad esempio:

- **il collegamento dell'asse ferroviario veloce Milano – Trieste;**
- **il collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno come Napoli – Bari e Salerno Reggio Calabria;**
- **il sistema autostradale Salerno – Reggio Calabria e l'asse stradale 106;**
- **le piastre logistiche portuali ed interportuali.**

2. La liberalizzazione della rete ferroviaria

Liberalizzare una rete sia idrica, sia di gas, sia elettrica è facile perché significa consentire l'accesso, nella rete, di un prodotto:acqua, gas, elettricità.

Liberalizzare una rete ferroviaria, dobbiamo ammetterlo, è difficile perché significa, anche per motivi di sicurezza, filtrare l'accesso.

Occorre cioè che un apposito soggetto, un apposito organismo certifichi i livelli di sicurezza di coloro che richiedono l'accesso alla rete.

Una volta ottenuta questa autorizzazione prende corpo la richiesta delle tracce, la richiesta, cioè, dei segmenti ferroviari che saranno occupati da un determinato convoglio in un arco temporale predeterminato.

E, una volta ottenute le tracce, prende corpo un rapporto contrattuale, che proprio a causa dei vincoli imposti da un sistema bloccato come un asse ferroviario, spesso produce contenziosi.

Le Ferrovie dello Stato italiane in Europa sono quelle che hanno rispettato in pieno le direttive comunitarie in merito alla liberalizzazione ed hanno ragione quando denunciano la esigenza della “reciprocità”, cioè quando non accettano che il rispetto della liberalizzazione ricada solo all'interno del nostro Paese.

Ma il sistema comunitario delle reti ferroviarie risponde davvero al binomio **liberalizzazione – competizione?** a questo interrogativo, purtroppo non possiamo dare una risposta positiva.

Eppure un simile binomio sembra quasi essere un vincolo obbligato per l'intero sistema comunitario. La Direttiva 440/91, la direttiva comunitaria che attivava il processo di liberalizzazione della rete, aveva avuto un periodo di gestazione di oltre dodici anni. La Direttiva 440 del 91 richiedeva in modo inequivocabile:

- L'indipendenza gestionale delle imprese di trasporto.
- L'obbligatorietà della separazione contabile fra gestione dell'infrastruttura ed esercizio dei servizi di trasporto.
- La facoltà di incentivare lo sviluppo dell'infrastruttura.
- Il divieto di sussidi incrociati.
- La facoltà di ridurre l'indebitamento delle imprese di trasporto.
- Il pagamento di un canone per l'utilizzazione dell'infrastruttura.
- La vigilanza dello Stato sulla definizione degli standard e norme di sicurezza.

- Il diritto di accesso e transito sull'infrastruttura per la prestazione di servizi di trasporto internazionale.

Quindi il lungo periodo di gestazione e il lungo periodo di reale attuazione testimoniano un fatto: **la liberalizzazione deve essere necessariamente un atto contestuale, deve essere un atto globale.**

Questa presa d'atto ci consente solo di dire che tra i Paesi della Unione Europea siamo coloro che rispettano "meglio" la direttiva Comunitaria ma la liberalizzazione non è di un Paese. **La competizione non può avvenire all'interno di un segmento della rete comunitaria ma all'interno del sistema comunitario.**

La liberalizzazione nel comparto ferroviario rimane ancora un **TABU'**.

Anche le altre Direttive Comunitarie, come la 15, la 16 e la 17, il cosiddetto I° Pacchetto ferroviario continuano ad invocare ed a ribadire la urgenza a "liberalizzare", fino alla Direttiva 59 che rende ancora più pressante ed incisiva la volontà della Unione Europea a liberalizzare davvero la offerta ferroviaria.

Ebbene, questa lunga storia amministrativa, questa ricca evoluzione normativa non ha trovato una attuazione organica, contestuale e condivisa da parte delle singole reti nazionali.

Senza la vera liberalizzazione, non parte, in nessun modo, la competizione tra distinte società ferroviarie, non prende corpo, addirittura, un nuovo assetto della offerta di servizi ferroviari, almeno per il comparto passeggeri, formato sia da società ferroviarie pubbliche nazionali che da società private.

Senza dubbio negli ultimi trenta anni qualcosa è cambiato, ma i processi di liberalizzazione non possono avere periodi di gestazione così lunghi, non possono essere contrastati in modo così diffuso dalle varie Aziende ferroviarie.

Ebbene si ritiene utile ribadire la volontà di dare corso ad ogni forma di liberalizzazione e di reciprocità all'interno della Unione Europea. Costruire i Corridoi comunitari significa anche sprovincializzare segmenti ferroviari ubicati su tali Corridoi. Sarà, infatti, impossibile dare una identità nazionale a segmenti come Monaco – Innsbruck, come Torino – Milano, come Firenze - Bologna. Sarà, cioè, difficile identificare una correlazione tra rete nazionale e gestione da parte di un'azienda nazionale.

Questo è un cammino lungo perché volutamente si preferisce difendere il proprio bacino, si preferisce non rischiare la competizione.

Si ha paura della competizione dimenticando che nessuno metterà in dubbio la titolarità di chi gestisce le reti e di chi, quindi, fissa i pedaggi per l'accesso alle stesse.

Quindi un mercato liberalizzato sarà, senza dubbio, competitivo e soggetti responsabili delle reti, come nel caso italiano la Società Rete Ferroviaria Italiana, avranno la possibilità di porre soglie di pedaggio tali da recuperare concretamente i costi di esercizio e, anche, con un arco temporale più lungo, quelli di investimento.

Questa è una linea coerente alla volontà della Unione Europea e intende solo cercare a scala comunitaria le condizioni per aprire davvero il mercato e, contestualmente, verificare all'interno del nostro Paese quali debbano essere le condizioni da porre, le regole da ribadire per evitare di usare, come soluzione quella peggiore, **e cioè il trasferimento delle possibili soluzioni alla variabile tempo**; soluzione tipica di chi preferisce trasferire ad altri la scelta o le scelte.

Non affrontare in modo organico tale area tematica significa avviarsi verso quello che nel Libro Bianco della Unione Europea viene anticipato in modo esplicito: **tra pochi anni sulla rete ferroviaria si movimenterà solo il 9 – 8% della domanda di trasporto globale.**

Dal 27% del 1975, in trenta anni, il trasporto su ferrovia nella Unione Europea si è così ridotto di due terzi.

Ha vinto la strada, ha vinto l'inquinamento, ha vinto l'esplosione dei consumi energetici.

Queste considerazioni impongono un approfondimento per evitare che la offerta ferroviaria diventi una offerta marginale, non sia cioè il tessuto connettivo vero della nuova Unione Europea e, al massimo, risponda solo ad una domanda pendolare o, addirittura, di tipo metropolitano.

In questa Legislatura occorrerà soffermarsi a lungo sulla funzione strategica della offerta ferroviaria perché questa, se resa davvero competitiva, se davvero liberalizzata a scala comunitaria, potrà svolgere un ruolo chiave nell'assetto economico futuro. Infatti questa recessione che il nostro Paese e l'Europa stanno vivendo in questo periodo ha messo in discussione la struttura dei consumi. Una recessione, dopo anni di crescita sistematica a scala nazionale ed internazionale, lascia un segno indelebile, cambia completamente le logiche del mercato, cambia le abitudini.

I fruitori dei servizi di trasporto stanno capendo, e lo capiremo sempre di più, che la scelta di un mezzo di trasporto non è legata solo alla propria comodità ma è legata alla ottimizzazione delle proprie disponibilità economiche.

I cittadini stanno diventando sempre più maturi nell'approccio alla mobilità. Una prova tangibile ci viene data dall'aumento della domanda di trasporto pubblico e, con la ripresa, sicuramente il mondo della produzione ricorrerà alla offerta di trasporto, o alle offerte di trasporto, più vantaggiose.

Sarebbe folle che il sistema ferroviario italiano ed europeo perdesse una simile occasione.

3. La prevenzione e il controllo del territorio, la sicurezza nei lavori

La qualità del mondo imprenditoriale da un lato e la capacità del Governo di garantire la sicurezza sui lavori, dall'altro, rappresenta il binomio obbligato che si intende porre ognqualvolta decidiamo di realizzare una infrastruttura.

L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria è, oggi, senza dubbio, quello su cui si è incentrato al massimo l'attenzione del Governo e del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti proprio per la serie di fenomeni legati a forme di criminalità organizzata. Fenomeni affrontati in modo organico da un apposito Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere istituito con apposito Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sin dal 15 aprile del 2002 e che insieme al Settore Tecnico, al Settore giuridico ed a quello economico costituisce l'articolazione funzionale della Struttura Tecnica di Missione.

Questa azione preventiva voluta, praticamente sin dall'inizio delle attività legate all'attuazione della Legge Obiettivo testimonia la volontà di aggredire in modo organico una simile emergenza evitando di scegliere come azione preventiva la politica del "non fare". Sarebbe stato, infatti, inconcepibile cadere nell'assurdo paradosso che spesso viene invocato nel comparto trasportistico dove la massima sicurezza si ha in presenza di traffico zero. È utile ricordarlo che fino all'aprile del 2002 il controllo, il monitoraggio delle opere non era supportato da una interazione sistematica tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Interno e le varie Prefetture. Senza dubbio occorre intensificare le modalità con cui vengono effettuati i controlli, tuttavia non possiamo dimenticare che i territori in cui si verificano fenomeni ambientali malavitosi sono quelli in cui la dotazione infrastrutturale è ancora molto bassa.

Quindi il costante impegno del Governo è quello di vincere ogni azione malavita che persegue un chiaro obiettivo: **governare il territorio proprio attraverso il blocco di ogni processo di infrastrutturazione.**

D'altra parte questa chiara volontà del Governo lo si evince leggendo i compiti istituzionali del sopra richiamato Servizio di vigilanza, in particolare tale organismo provvede:

- al supporto delle attività dei soggetti competenti alla predisposizione degli accordi (protocolli d'intesa) con gli organi competenti in materia di sicurezza nonché di prevenzione e repressione della criminalità, finalizzati alla verifica preventiva del programma di esecuzione dei lavori in vista del successivo

monitoraggio di tutte le fasi di esecuzione delle opere e dei soggetti che le realizzano;

- allo svolgimento, eventualmente in collaborazione con le Regioni, le Province autonome e gli altri Enti interessati con oneri a proprio carico, delle attività di supporto al CIPE, per la vigilanza delle attività di affidamento da parte di soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture;
- al costante monitoraggio e vigilanza dell'avanzamento delle attività progettuali, nonché dell'attività di realizzazione delle opere, sulla base dei dati forniti dai soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture;
- all'individuazione delle situazioni di criticità nell'avanzamento dell'iter realizzativo delle opere strategiche;
- alla formulazione di proposte o iniziative per la risoluzione delle criticità riscontrate;
- alla realizzazione di uno specifico sistema di interconnessione informatica dei dati da porre a disposizione del Comitato di coordinamento per l'Alta sorveglianza delle grandi opere, costituito presso il Ministero dell'Interno (composto da rappresentanti dei Ministeri dell'Interno e delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Direzione nazionale antimafia, dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, della Dia e della Direzione centrale della Polizia criminale, che si occupa del monitoraggio dei lavori per prevenire tentativi di infiltrazione da parte della criminalità organizzata).

Altro tema particolarmente delicato ed urgente è quello legato alla sicurezza nei lavori. Come detto prima e come ribadito già nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno 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,

come proposto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, 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, come precisato sempre nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, 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.

4. La mobilità nell'urbano: emergenza grave per la crescita e lo sviluppo del Paese

Lo scorso anno l'Allegato Infrastrutture mise in evidenza che una delle emergenze principali, in realtà forse la principale, nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti era quella legata alla assenza di una offerta di trasporto pubblico locale efficiente ed efficace. Una simile grave emergenza è, d'altra parte facilmente misurabile attraverso i seguenti dati:

- all'interno delle nostre grandi aggregazioni urbane, dove vive oltre il 40% della popolazione, **il costo sopportato dalle famiglie** per il trasporto è superiore a **30 miliardi di € all'anno**; un dato scioccante: **i romani consumano ogni giorno carburante per oltre 7 milioni di €**,
- **il costo della congestione** ha superato, nel 2008, i **9 miliardi di €** (solo Roma **900 milioni di €**);
- **la incidentalità nell'urbano**, ha superato, nel 2008, la soglia del 45% del valore globale nazionale; con un numero di vittime superiore a 2.200 unità;
- **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 consumo energetico**, nelle nostrre città, ha raggiunto livelli inimmaginabili: è sufficiente ricordare che un quinto del consumo energetico globale nel nostro paese è dovuto alla mobilità in ambito urbano.

Dopo un anno possiamo solo confermare che tale patologia si è aggravata ulteriormente perché la crisi, la recessione ha trasferito una quota rilevante di domanda di trasporto in ambito urbano sulla offerta pubblica; in alcuni casi c'è stata, addirittura, una crescita superiore al 20%. Il costo dell'uso dell'auto privata è infatti diventato un lusso; un costo insostenibile per i bilanci delle famiglie.

Per una città come Roma dove l'abbonamento a Metrebus costa 300 € 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.

Questa esplosione della domanda paradossalmente auspicata in tutte le pianificazioni nazionali e regionali non ha trovato però una offerta in grado di rispondere in modo adeguato.

Se affrontiamo poi le problematiche legate alla distribuzione delle merci in ambito urbano scopriamo che il costo del trasporto è il 33% del costo totale dell'autotrasporto.

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.

In questo primo anno di Legislatura si è cercato di affrontare una simile emergenza intervenendo sia continuando a investire in reti di trasporto su guida vincolata, sia garantendo risorse in conto esercizio per assicurare una offerta sempre più congeniale alle esigenze della domanda sulla rete ferroviaria.

In merito agli investimenti nelle reti metropolitane la Delibera del CIPE del 26 giugno 2009 ha assegnato un volano globale di risorse pari a 1.424 milioni di € e per quanto concerne le risorse per garantire il trasporto regionale su ferrovia, sempre nel 2009, sono state assegnate alle Regioni risorse per un valore di 1.440 milioni di € per onorare i contratti di servizio con Trenitalia nel triennio 2010 – 2012.

Grandi passi avanti si sono fatti nella definizione del rapporto contrattuale che caratterizza il comparto del trasporto pubblico locale. In realtà però delle sette emergenze sollevate nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno le seguenti quattro rimangono ancora irrisolte:

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:

- l'inquinamento atmosferico ed il blocco della mobilità.

Quarta emergenza:

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

Sono emergenze che da sole dimostrano che la mobilità in ambito urbano nulla ha di “locale” ma, a tutti gli effetti, riveste una valenza nazionale. Una valenza nazionale che trova ampia motivazione nel fatto che quasi il 70% del PIL viene garantito dalle attività del terziario, attività che per oltre il 90% avvengono nelle grandi e medie aggregazioni urbane.

Denunciare queste emergenze non significa trasferire all’organo centrale gli oneri per sanare queste negatività, significa porre la tematica nei giusti ambiti decisionali.

La Conferenza Stato Regioni ed Unificata può diventare la sede in cui identificare un Piano organico attraverso cui superare, nell’arco di un quinquennio, il forte indebitamento accumulato. Definendo caso per caso gli strumenti da utilizzare per effettuare il risanamento gestionale delle Aziende e identificando un Fondo rotativo capace di supportare in modo adeguato il rinnovo del materiale rotabile su gomma ridimensionando così l’attuale elevato tasso di inquinamento atmosferico.

5. Una offerta portuale capace di interagire davvero con le reti

Nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno si anticipò la volontà di costruire una riforma organica della organizzazione funzionale della offerta portuale del Paese; dopo un anno si dispone oggi di un quadro normativo pronto per essere sottoposto all'approvazione del Consiglio dei Ministri.

Prima di pervenire ad una proposta di Disegno di Legge si è ritenuto opportuno approfondire, a lungo, una filiera logistica del nostro sistema economico, cioè quella portuale, in modo da rispondere alle esigenze reali della nuova domanda di trasporto.

Non possiamo infatti sottovalutare quanto sia cambiata dal 1994, **anno in cui il Parlamento ha approvato la Legge 84/94**, ad oggi la dimensione e la organizzazione della portualità e della retroportualità.

La portualità italiana gestisce oggi 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 stoccataggi 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 chimica, **con 2,6 milioni di occupati**. In Italia sono **500 mila gli addetti** 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**.

L'obiettivo del Paese diventa quindi la conquista di uno spicchio di mercato nel grande business della logistica mondiale.

D'altra parte sono cambiati tutti gli approcci alla logistica; bastano pochissimi dati per misurare tale rivoluzione: nel 1990 circolavano nel mondo circa **40 milioni di TEU**; oggi sono oltre **400 milioni di TEU**.

Oggi la metà dei container che girano nel mondo sono di provenienza o destinazione cinese.

Parlando di milioni di container, l'ordine di grandezza del potenziale valore aggiunto indotto è di decine di miliardi di euro, cioè di 3 – 4 punti percentuali aggiuntivi di PIL.

Bisogna comprendere 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 portuale e retroportuale, proprio in questo momento di recessione, è molto attento ed al tempo stesso molto preoccupato che si possano commettere quattro imperdonabili errori:

- **Una analisi non corretta del fenomeno e delle sue evoluzioni nei prossimi dieci anni.**
- **Una sottovalutazione o una sopravalutazione 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 nell'intero processo di stoccaggio, di distribuzione e di commercializzazione dei prodotti.**

Ebbene questi quattro punti, queste quattro condizioni, ci impongono una attenta analisi sia sulla crisi che il comparto vive oggi, sia sulle possibili evoluzioni.

Il mercato dei trasporti marittimi ha fatto registrare, come detto in precedenza, in questi ultimi anni, un incremento davvero significativo per effetto dei fenomeni di globalizzazione dei mercati e dell'economia nonché dell'imponente crescita delle economie asiatiche. Tutto ciò ha dato un forte impulso all'interscambio via mare, sia nella componente delle esportazioni che in quella delle importazioni.

Solo a partire dal 2007 la fase di marcata espansione dello shipping ha mostrato segnali di rallentamento in coincidenza con le prime turbolenze finanziarie generate dai mutui sub-prime, rallentamento divenuto ancor più critico per effetto della attuale crisi finanziaria internazionale, che ha cominciato ad avere qualche ripercussione

sull'economia reale: non è casuale il recente crollo del “Baltic dry index”, che registra l'andamento della domanda di trasporto via mare delle materie prime e, quindi, coglie eventuali fenomeni di contrazione dell'economia proprio nella componente iniziale della catena dei processi economici che interessano il settore marittimo-portuale.

Non è facile prevedere tutte le ricadute che la attuale crisi finanziaria mondiale verrà a generare, ma è chiaro che lo scenario richiamato costituisce un motivo ulteriore per avviare una politica di rilancio del settore, che riveste una valenza strategica di primissimo piano. Una valenza che viene confermata dall'aggregato delle attività economiche che attengono ai porti italiani e che in essi si svolgono; un approfondimento di tali dati porta ad una cifra di 105.000 posti di lavoro, con un “fatturato” che si attesta intorno ai 21 miliardi di euro e che, pertanto, contribuisce alla ricchezza nazionale e, quindi, al prodotto interno lordo, per un pari importo.

Sul settore portuale, di conseguenza, il Governo ripone la massima attenzione da parte del Governo anche considerato che, in uno scenario caratterizzato dall'offerta di innumerevoli opportunità, la situazione dei porti italiani presenta attualmente alcuni elementi critici che ne stanno compromettendo la piena competitività rispetto agli altri porti mediterranei e nordeuropei, nonostante il vantaggio legato alla loro privilegiata posizione geografica.

D'altra parte, grazie anche alla politica del Governo attenta ai Corridoi Comunitari ed attenta al rapporto tra il Mediterraneo ed i Corridoi, **il Mediterraneo è divenuto uno dei centri nevralgici della politica mondiale. Sembra il laboratorio del mondo in divenire.**

Ormai il Mediterraneo non ha più solo Fos, Genova, Gioia Tauro, Taranto, Trieste, ecc. Il Mediterraneo ha Damietta, Alessandria d'Egitto, ha in corso l'allargamento del Canale di Suez, ha Kooper, ha Bar, ha Algesiras.

Dobbiamo ammetterlo le criticità che ostacolano lo sviluppo della portualità nazionale risiedono essenzialmente nel fatto che i porti italiani:

- subiscono un notevole deficit infrastrutturale rispetto ai porti degli altri Paesi europei e mediterranei, in particolare di Spagna e Nordafrica;
- hanno scarsità di spazi, aree, banchine e bacini profondi per “cavalcare l'onda” del boom del traffico containerizzato e di altre tipologie di traffico che richiedono fondali adeguati alle navi di nuova generazione;
- sono spesso penalizzati da una eccessiva burocratizzazione della attività amministrativa che ha rallentato, tra le altre cose, la realizzazione di nuove opere. Penso, soprattutto, alle farraginose

procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti;

- sono ancora scarsamente serviti da connessioni ferroviarie e stradali con l'entroterra e con le grandi reti di trasporto;
- sono spesso soggetti a limiti, tetti di spesa, vincoli e "tagli" di risorse che, pur giustificati da esigenze di finanza pubblica, ne condizionano pesantemente l'esercizio delle attività istituzionali.

La politica di rilancio dei porti deve, pertanto, muovere prioritariamente dalla rimozione di tali criticità che rendono meno competitiva la portualità italiana, ma deve anche tener conto dell'esigenza di riconfigurare un disegno strategico complessivo che consenta ai porti del nostro Paese di "fare sistema", di acquisire la "massa critica" necessaria a fronteggiare un mercato in rapida evoluzione e la concorrenza sempre più agguerrita degli scali marittimi dell'area mediterranea, che condividono con i porti italiani alcuni di quei vantaggi geo-economici prima evidenziati.

Se non si provvede in tal senso, riattivando il processo di infrastrutturazione, completando il processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali e rendendo più efficienti i servizi resi dai porti, la portualità italiana rischia di essere esclusa dai grandi flussi del traffico internazionale e di recitare un ruolo marginale e di basso profilo.

Si rende, dunque, improrogabile una revisione della legislazione portuale che sia in grado di eliminare simili criticità.

L'obiettivo dell'incremento dei traffici marittimi e del recupero di competitività del Paese può essere perseguito attraverso un percorso legislativo che preveda:

- **il completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali;**
- **la definizione equilibrata dei rapporti tra gli organi delle autorità portuali e la valorizzazione della governance;**
- **la semplificazione delle procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti;**
- **lo sviluppo delle connessioni intermodali;**
- **l'offerta di servizi caratterizzati da efficienza ed economicità;**
- **la modernizzazione del sistema di assegnazione delle concessioni demaniali di aree per l'espletamento delle operazioni portuali;**
- **la semplificazione delle procedure concernenti i dragaggi dei fondali.**

In relazione alla autonomia finanziaria, va premesso che in precedenti Leggi Finanziarie è stata prevista l'attribuzione, alle Autorità

Portuali, del gettito della tassa erariale e della tassa di ancoraggio, nonché la devoluzione, alle stesse, anche di una quota dei tributi diversi dalle tasse e dai diritti portuali, allo specifico fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali.

Tuttavia la previsione da ultimo richiamata non ha trovato sostanziale attuazione, così come la norma che aveva previsto la definizione delle modalità attuative della partecipazione delle Regioni all'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti, ai fini del finanziamento di investimenti volti al potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari per i porti stessi, con priorità per gli interventi riguardanti i porti ricompresi nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

Il mancato completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali ha così prodotto una contrazione del processo di infrastrutturazione portuale fortemente negativa, la quale ha di fatto impedito anche il pieno sviluppo delle autostrade del mare ed il conseguente alleggerimento del traffico gommato.

Si ritiene utile, pertanto, nelle more di un effettivo processo di completamento della autonomia finanziaria, verificare la possibilità di istituire, per ora, considerando le disponibilità finanziarie limitate, un nuovo sistema che consenta alle citate Autorità, la realizzazione di opere previste nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali. Un sistema che consenta la stipula di contratti di mutuo di durata anche pluridecennale con la Cassa Depositi e Prestiti.

È altresì opportuno, in tale contesto, agevolare la possibilità, per le Autorità Portuali, di ricorrere, comunque, a forme di compartecipazione del capitale privato, anche secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui al codice dei contratti.

Tale nuovo sistema di finanziamento potrà così verosimilmente permettere l'avvio di quel processo di infrastrutturazione portuale che appare imprescindibile per un adeguato sviluppo dei traffici marittimi e per il recupero di competitività del settore.

La ripresa del processo di infrastrutturazione, peraltro, non dipende esclusivamente dalla autonomia finanziaria delle autorità portuali, ma è legata anche alla loro capacità di svolgere, in modo efficiente e tempestivo, i compiti istituzionali. Per tale ragione, pur risultando opportuno, al momento, mantenere la attuale classificazione dei porti e l'impianto numerico delle autorità portuali, occorre ridefinire in modo più equilibrato i rapporti tra gli organi delle autorità in questione, ai fini di una adeguata valorizzazione della governance e delle relative managerialità.

Il Presidente della autorità portuale, infatti, deve essere realmente un manager del porto, dotato della giusta autonomia decisionale e svincolato da spesso ingiustificati appesantimenti burocratici.

In tale ottica si deve consentire al Presidente di amministrare direttamente il demanio marittimo portuale rilasciando, senza il coinvolgimento di altri organi della autorità portuale, le concessioni di breve durata nonché quelle per l'esercizio delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale e per l'affidamento delle attività dirette alla fornitura dei servizi di interesse generale agli utenti portuali.

In altri termini, i Presidenti delle autorità portuali devono essere posti in condizione di decidere e, soprattutto, di decidere rapidamente per garantire al porto una effettiva operatività e tale risultato potrà essere meglio perseguito anche attraverso la corrispondente revisione delle attribuzioni del Comitato Portuale, lasciando a quest'ultimo l'emanazione dei soli atti effettivamente strategici dal punto di vista della programmazione e pianificazione delle attività portuali.

La richiamata esigenza di non rallentare la vita del porto impone, inoltre, la revisione del meccanismo di nomina della figura del Presidente, oggi basato su una sequenza di fasi poco chiare che hanno dato luogo a frequenti contenziosi.

Occorre, quindi, individuare una soluzione più adeguata e rispondente anche in una ottica di snellimento e semplificazione delle procedure, naturalmente nel rispetto dei principi costituzionali riguardanti una materia oggetto di legislazione concorrente.

Inoltre, proprio ai su indicati fini di maggiore efficienza, occorre precisare meglio i rapporti di coordinamento tra la autorità portuale e l'autorità marittima, a fronte di un più chiaro riparto di competenze.

A criteri di semplificazione deve essere ricondotto anche l'iter approvativo dei piani regolatori portuali e delle loro varianti posto che la attuale disciplina non ha certo giovato al rapido sviluppo delle infrastrutture ed alla operatività del porto in termini di incremento dei traffici. Appare necessario, in particolare, abbattere i tempi anche attraverso la applicazione di istituti tipici del diritto amministrativo quali, per esempio, il silenzio assenso ai fini del raggiungimento della intesa tra le autorità portuali e i Comuni e la conferenza di servizi.

È tuttavia evidente che l'attrazione dei traffici non presuppone soltanto una idonea infrastrutturazione portuale, ma anche adeguati collegamenti con il retroterra; da qui, l'esigenza di prevedere il finanziamento degli interventi riguardanti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali,

attraverso la istituzione di un apposito Fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'adozione di tali misure dovrebbe così assicurare lo sviluppo strategico integrato del territorio e l'incremento delle autostrade del mare.

Quanto ai servizi tecnico-nautici, finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo, appare opportuna una modifica della attuale disciplina alla luce dell'accordo interassociativo intervenuto il 12 aprile 2007 tra la totalità dei soggetti erogatori dei servizi e dei relativi utenti, posto che lo stesso sembra costituire un valido punto di equilibrio tra le esigenze delle categorie interessate e la salvaguardia della efficienza ed economicità dei servizi.

Altro tema di particolare rilievo è quello della fornitura del lavoro portuale temporaneo; al riguardo, pur tenuto conto della non facile situazione economica, appare doveroso rendere strutturale il meccanismo di corresponsione della indennità di mancato avviamento al lavoro per i lavoratori portuali organizzati nelle imprese o nelle agenzie promosse dalle autorità portuali in conformità alla legge.

In materia di concessioni demaniali per lo svolgimento delle operazioni portuali, poi, si ritiene utile introdurre un sistema più moderno e rispondente alle finalità di sviluppo infrastrutturale sopra evidenziate, il quale premi l'impegno dei concessionari ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione delle opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, attraverso la previsione di una adeguata riduzione dei canoni ed il riconoscimento di una maggiore durata del titolo rispetto ai concessionari che tale impegno non assumono.

Appare utile, inoltre, prevedere efficaci misure di monitoraggio sul corretto adempimento degli obblighi derivanti dalla concessione, in vista di una migliore valorizzazione delle aree portuali e di un effettivo sviluppo dei traffici marittimi.

Peraltro, occorre prevedere che le aree portuali non più utilizzabili a fini commerciali possano essere destinate a finalità turistico ricreative e di diporto nautico, in modo da non penalizzare, ingiustificatamente, un settore così importante per il Paese dal punto di vista economico.

Infine, ma non certo per importanza, non va dimenticata la necessità di semplificare ulteriormente la attuale disciplina sul dragaggio dei fondali come correttamente ritenuto anche dal Parlamento, in modo da consentire l'arrivo delle navi portacontenitori di ultima generazione; anche in tale ottica si rende necessario prevedere lo snellimento dell'iter di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti; ciò consentirà ai porti di rispondere tempestivamente alle esigenze del mercato.

Questo tipo di approccio fa capire che la infrastrutturazione dei nostri porti, in merito all'accesso alle risorse, ha due distinti momenti: uno obbligatoriamente a "fondo perduto", uno, invece, tipicamente caratterizzato dalla logica dell'investimento e, quindi, non è e non deve essere considerato debito pubblico.

Un approccio questo senza dubbio nuovo, infatti per molto tempo c'è stata una vera disattenzione alla infrastrutturazione dei nostri HUB portuali; intesi non solo come ambito marittimo ma come nodo sommatoria di infrastrutture materiali ed immateriali, di bacini di evoluzione e di reti stradali e ferroviarie.

Se volessimo ricercare delle responsabilità in questa disattenzione programmatica e strategica troveremmo che il denominatore comune delle responsabilità è da ricercarsi **nella diffusa illusione programmatica di ogni realtà portuale**.

Il "**localismo**", o peggio, la illusione che un determinato ambito territoriale fosse l'unico riferimento capace di generare attrazione, capace di diventare nodo chiave, cioè HUB, ha costituito, per il nostro Paese, da sempre, la assurda fine di ogni logica programmatica.

Oggi però sono cambiate, come detto prima, tutte le categorie e tutte le condizioni che hanno cauterizzato la intera economia marittima:

1.

Nel **2015 il Mediterraneo movimenterà circa 70 milioni di TEU**.

2.

I Corridoi plurimodali **Rotterdam – Genova e Varna – Durazzo – Bari** sono due **canali secchi** che rendono, già oggi, il **Mediterraneo un grande teatro economico delle convenienze di tre aree quali il Nord Africa, la nuova Europa ed il complesso ed articolato sistema euroasiatico**.

3.

La **crescita del PIL della Cina** e la contestuale modifica dei mercati di offerta mondiale delle materie prime e dei beni di consumo.

L'Italia non può perdere questa occasione che, tra l'altro, gli viene offerta da quanto definito da 47 Paesi del sistema euromediterraneo attraverso il Documento "Wider Europe" prodotto dall'Unione Europea nel 2005. In tale Documento, che è a tutti gli effetti il Piano Euromediterraneo, emerge il ruolo chiave che l'Italia potrebbe svolgere proprio in questi prossimi cinque anni all'interno del Mediterraneo.

Per questo motivo il nostro Paese ha proposto alla Unione Europea di avviare una rivisitazione ed un monitoraggio delle reti TEN ed una contestuale interazione tra questo quadro programmatico e l'intero sistema Euromediterraneo. Tale proposta è stata condivisa dall'Unione Europea.

Un lavoro che coinvolgerà, come detto prima 47 Paesi e che farà emergere in modo trasparente il ruolo cerniera del nostro Paese all'interno di un sistema così complesso ma al tempo stesso ricco di convenienze e di interessi misurabili.

Questo approccio a scala sovra nazionale imporrà, però, la costruzione nel nostro paese di alcune certezze quali:

- **La misurabile certezza nella realizzazione delle reti di collegamento tra il territorio ed il porto.**
- **L'abbattimento di vincoli ambientalistici immotivati**, quali quelli legati alle attività di dragaggio e di approfondimento dei fondali.
- **Un rapporto diverso, tutto da costruire, tra Autorità Portuale e gli Enti locali.**
- Uno svolgimento celere delle pratiche doganali, sanitarie, ecc. Non ha senso che a Genova la permanenza in porto di un container è di 4 volte superiore a quella di Rotterdam.

L'urgenza nel decidere, l'urgenza nel fare, l'urgenza nell'approfittare di questa stasi, sta proprio nel fatto che non dobbiamo dimenticare che tra il 2014 ed il 2017, anche in presenza di una crescita del PIL minima, in Europa entreranno in crisi alcuni segmenti strategici quali: i valichi alpini, i valichi lungo l'arco dei Pirenei, gli assi ferroviari lungo la Padania e la Provenza, il sistema autostradale lungo la Baviera, gli assi di accesso ai porti di Rotterdam e di Amburgo, l'asse autostradale Istanbul – Sofia – Budapest – Vienna, l'accesso alle grandi aree metropolitane al cui interno si è ormai consolidato oltre il 70% dei consumi. Questo imporrà una rivisitazione sostanziale dei punti di accesso al sistema europeo.

In questa obbligata emergenza non hanno senso localismi e vecchie battaglie di schieramento.

Questa serie di considerazioni ci deve quindi portare ad un confronto aperto e coraggioso con il tessuto istituzionale definito a valle della riforma del Titolo V° della Costituzione. Sarà necessario, cioè, convincersi che la portualità è sommatoria di condizioni e di funzioni non legate ad una fisicità territoriale. **Ad esempio gli HUB portuali del Nord Adriatico:**

- sono strettamente interconnessi con il Corridoio 5; un Corridoio su cui insiste il nodo intermodale di Lione, di Orbassano, di Novara, di

Verona, di Padova, di Venezia, di Cervignano. Un Corridoio che movimenta il 36% dell'intero sistema comunitario;

- Trieste è l'unico porto franco del Mediterraneo;
- rappresentano la porta dell'area orientale dell'Europa nel Mediterraneo;
- consentono una riduzione di circa 8 giorni per l'accesso al sistema Europa rispetto all'itinerario che utilizza gli HUB del Nord Europa.

E così l'HUB di Genova:

- ha una storica tradizione commerciale ed ha una retroportualità rara e singolare: il sistema padano movimenta il 57% delle merci e le attività produttive ubicate in tale area partecipano per oltre il 60% alla formazione del PIL;
- è il terminale di uno dei Corridoi strategici della Unione Europea: il Corridoio 24; definito Corridoi dei due Mari perché collega il Mediterraneo ed il Mare del Nord;
- proprio da quest'anno con l'avvio dei lavori del Terzo Valico dei Giovi nell'arco di sei anni potrà interagire in modo efficiente non solo con il sistema Padano ma con il vasto sistema economico della Europa centrale.

Questo approccio rafforza ulteriormente il ricorso, già evidenziato nel DPEF dello scorso anno di “distretto logistico”. Un concetto questo non più legato ad una fisicità territoriale ma ad una misurabile attività economica; un concetto già presente nelle Piattaforme Logistiche identificate nell'Allegato Infrastrutture al DPEF sempre dello scorso anno, un concetto già condiviso nelle altre realtà comunitarie.

6. L'abbattimento della incidenza del costo del trasporto e della logistica sul trasportato

In altre parti del documento si ricorda quanto sia rilevante ed al tempo stesso negativo il peso del costo del trasporto sul valore del trasportato, il peso di una logistica non efficiente, il peso di una inefficienza legata essenzialmente alla assenza di una offerta infrastrutturale completa.

Cosa intendiamo per offerta infrastrutturale completa; **intendiamo un sistema in cui nessun segmento di rete, nessun nodo intermodale, nessuna piastra portuale o interportuale, contengono al proprio interno defezienze infrastrutturali anche minime.**

In termini più spiccatamente tecnici definiamo queste carenze, soprattutto nell'accesso sia alle aree produttive che intermodali, come "efficienza o qualità dell'ultimo miglio". Ebbene i veri punti morti dell'intero itinerario che caratterizza la evoluzione del processo che porta la merce dalle aree di produzione al mercato, trova i momenti di maggiore crisi proprio nell'accesso ai terminali e nel passaggio dalle aree di produzione alla rete.

Prende corpo così la chiara esigenza, più volte invocata, della contestualità e della compiutezza del progetto di infrastrutturazione. Una contestualità ed una compiutezza più volte criticata perché ritenuta come impoverimento del Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo.

In proposito è utile un esempio: l'autostrada Bari – Taranto ha il casello terminale non nel nodo urbano di Taranto, non nell'impianto portuale di Taranto, ma nel nodo urbano di Massafra, cioè a circa 15 Km dal porto e a 18 dal nodo urbano. Se tra le opere legate alla "Piastra logistica dell'HUB di Taranto" comparisse l'intervento relativo al "Collegamento tra Massafra e il porto di Taranto" automaticamente si penserebbe ad uno svilimento strategico della Legge Obiettivo. In realtà la rilevanza strategica non è da ricercare alla dimensione finanziaria dell'intervento, non è da ricercare alla complessità dell'opera, ma è da ricercare, proprio, nella importanza di una determinata tessera infrastrutturale all'interno di un mosaico articolato e complesso come quello che oggi caratterizza la nostra offerta infrastrutturale.

7. L'avvio concreto della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus e del Brennero

Oggi siamo in presenza di due avanzamenti distinti nell'attuazione concreta di due nuovi valichi ferroviari essenziali per il nostro Paese e per l'Europa.

Sulla Torino – Lione siamo, dopo un lungo periodo di approfondimento e di confronto con le realtà locali - un approfondimento durato tre anni e mezzo - di fronte alla identificazione di un tracciato e quindi all'avvio del processo progettuale che potrebbe portare nell'arco di un anno alla definizione di un progetto di massima.

Completamente diverso è invece lo stato di avanzamento del progetto relativo al nuovo tunnel ferroviario del Brennero.

Anzitutto l'opera è già in fase di cantiere, sul versante italiano, con un andamento molto favorevole, che ha consentito di realizzare 7,5 km di foro pilota in pochi mesi.

Va inoltre sottolineato il fatto che su quest'opera, che riveste un ruolo fondamentale nei collegamenti verso i Paesi del centro e nord Europa, si appunta l'attenzione massima dell' Unione Europea, che ha concesso per la realizzazione della stessa un contributo comunitario di 786 milioni di euro, facendone il primo progetto della Unione Europea per contribuzione.

Inoltre il 18 maggio 2009, è stato sottoscritto a Roma il "Memorandum of Understanding" con il quale Italia, Germania e Austria si impegnano, in via definitiva, alla realizzazione dell'asse ferroviario del Brennero da Monaco a Verona.

Entro i prossimi mesi sarà possibile approvare il progetto in sede CIPE e tale scadenza è obbligata se non si vuole rivisitare l'intero programma dei lavori con un concreto rischio di perdita di quote rilevanti di fondi da parte della Unione Europea. Una perdita ingente non solo dal punto di vista finanziario ma anche di credibilità, di fronte alla Commissione che ha sinora dato il massimo credito alla programmazione infrastrutturale del nostro Paese.

Prende corpo così la improcrastinabile esigenza di individuare le modalità di accesso alle risorse necessarie a coprire il fabbisogno residuale per la completa realizzazione dell'opera di parte italiana. Tale importo al netto del contributo comunitario ammonta a 1.329,7 milioni di euro a fronte di un costo complessivo di 3.575 milioni di euro.

Tenuto conto della importanza strategica dell'intervento si ritiene utile riportare di seguito una apposita monografia sintetica in cui si

riportano una serie di considerazioni sulla urgenza delle decisioni da prender e sulle stime economiche dell'intervento.

Valutazioni sul carattere di urgenza della decisione politica e stime economiche delle fonti di sostegno alternative

L'Unione Europea ha stanziato per il progetto della Galleria di base del Brennero un importo complessivo di 786 M€ da dividere in parti uguali tra Italia e Austria, a copertura del 27% dei costi di costruzione e del 50% dei costi relativi agli studi fino al 2013. La Decisione Europea che garantisce i finanziamenti Europei è stata adottata il 5 dicembre 2008 e i primi finanziamenti sono già stati erogati. Da parte delle massime autorità competenti italiane sono state date ripetutamente assicurazioni circa la valenza e la priorità del Progetto oltre all'impegno politico del Governo per la sua realizzazione nei tempi previsti. Da ultimo, il 5 dicembre 2008 a Verona ciò è intervenuto negli incontri con il Vice Presidente della Commissione EU Antonio Tajani e il Coordinatore del Corridoio N. 1 Karel Van Miert. Le stesse assicurazioni politiche sono state ripetute a Roma il 13 febbraio 2009 in occasione del nostro incontro con il Coordinatore Karel Van Miert a Palazzo Chigi.

La mancata approvazione del CIPE sta generando ritardi che si ripercuotono direttamente sulla data di avvio dei lavori e determinano la conseguente perdita di parte dei contributi Europei già deliberati. Infatti, lo slittamento di parte dei lavori oltre il termine del periodo di eleggibilità della Decisione Europea di finanziamento, non consente di beneficiare dei relativi contributi approvati. Tale perdita è valutabile in circa 30 milioni di Euro, oltre ulteriori oneri indiretti valutabili in circa 5 milioni di Euro, per mese di ritardo rispetto alla data originariamente prevista per l'approvazione (gennaio 2009). Il valore del danno causato dal ritardo è riferito al valore dell'intero progetto. Di tali perdite di finanziamenti Europei, e quindi aumento dei costi, la metà è a carico dell'Italia, come già rappresentato dall'Ambasciatore Silvio Fagiolo, Presidente della CIG, nella lettera a noi inviata il 19 marzo 2009.

Un eventuale accumulo di eccessivo ritardo dei lavori di costruzione potrebbe portare alla perdita totale dei contributi Europei, con obbligo di restituzione dei finanziamenti già erogati, oltre agli interessi di mora previsti dalle Decisioni Europee di finanziamento.

Da parte austriaca, con Decreto del 15 aprile 2009, il Ministro Federale per i Trasporti, l'Innovazione e la Tecnologia della Repubblica d'Austria, ha già rilasciato l'autorizzazione a costruire ai sensi del diritto ferroviario austriaco per la Galleria di base del Brennero sul territorio austriaco. Con tale Decreto, le autorità hanno confermato anche la compatibilità ambientale del Progetto; di conseguenza sono ora disponibili tutte le autorizzazioni richieste dalle

leggi federali austriache per la Galleria di base del Brennero. L'autorizzazione dei finanziamenti dell'opera è stata inoltre inserita nella legge finanziaria austriaca per il 2009, la cui approvazione in Parlamento è prevista entro giugno 2009. A partire da tale data, ogni ulteriore ritardo sarebbe imputabile esclusivamente alla parte italiana.

L'8 maggio 2009, in occasione della seduta del CIPE, è stata presentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'informatica relativa alla tempistica di approvazione del progetto definitivo della galleria ferroviaria di base del Brennero. Il CIPE ha preso atto delle scadenze temporali da onorare, che prevedevano, tra l'altro, la chiara indicazione della garanzia dell'impegno italiano nella realizzazione dell'opera nel DPEF, da approvare entro il mese di luglio 2009.

Il 18 maggio 2009 è stato sottoscritto a Roma il “Memorandum of Understanding” tra Italia, Germania e Austria per lo sviluppo dell'asse ferroviario del Brennero da Monaco a Verona; l'intesa è stata sottoscritta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano e dagli omologhi austriaco e tedesco, dai Presidenti delle Province interessate Alto Adige, Trentino, Verona, Tirolo, Baviera, e dai responsabili delle reti ferroviarie coinvolte (RFI SpA, ÖBB Infrastruktur Bau AG); con tale atto, i governi hanno confermato ufficialmente l'impegno sul piano finanziario e della tempistica a realizzare la Galleria di Base del Brennero;

Nel quadro del programma di realizzazione dei cunicoli esplorativi per la Galleria di base del Brennero lato Italia, avviato nel giugno 2006, sono stati già realizzati circa 7,5 km di cunicoli, pari a circa il 30 % delle tratte complessive previste in territorio italiano. I lavori procedono in linea con le tempistiche programmate.

Con le condizioni assunte e tenuto conto del piano di realizzazione previsto nelle Decisioni di finanziamento dall'Unione Europea fino al 2013, il Costo a Vita Intera del Progetto Definitivo è ad oggi quantificabile in ca. 7.150 Mln € Tale importo potrebbe essere soggetto ad adeguamenti in fase di progettazione esecutiva.

La parte di competenza italiana, parimenti a quella austriaca, corrisponde al 50% di tale importo e risulta pertanto pari a circa € 3.574 Mln.

L'attuale disponibilità dei finanziamenti lato Italia è la seguente:

Fondi di Legge Obiettivo (Delibera CIPE n. 89/2004)	45,0	M€
IV Addendum al Contratto di Programma MIT/RFI 2001-2005	215,0	M€
Risorse da contratto di programma MIT/RFI 1994-2000 rese disponibili a seguito di incassi successivi al 1993 di fondi UE relativi a decisioni TEN come da lettere MIT del 24/11/04 prot. 6229/2004/S.P. e del 14/04/05 prot. n. 10541/2005/S.P.	26,0	M€
Quota parte finanziamenti UE concessi (MIP 2001-2006)	33,3	M€
Quota parte finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/Studies)	96,7	M€
Quota parte finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/Works)	296,3	M€
Totali	712,3	M€

Il fabbisogno finanziario complessivo che rimane da garantire per la parte italiana ammonta quindi a **2.862 M€** ovvero la differenza tra la parte di competenza italiana del costo del Progetto Definitivo e le fonti già impegnate o garantite.

Oltre alle risorse provenienti dal bilancio dello Stato, sono state individuate altre fonti di sostegno finanziario alternative che potranno rendersi disponibili nei prossimi anni a fronte di un piano di azioni definito e che rientrano negli impegni programmatici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in linea con le intese raggiunte e sottoscritte in data 18 maggio 2009.

Tali fonti che concorrono alla copertura del progetto sono:

Finanziamenti comunitari TEN-T inseriti nei piani di co-finanziamento europeo successivi al 2013. Il progetto definitivo prevede per gli anni successivi al 2013, costi totali a carico dell'Italia pari a circa 2.216,90 M€. Ipotizzando un contributo da parte dell'Unione Europea pari quello riconosciuto attualmente (27% dei costi di costruzione), si può prevedere un finanziamento a favore dell'Italia da parte dell'Unione Europea per gli anni successivi al 2013 pari, in via cautelativa, a circa **500 M€**.

Accantonamento da parte della Società Autostrada del Brennero

SpA dei proventi da esercizio in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie, ai sensi della legge finanziaria per il 1997, N° 449, all'art. 55 comma 13. La quota di tale fondo da destinare al finanziamento della Galleria di Base del Brennero è una parte del totale degli accantonamenti previsti fino al 2014, data di scadenza della concessione autostradale. Entro tale anno il fondo avrà raggiunto un ammontare di 550 milioni di Euro. L'effettiva entità della quota a favore della Galleria di base del Brennero dovrà essere concordata d'intesa con la Società Autostrada del Brennero. Prudenzialmente, si valuta che tale quota potrà essere pari a circa **400 M€**

Ricorso al parternariato pubblico-privato (PPP) per la realizzazione, il finanziamento e la manutenzione dell'attrezzaggio tecnologico e ferroviario. Tale ipotesi è stata oggetto di uno studio di fattibilità, che ne ha confermato l'applicabilità. Il contratto potrà essere appaltato a partire dal 2013 e i relativi lavori potranno essere avviati a partire dal 2017. L'importo del contratto è stato valutato, per la parte italiana (50% del totale), in circa 648 M€. Prudenzialmente, ai fini di questa valutazione si considera un introito di 400M€.

Proventi da un eventuale tassazione cross-modal sul traffico della Autostrada A22 nei limiti previsti dalla Direttiva 2006/38/CE “Eurovignette”. Da stime realizzate internamente da BBT, l'applicazione di tale tassazione sulla tratta autostradale Ala-Brennero (15% sulla tratta Ala-Bolzano Sud e 25% sulla tratta Bolzano Sud-Brennero) tra il 2014 e il 2022 porta ad un contributo di circa **233,6 M€**

Impegno da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a versare per gli anni 2010 e 2011 contributi rispettivamente di 70 M€ e 110 M€ per il progetto della Galleria di Base del Brennero.

Al netto delle fonti di sostegno alternative elencate, il fabbisogno complessivo che rimane da garantire per la parte italiana ammonta quindi a circa 1.329,7 M€ da distribuire, a partire dal 2012, secondo un piano di esborsi già disponibile.

8. Una piena interazione tra il nuovo assetto degli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada

Uno dei più grandi errori che spesso commette la Pianificazione di medio e lungo periodo è quello di non tener conto della obsolescenza delle stesse intuizioni programmatiche e, soprattutto, della dinamicità che, specialmente negli ultimi venti anni, ha caratterizzato la distribuzione nel territorio delle attività produttive.

Fino alla fine degli anni '80 le grandi aree industriali del Paese e della Unione Europea sembravano inamovibili; nessuno avrebbe immaginato un azzeramento della area industriale di Bagnoli o un ridimensionamento dell'area industriale di Taranto. Ma nessuno avrebbe immaginato la esplosione di micro aree diffuse come quelle del salernitano, dell'area barese, di quella catanese nel Mezzogiorno e quelle dell'area maceratese, dell'intorno di Treviso nell'area centro settentrionale del Paese. Tutte aree che avevano avuto senza dubbio una consistenza produttiva ma mai si pensava che tali aree potessero diventare il cuore produttivo e propulsivo del Paese.

Questo fenomeno si è verificato in tutto l'assetto comunitario e sono in realtà cambiate molte aree storiche della produzione.

Questo approfondimento, questa naturale constatazione è stato il comune denominatore che ha caratterizzato i lavori che nel 2004 hanno portato alla definizione delle reti TEN – T. Nel 2004 si è preferito disegnare una rete di Corridoi capaci di garantire, in modo strutturale ed organico, non una Regione, non un area Paese ma l'intero assetto comunitario.

Ebbene in tale approccio innovativo e rivoluzionario compaiono due Corridoi nuovi: il Corridoio 24 (Rotterdam – Genova) ed il Corridoio 8 (Bari – Durazzo – Varna).

Nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno compare l'asse ferroviario Napoli – Bari inteso come naturale prolungamento del Corridoio 8 e quindi come interessante asse plurimodale capace di rispondere alle esigenze di insediamenti produttivi oggi ancora non consolidati.

Ma altrettanto può dirsi sia per il Corridoio 5 che per il Corridoio 1 in cui sta emergendo sempre più l'obbligatorietà a realizzare contestualmente non segmenti del Corridoio ma l'intero asse plurimodale e ciò proprio perché attraverso il Corridoio si aggregano interessi produttivi ubicati anche a in aree lontane. Per questo motivo già lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture si propose la costituzione di Società di

Corridoio. Società, veniva detto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, che si configurano come soggetti catalizzatori delle attività e delle rendite che si generano nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso.

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".

Una esperienza interessante è stata già definita dal Coordinatore del Corridoio 1 attraverso la Brenner Corridor Platform, che ha come obiettivo quello di aggregare tutti coloro che sono interessati alla realizzazione di un segmento importante del Corridoio 1.

9. La importanza della logistica e l'avvio immediato di Partenariato Pubblico Privato per garantire la realizzazione di piastre logistiche portuali ed interportuali.

L'offerta trasportistica legata alla domanda merci vive oggi un momento molto delicato che per alcuni versi può essere definito paradossale: **l'utente nelle sue più articolate manifestazioni** (imprenditore, gestore di sistemi complessi, ecc.), **definisce ormai da solo gli itinerari e le modalità di trasporto più rispondenti alle proprie esigenze**.

Ci troviamo cioè in presenza di una miriade di micro pianificazioni.

Questa forma di organizzazione autonoma potrebbe, addirittura, essere congeniale ad un sistema liberista; in realtà però questo spontaneismo programmatico non è legato a processi di ottimizzazione della offerta di trasporto, ma è solo legato ad una spasmodica ricerca, da parte della domanda, di una ipotetica offerta di trasporto.

Questa assurda forma di organizzazione spontanea è la vera patologia del sistema e soprattutto rappresenta l'elemento più rischioso per ciò che definiamo sviluppo compatibile.

Ancora più delicata e complessa è la distribuzione delle merci in ambito urbano; in proposito è utile ricordare che sulle quattro aree urbane di Milano, Bologna, Roma e Napoli si concentra oltre il 50% di quel 70% di consumi che si sviluppa in sole dodici aree urbane del Paese.

Tutto questo testimonia che affrontando la organizzazione logistica di queste quattro città potremmo già raggiungere risultati apprezzabili.

Ottimizzare l'organizzazione logistica in queste quattro aree metropolitane renderebbe possibile:

- l'abbattimento del costo di un prodotto in modo rilevante;
- la esaltazione della competitività di un prodotto e quindi della sua capacità di aggredire i mercati;
- l'abbattimento sostanziale dell'impatto ambientale;
- il ridimensionamento dei costi energetici;
- il rafforzamento della qualità;

la stabilità del sistema occupazionale (meno addetti ma stabili).

Se passiamo dai nodi alle reti scopriamo che esistono nel nostro Paese reti:

- che trasportano energia: elettrodotti e cavi in olio;
- che trasportano gas;
- che trasportano petrolio;
- che trasportano comunicazione via cavo e via etere;
- che trasportano persone e merci su ferro e su gomma.

In tutti questi casi la rete dovrebbe essere messa a disposizione e, direttamente o indirettamente, il proprietario della rete dovrebbe esigere un “canone” da parte del soggetto gestore.

Il soggetto gestore dovrebbe ottenere dei vantaggi dagli utilizzatori della rete tali da remunerare i costi di gestione e produrre al tempo stesso un margine.

Questo approccio ci fa capire cosa è la logistica.

La rete che trasporta energia fa pagare tutti i fruitori secondo logiche articolate.

La rete che trasporta le persone e le merci su strada fa pagare solo un limitato numero di segmenti: 6.000 Km su circa 120.000 Km di rete principale e fa pagare in modo differenziato le merci ed i passeggeri secondo logiche non coerenti a parametri di danno reale arrecato alle infrastrutture.

La rete che trasporta le persone e le merci su ferrovia fa pagare il transito solo in base alle prestazioni ma senza una distinzione sui tracciati.

Le **liberalizzazioni**, o meglio, ogni forma di liberismo e di mercato, impongono, in modo inequivocabile la esistenza di:

- Una rete efficiente.
- Una rete adeguatamente integrata ed interagente con il territorio.
- Una rete priva di soluzioni di continuità, priva cioè di segmenti non omogenei.
- Una rete che sia disponibile in tempi certi e, soprattutto, sia disponibile, in un determinato arco temporale, nella sua più ampia configurazione.
- Una rete capace di offrire, in modo paritetico, condizioni di reale competitività tra i distinti fruitori della rete stessa.
- Una rete garante, in termini di fluidificazione reale delle merci, dei processi di interscambio modale.

- Una rete capace di abbattere i danni causati dall’ “ultimo miglio”.

Se non c’è la rete, o meglio se c’è una falsa rete, vuol dire che il liberismo o le azioni mirate a liberalizzare i sistemi sono inesistenti.

Ora ritardare, in qualsiasi modo la realizzazione di una rete adducendo motivazioni tipo:

- un determinato segmento della rete sia su ferro che su gomma non è prioritario perché non c’è adeguata domanda di trasporto;
- non sono disponibili le risorse;
- non sono condivisi dal territorio i tracciati.

Vuol dire non aver capito cosa è una rete, cosa è il tempo, cosa è la evoluzione della domanda, cosa è la crescita economica, cosa è la obsolescenza delle idee.

Significa essere contrari alla crescita e quindi legati agli scenari dirigistici del non liberismo.

Reti e nodi diventano quindi il tessuto connettivo che rende economico o diseconomico non una offerta trasportistica ma la intera dimensione economica di un Paese.

Per questo motivo sarà opportuno prevedere la costituzione di un Fondo Rotativo di almeno **2 miliardi di €** mirato alla integrazione funzionale delle reti con impianti portuali ed interportuali strategici, impianti già definiti lo scorso anno nell’Allegato Infrastrutture all’interno delle sette Piastre Logistiche del Paese.

10. Un nuovo rapporto con il Mezzogiorno

Lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture al DPEF si ritenne opportuno non solo identificare delle opere, degli interventi, delle risorse per il Mezzogiorno, ma si ritenne corretto non pensare solo in modo statistico alla percentuale da destinare al Mezzogiorno.

Infatti tutte le logiche adottate finora hanno praticamente mantenuto, nel vasto territorio meridionale, gli stessi indicatori economici posseduti da questa area agli inizi degli anni cinquanta e cioè sono praticamente rimasti più o meno uguali:

- il costo del denaro;
- il tasso di disoccupazione;
- la percentuale di territorio infrastrutturato.

Lo scorso anno si scelse come riferimento, come indicatore strategico: **il completamento di una serie di interventi da anni progettati, da anni programmati, da anni parzialmente cantierati e ancora non portati a termine in modo organico e compiuto.**

Ebbene, mentre si sta lavorando per raggiungere un simile risultato, quest'anno nell'Allegato Infrastrutture si ritiene essenziale assumere un altro impegno. Un impegno che raggruppa cinque distinte finalità progettuali:

- **avviare concretamente, apprendo i cantieri, due interventi chiave per lo sviluppo del Mezzogiorno: il Ponte sullo Stretto di Messina e l'asse ferroviario Napoli – Bari;**
- **avviare i lavori di adeguamento della tratta ferroviaria Battipaglia – Reggio Calabria;**
- **avviare il progetto per il collegamento ferroviario veloce Palermo – Catania;**
- **avviare a realizzazione gli HUB portuali ed interportuali siciliani e pugliesi di Augusta, Taranto e Brindisi;**
- **completare sia l'asse stradale 131 (Carlo Felice) e le sue diramazioni in modo da rendere davvero adeguata alla domanda di trasporto l'attuale offerta infrastrutturale sarda.**

Questa operazione che si intende attivare concretamente e contestualmente ha un costo globale di circa **16 miliardi di euro**; allo stato di tale volano di risorse sono disponibili solo **2,4 miliardi di euro**.

Ebbene si vuole offrire questo quadro di interventi come quadro integrato di azioni e si vuole conoscere se ci sono le condizioni per

costruire un Partenariato Pubblico Privato. Un Partenariato che possa coinvolgere lo Stato, le Regioni con i FAS regionali, i Privati.

È la prima volta che si tenta di attivare in Europa un Partenariato Pubblico Privato non per un'opera ma per un insieme di opere e si è disposti ad offrire anche ai possibili partner privati concessioni nella gestione di reti autostradali, di ambiti portuali ed interportuali.

Non è una sperimentazione mirata solo a testimoniare l'attenzione per il Mezzogiorno ma è la coscienza della esigenza di risolvere una improcrastinabile emergenza.

Dopo questa recessione il Mezzogiorno rischia ancora più delle altre Regioni del Paese di rimanere penalizzato ulteriormente ed il PIL del Paese, nella sua crescita, rischia di rimanere sempre penalizzato da una simile differenza sostanziale e, cosa ancor più grave, assisteremo a forme di trasferimento di attività produttive dal Mezzogiorno in altre aree interne ed esterne al Paese.

In assenza di una operazione incisiva e capace di diventare reale in un arco temporale certo si rischia di rendere irreversibile lo stato di arretratezza del Sud.

11. Le emergenze e le azioni da effettuare prioritariamente nelle Regioni

Fermo restando quanto già ribadito dalle singole Regioni nelle varie Intese Generali Quadro e quanto già previsto nel quadro degli interventi approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009, si riportano di seguito delle emergenze già avanzate in occasione di incontri di lavoro o formali con le singole Regioni.

In occasione dell'esame del presente Allegato Infrastrutture alla Conferenza Stato Regioni tali emergenze potranno essere implementate ulteriormente.

PIEMONTE	La definizione del tracciato della Torino – Lione e la realizzazione del sistema intermodale ad esso connesso La realizzazione del sistema metropolitano torinese
VALLE D'AOSTA	Linea ferroviaria Aosta - Martigny
TRENTO	Il chiarimento sull'utilizzo dei fondi messi a disposizione dall'Autobrennero per la realizzazione del Tunnel ferroviario del Brennero
BOLZANO	Il chiarimento sull'utilizzo dei fondi messi a disposizione dall'Autobrennero per la realizzazione del Tunnel ferroviario del Brennero
LIGURIA	La soluzione autostradale del nodo di Genova
LOMBARDIA	Il rispetto dei tempi autorizzativi della Pedemontana Lombarda
FRIULI VENEZIA GIULIA	Il rispetto dei tempi nella realizzazione della terza corsia nel tratto Venezia – Trieste e dell'asse ferroviario sempre nella stessa tratta.
VENETO	L'avvio delle procedure per la realizzazione dell'asse autostradale Mestre – Civitavecchia (tratta veneta "Nuova Romea")
EMILIA ROMAGNA	Nodo di Casalecchio di Reno Nodo di Rastignano Nodo autostradale di Bologna L'avvio delle procedure per la realizzazione dell'asse autostradale Mestre – Civitavecchia (tratta E 45)
TOSCANA	Il nodo ferroviario di Firenze L'attraversamento della città di Lucca Il completamento dei lavori della Fano – Grosseto
MARCHE	La definizione progettuale e l'avvio dei lavori della Fano – Grosseto L'avvio concreto delle opere di Collegamento del porto di Ancona alla grande viabilità

UMBRIA	Nodo di Perugia e Tre Valli
ABRUZZO	La forte penalizzazione nei collegamenti ferroviari tra la Regione e Roma Il ruolo del porto di Ortona
LAZIO	Il completamento della rete metropolitana della città di Roma L'avvio del processo realizzativo del nuovo aeroporto di Viterbo
CAMPANIA	Definizione progetto ferroviario Napoli – Bari ed avvio realizzazione di prime tratte funzionali Definizione progettuale aeroporto di Grazzanise
MOLISE	Piastra logistica di Termoli Avvio procedure attuazione project financing Asse autostradale Termoli – San Vittore
PUGLIA	Soluzione del sistema integrato del nodo di Bari
BASILICATA	Completamento funzionale della Strada Statale 106 Collegamento funzionale su ferro tra Matera e Bari
CALABRIA	Adeguamento dell'asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria Adeguamento dell'asse ferroviario Taranto – Sibari – Reggio Calabria
SICILIA	Velocizzazione del collegamento ferroviario Palermo – Catania Avvio delle opere del nodo metropolitano di Palermo Avvio delle opere del nodo metropolitano di Catania
SARDEGNA	Sistema metropolitano di Cagliari Completamento dell'asse stradale Olbia – Sassari

12. Il nuovo ruolo del Mediterraneo

Il Master Plan Euromediterraneo - un elaborato che sarà frutto dei lavori che, su proposta del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Unione Europea ha già avviato nel contesto della rivisitazione delle reti TEN – T - consentirà di rivedere finalmente, in modo organico e rivoluzionario, l'assetto della nostra offerta portuale e retroportuale.

In realtà vivremo la stessa esperienza già vissuta con la redazione del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. I corridoi delle nuove reti TEN hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi, al tema delle “autostrade del mare”, così il nuovo Master Plan dovrà azzerare 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.

Una serie di fattori legati alla crescita della movimentazione all'interno del Mediterraneo ed alla rivisitazione di determinate filiere logistiche e merceologiche consente oggi di identificare 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:

- **Malta e Cipro** diventeranno sempre più **cabina di regia** della portualità mediterranea.
- **Porto Said o Alessandria d'Egitto, Algeciras e Gioia Tauro** confermeranno il loro ruolo di grandi **porti per il transhipment**.
- **Fos e Trieste o Genova** diventeranno porti integrati con la **rete**.

Appare quindi evidente che non è più possibile sottovalutare, all'interno del nostro Paese, **HUB vincenti perché portatori di singolarità imbattibili**.

Non possiamo, sottovalutare le singolarità possedute dal sistema della offerta portuale dell'area ionico – adriatica, dell'area cioè caratterizzata dagli HUB di Taranto, di Brindisi, di Ravenna, di Venezia e di Trieste.

Nessuno può dubitare di una serie di singolarità, possedute dagli HUB dell'area settentrionale dell'Adriatico, quali quelli di Trieste e di Venezia:

- Sono gli unici HUB del Mediterraneo interconnessi con il Corridoio 5. Sul Corridoio 5 si movimenta il 36% dell'intero sistema comunitario.
- **Tra tali HUB Trieste è l'unico porto franco del Mediterraneo e lo è da 300 anni.**
- Gli HUB del Nord adriatico sono la porta dell'area orientale dell'Europa nel Mediterraneo (oltre 6 milioni di TEU nel prossimo triennio) e offrono una riduzione di circa 8 giorni per l'accesso al sistema Europa rispetto all'itinerario che utilizza gli HUB del Nord Europa.

Come nessuno può mettere in dubbio il ruolo strategico del porto di Genova, già denunciato in precedenza, sia come terminale del Corridoio 24, sia come HUB del sistema nord occidentale del Paese. Anche in questo caso l'aggancio con la parte settentrionale occidentale del Mediterraneo vede in realtà privilegiato l'arco ligure.

Ebbene, garantire una infrastrutturazione organica del nostro sistema portuale e del nostro sistema retroportuale comporta costi rilevanti.

Non potendo contare che parzialmente su risorse pubbliche occorrerà pensare a forme di **Partenariato Pubblico Privato**.

Ma occorre anche garantire regole adeguate per la “portualità di corridoio” (e cioè di Genova e Trieste): regole che devono essere molto più influenzate dalla disciplina comune ed europea delle infrastrutture che dalla legislazione portuale.

Non vi è dubbio infatti che i porti corridoio sono costituiti da “Piattaforme logistiche” parti integranti dei Progetti prioritari europei includendo anche i terminali retroportuali (ove necessari) e il tracciato di corridoio (e cioè il Terzo Valico dei Giovi nel Nord Ovest e la tratta Ronchi - Trieste nel Nord Est).

Relativamente a queste infrastrutture di segno europeo pare indispensabile un ruolo più forte dello Stato seppure in un clima di collaborazione leale con le Regioni interessate.

È utile ricordare che già da tempo si sono attivate in Italia iniziative mirate alla definizione di forme organiche di **Partenariato Pubblico Privato**.

Tali forme di partenariato, da attivare sia nel Nord Tirreno che nel Nord Adriatico, dovrebbero affrontare e definire le seguenti aree tematiche:

- le filiere merceologiche
- gli impianti logistici già disponibili, in corso di realizzazione o da realizzare;
- le reti infrastrutturali già disponibili, in corso di realizzazione o da realizzare
- gli impegni finanziari;
- le forme di governance.

E tenuto conto sia della singolarità degli ambiti portuali prima descritti, sia della necessità di rispondere in tempi certi alla evoluzione della domanda di trasporto che caratterizzerà, nel breve periodo, l'intero sistema Mediterraneo, sarà necessario produrre norme di accelerazione mirate a tali realtà in modo da rispondere con azioni libere da vincoli burocratici e capaci di coinvolgere capitali privati.

13. Un nuovo approccio tra mobilità e sicurezza

Siamo obbligati a convivere con un preoccupante paradosso: **la crescita economica è strettamente legata alla crescita della mobilità delle persone e delle merci e la crescita della mobilità impone un adeguamento sempre più crescente dei livelli di sicurezza.**

Il mancato rispetto dei livelli di sicurezza produce danni enormi alla economia e rischia di incrinare le condizioni di crescita della mobilità.

Questo paradosso che in fondo rappresenta la equazione chiave della nuova generazione socio economica non ammette approcci generici, non ammette approcci mediocri.

Il trasporto aereo, il trasporto marittimo, il trasporto stradale, il trasporto ferroviario, il trasporto urbano, in realtà tutte le offerte modali di trasporto sono tutte legate e supportate da un comune denominatore: **la elevata e sofisticata qualità della sicurezza.**

La offerta modale, quella stradale, è quella in cui è più difficile costruire condizioni adeguate di sicurezza perché le variabili in gioco sono enormi; sono infatti presenti: **la qualità della strada, la qualità del veicolo, i fattori climatici, la molteplicità dei comportamenti di chi guida.**

- In Italia, nel 2007, gli incidenti stradali hanno determinato 5.131 morti e 325.850 feriti, con un costo per lo Stato, le imprese e le famiglie di 31.137 milioni di Euro pari al 2,4% del PIL (quota sensibilmente più elevata della media europea);
- i morti per incidenti stradali risultano circa 10 volte più numerosi dei morti per atti delittuosi;
- infine, i morti per incidenti avvenuti in tutte le altre modalità di spostamento (nave, treno, aereo) sono meno di 1/100 dei morti per incidenti stradali.

Entrando nel merito del confronto internazionale è utile precisare che Il confronto tra il livello di mortalità italiano e quello degli altri Paesi della Unione Europea a 15 Stati (l'Unione europea prima degli ultimi due allargamenti) colloca l'Italia all'11° posto nella graduatoria della sicurezza stradale (un livello di sicurezza inferiore a quello italiano si registra solo in Lussemburgo, Portogallo, Belgio e Grecia).

Ma la cosa più grave è che il nostro Paese ha, fra l'altro, oggi il più alto numero di morti per incidenti stradali in assoluto tra i Paesi dell'UE15 (182 morti per anno in più rispetto alla Germania, 511 rispetto alla Francia, 2.075 rispetto al Regno Unito).

Ma questo grave dato non tiene conto che dal 1997 fino al 2002 in Italia il numero di morti per anno era aumentato di 304 unità e quello dei feriti di 114.279 unità, con un incremento del costo sociale annuo di 8.835 milioni di Euro.

Nel 2003 questa dinamica cambia di segno, l'Italia torna ad allinearsi sull'evoluzione media della Unione Europea. In cinque anni i morti passano da 6.980 a 5.131 (1.849 morti in meno sul dato annuale) mentre i feriti passano da 378.492 a 325.850 (52.642 feriti per anno in meno) con un *"risparmio"* di costo sociale stimabile in 6.453 milioni di Euro/anno.

Il dato saliente dunque è che il nostro Paese è passato da una fase di deterioramento ad una fase di miglioramento della sicurezza stradale che si è progressivamente rafforzata nel corso degli anni e che, stando ai dati parziali relativi all'ambito autostradale e prevalentemente extraurbano rilevati dalla Polizia Stradale e dell'Arma dei Carabinieri, è proseguita anche nel 2008.

Grazie alla nuova dinamica evolutiva e, soprattutto, ai rilevanti progressi realizzati proprio a partire dal 2003, l'obiettivo indicato dal Terzo Programma di Azione sulla sicurezza stradale della Commissione europea e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - **dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2010** – che ancora due o tre anni addietro appariva irraggiungibile, risulta oggi molto meno distante.

In definitiva, quindi, nel giro di cinque anni l'Italia è riuscita a recuperare tutto il ritardo accumulato nel periodo precedente ed ha cominciato a recuperare posizioni nella graduatoria di sicurezza stradale dei Paesi europei.

È utile ricordare, a titolo di esempio, che tra i principali fattori che hanno innescato il deterioramento della sicurezza stradale degli anni compresi tra il 1997 e il 2002 sono stati:

- la limitatezza dei controlli sui comportamenti di guida a rischio (a titolo esemplificativo si indica che solo quattro o cinque anni addietro i controlli sull'alcolemia ammontavano a circa 200.000 controlli/anno mentre oggi si sfiorano i 1.400.000 controlli);
- la mancanza di una strategia unitaria per il miglioramento dei diversi aspetti della sicurezza stradale e il basso livello di coordinamento tra i soggetti che presiedono al governo dei fattori connessi con la sicurezza stradale stessa.

I principali fattori che, nel 2003, hanno riavviato il processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia sono cinque:

- un'azione normativa più attenta e rigorosa;
- l'aumento dei controlli sui comportamenti di guida a rischio;
- l'avvio di una azione sistematica attraverso l'adozione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e la partecipazione alla sua attuazione di Regioni, Province e Comuni;
- la creazione presso Regioni, Province e Comuni di una prima rete di strutture tecniche dedicate al monitoraggio e alla gestione della sicurezza stradale, nonché la recente creazione della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- una maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale.

Senza dubbio la nuova azione normativa è iniziata con l'introduzione della patente a punti, del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori, con l'ampliamento dei poteri di accertamento degli organi di polizia e con la riorganizzazione e l'inasprimento delle sanzioni per i comportamenti di guida più pericolosi.

Gli effetti sono stati immediati e clamorosi: nel 2003, nei primi sei mesi di applicazione della patente a punti, abbiamo avuto una riduzione di oltre 600 morti.

Per quanto riguarda i feriti, sempre nel primo semestre di applicazione della patente a punti, siamo passati da una crescita di oltre 8.000 feriti negli anni 2001 e 2002 ad una riduzione di 27.000 feriti nel 2003. Nel 2005 e 2006 abbiamo registrato riduzioni delle vittime più contenute. Morti e feriti sono però tornati a diminuire rapidamente a seguito di ulteriori interventi per la razionalizzazione e l'inasprimento mirato delle sanzioni su comportamenti ad elevato rischio, l'ultimo dei quali riguarda la confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza alcolica con tasso superiore ad 1,5 grammi per litro di sangue.

Un secondo fattore di miglioramento della sicurezza è stato l'aumento dei controlli. Solo relativamente alla guida in stato di ebbrezza i controlli tra il 2005 e il 2008 sono aumentati di circa 7 volte, passando da 200.000 a 1.400.000 all'anno.

Sempre in tema di controlli, a titolo di esempio, appare opportuno rammentare una attività di carattere innovativo e di alta specializzazione che coinvolge direttamente il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si esplica attraverso l'utilizzo di 27 Centri Mobili di Revisione attrezzati per l'effettuazione su strada di operazioni di **verifica tecnica sui veicoli pesanti**. Detta attività, implementata negli ultimi anni ed in costante crescita, viene attuata in servizio congiunto con Polizia Stradale e Carabinieri.

Negli ultimi cinque anni l'azione informativa e di sensibilizzazione si è fatta sempre più chiara e diretta, ha cominciato ad utilizzare canali e situazioni che, in precedenza, erano stati meno disponibili a offrire spazio ad un'informazione sulla sicurezza stradale. È stata sviluppata non solo dai soggetti istituzionali ma anche da un numero crescente di imprese, di associazioni volontarie, di rappresentanze sociali, si è giovata di un contributo di idee e di iniziative locali sempre più maturo.

Ormai è evidente che il sistema stradale del nostro Paese non è adeguato ai volumi di traffico. Negli ultimi 30 anni il numero di veicoli (autovetture motocicli, ciclomotori, veicoli per il trasporto merci, veicoli per il trasporto passeggeri, altri veicoli) è passato da 20 milioni a 50 milioni, con un incremento del 130% circa. L'Italia, dal 1980 è il Paese della UE15 con la più alta quota di veicoli procapite e nel 2006 raggiunge il livello di circa 850 veicoli ogni 1.000 abitanti.

Nello stesso periodo l'aumento del sistema infrastrutturale è stato di pochi punti percentuali.

Un secondo fattore di debolezza è costituito da una regolamentazione del traffico ampiamente migliorabile. La regolamentazione del traffico, in area urbana e in area extraurbana sembra rispondere a esigenze puntuali, a volte dettate da istanze particolari o da eventi che colpiscono l'opinione pubblica, mentre sono decisamente più rari i sistemi infrastrutturali governati da una regolamentazione organica.

Una delle espressioni più evidenti di questa regolamentazione occasionale è data dalla scarsa coerenza dei limiti di velocità e dall'uso strumentale che in alcuni casi se ne fa al solo fine di aumentare i proventi contravvenzionali.

Il sistema urbano costituisce una delle componenti più critiche della sicurezza stradale del nostro Paese. Nel 2007 gli incidenti stradali in area urbana hanno determinato:

- a) **2.269 morti**, il 44% del totale;
- b) **238.712 feriti**, il 73% del totale;
- c) **20.733 milioni** di Euro di costo sociale, il 67% del totale.

Tra i Paesi della UE15, l'Italia risulta essere quello con più morti in area urbana.

Sulla rete principale (autostrade, strade statali ed ex strade statali conferite alle Regioni per un totale di 1.271 tratte stradale e un'estesa di 53.774 chilometri) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato le 50 tratte più pericolose per un'estesa complessiva di 2.900 chilometri (il 5% della rete) dove si localizzano il 24% degli incidenti, il 20% dei morti e il 25% dei feriti.

Si tratta di strade ad altissimo rischio. Il Ministero ha avviato le analisi per delineare la fattibilità di un programma specifico per la messa in sicurezza delle prime dodici strade più pericolose (in base al costo sociale), tra le quali, a titolo puramente esemplificativo, rientrano il GRA (Grande Raccordo Anulare di Roma), la SS7 quater (via Domiziana), la SS207 (Nettunense), la SS148 (Pontina), la SS309 (Romea).

Un tema tutto particolare ed al tempo stesso con elevato grado di drammaticità è quello relativo ai ciclomotori ed ai motocicli.

Gli incidenti a carico degli utenti delle due ruote a motore nel 2007 hanno determinato:

- a) **1.540 morti** (il 30,0% del totale);
- b) **90.551 feriti** (il 27,8% del totale);
- c) un **costo sociale di €8.812 milioni** (il 28,3% del totale).

Circa il 60% dei morti e l'80% dei feriti a carico delle due ruote a motore è determinato da incidenti in area urbana.

Gli incidenti a carico della mobilità non motorizzata (pedoni e ciclisti) nel 2007 hanno determinato:

- a) **979 morti** di cui 627 pedoni (il 19,1% del totale);
- b) **35.060 feriti** (il 10,8% del totale);
- c) un **costo sociale di €3.946 milioni** (il 12,7% del totale).

I dati indicano che l'Italia è il Paese con il più elevato numero di pedoni morti per incidenti stradali.

Gli altri Paesi europei contano da poche decine a un centinaio di vittime tra i pedoni. Anche per quanto riguarda i ciclisti, l'Italia conta il più elevato numero di vittime tra i Paesi della UE15.

Il quadro del sistema urbano da un lato e quello degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, utenti delle due ruote a motore) dall'altro, individuano il campo di intervento prioritario su cui operare per migliorare la sicurezza stradale nei prossimi anni. Oggi, i 2/3 delle vittime sono determinati da incidenti in area urbana e poco meno della metà riguardano gli utenti deboli.

Si è ritenuto opportuno riportare tutti questi dati, su questi confronti tra il nostro Paese e gli altri Paesi della Unione Europea, perché si ritiene che solo misurando i dati, misurando i risultati positivi raggiunti, verificando le distanze dagli obiettivi, si è in grado di dare consistenza ed attuazione ad una politica organica, non solo nazionale ma comunitaria, **mirata davvero alla sicurezza stradale**.

Senza dubbio il Paese ha recuperato la capacità di migliorare la sicurezza stradale e sta riducendo il numero delle vittime molto rapidamente ma sta migliorando la sicurezza solo su alcune componenti della mobilità: la grande viabilità (con l'eccezione delle strade a massimo rischio) e la rete autostradale. Restano ai margini di questo miglioramento le aree urbane, in particolare le grandi città, e gli utenti deboli. Per creare quindi una ulteriore forte discontinuità nel sistema, una più incisività nell'approccio, occorre:

1. portare a compimento la **riforma del Codice della strada**. Per ricondurre tale strumento normativo a coerenza ed unitarietà normativa, si ritiene opportuno chiedere al Parlamento una delega di ampio respiro per la sua revisione generale: lo scopo ultimo è quello di conseguire, attraverso un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale, l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale e degli istituti sanzionatori. Ulteriore dichiarato intento è quello di delegificazione di tutte quelle disposizioni del codice della strada che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più snelle. Nell'attesa di tale auspicata legge delega - ed in maniera prodromica ad un migliore esercizio della stessa - si è inteso intraprendere un confronto con tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella materia della circolazione stradale , al fine di acquisire i preziosi contributi che ciascuno di essi, dal proprio particolare ma privilegiato punto di osservazione del fenomeno – potrà fornire. Nell'ottica della su esposta armonizzazione e delegificazione delle disposizioni del Codice della Strada, merita una riflessione l'opportunità politica di proseguire nei lavori parlamentari di una nutrita serie di disegni di legge è, invece apparsa vincente l'azione del Parlamento che, ultimamente è riuscito ad ottenere la legislativa in Commissione per una serie di provvedimenti chiave e che nel breve periodo potrebbero trasformarsi in Legge.
2. In secondo luogo è necessario **aggiornare il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** e rivederne i meccanismi attuativi in modo da passare da una fase di sostegno sistematico alle Regioni e alle Amministrazioni locali che esprimono i progetti di sicurezza stradale più soddisfacenti ad una fase di incentivazione di un numero più limitato di progetti di rilevanza strategica e finalizzati a risolvere i nodi critici della sicurezza stradale italiana.
3. In terzo luogo occorre **rafforzare le sedi di coordinamento e confronto** sulle misure di sicurezza adottate e sui risultati conseguiti proprio per consentire di accelerare il processo di messa a punto e di convergenza sulle soluzioni più efficaci.

4. Infine, per poter sviluppare un'azione più selettiva e mirata sulle problematiche di maggior rilievo che si manifestano nei diversi territori occorre realizzare un **sistema di monitoraggio degli interventi e dei risultati** conseguiti.
5. Non meno importante è la necessità di migliorare il livello di **educazione alla sicurezza stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado, fino a prevedere idonei corsi formativi al fine di poter radicare una reale cultura della sicurezza quale elemento fondante per pervenire ad un miglioramento della sicurezza stabile e duraturo.**

Tenuto conto che le suddette linee di azione potranno manifestare appieno i loro effetti solo nel medio/lungo termine, quale azione prioritaria nel breve termine, al fine di stabilizzare i buoni risultati già conseguiti e di consentire un ulteriore avvicinamento all'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime entro il 2010, appare opportuno ribadire l'esigenza di continuare sulla strada dell'incremento nella quantità, nella capillarità e nella specificità dei controlli su strada in particolare sulla guida in stato di ebbrezza alcolica, sotto l'effetto di sostanze stupefacenti ovvero in stato di alterazione derivante dall'uso contemporaneo delle suddette sostanze; per questi ultimi due casi anche attraverso una attenta valutazione della possibilità di intervenire sulle procedure al fine di renderle più snelle ed elastiche.

14. Le azioni mirate nel trasporto aereo

In questo primo anno di Legislatura il comparto del trasporto aereo è stato caratterizzato da quattro distinti eventi che, senza dubbio, rappresentano una forte discontinuità nella evoluzione del rapporto domanda – offerta del trasporto aereo nel nostro Paese.

Una discontinuità che, sicuramente, caratterizzerà moltissimo il futuro della offerta modale legata al trasporto aereo. I quattro distinti eventi sono caratterizzati:

- **dalla crisi economico – finanziaria mondiale;**
- **dal cambiamento dell'assetto della Società Alitalia;**
- **dalla rilettura funzionale dei nostri due HUB, quello di Malpensa e quello di Fiumicino;**
- **dall'avvio sempre più misurabile e concreto dei provvedimenti comunitari legati al “Cielo Unico”.**

In merito al primo evento, **quello legato alla crisi economica mondiale**, nel caso italiano la crisi nel trasporto aereo è caratterizzata dalla sommatoria di due componenti:

- le criticità storiche accumulate nel tempo e tipicamente legate all'assenza, in passato, di un approccio organico alle esigenze della offerta di trasporto aereo;
- la crisi economica – finanziaria che in questa specifica modalità di trasporto è esplosa in modo virulento proprio per la dimensione internazionale del trasporto aereo, per la sua estraneità da ogni logica di confine.

E va ricordato che, in tempi non sospetti, i segni premonitori della crisi sono comparsi proprio in questo comparto e va dato atto agli operatori del settore, **a differenza di ciò che è accaduto in altri comparti come ad esempio quello finanziario in cui fino al mese di settembre 2008 veniva indicato un PIL italiano nel 2009 pari al 2,1%**, di aver preannunciato non solo la dimensione della crisi ma anche il rischio che tale crisi, se non affrontata in modo organico, rischiava di diventare irreversibile. In tal modo il trasporto aereo si è rivelato una vera “sentinella”, un valido “premonitore” dei processi di crescita o di recessione.

In merito al secondo elemento, **quello legato al cambiamento dell'assetto della Società Alitalia**, solo ora è possibile misurare quanto sia stato difficile superare una simile emergenza e quanto sia stato determinante sia il ruolo dell'ENAC, sia quello del mondo privato del nostro Paese.

In merito al terzo evento, **quello legato alla rilettura funzionale dei nostri due HUB**, quello di Malpensa e quello di Fiumicino sarà bene quanto prima entrare nel merito della logica e della cultura che finora ha privilegiato la costruzione e la caratterizzazione degli HUB, perché ormai ci avviamo verso una nuova cultura, verso un nuovo approccio attraverso emergerà in modo inconfondibile che Malpensa e Fiumicino possono benissimo garantire due funzioni e due offerte capaci di annullare ogni preoccupazione legata alla loro crescita ed al loro sviluppo.

L'ENAC, in questa fase in cui sta, dopo quasi venticinque anni, mettendo a punto un Piano del nostro sistema aeroportuale nazionale, dedicherà un apposito capitolo alla tematica degli HUB ed alla loro reale e misurabile identificazione geografica.

Il quarto evento, o meglio, il quarto fattore **è quello relativo all'avvio sempre più concreto dei provvedimenti comunitari legati al "Cielo Unico"**. Se analizziamo la evoluzione del processo di liberalizzazione del comparto aereo ci rendiamo conto dei passi avanti effettuati dalla Unione Europea in tale comparto.

A differenza di quanto detto a proposito della rete ferroviaria, il "Cielo Unico", il primo e il secondo pacchetto, sono invece il chiaro esempio di una convinta e diffusa volontà dell'Unione Europea e degli Stati a ricercare e difendere logiche di mercato. E proprio per questo è necessaria in un momento di crisi come questo, la chiara individuazione, da parte degli operatori dell'intero comparto, del recupero degli investimenti sostenuti a sostegno di una pianificazione temporale che vada al di là dell'attuale momento di crisi.

Non ci dimentichiamo che la finalità dell'operazione "Cielo Unico" è davvero ambiziosa in quanto con essa si intende prepararsi all'aumento sostanziale del traffico aereo previsto entro il 2020, favorendo un risparmio di circa due miliardi di euro nell'ambito di una gestione integrata della sicurezza, della capacità e dell'efficienza, permettendo, in tal modo, una riduzione dei ritardi nonché dei costi economici ed ambientali.

Il 2009 quindi diventa, almeno per il trasporto aereo nel nostro Paese, un anno significativo, un anno che ricorderemo come un esempio di grande capacità dell'Amministrazione Pubblica nell'affrontare e superare fasi critiche, stagnazioni pericolose per la crescita del Paese. Sarebbe, infatti, miope non tener conto di una ulteriore singolarità strategica posseduta dal trasporto aereo e cioè quella legata alla **industria turistica**, una industria capace di attivare veri e propri spostamenti di massa con apporti di grande dimensione.

In fondo questa è stata una delle motivazioni che ha portato il Governo a difendere una cordata italiana nell'operazione Alitalia.

In questa ottica, il trasporto aereo può e deve essere un **meccanismo moltiplicatore dell'occupazione**, creando e rafforzando opportunità di crescita per beni e servizi, attivando fonti di benessere diffuso e realizzando una partecipazione generale al progresso.

Molti ritengono che questa crisi mondiale dell'economia sta incrinando, in modo irreversibile, la offerta area, molti vedono nella modalità ferroviaria, quella legata all'alta velocità, una concorrenza modale imbattibile; ebbene, queste preoccupazioni sono solo velleitarie perché dimenticano che **la nostra generazione ha da molti decenni ridimensionato la categoria dello spazio ed ha esaltato la categoria del tempo**. I processi di globalizzazione sono ormai talmente fondamentali per la crescita e lo sviluppo che nessuno può dubitare di un trend sempre più crescente della domanda di trasporto aereo.

È pertanto necessario provvedere ad una complessiva ed organica revisione della normativa che, senza annullare il lavoro fin qui effettuato, consenta di superare i vincoli esistenti che hanno dimostrato nel tempo, la loro inefficacia.

È urgente quindi, proprio in questa fase in cui si preannunciano momenti di ripresa della crescita economica, avviare in modo organico un proposta legislativa volta a recuperare il grave ritardo infrastrutturale dei principali sistemi aeroportuali del Paese promuovendo il coinvolgimento di capitali privati ed a favorirne lo sviluppo e la competitività, nonché a tutelare e promuovere un quadro regolamentare che consenta, attraverso l'individuazione di procedure semplificate e nel rispetto delle disposizioni vincolanti dell'ordinamento europeo, alle società di gestione dei sistemi aeroportuali di maggiore rilevanza, di poter realizzare ed accelerare l'attuazione di programmi di investimento fondati sull'utilizzo di finanziamenti di mercato.

La proposta dovrà inoltre intervenire in un quadro normativo incerto, dal quale è scaturito un rilevante contenzioso nei confronti dello Stato, in ragione di un sistema tariffario ritenuto inidoneo a garantire il necessario sviluppo dei grandi aeroporti nazionali attraverso la realizzazione di nuovi investimenti.

L'esigenza è quella di incentivare l'incremento, l'adeguamento, l'ampliamento nonché l'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali e delle infrastrutture strategiche ad esse connesse, verificando la possibilità che l'Ente Nazionale Aviazione Civile e le società di gestione dei grandi aeroporti concordino sistemi di tariffazione pluriennale, comunque orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi ed alla adeguata remunerazione del capitale investito, e soggetti all'approvazione con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, non ancorati ai criteri attualmente imposti dalla normativa vigente in materia.

15. Il Piano Casa

Oggi siamo in grado di definire un quadro operativo per trasformare questa grande iniziativa strategica in atto compiuto.

I fruitori del Piano saranno sostanzialmente di due tipi:

- Fascia medio bassa (in grado di pagare 500 € al mese per la locazione).
- Fascia bassissima con requisiti per accedere alla edilizia residenziale pubblica.

Il Fondo nazionale che è in corso di verifica prevede una ipotesi di disponibilità finanziaria pari a circa 3 miliardi di € (Ministero, Cassa Depositi e Prestiti, Fondazioni, Assicurazioni).

Il Piano Casa di edilizia abitativa ha la finalità generale di superare, in maniera organica e strutturale, il disagio abitativo presente nel Paese che assume sempre più forme ben più articolate e specializzate.

Il Piano nazionale, come ribadito, in più occasioni, proprio dal Presidente del Consiglio, persegue l'obiettivo di portare a soluzione il degrado urbano derivante dai fenomeni di alta tensione abitativa.

Il Piano nazionale di edilizia abitativa costituisce, dunque, un insieme integrato di una pluralità di linee di intervento ed in particolare si articola in 3 aree.

- **Prima area** diretta ad incentivare l'intervento degli investitori istituzionali e privati attraverso una rete di fondi immobiliari. Per tali interventi è previsto un “prestito” da parte dei fondi stessi a livello locale che potrà coprire il 40% dell'investimento. Il Fondo nazionale, costituito da fonti statali sino al limite di **150 milioni di €**, potrà intervenire a sostegno dell'iniziativa fino al 40% dell'investimento.
- Seconda area è quella assorbita dal presente Piano di **550 milioni di €** mirata a finanziare l'edilizia residenziale pubblica nell'accezione più classica e cioè l'edilizia di proprietà degli ex Istituti Case Popolari. Tale linea di intervento sugli immobili già individuati o su quelli che le Regioni individueranno in sostituzione degli interventi non più realizzabili, avranno integrale finanziamento statale e, nel primo anno dovranno essere attivati nel limite di **200 milioni di €** secondo una priorità collegata, fra l'altro, alla

cantierabilità dell'intervento stesso. La residua parte, sino alla concorrenza degli originali 550 milioni di €, sarà attivata non appena saranno rese disponibili le risorse.

- **Terza area** riguarda gli interventi che potranno essere attivati, in forma residuale, rispetto agli altri due nel limite delle risorse disponibili annualmente.

Ma sarebbe davvero riduttivo affrontare il tema della casa senza, contestualmente, avviare le iniziative legate ad un progetto più ambizioso e relativo alla **riqualificazione organica delle nostre città**.

Come ribadito lo scorso anno, sempre nell'Allegato Infrastrutture, la Legge Obiettivo aveva affrontato questo tema essenzialmente dal punto di vista trasportistico, identificando, sin dalla 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 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.

Il Piano Casa deve quindi essere solo una prima tessera programmatica di un'azione più articolata, più complessa capace di dare vita ad **una reivenzione delle nostre città**, delle nostre strutture urbane.

Un progetto che, necessariamente, deve essere pensato e definito dagli Enti locali e la sede della Conferenza Stato Regioni e Unificata potrebbe diventare il "laboratorio" dove, in un arco temporale di un semestre, disegnare gli strumenti normativi ed amministrativi capaci di rendere concreta questa esigenza più volte riportata proprio nei vari Allegati Infrastrutture al DPEF.

In fondo si vuole dare attuazione ad una **Legge Obiettivo per la città** sapendo che all'interno dell'urbano si svolge oltre il 70% delle attività del terziario e quindi direttamente o indirettamente **l'organizzazione funzionale delle città è il cuore pulsante dell'economia del Paese**.

Capitolo 7: Considerazioni conclusive

Dare attuazione al programma approvato dal CIPE nelle sedute del 6 marzo e del 26 giugno 2009 significa avviare, nel nostro Paese, una delle operazioni di infrastruttura del territorio più massiccia dal dopo guerra e ciò sia per dimensione finanziaria, sia per dimensione ingegneristica, sia per incisività occupazionale.

Si ritiene opportuno, infatti, ricordare, in modo sintetico i dati che caratterizzano la operazione:

- **2.450 milioni di €** Fondi Legge Obiettivo e Fondi ordinari Ferrovie dello Stato.
- **7.596 milioni di €** Fondi FAS finalizzati alla realizzazione di interventi inclusi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e per una prima fase di ricostruzione delle zone terremotate in Abruzzo.
- **18.172 milioni di €** Fondi privati mirati alla realizzazione di intereventi previsti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo.
- **1.000 milioni di €** Fondi FAS per la edilizia scolastica.
- **200 milioni di €** Fondi FAS per l'edilizia carceraria.
- **700 milioni di €** Fondi pubblici per l'attuazione del "Piano Casa.

Una operazione che globalmente attiva intereventi per un valore globale di **30.118 milioni di €**

Di questo volano di risorse il CIPE dal dicembre 2008 ad oggi, come riportato nel Capitolo 5, ha già approvato opere per oltre **10 miliardi di €**

Diventa, quindi, obiettivo primario di questo Governo e di questa Legislatura quello di completare la fase istruttoria dei progetti, dare avvio concreto alla cantierizzazione dei vari interventi e seguire l'iter realizzativo in modo da disporre, in tempi certi, della nuova offerta infrastrutturale.

È questa una operazione che contiene al suo interno interventi che se letti singolarmente testimoniano quanto sia rilevante il contributo che, in questo particolare momento storico, viene destinato alla infrastrutturazione organica del Paese.

Sistema Mo. SE.	Con la quota di 800 milioni di €, approvata dal CIPE il 18 dicembre 2008, si supera la soglia del 70% del valore iniziale dell'opera e si consente l'avvio della parte più delicata dell'intero impianto che è quella legata al sistema tecnologico delle paratoie.
Tratta Brescia – Treviglio dell'Asse AV/AC Milano – Verona. la fase	Parte un segmento fondamentale della tratta AV/AC della linea Milano – Verona - Venezia. È un segmento costruttivo che avvia concretamente una opera essenziale del Corridoio 5. L'anno prossimo, una volta risolto il nodo di Vicenza, potrà partire anche l'altro segmento fondamentale, sempre del Corridoio 5, quello relativo alla tratta AV/AC Verona – Venezia. In realtà si sta cercando di dare attuazione all'intero asse ferroviario Torino – Trieste.
Asse AV/AC Milano – Genova la fase	Parte il segmento più importante dell'intero Corridoio 24 (Rotterdam – Genova). Si avviano, infatti i lavori di un primo lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi. Opera questa ingegneristicamente complessa e al tempo stesso essenziale per la continuità funzionale del porto di Genova e della intera area Nord Occidentale del Paese con il vasto sistema retroportuale.
Asse ferroviario Pontremolese I° stralcio	Dopo oltre dieci anni partono, concretamente, i lavori su un asse fondamentale per le interazioni tra la portualità ligure ed il sistema centrale europeo. L'approvazione delle risorse per la progettazione dell'intero progetto e per la realizzazione di un primo lotto funzionale pone fine ad una stasi che rendeva sempre più critiche le possibilità di interazione tra la portualità dell'alto tirreno e l'Europa centrale.
Adeguamento rete ferroviaria meridionale, partecipazione FS e interventi a terra Ponte sullo Stretto	Vengono destinate risorse per avviare intereventi sulla rete meridionale e per garantire, da subito, l'avvio dei lavori relativi agli intereventi a terra del Ponte sullo Stretto di Messina

Asse autostradale CISA Asse autostradale Brescia – Padova	Sia la CISA che la Brescia – Padova chiudono in logica di rete un tessuto stradale oggi ancora non completo, un tessuto stradale al cui interno si movimenta oltre il 30% delle merci del Paese e una forte quantità (oltre il 12%) di quella europea.
Asse autostradale Cecina – Civitavecchia	Con l'avvio dei lavori di questo segmento chiave del Corridoio Tirrenico il Paese acquista, finalmente, una concreta alternativa nelle relazioni stradali Nord – Sud – Nord. Sull'Autostrada A1 transita ormai quasi il 70% dell'intero volume di traffico e ciò produce elevati costi di congestione, elevati livelli di inquinamento atmosferico e rischio di incidentalità. Ma completare il Corridoio Tirrenico nella parte centro - settentrionale significa, anche, dare vera funzionalità ed interazione con la retroportualità ai poti di Civitavecchia, Livorno, Piombino e La Spezia.
Tunnel di sicurezza Frejus	Con questa opera si risponde alle esigenze di sicurezza avanzate da un collegamento che,, nel tempo, dovrà, necessariamente, rispondere alla crescente domanda di trasporto che imporrà livelli di sicurezza sempre più sofisticati. In realtà questa opera, non potendo disporre nel breve periodo di un nuovo asse ferroviario, evita o quanto meno ritarda forme di blocco nei transiti con la Francia.
Nodo di Perugia la Fase e Tre Valli la Fase	Sono i due intereventi chiave per fare uscire l'intera realtà regionale dall'isolamento e quindi offrono al Paese il recupero di una realtà territoriale con elevata attrazione turistica, con elevata attività produttiva. In tal modo la realizzazione del nodo di Perugia (già approvato dall'ANAS) non può considerarsi una semplice arteria viaria ma l'arteria viaria che sblocca davvero la congestione che rende, in molti casi, difficile l'accesso e l'uscita dal vasto nodo urbano. La Strada delle Tre Valli riveste lo stesso ruolo in quanto completa davvero il tessuto connettivo ottimale che la Regione Umbria e l'intera area centrale del Paese chiedono da sempre. In fondo la Tre Valli rende possibile una interazione funzionale tra il Mare Adriatico ed il Mare Tirreno e ciò avviene proprio lungo la fascia centrale del Paese.

Adeguamento SS 372 Telesina (Caianello – Benevento)	<p>È una delle zone della Campania con elevato e capillare insediamento di attività produttive. È una delle aree del Paese con elevata attività agro alimentare, è un territorio servito attualmente da un asse stradale che ha visto, nell'ultimo decennio, una forte crescita della domanda di trasporto ed una contestuale assenza di adeguata offerta. L'asse, quindi, da realizzare con una forte partecipazione di capitali privati, diventa non solo essenziale per il sistema produttivo campano ma per la vasta area interna del Mezzogiorno centrale del Paese.</p>
Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria Strada Statale 106 Jonica Megalotto 3 I° stralcio	<p>L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e l'asse stradale 106 (Ionica) possono definirsi "Progetto Calabria". Insieme, infatti, rappresentano il riferimento portante di una offerta trasportistica che per molti anni è rimasta legata solo alla denuncia programmatica. Questi due assi, su cui fino al 2002 si era investito globalmente in trenta anni un volano di risorse pari a circa 1,2 miliardi di €, hanno potuto contare dal 2002 ad oggi su un volano di risorse superiore a 4,8 miliardi di €. Le risorse destinate con le Delibere del CIPE del 2009 consentono il completamento di quasi tutte le opere progettate e pronte per l'appalto della Salerno – Reggio Calabria e, al tempo stesso, continuano a rendere sempre più fluida la mobilità sulla Strada Statale 106. L'obiettivo è quello già denunciato lo scorso anno: entro il 2012 offrire alla Calabria ed al Mezzogiorno una adeguata rete stradale.</p>
Agrigento - Caltanissetta - A19 Tratto dal Km 44 al Km 74 (Stralcio)	<p>È un segmento vitale per l'economia della intera Regione Sicilia, è un segmento da anni richiesto e mai attivato concretamente. Nella seduta del CIPE del 26 giugno 2009 è stato approvato il progetto e può, quindi, prendere corpo la intera operazione che consente ad una area, con singolare e rara ricchezza archeologica e al tempo stesso con elevata potenzialità agro alimentare, di diventare una delle tessere chiave di quel mosaico socio economico che, per molti anni, era rimasto solo un riferimento progettuale.</p>

Asse stradale Maglie – Santa Maria di Leuca	<p>La parte più meridionale della Puglia è praticamente priva di un collegamento adeguato con il sistema Paese. Un territorio, quello del Salento, ricco sia di consolidata attrazione turistica che di attività produttive (agro alimentare e terziario avanzato), ma da sempre privo di un cordone ombelicale che ne consentisse la interazione non solo con il sistema pugliese ma con l'intero territorio nazionale. Dopo oltre venti anni questa opera porta a compimento una esigenza ed una emergenza che se non risolta rischiava di marginalizzare, in modo irreversibile, l'intera area salentina.</p>
Pedemontana Lombarda	<p>L'ambito territoriale in cui è ubicato l'intervento collabora, per oltre il 30%, alla formazione del Prodotto Interno Lordo Nazionale e, al suo interno, si movimenta oltre il 25% delle merci del Paese. La realizzazione dell'opera in tempi certi, quindi, non si configura come un segmento o una sommatoria di segmenti stradali ma come il “sistema viario” che supera delle rischiose crisi nella capacità produttiva dell'intera area lombarda e quindi direttamente sul PIL del Paese. Ebbene quest'anno si passa dalla fase programmatica e progettuale a quella realizzativa.</p>
BreBeMi Tangenziale Est di Milano	<p>Si è ritenuto opportuno mettere insieme queste due opere perché rappresentano l'asse portante del motore economico e produttivo non di un ambito regionale ma dell'intero Corridoio 5. Privare il Corridoio di un tale intervento o rinviarne nel tempo la realizzazione significa trasferire in altre realtà della Unione Europea i flussi e le convenienze logistiche possedute dalla intera area padana. Quest'anno dopo un iter lunghissimo e complesso partono i lavori della BreBeMi e quest'anno potrà concludersi l'iter progettuale della Tangenziale Est. Di Milano. Partono quindi, con intera copertura di capitali privati, due interventi strategici di rilevanza comunitaria.</p>

Corridoio tirrenico meridionale 1° stralcio Cisterna Valmontone	<p>Questo è un segmento che consente la fluidificazione del Corridoio Tirrenico proprio nella parte in cui la domanda di trasporto ha raggiunto soglie elevatissime. È un intervento che ridimensiona in modo sostanziale l'alto livello di incidentalità raggiunto in questa vasta area laziale e, soprattutto, consente un trasferimento di quote di traffico gravitanti oggi su un sistema capillare con caratteristiche e standard non adeguati. È un intervento che ha subito un itinerario autorizzativo complesso (trattasi di un intervento il cui progetto preliminare era stato approvato dal CIPE sin dagli inizi del 2009).</p>
Collegamento porto di Ancona alla grande viabilità	<p>La portualità di Ancona e la vitalità dell'intero sistema economico che gravita sulla città di Ancona, fino ad ora sono stati bloccati dalla assenza di un sistema viario che ne consentisse la integrazione funzionale sia con l'asse autostradale adriatico, sia con il vasto teatro economico della Regione Marche e dell'area centro settentrionale del Paese. Un intervento che trova nel project financing il supporto per diventare concreto e, finalmente, quest'anno si potrà passare dalla fase prettamente programmatica a quella progettuale e realizzativa.</p>
Raccordo Campo Galliano – Sassuolo	<p>Questo intervento, Insieme al nodo autostradale di Bologna, al Nodo di Casalecchio di Reno, al Nodo di Rastigano, rappresenta il tessuto connettivo che garantisce, a ciò che possiamo definire "Offerta Infrastrutturale Bologna", la condizione obbligata per superare una grave emergenza quella dell'attraversamento di un nodo che oggi vede transitare oltre il 60% delle merci Nord – Sud del Paese e che rischia di raggiungere, nell'arco del prossimo triennio, livelli irreversibili producendo un grave danno alla competitività dei nostri prodotti. Entro quest'anno insieme alle Ferrovie dello Stato e all'ANAS, saranno garantiti gli atti necessari a superare questa grave stasi realizzativa.</p>

Collegamento tra SS 514 e SS 194 "Ragusana"	<p>Per anni questo progetto è stato portato avanti nella programmazione degli interventi essenziali per il rilancio di una area con grande attrazione turistica e con grande produttività. Per anni però era rimasta nella fase della intuizione programmatica. Oggi, attraverso un project financing, questa esigenza infrastrutturale può diventare iniziativa progettuale in grado di rispondere alle esigenze da sempre avanzate da questa area meridionale della Sicilia. Anche in questo caso il 2010 diventa l'anno decisivo per l'avvio concreto dell'intera iniziativa.</p>
Asse autostradale Termoli San Vittore	<p>Per la Regione Molise questo intervento rappresenta la scelta strategica primaria. Una scelta che ha portato la Regione a destinare, a tale opera, quasi l'intera quota di FAS regionale dimostrando, in tal modo, non solo una misurabile saggezza programmatica ma, al tempo stesso, il chiaro convincimento che con tale intervento si offre al bacino produttivo di Termoli e all'intero sistema regionale la occasione per interagire con l'area centrale del Paese e, quindi, esaltare al massimo il valore aggiunto che in questa vasta area può prodursi nel breve e medio periodo.</p>
Opere connesse EXPO 2015: Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4; Asse ferroviario Rho – Gallarate	<p>Sono tre interventi essenziali per la riuscita dell'EXPO 2015 ma sono anche tre interventi che offrono, all'intero sistema metropolitano di rispondere, in modo organico, ad una domanda di mobilità sempre più singolare e sempre più articolata che grava sulla città di Milano e sul suo vasto hinterland. Questi interventi se non fossero stati definiti dal CIPE nelle sedute del 6 marzo e del 26 giugno, se non avessero trovato le adeguate risorse finanziarie, avrebbero messo in crisi l'intera operazione EXPO. Per questo motivo l'attenzione e la tensione all'avanzamento concreto dei tre interventi diventa un obiettivo principe del Paese.</p>

Rete metropolitana regionale campana	<p>Il sistema metropolitano regionale campano costituisce a tutti gli effetti uno dei modelli di offerta di trasporto collettivo, a scala nazionale, più integrato e supera la dimensione legata alla realtà urbana per diventare, a tutti gli effetti, il vero regolatore della mobilità gravitante sull'intero tessuto regionale e ciò sia con la interazione con la rete ferroviaria, sia con la capillare interconnessione con reti fino a dieci anni fa fra loro completamente slegate come la Cumana, la Circumflegrea, la Circumvesuviana, la Alifana. Ebbene, quest'anno il volano di risorse che viene destinato a tale intervento consente un rilevante avanzamento di una operazione su cui la Legge Obiettivo, sin dall'inizio, ha riconosciuto rilevanza strategica.</p>
Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania; Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari; Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna, Torino; Metrotramvia di Bologna; Linea C Metropolitana Roma: Ulteriore stralcio	<p>Insieme alle risorse destinate alla metropolitana regionale campana si raggiunge un volano globale di circa 1 miliardo di € destinato all'avvio o al completamento di reti metropolitane che nel nostro Paese fino al 2001 non superavano, globalmente, i 90 Km e che invece, grazie a questa operazione partita cinque anni fa e oggi adeguatamente supportata, ci consentirà, entro il 2013, di disporre di oltre 270 Km di reti metropolitane. Un risultato che renderà possibile un forte abbattimento dell'inquinamento atmosferico, della incidentalità e, soprattutto, una risposta concreta alle esigenze della domanda di mobilità dei cittadini e delle famiglie che grazie a tali reti potranno vedere ridimensionato di oltre il 30% l'attuale incidenza del trasporto sui bilanci familiari. Escluso per il nodo di Bari e di Cagliari la serie di interventi è relativa a risorse che potranno supportare nel breve periodo cantieri o già aperti o di prossima apertura.</p>

Piastra logistica Trieste e Piastra logistica Taranto	<p>Sono due HUB fondamentali non solo per consolidare il ruolo del nostro Paese all'interno del bacino del Mediterraneo ma per offrire all'Unione Europea un riferimento strategico nel contesto del sistema euromediterraneo così come definito a valle delle reti TEN - T. Due interventi progettualmente definiti sin dal 2006 ma che solo ora possono passare dalla fase legata alla intuizione programmatica a quella realizzativa. In particolare per il porto di Trieste e, più in generale per il "Sistema dell'Alto Adriatico" e per il porto di Genova, nel Capitolo 6 si denuncia l'esigenza di azioni mirate per dare a questi due HUB un immediato riscontro con il vasto ambito territoriale comunitario. Sempre entro l'anno si affronteranno le altre portualità del Paese cercando di costruire Piastre Logistiche integrate con il territorio e quindi in grado di attrarre capitali privati.</p>
Ponte sullo Stretto di Messina e nuovi Valichi ferroviari del Frejus e del Brennero	<p>Questi tre macro interventi sono stati messi insieme perché costituiscono "gli anelli mancanti" del sistema Paese e del sistema Europa. Il ponte garantisce la continuità territoriale tra il continente e l'isola, i due nuovi valichi ferroviari consentono all'Italia di non venire marginalizzata dai mercati europei ed all'Europa di accedere ad un mercato, sempre in espansione, come quello del Mediterraneo. Questi tre intereventi nel 2009 vivono un momento di non ritorno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il Ponte può iniziare la sua fase realizzativa, può chiudere, cioè, il lungo iter tecnico, progettuale; un iter che, purtroppo ha subito un blocco di due anni nella passata Legislatura • Il Brennero che, avendo già attivato i lavori del tunnel pilota e ad avendo ottenuto un primo stanziamento a fondo perduto dalla Unione Europea, può sottoporre alla approvazione del CIPE e del Governo un cronoprogramma dettagliato per passare alla fase realizzativa entro i termini definiti nell'Accordo sottoscritto dall'Austria, dall'Italia e dalla Germania il 18 maggio 2009 • Per il nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione, disponendo già di un tracciato e disponendo di un contributo a fondo perduto dalla Unione Europea, necessariamente entro l'anno si darà concretezza procedurale alla fase autorizzativa.

Emergenza terremoto Abruzzo	Sull'emergenza del terremoto in Abruzzo si è dedicato ampio spazio nella Premessa. Qui si vuole solo ricordare che l'azione immediata del Dicastero attraverso il Provveditorato alle Opere Pubbliche – una azione che a soli tre mesi dal terremoto è in grado di dare avvio concreto sia alle azioni, già definite, relative agli edifici pubblici, sia a quelle relative all'edilizia scolastica – testimonia la grande professionalità della Pubblica Amministrazione e dimostra ancora una volta quanto, quando si vuole, la variabile “tempo” possa essere gestita in modo corretto.
Schemi idrici Mezzogiorno	Questo finora è stato un progetto determinante per il Mezzogiorno. Non possiamo dimenticare che nel 2001 in alcuni Comuni della Sicilia l'erogazione dell'acqua avveniva tre volte a settimana per sole 5 ore. Questa grave lacuna, una lacuna che è alla base della perdita di domanda turistica e di sviluppo, ha già raggiunto, in questi anni di azione della Legge Obiettivo, dei primi risultati misurabili. Per questo motivo si è voluto non solo dare continuità ad una simile linea strategica ma si stanno monitorando attentamente tutti gli interventi attivati per verificare i motivi, in alcuni casi, di inadempienze delle Stazioni appaltanti.

Sarebbe però riduttivo, come riportato nel **Capitolo 6**, pensare alla infrastrutturazione del Paese senza, contestualmente, dare reale interazione tra offerta infrastrutturale e domanda di trasporto.

Senza, cioè intervenire sulla ottimizzazione delle condizioni che oggi rendono il trasporto di merci e di persone sempre lontano dagli standard di qualità e di efficienza propri di un Paese industrialmente avanzato.

Per questo motivo, nel Capitolo 6, si sono volute affrontare 15 aree tematiche al cui interno sono esposte non solo le emergenze e le negatività ma anche le possibili azioni, i possibili impegni che vanno presi in questa fase, in questi particolari momenti della Legislatura.

In tal modo coniugare infrastrutture e trasporti diventa non un esercizio teorico o solo strategico ma una misurabile azione non di un Dicastero ma dell'intero Governo.

L'Allegato Infrastrutture di quest'anno diventa, in realtà, un banco di prova non solo per il Governo ma per tutti coloro che, direttamente o indirettamente, sono coinvolti nel processo attuativo: dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle Ferrovie dello Stato, dall'ANAS alle Autorità Portuali, dalle Concessionarie autostradali all'ENAC, all'ENAV, ecc.

Un banco di prova che parte e si sviluppa in una fase recessiva del Paese e proprio per questo coloro che sono coinvolti nelle varie fasi si sentono più motivati e più responsabili.

Per questo motivo il ruolo dei privati, il ricorso allo strumento del Partenariato Pubblico Privato, la possibilità di contenere al massimo i tempi ed i costi delle opere diventano elementi essenziali per il raggiungimento dei risultati.

Questa operazione, questa sommatoria di azioni e di interventi, se adeguatamente supportata può davvero anticipare la fine della fase recessiva. Con il volano di investimenti che è possibile attivare, infatti, si incide, in modo rilevante, sia sulla crescita del PIL, sia sulla occupazione.

Infatti ogni Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria ha sempre riportato i quattro indicatori chiave che, direttamente o indirettamente, caratterizzano la intera operazione. Tali indicatori sono in particolare:

- **La crescita del Prodotto Interno Lordo.**
- **La Crescita occupazionale.**
- **Il Contenimento dei costi della logistica e il contestuale aumento della competitività.**
- **Il Contenimento del costo del trasporto nelle aree metropolitane.**

In merito alla **crescita del Prodotto Interno Lordo** possiamo assicurare che la macchina di investimenti già partita sin dalla riunione del CIPE del 18 dicembre 2008, porterà nel biennio 2009 – 2010, ad una crescita del PIL pari a 2,3 – 2,6 punti percentuali.

Ci si riferisce solo agli investimenti che, concretamente in questo biennio, sarà possibile cantierare.

Se si riuscisse, invece, a cantierare le opere approvate dal CIPE entro l'anno e rendere l'iter di gara più contenuto nei tempi, la crescita del PIL potrebbe superare i 3,4% punti percentuali.

In merito alla **Crescita occupazionale** si ritiene opportuno ricordare che con le opere medio piccole, appaltabili davvero, e con gli investimenti che si riuscirà a cantierare entro il 31 dicembre 2009, sarà possibile evitare una crisi occupazionale, in un comparto chiave come quello delle costruzioni, di circa 120.000 unità e nell'anno 2010 e nel primo semestre del 2011, rispettando il cronoprogramma che ci siamo dati, la soglia occupazionale potrà incrementarsi di 360.000 – 400.000 unità. La cosa importante da ribadire è che circa 60.000 – 70.000 unità potranno, grazie alla tipologia di alcuni interventi, diventare stabili.

In merito al **Contenimento dei costi della logistica e il contestuale aumento della competitività**, è utile precisare che l'apertura al traffico del Passante di Mestre ha prodotto, immediatamente, un vantaggio misurabile, in termini di abbattimento del tasso di congestione pari a circa **15 milioni di € al mese**. Esaminando le sole opere che consentiranno entro il 2010 l'apertura di nuovi lotti funzionali o di quelle opere che consentiranno, sempre entro il 2010, la fluidificazione nell'accesso ai nodi intermodali o alle aree metropolitane complesse, la stima del contenimento della incidenza del costo del trasporto (oggi pari, in alcuni casi, anche a circa il 22% sul valore del trasportato) potrà scendere intorno al 19 – 20%. In realtà un simile risultato produrrebbe un contenimento dei costi di circa 10 – 12 miliardi di € con contestuale aumento della produttività dei nostri prodotti.

In merito al **Contenimento del costo del trasporto nelle aree metropolitane** è facile verificare quanto potrà incidere nei bilanci delle famiglie la messa in funzione sia dei 170 Km di nuovi rete metropolitane, sia delle azioni mirate al supporto della offerta di trasporto pubblico locale. È utile ricordare che, in caso di trasporto privato in ambito urbano, il costo che ogni cittadino sostiene si aggira intorno ai 4.000 € all'anno; nel caso in cui il cittadino utilizza una offerta di trasporto pubblica tale soglia non supera il valore di 500 €. Gli interventi già avviati nelle aree metropolitane per la realizzazione di reti a guida vincolata, le azioni avviate, proprio quest'anno, in merito al trasporto regionale delle ferrovie, renderanno possibile entro il biennio un aumento della offerta del trasporto pubblico locale di circa il 15 – 20%; una soglia questa che potrà produrre un contenimento sostanziale dei bilanci delle famiglie pari a circa 6 miliardi di €.

Allegato: Monitoraggio: schede dei progetti deliberati dal CIPE