



**Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti**

**Programma
Infrastrutture
Strategiche**

**XI°
Allegato Infrastrutture
AGGIORNAMENTO**

Settembre 2013

Sommario

• INTRODUZIONE	7
• PRIMO CAPITOLO: LE LINEE STRATEGICHE DELL'ATTUALE GOVERNO E DELLA NUOVA LEGISLATURA.....	9
L'AZIONE D'URTO PER USCIRE DALLA RECESSIONE IL DECRETO LEGGE DEL FARE	13
• SECONDO CAPITOLO: IL RESPIRO PROGRAMMATICO DEL PROSSIMO QUINQUENNIO.....	21
LE RIFORME	21
1. La riforma del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti	21
2. La riforma del Codice della Strada.....	21
3. La riforma della offerta portuale	22
4. La riforma della Legge Obiettivo	24
5. La esclusione dai vincoli di Maastricht delle opere "core network"	25
6. La riforma organica del trasporto pubblico locale	25
7. Una norma organica per il settore della nautica da diporto	26
8. Alla ricerca di forme di ottimizzazione del rapporto concessorio nel comparto autostradale	28
9. La riqualificazione urbana: comparto urbanistico, comparto residenziale, comparto dei servizi e della mobilità.....	29
I PROCESSI PIANIFICATORI	31
Il Piano degli Aeroporti.....	31
Un Piano organico degli schemi idrici (Seconda Fase)	33
Il nuovo Piano del Mezzogiorno alla luce del PAC 2014 – 2020, non solo un approccio infrastrutturale ma trasportistico e logistico.....	33
Una rivisitazione sostanziale del Contratto di Programma RFI sia "servizi" che "investimenti"	35
Una rivisitazione sostanziale nella redazione del Contratto di Programma ANAS 36	
Proposta di pianificazione delle reti immateriali per ottimizzare i processi logistici	36
LE AZIONI MIRATE	39
Il semestre di Presidenza della Unione Europea: i riferimenti programmatici .	39
L'accordo con l'Austria per la realizzazione del Brennero.....	39
Il completamento delle opere in programma per l'EXPO 2015	40
La definizione di un Programma delle Infrastrutture per i Nodi strategici del Paese	41
Una rivisitazione delle scelte strategiche nel comparto energetico e proposta di una ottimizzazione della attuale offerta merci su gomma e su ferrovia.....	42
Avvio della seconda fase delle opere piccole e medie del Mezzogiorno	43

• TERZO CAPITOLO: VERSO UNA RIVISITAZIONE DELLA LEGGE OBIETTIVO	45
• QUARTO CAPITOLO: QUADRO DELL'AVANZAMENTO DELLE OPERE DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	55
• TABELLA A: RIPROGRAMMAZIONE DEL FONDO INFRASTRUTTURE FERROVIARIE, STRADALI RELATIVO A OPERE DI INTERESSE STRATEGICO DI CUI ALL'ARTICOLO N. 32, COMMA 1, DEL DECRETO-LEGGE N. 98/2011.....	57
• TABELLA B: AGGIORNAMENTO INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	61
• TABELLA 0 AVANZAMENTO COMPLESSIVO PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	63
• TABELLA 1.A - PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (PIS) – PERIMETRO INTERVENTI DELIBERATI DAL CIPE (2002 - 2013 SETTEMBRE) OPERE IN FASE DI REALIZZAZIONE.....	65
• TABELLA 1.B - PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE – PERIMETRO INTERVENTI DELIBERATI DAL CIPE (2002 - 2013 SETTEMBRE) OPERE IN ISTRUTTORIA	89
• TABELLA 2 - PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (PIS) – PROGETTAZIONI NON INCLUSE NEL PERIMETRO DELIBERATI DAL CIPE (2002 - 2013 SETTEMBRE) ITER ISTRUTTORIO IN CORSO AI SENSI DELLA LEGGE 443/2001 E S.M.I.	91
• TABELLA 3 – DETTAGLIO DELLE OPERE DI ACCESSO A SISTEMA AEROPORTUALE:.....	97
• QUINTO CAPITOLO: QUADRO DEGLI INTERVENTI CHE RICOPRONO UNA PRECISA FUNZIONE COMUNITARIA	99
• TABELLA C INTERVENTI PRESI IN ESAME SUI QUATTRO CORRIDOI COMUNITARI.....	101
• TABELLA D CORRIDOIO MEDITERRANEO (TRATTO ITALIANO TORINO – TRIESTE).....	103
• TABELLA E CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA (TRATTO ITALIANO BRENNERO – SICILIA)	105
• TABELLA F CORRIDOIO ROTTERDAM – GENOVA (TRATTO ITALIANO SEMPIONE – GENOVA)	107
• TABELLA G CORRIDOIO BALTICO – ADRIATICO (TRATTO ITALIANO UDINE – RAVENNA)	109
• TABELLA H: SINTESI GLOBALE DEGLI INVESTIMENTI SUI CORRIDOI	111

• SESTO CAPITOLO: UN NUOVO RAPPORTO CON LA UNIONE EUROPEA	113
Il ricorso allo strumento della “golden rule”	113
Il ruolo dell’Allegato Infrastrutture nel nuovo ciclo di programmazione europea 2014/2020	114
• SETTIMO CAPITOLO: UN NUOVO RAPPORTO CON LE REGIONI E LA RIFORMA DELLE ISTITUZIONI.....	117
Un nuovo rapporto con le Regioni e con gli Enti locali.....	117
La riforma delle istituzioni e la semplificazione normativa	118
• OTTAVO CAPITOLO: PRIORITÀ FUNZIONALI	121
COMPARTO STRADALE.....	121
COMPARTO FERROVIARIO.....	122
CONTINUITÀ INTERVENTI STRATEGICI.....	123
UNA NUOVA POLITICA PER LA CITTA’	125
• NONO CAPITOLO: ELENCAZIONE DELLE ESIGENZE FINANZIARIE NEL TRIENNIO 2014 - 2016.....	127
• DECIMO CAPITOLO: GLI ULTERIORI OBIETTIVI DA PERSEGUIRE.....	131
UNA PROPOSTA A SCALA COMUNITARIA.....	131
UN LABORATORIO PER APPROFONDIRE LA ESPERIENZA DELLA LEGGE OBIETTIVO	131
LA RILEVANZA DEL COMPARTO ENERGETICO.....	132
LA SICUREZZA STRADALE	132
LA SICUREZZA IN MARE	133
LA PREVENZIONE DALLE INFILTRAZIONI MALAVITOSE.....	134
LA SICUREZZA SUI LAVORI	135
VERSO UNA RIVISITAZIONE SOSTANZIALE DELLA OFFERTA LOGISTICA.....	135
• UNDICESIMO CAPITOLO: CONSIDERAZIONI FINALI.....	137

INTRODUZIONE

L'aggiornamento dell'Undicesimo Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, redatto ai sensi della legge 39/2011, si articola in 10 capitoli.

Il primo capitolo ribadisce le linee strategiche dell'attuale Governo e della nuova Legislatura

Il secondo capitolo si sofferma sui cambiamenti possibili sia in termini riformatori che programmatici che potranno caratterizzare la attuale Legislatura.

Il terzo capitolo contiene una serie di approfondimenti sui motivi che portano alla rivisitazione della Legge Obiettivo e sulle possibili innovazioni strutturali della norma e delle ricadute della norma sull'assetto territoriale.

Il quarto capitolo contiene l'aggiornamento del quadro di avanzamento delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche ed effettua una distinzione tra interventi che vengono definiti consolidati in quanto relativi ad opere completate, appaltate o cantierate ed interventi, invece, ancora fermi alla fase programmatica o progettuale. Si precisa che sia il **consolidato** che il **programmatico** sono riferiti all'insieme delle opere approvate almeno una volta dal CIPE.

Il capitolo aggiorna anche lo stato di avanzamento di ciò che nel X° Allegato Infrastrutture si caratterizzava come due diligence dell'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche. Una due diligence articolata nelle distinte fasi programmatiche del breve e medio periodo, mirata alla presa di coscienza del lavoro fatto in un decennio e alla esigenza di individuare all'interno di tale insieme le priorità possibili, cioè dotate di parziale o totale copertura finanziaria. Una due diligence operata sulla capacità di dare attuazione ad un processo che, in alcuni casi, è ancora fermo alla conclusione dell'iter istruttorio ed autorizzativo e ancora privo di copertura finanziaria pubblica e/o privata o, in altri casi, già avviato, già cantierato ma privo della copertura integrale per i successivi stralci.

Il quinto capitolo contiene il quadro degli interventi che ricoprono una precisa funzione comunitaria. Con questo Capitolo si persegue un preciso obiettivo: dimostrare alla Unione Europea la rilevanza sovra nazionale di una serie di interventi. Tale elenco di opere da un lato testimonia quanto, finora, il nostro Paese ha già investito su infrastrutture

ubicate su corridoi e su nodi comunitari e quanto intende investire nell'arco temporale 2014 – 2020.

Il sesto capitolo mette in evidenza una serie di condizioni che portano ad una rivisitazione dei rapporti con la Unione Europea soprattutto nel processo di identificazione e di supporto finanziario delle infrastrutture di interesse comunitario

Il settimo capitolo mette in evidenza la necessità di rivisitare il rapporto sia con le Regioni, sia con la Conferenza Stato – Regioni.

L'ottavo capitolo elenca alcune emergenze e alcune priorità che andranno affrontate nel breve periodo.

Il nono capitolo affronta il tema delle esigenze finanziarie necessarie per garantire adeguata copertura agli interventi da realizzare nel prossimo triennio.

Il decimo capitolo contiene ulteriori obiettivi, alcuni dei quali già riportati nel X° Allegato Infrastrutture, da perseguire nel breve periodo.

L'undicesimo capitolo, come ogni anno, mette in evidenza alcuni elementi significativi dell'Allegato.

PRIMO CAPITOLO: LE LINEE STRATEGICHE DELL'ATTUALE GOVERNO E DELLA NUOVA LEGISLATURA

Ogni programmazione infrastrutturale presuppone una interpretazione dello scenario in cui è calato, che funge da metro di riferimento previsionale. Data l'eccezionalità della crisi che colpisce il nostro sistema economico ormai da sei anni, è alto il **rischio di pensare che la recessione debba diventare il metro di riferimento previsionale di ciò che sarà il sistema economico nazionale ed internazionale del medio e lungo periodo.**

Ma questo **rappresenterebbe un grave limite nella impostazione e nella definizione delle linee strategiche che dovranno orientare la politica economica italiana nei prossimi anni.**

In tema di trasporto merci come di trasporto passeggeri, di modalità ferroviaria, aerea, stradale o marittima, i dati degli ultimi anni denunciano certamente un ridimensionamento della domanda di trasporto; ma se ritenessimo questo dato come inversione e capovolgimento delle logiche economiche che hanno caratterizzato da sempre la crescita e lo sviluppo, cadremmo in un grave errore: quello di considerare possibile un futuro come semplice adagiarsi nell'utilizzo di ciò che si è patrimonializzato, trasformazione in reddito del capitale accumulato.

Sei lunghi anni di recessione impongono una rilettura degli scenari che per anni hanno caratterizzato i nostri strumenti pianificatori. Ma deve trattarsi di rilettura attenta e non semplificatrice, nella quale dovremo saper distinguere fra elementi che – a causa della crisi – subiscono solo uno slittamento in avanti del dato previsionale (e quindi necessitano di un mero aggiustamento quantitativo) ed elementi che invece vedono una trasformazione qualitativa.

Se analizziamo retrospettivamente i vari interventi del Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e articolato in ormai undici anni di attuazione, se mettiamo a fuoco la parte di essi realizzata o in corso di realizzazione (cioè passata almeno attraverso una deliberazione del CIPE), scopriamo che la situazione di ritardo infrastrutturale del Paese, al momento del varo della nuova legislazione, era tale che il sovradimensionamento del Programma rappresentava un rischio oggettivo, forse il rischio maggiore. E ciò per le stesse modalità di funzionamento della legge e, soprattutto per le prescrizioni derivanti dal

contenuto del Titolo V della Costituzione (come emerso dalla riforma del 2001). Ebbene, oggi possiamo affermare che tale rischio non si è realizzato, in nessun caso significativo.

Le scelte operate risultano oggi coerenti ad una crescita della domanda difendibile.

Gli interventi sulle reti ferroviarie e stradali hanno risposto ad una esigenza di adeguamento della soglia di saturazione delle reti stesse; analogo discorso può farsi per i nodi sia urbani che logistici. Se mai occorre oggi prendere atto che le nostre realtà urbane continuano a soffrire di congestione perché prive di reti metropolitane e di servizi integrati di trasporto; i nostri porti e i nostri interporti continuano ad essere privi di collegamenti sufficienti con l'entroterra. Questi ritardi hanno molto a che vedere con le specificità del territorio italiano, con la sua densità e con la sua bassa "penetrabilità" a causa della straordinaria stratificazione storica.

Altri ritardi, invece, come quelli che riguardano i nostri aeroporti, specialmente quelli con traffico superiore ai 5 – 10 milioni di passeggeri, che hanno oggi bisogno di un adeguamento sostanziale dell'intero assetto infrastrutturale sono riconducibili anche a limiti strutturali della strumentazione programmatoria, ai quali è urgente porre rimedio (vedi *infra* la parte dedicata al Piano Aeroporti).

Quello che è avvenuto in questi anni (al netto di errori circoscritti e in certa misura inevitabili), non ha avuto i caratteri di un banale arricchimento infrastrutturale del territorio ma risponde a un indirizzo di recupero del gap esistente tra domanda ed offerta che le istituzioni del Paese hanno evidentemente espresso con continuità. In questo quadro interpretativo polemiche e contrapposizioni che pure vi sono state, assumono un valore marginale e poco significativo. Ciò che viene in evidenza è piuttosto un dato di continuità.

Dove invece dobbiamo registrare un andamento fortemente segmentato e discontinuo è nell'allineamento fra indirizzi programmatori infrastrutturali e programmazione finanziaria.

Le cause di ciò risalgono però a caratteri più strutturali del caso italiano e riguardano sia la situazione di "permanente emergenza" della finanza pubblica nel nostro Paese, ormai dagli anni '80 senza soluzione di continuità, sia le regole e le procedure proprie della contabilità pubblica: le inefficienze che si scaricano a livello di provvista finanziaria degli interventi infrastrutturali si accumulano sempre a monte e producono un effetto diffuso di precarizzazione di ogni funzione programmatoria.

Nel successivo capitolo 4, è indicata la dinamica delle assegnazioni avvenute negli ultimi 5 anni. A fronte di complessive assegnazioni destinate al fondo infrastrutture tra il 2009 ed il 2013 per circa 12 miliardi di euro distribuiti per 5 annualità, l'entità dei tagli ha pesato per circa 8 miliardi di euro, restituendo un valore netto nell'arco del quinquennio di quasi 4 miliardi di euro.

Un corretto riferimento sintetico che renda più leggibile lo scenario non dovrà essere quello della drastica revisione degli obiettivi di crescita, ma piuttosto quello di **un rinvio dei livelli di saturazione** che ci consentirà – nei prossimi anni – una migliore graduazione degli interventi ma non certo una rinuncia agli stessi.

Dobbiamo utilizzare invece questa inaspettata fase di blocco della crescita come una occasione per verificare l'attendibilità degli scenari già definiti e per una loro messa a punto.

Sul piano della previsione macroeconomica, esclusa – come scenario decisamente meno probabile – l'ipotesi di una ripresa veloce e consistente del sistema produttivo e dei consumi, ciò per cui dobbiamo lavorare è uno scenario che, all'uscita di questa fase recessiva, veda la ripresa di una forte competitività tra i vari partner comunitari europei, una competitività che vedrà il nostro Paese portatore di un pesante handicap: **il costo del trasporto è superiore del 6 – 8% rispetto a quello degli altri Paesi della Unione Europea**. La causa di tale differenza è legata a tre fattori ben noti:

1. la congestione e la assenza di reti e di nodi logistici efficienti ed efficaci;
2. l'insufficiente livello di manutenzione;
3. la "fragilità territoriale" di tante aree del Paese.

Il compito che ancora attende di essere realizzato nel prossimo futuro consiste nel saper offrire al mondo imprenditoriale una rete ed un sistema capace di ridurre, in modo sostanziale, queste negatività nel momento della ripresa.

Una volta passata la crisi, mentre i sistemi produttivi di altri Paesi avranno ottimizzato le proprie funzioni, quelli del nostro Paese non avranno superato i vincoli del periodo pre crisi.

Per questi motivi gli obiettivi programmatori dovranno quindi intrecciarsi e coordinarsi con l'azione normativa e con quella regolatoria.

Per quanto riguarda quest'ultima, si dà concreto avvio, proprio in queste settimane, alla Autorità di regolazione dei trasporti. La sua istituzione ha rappresentato un momento di svolta, necessitato – fra l'altro

– dal fatto che la situazione italiana presto non sarà compatibile con il diritto comunitario: secondo l'art. 55 della direttiva 2012/34/UE (spazio ferroviario europeo unico), che dovrà essere recepita entro il 16 giugno 2015, ciascuno Stato membro deve infatti istituire per il settore ferroviario un'autorità indipendente di regolazione che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale sia *“giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato”*.

Ma da questa innovazione ci aspettiamo anche effetti incisivi sulla struttura e l'efficienza dei mercati nell'intero settore dei trasporti. Essa dovrà produrre un grado più elevato di liberalizzazione e trasparenza del mercato e quindi un miglioramento della qualità del servizio reso ai cittadini; servirà a determinare una nuova regolazione anche con l'obiettivo di assicurare maggiori investimenti privati.

Per quanto riguarda, invece, le innovazioni normative che dovranno accompagnare l'attuazione della programmazione, sono già stati messi a fuoco alcuni interventi di riforma che dovranno essere realizzati (o per lo meno avviati) nell'arco dei prossimi mesi:

- una riforma del sistema della portualità, dell'aeroportualità e della logistica per la ottimizzazione dei costi di produzione in capo agli utenti per un migliore godimento dei servizi;
- una rivisitazione della legge obiettivo maggiormente centrata sui nodi, sulla qualità (tecnologica e organizzativa) dei punti di intersezione delle grandi reti della mobilità;
- una nuova distribuzione delle responsabilità e dei relativi costi tra lo Stato centrale e le Regioni per il governo del territorio;
- una operazione ad ampio raggio di valorizzazione di asset pubblici a vantaggio dei fruitori della offerta infrastrutturale in modo da ottimizzare i margini economici di tutti i soggetti coinvolti: si tratta di un campo molto ampio di beni, che va dal patrimonio autostradale alle aree demaniali costiere e portuali, al grande patrimonio di edilizia residenziale pubblica;
- infine, una riforma degli assetti organizzativi del sistema dei lavori pubblici e dei trasporti, dove l'entrata in attività dell'Autorità dei trasporti può segnare un punto di svolta nel senso della razionalizzazione dell'intero comparto della Pubblica Amministrazione.

C'è infine un profilo “sociale” del tema infrastrutturale che coincide con il tema della **casa** e sul quale il Governo ha già dato un segnale forte con il Decreto Legge 102/2013.

Questa azione proseguirà e si approfondirà nei prossimi mesi con l'obiettivo (a quindici anni dal trasferimento alle Regioni di importanti competenze in materia) di dare vita ad un sistema di

intervento più articolato e coordinato fra livelli differenti di governo, e soprattutto più efficiente nel rispondere ad un'esigenza primaria dei cittadini.

L'AZIONE D'URTO PER USCIRE DALLA RECESSIONE IL DECRETO LEGGE DEL FARE

Il Governo appena insediato ha, quindi, prodotto un Decreto Legge definito del FARE perché ha ritenuto urgente dare vita ad una soluzione di continuità tra un quinquennio caratterizzato da una tragica recessione ed un nuovo periodo caratterizzato dal superamento di una emergenza che rischiava di diventare irreversibile.

Il Decreto Legge 69/2013 (del FARE) mette chiaramente in evidenza che **la prima emergenza è il rilancio della occupazione con particolare attenzione alla occupazione giovanile che vive, in termini statistici, la soglia minima dal dopoguerra ad oggi.**

L'immediata cantierizzazione e la velocizzazione dello stato di avanzamento dei lavori, di tutti gli interventi infrastrutturali approvati dal CIPE e, in molti casi, supportati anche da capitali privati è diventata la condizione chiave per innescare, nel sistema economico del Paese, un effetto d'urto capace di superare la stagnazione.

Ha preso corpo così, con la norma, una nuova risposta – per molti aspetti emergenziale - ad uno dei più gravi segni di arretratezza del nostro sistema decisionale in materia di investimenti pubblici, soprattutto di natura infrastrutturale: il sistematico disallineamento fra programmazione finanziaria e capacità effettiva di investimento. Contestualmente una crisi fiscale e la continua successione di emergenze nello stato della finanza pubblica hanno contribuito a rendere ancora più instabile e a depotenziare ulteriormente ogni atto programmatico.

La risposta che si è data con il “decreto del FARE” non rappresenta la soluzione di tali ritardi strutturali e – sul piano sistemico – presenta certamente delle controindicazioni di cui il Ministero proponente ha avuto sin dall'inizio piena consapevolezza. Tuttavia essa ha consentito di raggiungere obiettivi concreti e di sicuro effetto anticongiunturale.

Si è praticamente deciso che in caso di mancato avvio dei lavori o di ritardo nell'avanzamento degli stessi per palese inadempimento, si provvederà alla revoca contrattuale degli interventi e si creerà un apposito Fondo Revoche da utilizzare per

altri interventi. In questo provvedimento, evidentemente emergenziale, non è comunque da sottovalutare anche un effetto virtuoso permanente e “di sistema”: questa modalità immette infatti nel sistema una oggettiva responsabilizzazione di tutti i soggetti che intervengono nei processi decisionali, nonché una oculata utilizzazione delle risorse economiche.

Questa scelta, questa azione, è stata supportata da un confronto aperto con tutte le Regioni. Questo confronto, in fondo, ha prodotto una forma di **“due diligence”** delle scelte e ha reso possibile una motivata ottimizzazione delle risorse.

Il Decreto Legge del FARE ha praticamente denunciato una esigenza che dovrà diventare un riferimento portante della nuova programmazione finanziaria e degli auspicabili processi di riforma che riguarderanno la strumentazione della decisione pubblica. Il messaggio che queste norme hanno voluto trasmettere è molto netto: **il volano di risorse assegnate alla attuazione dei programmi infrastrutturali deve trasformarsi in Stati di Avanzamento Lavori.**

Tutti siamo convinti che la erogazione degli Stati di Avanzamento Lavori (SAL) costituisce una condizione chiave per ottenere due distinti risultati: **aumentare i livelli occupazionali ed assicurare il mantenimento del sistema imprenditoriale. Questi obiettivi vengono assunti – nella fase più acuta della crisi - come priorità assoluta.**

L'approvazione della Legge del FARE testimonia il passaggio da una motivata volontà strategica ad un misurabile strumento operativo.

Si ritiene opportuno riportare di seguito gli articoli che testimoniano la incisività del provvedimento e la rilevanza strategica dello stesso nel cambiamento dell'approccio finora seguito dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei confronti della organizzazione della offerta infrastrutturale e trasportistica.

Se esaminiamo i singoli commi dell'articolo 18 ci rendiamo conto di quali siano le finalità essenziali che con tale Provvedimento il Governo intenda perseguire.

- 1. Prendere atto della differenza tra gli avanzamenti previsti nel programma dei lavori delle opere e la contestuale esigenza di cassa. In uno Stato veramente moderno la coincidenza tra le risorse a disposizione e la spesa deve realmente significare cantieri, lavori e forze lavoro.**
- 2. Garantire l'avvio immediato di interventi che allo stato sono bloccati o per motivi procedurali o finanziari**

3. Consentire l'avvio immediato di interventi di dimensioni medio – piccoli su ponti, viadotti e gallerie per il superamento di criticità sulla nostra rete stradale. Trattasi di interventi di manutenzione straordinaria mirata anche all'adeguamento alle normative antisismiche. Tali interventi dell'importo medio tra i 5 e i 10 milioni di € sono distribuiti per il 55% sulla rete stradale del Mezzogiorno e per il 45% sulla rete stradale del Centro Nord.
4. Creare le condizioni perché, nei comuni con un numero di abitanti non superiore a 5.000 unità, prenda corpo un processo manutentivo e di riqualificazione urbana. Un processo che può diventare sistematico nel tempo perché con tale norma prende corpo un vero Fondo rotativo.
5. Assicurare un immediato avvio di interventi legati alla riqualificazione funzionale ed alla sicurezza della rete ferroviaria Trattasi di interventi sulla rete ferroviaria mirati a velocizzare i treni passeggeri e di interventi per l'adeguamento delle sagome delle gallerie in modo da consentire il transito di treni con trasporto di container.
6. Garantire risorse adeguate per realizzare ulteriori programmi stralcio mirati alla messa in sicurezza degli edifici scolastici.

Con l'articolo 18 del decreto si è messo in circolo un plafond consistente di risorse, esposte altrimenti al rischio di rimanere allo stato di mero dato contabile.

Il volano di risorse messe a disposizione attraverso l'utilizzo temporaneo di stanziamenti già assegnati dal CIPE per opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche è pari a **2.069 milioni di €**; a tale volano si aggiungono:

- Le risorse messe a disposizione pari a **300 milioni di €** per gli interventi relativi alla "sicurezza ferroviaria".
- Le risorse messe a disposizione dall'INAIL per l'edilizia scolastica pari a **300 milioni di €**.
- I Fondi PON stimati in circa **550 milioni di €**.

Con tali aggiunte il Fondo si attesta su un valore globale di circa **3.219 milioni di €**.

L'articolo 19 affronta la tematica legata al Project financing, alla defiscalizzazione ed al Project Bond tiene conto dei seguenti quattro

fattori che rivisitano integralmente l'approccio dello Stato nel coinvolgimento finanziario delle infrastrutture:

1. **Risorse pubbliche sempre più scarse e conseguente necessità di attrarre capitali privati nella realizzazione delle infrastrutture:** il cofinanziamento pubblico delle opere strategiche è passato da circa il 90 per cento negli anni '90 del secolo scorso al 50 per cento degli anni 2000 e, in prospettiva, si prevede che tale soglia non potrà superare il 30 per cento;
2. **Crescente tendenza delle PA a ricorrere a modelli di partenariato pubblico privato – PPP:** dal 2002 al 2011 il numero di bandi di gara in PPP è decuplicato (da 339 a 3000) e l'importo da circa 1,5 a 13,5 miliardi di euro (cfr. Project Financing Osservatorio Nazionale, 10 anni di partenariato pubblico privato in Italia, Cresme, ottobre 2011);
3. **La sostanziale inadeguatezza dei progetti messi a gara (nella loro accezione più ampia, comprendente quindi gli aspetti finanziari, contrattuali e di ripartizione dei rischi), soprattutto rispetto alle ordinarie politiche di finanziamento del sistema bancario, scoraggia l'interesse da parte degli operatori privati;**
4. **Ciò si riflette nello scarso numero di effettiva realizzazione di progetti in PPP: nel mercato del PPP in Italia il numero delle operazioni che raggiungono il *closing* finanziario è particolarmente esiguo rispetto alle aggiudicazioni, a loro volta di gran lunga inferiori ai bandi PPP (cfr. Epec, *Italy. PPP Units and Related Institutional Framework*, agosto 2012).**

Ebbene l'articolo 19 rende possibile il raggiungimento di tre obiettivi:

- Stimolo alla tempestiva definizione del finanziamento dell'opera.
- Ampliamento della flessibilità nella conduzione della procedura di gara.
- Miglioramento dell'efficacia degli strumenti di supporto finanziario pubblico.

Ma il Governo non si è limitato a varare un Decreto Legge ma, convinto che **il ricorso alla defiscalizzazione diventi riferimento determinante per il coinvolgimento di capitali privati, ha cercato di dare attuazione concreta alle norme vigenti sulla "defiscalizzazione"**. L'articolo 18 della Legge 183/2011 per le opere cosiddette "**bancabili**" e l'articolo 33 della legge 221/2012 per le opere cosiddette "**non bancabili**" e successive modifiche, ci consentono di sbloccare o di avviare opere per circa **21 miliardi di €** senza snaturare l'impianto della finanza di progetto. Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della delibera CIPE 1/2013, sarà possibile dare corso ad una modifica sostanziale dell'intervento dello Stato, prevedendo anche forme di defiscalizzazione e non solo erogazioni finanziarie.

L'articolo 21 affronta la tematica legata al Performance Bond.

Il differimento dell'operatività della garanzia globale di esecuzione al 30 giugno 2014 è finalizzato ad evitare il rischio concreto **del blocco delle gare per l'affidamento degli appalti di progettazione ed esecuzione dei lavori** relativi, in particolare, alle grandi opere, **di importo superiore ai 75 milioni** di euro. Nel periodo di proroga si mantiene il livello attuale di garanzia, articolato su cauzione definitiva, garanzia a copertura dei rischi di esecuzione e polizza decennale, e, pertanto, la proroga, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Tale sistema di garanzia, richiede l'assunzione di un rischio più ampio per il garante, ed anche un impegno dello stesso sul piano tecnico; la proroga è quindi finalizzata a consentire agli operatori di settore di strutturarsi per potere fare fronte a tali nuovi impegni da assumere nel rilascio della garanzia globale.

L'articolo 22 affronta specifiche tematiche legate alla offerta portuale.

In particolare vengono affrontate tre distinte criticità:

- 1. La semplificazione delle procedure per i dragaggi.** Intervenire con ulteriori e più incisive norme di semplificazione delle procedure tecniche ed amministrative per l'effettuazione degli interventi di dragaggio dei porti significa aver dato un deciso impulso alle attività di adeguamento dei fondali, indispensabili a rendere più competitivi i porti italiani.
- 2. La facoltà di rimodulare, in aumento o in diminuzione, le tasse pagate dalle navi e dalle merci nei nostri porti** permette alle Autorità portuali di avvalersi non più in via sperimentale, come accaduto negli ultimi due anni, ma in via permanente, di uno strumento divenuto ormai indispensabile ai fini della promozione dei porti italiani rispetto ad un'utenza sempre più alla ricerca di meccanismi di riduzione dei costi di produzione del servizio di trasporto marittimo.
- 3. L'incremento dell'autonomia finanziaria dei porti.** L'Italia, secondo uno studio dell'ESPO (Associazione delle Autorità Portuali Europee) è stata sinora **agli ultimi posti in Europa per grado di autonomia finanziaria delle Autorità portuali** e la realizzazione delle infrastrutture portuali è dipesa quasi esclusivamente dal ricorso a risorse pubbliche ad esse di volta in volta trasferite, pur a fronte del fatto che le Autorità portuali italiane generano, con le loro attività, circa **16 miliardi di euro di gettito IVA**. È stato proprio a partire da questo dato che la norma in questione ha voluto dare un ulteriore segnale nella direzione di un rafforzamento dell'autonomia finanziaria dei nostri porti, in

modo da avvicinarli ancor più al modello europeo prevalente e consentire ad essi di rispondere meglio e più direttamente ed efficacemente alle necessità di adeguamento all'evoluzione del mercato dello *shipping* mondiale con particolare riguardo agli investimenti necessari alla messa in sicurezza e alla manutenzione e riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

L'articolo 23 affronta il comparto legato alla nautica da diporto.

Nell'ambito di un quadro economico fortemente negativo dal 2008 ad oggi, l'industria nautica ha dovuto fronteggiare una forte riduzione della domanda nei mercati tradizionali, con evidenti conseguenze sulla produzione del settore. Gli interventi sulla fiscalità del comparto (**tassa di possesso**) hanno ulteriormente amplificato la crisi dell'industria primaria e dell'indotto, con una drastica riduzione della produzione e con lo spostamento di numerosi utenti verso i Paesi limitrofi. Rispetto al 2008, anno di maggiore espansione del settore, **la produzione nazionale è scesa di oltre l'80%.**

Due sono le disposizioni con cui la norma cerca di superare la grave crisi dell'intero comparto.

La prima mira a **consentire il noleggio occasionale** delle unità da diporto anche alle unità maggiori. Il noleggio occasionale non configura una attività professionale e non beneficia di alcun tipo di agevolazione prevista invece per le unità destinate in via esclusiva all'attività commerciale, quindi elimina alla radice tutte le problematiche ad oggi sorte in merito all'uso da parte del proprietario delle quote della società che possiede l'unità adibita a noleggio commerciale. La soluzione proposta equipara la messa sul mercato della barca a quello di una seconda casa, diventando un motore di rilancio della filiera nautica oltre a risolvere contenziosi fiscali laddove esclude ogni agevolazione.

La seconda interviene sulla **tassa di possesso**, tramite: l'esenzione per imbarcazioni fino a 14m ed il dimezzamento per le imbarcazioni da 14 a 20m, restando invariate per le classi superiori.

L'articolo 24 affronta il comparto legato al trasporto ferroviario.

La norma innanzitutto risolve un contenzioso aperto fra l'Italia e la Commissione Europea in merito al non corretto recepimento del primo pacchetto ferroviario, proprio nei riguardi delle **modalità di definizione del canone ferroviario** e chiarisce i ruoli dei vari soggetti interessati nella definizione e nella adozione del canone ferroviario. Viene infatti ribadita **l'indipendenza decisionale del Gestore dell'infrastruttura** nello

stabilire il canone e viene rimessa al Ministero la funzione di **“approvazione”** e di pubblicazione del predetto canone.

La norma inoltre semplifica il processo di definizione dello schema normativo con cui sono individuati i **“criteri” per la definizione del canone** e dei corrispettivi dei servizi ferroviari complementari.

La norma risolve alcuni rilievi formulati dalla Commissione Europea in merito agli obblighi per le imprese di adottare **procedure più trasparenti di separazione contabile**. La proposta assicura una maggior trasparenza economica e contabile di tutte le imprese ferroviarie che abbiano in essere contratti di servizio pubblico con lo Stato.

Infine la norma ridisegna un nuovo perimetro, sia dei collegamenti da “proteggere”, sia di quelli da considerare a “libero mercato” (in quanto aventi caratteristiche di lunga o lunghissima percorrenza).

L'articolo 25 affronta varie aree tematiche legate alle infrastrutture ed ai trasporti.

La norma contempla una serie di disposizioni volte a completare il **trasferimento di risorse umane da ANAS al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti conseguente alla soppressione della Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali e al passaggio al MIT delle competenze in materia di vigilanza sulle concessionarie autostradali**.

La norma riguarda anche **l'utilizzo di risorse per i contratti di servizio con l'ENAV**. La disposizione consente, infatti, che le disponibilità residue delle risorse iscritte in bilancio per il 2012, destinate ai contratti di servizio e di programma dell'ENAV, possano essere utilizzate per la compensazione dei costi sostenuti dall'ENAV nel 2012 (e previsti dai predetti contratti) per garantire la sicurezza ai propri impianti e la sicurezza operativa.

La norma inoltre finalizza le risorse revocate per il mancato raggiungimento degli obiettivi previsti dalla norma cosiddetta “sblocca cantieri” prioritariamente al completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino, alla realizzazione del collegamento Torino Ceres / aeroporti di Caselle, alla realizzazione del collegamento ferroviario Novara – Seregno – Malpensa (potenziamento e variante di Galliate), alla realizzazione della terza corsia della tratta autostradale A4 Quarto d'Altino – Villesse Gorizia e agli interventi di soppressione e automazione dei passaggi a livello sulla rete ferroviaria con priorità per la tratta terminale pugliese del Corridoio ferroviario Adriatico da Bologna a Lecce.

SECONDO CAPITOLO: IL RESPIRO PROGRAMMATICO DEL PROSSIMO QUINQUENNIO

LE RIFORME

1. La riforma del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti

I pilastri della riforma:

- Distinzione tra staff e line.
- Aggregazione sostanziale delle funzioni e delle missioni delle attuali Direzioni Generali. Ridefinendo le funzioni e annullando le sovrapposizioni.
- Ridimensionamento degli Uffici periferici.
- Ridefinizione della missione del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.
- Unificazione in un'unica sede delle attività del Dicastero nella città di Roma.

2. La riforma del Codice della Strada

L'incidentalità nel nostro Paese ha un costo sociale pari a circa 28,5 miliardi di € all'anno, equivalenti 2 punti percentuali del PIL. Su questa delicata emergenza, è necessario rendere sempre più incisivo l'intervento attraverso: una azione normativa più rigorosa e sistematica sulla qualità del veicolo e sulla qualità della infrastruttura. Questa componente, anche se nella composizione delle cause legate alla incidentalità è individuata quale responsabile in percentuali non superiori al 10% - 15% tuttavia è, senza dubbio importante in quanto spesso si configura quale concausa determinante ponendosi in associazione alla complessa serie di fattori che caratterizzano il comportamento dei singoli utenti della strada. Su questa specifica area tematica, la ricerca gioca un ruolo determinante e la qualità delle infrastrutture ha un ruolo essenziale.

- Con D.Lgs n.35/2011 è stata recepita nel nostro ordinamento la Direttiva 2008/96/CE ed è stato avviato un processo che si prefigge l'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza delle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea (TEN) mediante l'introduzione di una serie di procedure di valutazione di impatto e di controllo volte a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali nelle diverse fasi di pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione.
- Questo processo è proseguito poi con la emanazione delle Linee Guida (DM 2 maggio 2012).
- Ma la priorità che il Governo assegna alla tematica della sicurezza stradale dovrà emergere dalla revisione, razionalizzazione e semplificazione della normativa contenuta

nel Codice della Strada. Un disegno di legge delega è stato recentemente approvato dal Consiglio dei Ministri e – auspicabilmente - inizierà presto il suo iter parlamentare.

3. La riforma della offerta portuale

- La singolarità della offerta portuale è sia la difficile correlazione tra la definizione programmatica della offerta nazionale e la domanda di trasporto generata da tale offerta, sia la difficile correlazione tra definizione programmatica della offerta a scala comunitaria e la domanda di trasporto generata da una simile scelta strategica.

Il motivo di una simile mancanza di correlazione e, quindi, di insuccesso di qualsiasi atto pianificatorio che non si faccia carico di tale dato è proprio legato alla dimensione specifica della offerta portuale. Una offerta legata ad una miriade di fattori che variano con una imprevedibilità temporale dovuta alla crescita ed allo sviluppo di determinati ambiti geo – economici ma in molti casi anche a delle evoluzioni tipologiche dei sistemi logistici.

È potuto così accadere che mentre in Italia prosperava la concorrenza tra le nostre portualità (oggi più viva che mai), nessuno si accorgesse di quello che accadeva nel Mediterraneo occidentale e sulla sponda sud, e ancor meno del fatto che contestualmente veniva progettato in Irak, nella regione di Bassora, il porto di Al Faw: un impianto portuale che diventerà nei prossimi anni il terminale di un asse ferroviario e stradale che collega il Golfo Persico con Bagdad, con Mossul, con Ankara e, attraverso il Corridoio comunitario Istanbul – Varsavia, raggiungerà il centro della Unione Europea. In tal modo la competitività non avverrà più tra porti all'interno del Mediterraneo ma tra sistema Mediterraneo e Golfo Persico.

È evidente che non possiamo rimanere inermi di fronte alla esigenza del Paese di disporre di alcuni riferimenti chiave capaci di caratterizzare il nostro sistema portuale ed interportuale. Per almeno tre motivi: in primo luogo perché oltre l'85% dell'import-export del Paese avviene attraverso i nostri porti; in secondo luogo perché il Paese sta perdendo – in questo settore - quote di mercato, a dispetto della stessa posizione geografica. Infine vi è un terzo motivo di grande rilievo in una situazione di risorse pubbliche decrescenti: l'assenza di punti di riferimento programmatici e strategici scoraggia gli investitori privati e incoraggia invece la proliferazione di iniziative da parte dei sistemi locali che – ove realizzate – risulterebbero nel loro insieme incompatibili con qualunque scenario realistico.

Il proliferare di iniziative infrastrutturali orientate a catturare il grande traffico containerizzato, senza alcuna valutazione realistica né ella domanda futura, né delle altre (numerose) componenti necessarie a dare vita ad una offerta logistica realmente competitiva può facilmente diventare un fattore di spreco. Si rischia quindi di aprire per questa via una falla nella struttura finanziaria della programmazione infrastrutturale del Paese.

Ebbene, primo atto da compiere è senza dubbio la motivata identificazione tra quanto deciso a scala comunitaria attraverso il Connecting Europe Facility e le azioni da compiere all'interno non di una singola portualità ma della intero Sistema Portuale Paese.

Uno dei principali elementi di novità della nuova politica infrastrutturale europea è, oltre ad una drastica riduzione delle opere su cui concentrare i principali investimenti (core TEN-T network), la riaffermata centralità dei porti per la creazione di una "Single Europe in a global market" che, attraverso i propri gateways marittimi, possa essere efficacemente collegata ai principali mercati mondiali. Tutti i corridoi Europei ricompresi in questo network iniziano e/o finiscono in un porto marittimo, garantendo in questo modo la massima fluidità ai traffici delle merci movimentate tra i mercati europei e il resto del mondo.

Già nell'Allegato infrastrutturale dello scorso anno si delineavano alcuni primi riferimenti:

- il sistema multi portuale logistico dell'Alto Tirreno capace di fungere da porta sud del corridoio Genova – Rotterdam;
- il sistema multi portuale logistico dell'Alto Adriatico capace di servire come (parte italiana che integra la parte slovena e quella croata) porta sud del corridoio Adriatico – Baltico;
- i due sistemi Alto Tirreno ed Alto Adriatico capaci di alimentare il corridoio Mediterraneo;
- i cinque sistemi multi portuali Alto Tirreno, Alto Adriatico, Campano, Pugliese, Calabrese e Siciliano, capaci di fungere da porte sud del corridoio Helsinki-La Valletta;
- il sistema sardo inteso come piastra logistica del Mediterraneo.

Un simile approccio differenziato testimonia una chiara volontà a non ricercare piani di investimento all'interno dei vari impianti portuali o azioni programmatiche relative a determinati nodi logistici che non siano coerenti con un disegno coerente e realistico; la primaria esigenza è infatti quella di definire un nuovo assetto gestionale della offerta portuale all'interno di un quadro programmatico unitario.

Un nuovo assetto gestionale della offerta deve trovare riscontro in un adeguamento della normativa per quanto riguarda i punti cruciali:

- della *governance* dei porti, a partire da quelli che hanno realistiche potenzialità di integrarsi in veri e propri sistemi multiportuali. I soggetti che amministrano i principali porti italiani devono farsi carico di un vero e proprio piano industriale e dimostrarne la concretezza, prima di richiedere qualunque finanziamento pubblico.

Inoltre le realtà oggi più vocate ad uno sviluppo significativo dei traffici di lungo raggio dovranno essere governati da soggetti in grado di dialogare e realizzare accordi con i grandi operatori di traffico ed essere dotati – anche attraverso la costante interlocuzione con l'amministrazione centrale – degli strumenti operativi (sia giuridici che finanziari) adeguati a questi nuovi compiti.

- della strumentazione necessaria a rafforzare le scelte strategiche unitarie sulla portualità italiana, promuovendo gli investimenti necessari e scoraggiando quelli inutili e a coordinarle con le scelte regolatorie che la legge ha attribuito alla nuova Autorità per i trasporti;
- della riduzione dell'incidenza complessiva degli oneri burocratici;
- dell'incentivazione all'adeguamento tecnologico e alla crescita di efficienza del sistema logistico complessivo del Paese.

4. La riforma della Legge Obiettivo

La riforma si dovrà reggere su due pilastri, uno di carattere normativo e uno di carattere programmatico:

Sul piano normativo, le direttrici di fondo della riforma sono le seguenti:

- La istituzione di un Fondo Unico Infrastrutture. Tale Fondo viene annualmente implementato con una quota pari allo 0,3% del Prodotto Interno Lordo.
- Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, il Ministro dello Sviluppo Economico, il Ministero dell'Ambiente e con la Conferenza Stato Regioni sottopone alla approvazione del CIPE un Programma Quinquennale delle Infrastrutture Strategiche coerente con il Piano comunitario delle Reti TEN – T.
- Il programma viene aggiornato annualmente attraverso l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza. Il Programma è supportato da un'apposita Verifica Ambientale Strategica (VAS) ed è asseverato dalla Cassa Depositi e Prestiti che definisce un apposito Piano Economico Finanziario e ne ottimizza il possibile ritorno di investimento consentendo, in tal modo, la creazione di un Fondo Rotativo.
- Le Intese Generali Quadro previste dal Decreto legislativo 190/2002 vengono riformulate tutte dopo sessanta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della legge di riforma. Ogni due anni le Intese Generali Quadro vengono aggiornate contestualmente.
- Si mettono in campo nuovi strumenti di interlocuzione e negoziazione con le autonomie territoriali, adeguate alle specifiche caratteristiche dei contenuti della programmazione
- Sono riferimenti strategici di base del Programma delle Infrastrutture Strategiche:
 - i valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero;
 - i Corridoi Comunitari Core Network sia ferroviari che stradali;
 - le aree metropolitane così come definite dal Decreto Legge 95 del 6 luglio 2012 ed i nodi logistici portuali, interportuali ed aeroportuali di cui al Programma delle Reti TEN – T la manutenzione sistematica delle reti e dei

nodi.

Il pilastro programmatico della riforma è rappresentato da un salto di fase nella visione complessiva dei processi di modernizzazione infrastrutturale del territorio italiano.

- **La riforma dovrà segnare il passaggio alla fase matura di questo processo, nella quale la priorità passa dai corridoi e archi di rete primari – quelli che hanno consentito al territorio italiano di rimanere collegato all'Europa e di non subire un processo rischiosissimo di marginalizzazione – ai nodi, urbani, portuali, logistici, della mobilità, telematici, quali punti di intersezione delle reti, ad alta efficienza tecnologica e organizzativa e vere sedi di produzione di valore.**

Il sistema infrastrutturale sarà sempre più misurato in termini qualitativi e in termini di dotazione “immateriale”.

Tale passaggio di fase – per la natura stessa dei suoi obiettivi – non potrà che essere realizzato attraverso forme di collaborazione e di sussidiarietà fra amministrazione centrale e autonomie territoriali, attraverso nuovi strumenti di interlocuzione che consentano di superare definitivamente la fase “competitiva” che ha caratterizzato (e appesantito) il sistema.

5. La esclusione dai vincoli di Maastricht delle opere “core network”

Attraverso appositi strumenti a scala comunitaria bisognerà:

- **dimostrare quanto il nostro Paese abbia programmaticamente rispettato le indicazioni strategiche definite a scala comunitaria attraverso il Piano delle Reti TEN – T (Trans European Networks Transport) (oltre il 90% delle opere è ubicata su Corridoi o Nodi definiti “core network” dalla Commissione Europea);**
- **dimostrare quanto rilevante sia stato, nell'ultimo decennio, il coinvolgimento del nostro Paese nel garantire risorse pubbliche e private nella realizzazione di un simile Piano;**
- **dimostrare quanto rilevante sia l'impegno riservato a tali interventi attraverso opere in corso o programmate; un impegno supportato , nell'ultimo biennio, da una serie di azioni mirate al coinvolgimento privato nella realizzazione di tali opere;**
- **dimostrare che tutti gli interventi ricoprono una valenza strategica che supera la rilevanza regionale o nazionale e riveste un ruolo comunitario e quindi la necessità di rivedere la incidenza sui parametri di Maastricht di tali interventi;**
- **dimostrare che il numero delle opere strategiche è davvero limitato e risponde ad una pianificazione condivisa con le Regioni e con il territorio.**

6. La riforma organica del trasporto pubblico locale

Il TPL è la vera emergenza che l'intera offerta trasportistica fronteggia in

questo momento.

Dato l'intreccio di competenze non è realistica alcuna soluzione "centralistica". Il percorso che si intende seguire vede invece tutti gli attori (Parlamento, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Conferenza Stato Regioni e associazioni dei consumatori) impegnati, ciascuno nell'ambito della propria competenza, a identificare in modo coordinato un quadro organico di proposte di carattere normativo ed amministrativo capaci di rispondere alle esigenze dei fruitori dei servizi di trasporto resi dalle amministrazioni centrali e locali. Il Ministero ha già avviato una propria iniziativa per identificare le linee portanti di un processo di riforma. Esse prevedono i seguenti passaggi:

- distinguere le esigenze e le singolarità presenti nelle grandi aree metropolitane da quelle invece relative alle medio – piccole realtà;
- aggregare al massimo i servizi resi e garantire qualità e trasparenza delle aziende preposte alla gestione;
- incrementare – ovunque la domanda lo giustifichi - le reti su guida vincolata (ferrovie e metropolitane) in quanto capaci di aggregare un numero rilevante di viaggiatori con basso costo energetico e con limitato inquinamento atmosferico;
- identificare premialità per le aziende che annualmente aumentano il numero di viaggiatori e le amministrazioni che riescono a fornire i maggiori livelli di qualità del servizio;
- istituire un Fondo Rotativo per l'acquisto di materiale rotabile. Il Fondo si ricarica nel tempo imponendo alle Aziende di versare un canone fisso (tale Fondo in realtà consente l'attivazione di *soft loan*)
- definire in tutti i rapporti concessori, sia tra gli Enti locali e le Aziende, sia tra l'organo centrale e Trenitalia, penali adeguate per le inadempienze contrattuali. A tale proposito sarà redatto una "Carta della qualità e della efficienza dei servizi".

7. Una norma organica per il settore della nautica da diporto

Nell'ambito di un quadro economico fortemente negativo dal 2008 ad oggi, con una sostanziale incertezza sui tempi della ripresa, l'industria nautica ha dovuto fronteggiare una forte riduzione della domanda nei mercati tradizionali, con evidenti conseguenze sulla produzione del settore.

Gli interventi sulla fiscalità del comparto (tassa di possesso) hanno ulteriormente amplificato la crisi dell'industria primaria e dell'indotto, con una drastica riduzione della produzione e con lo spostamento di numerosi utenti verso i Paesi limitrofi.

Rispetto al 2008, anno di maggiore espansione del settore, la produzione nazionale è scesa dell'85%.

Il settore rappresenta uno degli asset importanti per l'economia del Paese e, se da un lato le aziende del comparto nautico stanno investendo in termini di innovazione, prodotti, nuovi mercati, si rende indispensabile un intervento anche da parte del Governo.

In proposito è bene ricordare che si sta dando attuazione a quanto disposto dalla legge 228/2012, in materia di Sistema telematico per la nautica da diporto, in corso di realizzazione presso il CED del Dipartimento trasporti del

MIT, che consentirà – attraverso un sistema analogo a quello in uso per i veicoli stradali – la dematerializzazione della documentazione amministrativa per le operazioni di immatricolazione delle imbarcazioni, con effetti positivi in termini di celerità, sicurezza e controllo anche amministrativo e fiscale, della flotta.

Si è inoltre proposto l'art. 23, con il quale si perseguono due primi obiettivi per il rilancio del comparto.

Un tema che va sicuramente affrontato è quello delle navi da diporto (> 24 m) iscritte nel “Registro Internazionale”. Allo stato attuale, la disciplina è contenuta nell'art. 3 della Legge n. 172/2003 secondo cui le navi da diporto che presentano determinate caratteristiche possono essere iscritte nel Registro e godere degli stessi benefici fiscali e contributivi previsti per le navi mercantili.

Di fatto è già lo scudo fiscale per le grandi barche, che nell'intenzione del legislatore dovevano essere strappate alla bandiera inglese e ricondotte sotto il tricolore. Tuttavia, la vigente normativa e soprattutto la prassi adottata dai preposti Uffici dell'Amministrazione, configurano un aggravio in termini burocratici e di costi che appare del tutto ingiustificato e finora ha notevolmente limitato l'accesso al Registro Internazionale.

Una valida proposta è l'inserimento di tutta la disciplina relativa alle Navi da diporto, comprese quelle iscritte nel Registro Internazionale (RI), all'interno del Codice della Nautica da Diporto (CND) che attualmente non disciplina in alcun modo l'argomento, disciplinando le modalità amministrative di iscrizione mediante una procedura semplificata. In tutti i casi in cui un'unità da diporto sia noleggiata, così come stabilito dall'art. 47 del Codice della Nautica da Diporto (CND), i membri dell'equipaggio devono essere muniti dei titoli professionali previsti attualmente dal regolamento di cui al D.M. 10.5.2005 n. 121. La normativa sottintende una scelta professionale “a tempo pieno” da parte dell'aspirante che va salvaguardata per il naviglio maggiore, mentre per quello minore sarebbe opportuno ridisegnare la figura dello “skipper”, così come comunemente risultante dalla pratica del settore del noleggio di imbarcazioni da diporto .

Un altro tema dolente è quello della patente nautica. Stravolgendo le modalità consolidate da decenni il Regolamento di sicurezza (art.42 del D.M. 29 luglio 2008 n. 146) pone limiti territoriali per i quali ci si può iscrivere a una scuola nautica della sola zona di residenza, ciò che ha creato anche gravi disfunzioni per gli uffici preposti della pubblica amministrazione. Ucina ne chiede esplicitamente l'abrogazione.

Venendo agli aspetti legati alla semplificazione amministrativa, la procedura delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali è oggi gravata da eccessiva farraginosità e incertezza temporale che penalizza oltremodo il richiedente. La domanda di autorizzazione al trasporto deve essere fatta a ogni singolo ente gestore o proprietario delle tratte stradali incluse nell'itinerario (società concessionarie autostradali, ANAS, Regioni, Province), che la rilascia esclusivamente per la tratta di propria competenza, con eterogeneità di tempi e discrezionalità sull'eventuale assenso anche in caso di regolarità tecnica del convoglio. Si propone pertanto di emendare il comma 6 dell'art 10 del CdS (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285), prevedendo di delegare il rilascio dell'autorizzazione per l'intero itinerario a un unico soggetto – identificabile nella Polizia Stradale della Provincia di partenza del convoglio.

Con la Circolare 38E del 22 luglio scorso dell'Agenzia delle entrate si è fatta chiarezza sulle lacune dell'applicazione delle percentuali di IVA forfettaria previste per il leasing nautico. E' un'iniziativa scaturita dal confronto fra il MIT, il MEF, lo Sviluppo Economico e l'Agenzia delle Entrate che riafferma la scelta politica del Governo Berlusconi del 2003 di fare del leasing nautico italiano lo strumento per riportare in Italia le barche che andavano vendute sotto bandiera francese. In 5 anni ha prodotto 800 milioni di euro per l'erario. Oggi, dopo uno stop dovuto a tali lacune, possiamo ripartire

Permane ancora qualche problema in tema di applicazione del regime del margine per ritiro di unità da diporto in leasing da privati e successiva rivendita, la cui soluzione farebbe ripartire il mercato dell'usato, attualmente estremamente sofferente. Particolarmente delicata è proprio la posizione del cantiere che provveda al ritiro e alla successiva rivendita di un'unità da diporto usata, di proprietà di un privato, per la quale sia in corso un contratto di leasing.

Il cantiere deve subentrare nel contratto di leasing e solo successivamente può porlo in capo al terzo acquirente. Per ridare impulso al mercato è sufficiente che con provvedimento amministrativo venga ammessa la possibilità di applicare il regime del margine qualora il cantiere subentri nel contratto di leasing

8. Alla ricerca di forme di ottimizzazione del rapporto concessorio nel comparto autostradale

La crisi finanziaria in atto oramai da quasi cinque anni ha reso molto selettivi gli investitori e molto scarsi gli investimenti, specie se essi comportano esborsi ingenti, come accade per le grandi infrastrutture a rete.

L'aumento del costo del denaro per le stesse banche sta creando ripercussioni dirette sui tassi base applicati al mercato e i relativi cambiamenti nel costo e nella disponibilità di debito stanno incidendo negativamente sull'utilizzo del *project financing*.

La UE ha risorse sempre più esigue da destinare anche alle proprie priorità conclamate e condivise, mentre gli Stati membri - come l'Italia - che già avevano accumulato maggiori ritardi nel passato possono tornare a ragionare in termini di crescita solo realizzando le riforme di sistema a costo zero, soprattutto completando o realizzando le grandi infrastrutture, specie di trasporto, ovvero, quantomeno, adeguandole.

Oggi è continua la ricerca di forme di finanziamento degli investimenti pubblici mediante il coinvolgimento del capitale privato per la loro realizzazione: ecco perché è divenuto impellente tornare a fare "massa critica" tra tutti gli investimenti.

Nel settore delle concessioni autostradali lo strumento che sembra rispondere meglio a tali finalità è quello dell'integrazione di più tratte in esercizio, al fine di consentire il pieno recupero di efficienza delle gestioni, il potenziamento ed il completamento strutturale, tecnologico ed ambientale, nonché l'adeguamento delle infrastrutture ai parametri di sicurezza imposte dalle direttive comunitarie sopravvenute alla stipula delle convenzioni di concessione, come ad es. la direttiva 2004/54 sulle gallerie della rete TEN.

L'obbligo di rispettare i nuovi parametri di sicurezza imposti da tali normative comporta, infatti, la necessità di effettuare ingenti investimenti, non previsti dai vigenti piani finanziari.

Dall'integrazione delle concessioni proposta si attendono recuperi di efficienza che dovranno consentire, di alleggerire il bilancio dello Stato da contributi pubblici già stanziati o da stanziare per la realizzazione di infrastrutture autostradali, ponendo a carico del concessionario gli oneri finanziari relativi.

La "fusione" di più piani finanziari, dovrebbe, inoltre, essere condizionata ad un contenimento della pressione tariffaria: ulteriori aumenti delle tariffe rischiano di produrre effetti indotti sui prezzi e sul livello dei consumi che sarebbero oggi intollerabili per l'economia del Paese.

Altra considerazione da fare riguarda la realizzabilità di alcuni investimenti, alcuni dei quali di rilevanza strategica, attualmente in una situazione di *empasse*, dovuta alla difficoltà di accesso al mercato del credito. Lo strumento per raggiungere tali risultati in termini di maggiori investimenti ad esclusivo carico del concessionario, di mitigazione delle dinamiche tariffarie a favore dell'utenza, di riduzione del contributo pubblico previsto dalle convenzioni fino all'azzeramento dello stesso, di incremento della sicurezza, consiste quindi nell'introdurre procedure di revisione dei piani finanziari – nel rigoroso rispetto di norme e principi del diritto comunitario – non escludano di unificare tra loro tratte autostradali differenti, contigue, interconnesse o complementari.

9. La riqualificazione urbana: comparto urbanistico, comparto residenziale, comparto dei servizi e della mobilità.

La città rappresenta oggi l'ambito territoriale cruciale ai fini della crescita. L'evoluzione della qualità delle aree urbane – a partire dagli immobili destinati all'abitazione e quindi al soddisfacimento di esigenze primarie - è la risultante di una sinergia di processi di modernizzazione il cui governo e la cui promozione esigono un crescente livello di coordinamento fra istituzioni locali e centrali.

In questa direzione – e quindi con la massima apertura nei confronti di tutti gli attori istituzionali – il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha proposto, e il Governo nella sua collegialità ha accolto, alcuni primi interventi mirati di incentivo alle ristrutturazioni edilizie e semplificazione delle norme sulle costruzioni, che – associate all'importante intervento di natura fiscale introdotto dal decreto legge n. 102 del 2013 – hanno il primo obiettivo di far ripartire gli investimenti privati sul patrimonio immobiliare. Occorre, fra l'altro, sottolineare come interventi efficaci in questo settore abbiano non solo una valenza economica, ma anche una valenza sociale non trascurabile. Ed infatti le misure fiscali ed economiche già varate dal Governo hanno riservato una particolare considerazione sia all'edilizia residenziale pubblica che all'housing sociale, oltre che al sostegno all'affitto e alle fasce di reddito più basse.

Questo indirizzo va proseguito e approfondito, poiché può rappresentare una grande leva di crescita del PIL e di modernizzazione del Paese.

Gli obiettivi, più ambiziosi ma ormai maturi, sono:

- **la semplificazione delle procedure e degli iter urbanistici. Si tratta di una semplificazione che non potrà che partire dalla esperienza realizzata dalla legislazione regionale in materia, sciogliendo – con norme unificanti - quei nodi che rientrano inevitabilmente nella competenza statale e facendosi carico fino in fondo dei grandi mutamenti intervenuti nel territorio italiano che richiedono oggi una strumentazione nuova rispetto a quella tradizionale: maggiore integrazione fra pianificazione urbanistica e pianificazione territoriale, focalizzazione su interventi di rinnovo urbano e di rigenerazione del patrimonio immobiliare in luogo di un’espansione che ha ormai raggiunto i suoi limiti di tollerabilità sociale, trasparenza degli iter;**
- **la promozione dell’edilizia “sociale” (intesa nella sua ampia accezione, comprensiva quindi sia delle iniziative promosse da soggetti privati con vincolo di destinazione, sia da soggetti pubblici) con contestuale valorizzazione del patrimonio esistente di edilizia pubblica e di rilancio di iniziative di nuova costruzione di edifici residenziali pubblici che – in molte parti del Paese – hanno subito una grave battuta d’arresto.**

L’obiettivo di riaprire questo capitolo in una situazione di enormi difficoltà della finanza pubblica non è irraggiungibile, purché si mettano insieme tre condizioni: che si ponga mano alla valorizzazione di un patrimonio spesso male utilizzato, che si creino sinergie maggiori con gli investitori privati e che si favoriscano (anche attraverso una normativa meno rigida dell’attuale) le premialità, anche volumetriche, che devono caratterizzare quei processi di densificazione urbana virtuosa e rispondente ad interessi pubblici che sono oggi necessari e urgenti e che spesso rischiano di essere intralciati da una normativa inadeguata:

- **nei prossimi mesi, attraverso un dialogo serrato e leale con le amministrazioni locali, andrà realizzato un allargamento del tavolo (già avviato) sul trasporto pubblico locale fino ad includere il tema – ben più impegnativo – della mobilità nelle aree urbane e degli adeguati investimenti, soprattutto sul piano delle infrastrutture immateriali, per arricchire e qualificare ambientalmente l’offerta di mobilità urbana.**

I PROCESSI PIANIFICATORI

Il Piano degli Aeroporti

Il settore dell'aviazione costituisce a livello mondiale l'unica veloce rete di trasporto che consente la connettività tra le nazioni rendendo possibili viaggi anche a lungo raggio, supportando lo sviluppo dell'economia globale e del turismo ed agevolando gli scambi commerciali.

Lo sviluppo del trasporto aereo oltre a rappresentare quindi uno dei fattori chiave per la crescita dell'economia, è universalmente riconosciuto quale elemento fondamentale per lo sviluppo economico, e si potrà realizzare solo se:

- la capacità delle infrastrutture aeroportuali esistenti sarà adeguata con le necessarie razionalizzazioni e potenziamenti, comunque laddove compatibile con le condizioni ambientali;
- gli scali saranno accessibili dal territorio ed efficacemente interconnessi con gli altri modi di trasporto.

In tale ottica è fondamentale la definizione della rete aeroportuale nazionale che individui sia i profili funzionali che le prospettive di sviluppo degli aeroporti ricompresi nella rete stessa; tale definizione deve tenere in considerazione le opportunità per il Paese di raccogliere la sfida dello sviluppo evidenziando le criticità esistenti, le necessità emergenti, le soluzioni possibili, le modalità di risposta, l'architettura della rete ed il ruolo dei singoli scali.

La definizione della rete avviene nell'ambito di un percorso strutturato di analisi delle potenzialità e delle criticità del sistema basato su approfonditi e consolidati studi elaborati dall'ENAC di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in particolare lo *Studio Strategico sullo sviluppo della rete aeroportuale nazionale*.

Tale atto pianificatorio individua le scelte strategiche di sviluppo del sistema partendo dalle esigenze concrete del territorio in termini di supporto allo sviluppo economico, di necessità di connessione alla rete globale di trasporto sfruttando le opportunità di connessione con le altre modalità di trasporto.

La recente crisi economica comporta una contenuta riduzione dei tassi di crescita nel breve medio periodo con conseguente abbassamento dei relativi volumi di traffico stimati per tale orizzonte temporale nel recente periodo; i volumi di traffico sono invece riconfermati su un orizzonte temporale più lungo con traslazione di cinque anni.

Quanto sopra comporta che rimangano valide le scelte di potenziamento infrastrutturale contenute nel sopra citato studio strategico. Tali scelte debbono inoltre essere basate su principi di governo della capacità aeroportuale e della qualità dei servizi offerti all'utenza.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in considerazione del quadro normativo di riferimento e degli orientamenti comunitari, di concerto con le altre competenti Amministrazioni dello Stato porranno in essere tutte le azioni tese ad individuare nell'ambito del Piano Nazionale degli Aeroporti adeguate strategie di intervento che saranno basate sui seguenti fattori di *input*:

1. la rete aeroportuale nazionale è costituita:

- dagli aeroporti delle reti Core Network e Comprehensive Network della Rete Trans Europea dei trasporti;
 - oltre la rete TEN-T, basata su logiche di corridoi continentali, la rete nazionale deve essere completata da quegli aeroporti in grado di garantire la copertura delle esigenze di sviluppo socio-economico del territorio garantendo ai cittadini parità di accesso al diritto di mobilità
 - da quegli aeroporti che assicurano il soddisfacimento della continuità territoriale
2. la classificazione funzionale degli scali che rappresenti strumento di indirizzo e definizione del ruolo in grado di orientare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili, sulla base di priorità di intervento
 3. dare attuazione ai regolamenti europei sul cielo unico SES II che richiedono un importante sviluppo della capacità degli aeroporti secondo standard di servizio coerenti con lo scenario operativo europeo, requisiti prestazionali degli scali secondo una gerarchia funzionale ed operativa
 4. la definizione di sistemi aeroportuali nell'ambito di stessi bacini di traffico per supportare la classificazione funzionale degli scali e la diversificazione del ruolo per migliorare le economie di scala, anche attraverso l'unicità di gestione degli stessi
 5. la definizione di una rete cargo che, recuperando il ritardo accumulato nel settore rispetto ai livelli europei, svolga ruolo di strumento di supporto allo sviluppo economico del Paese attraverso l'aumento degli scambi commerciali con l'estero, a tal fine è necessario che la rete sia basata su assets strategici differenziati tra piattaforme logistiche e nodi di connessione intercontinentale
 6. principi di sostenibilità ambientale correlati con la verifica delle strategie adottate per definizione della rete nazionale a supporto della crescita
 7. necessità di connettere i nodi puntuali della rete aeroportuale con la rete multimodale del trasporto, dando attuazione al Piano della logistica e della mobilità; tale azione non richiede investimenti rilevanti in quanto sfrutta connessioni già programmate per il potenziamento infrastrutturale delle altre modalità ma è in grado di garantire considerevoli benefici per la mobilità dei cittadini. Nelle tavole riportate nel Capitolo IV sono inclusi una serie di interventi che già contemplano opere mirate all'accesso di impianti aeroportuali del Paese quali in particolare quelli di Milano Malpensa, Linate, Venezia, Bologna, Pisa/Firenze, Fiumicino, Napoli Capodichino, Bari, Lamezia, Catania, Palermo, Cagliari ed inoltre nella Tabella 3 sono indicati gli inserimenti in Legge Obiettivo di alcune opere che prevedono l'accesso agli impianti aeroportuali.

Oltre quanto sopra il Piano dovrà pervenire all'individuazione di nuovi modelli gestionali più efficienti degli attuali per ottenere una misurabile ottimizzazione sia dei costi di gestione in capo allo Stato sia dei costi sostenuti dagli utenti.

In tale ottica risulta anche rilevante la necessità di individuare modalità di riorganizzazione dei servizi di navigazione aerea e degli altri servizi aeroportuali con contenimento dei costi per lo Stato e per l'utenza

Un Piano organico degli schemi idrici (Seconda Fase)

L'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno è stato uno degli obiettivi chiave del Piano Infrastrutture Strategiche varato nel 2001 e supportato dalla Legge Obiettivo. Il quadro programmatico iniziale perseguiva un chiaro e misurabile obiettivo: superare una grave emergenza di approvvigionamento di risorse idriche in alcune realtà regionali del Mezzogiorno. In proposito è sufficiente un dato: in molte città della Sicilia la risorsa idrica arrivava solo due colte a settimana per un arco temporale di tre ore. Il primo quadro programmatico, supportato da uno studio approfondito sulle esigenze idriche e sui bacini disponibili, aveva identificato in modo analitico sia la serie di interventi articolandoli per ambiti regionali e macro regionali (il caso del sistema Puglia – Molise – Basilicata), sia il quadro delle esigenze finanziarie stimato, nella prima fase, in circa 3,5 miliardi di €.

Oggi, dopo undici anni, sono stati impegnati circa 1,6 miliardi di € e, soprattutto, in Sicilia la fase legata alla emergenza può ritenersi superata.

Deve necessariamente prendere corpo, ora, una seconda fase che dovrebbe affrontare, in modo organico, non solo le emergenze legate al Mezzogiorno ma nell'intero sistema Paese.

Un tale approccio andrebbe effettuato contestualmente con quello relativo al vasto patrimonio delle dighe. Il patrimonio delle dighe esistenti supera un valore di 40 miliardi di €; il danno creato da una cattiva manutenzione ed il danno prodotto dalla mancata ottimizzazione delle attuali dighe raggiunge soglie di costo elevatissime.

La polverizzazione delle capacità decisionali su questo particolare settore di interventi (dighe e schemi idrici), rende sempre più urgente la creazione di uno strumento operativo che difenda ed ottimizzi l'uso di una risorsa, l'acqua, sempre più rara, sempre più determinante per la qualità della vita. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme con il Dicastero delle Politiche Agricole, dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico, di intesa con la Conferenza Stato Regioni si impegna ad identificare, nel breve periodo, organismi e procedure capaci di ricondurre ad unicità le azioni e le strategie necessarie per continuare ad investire ed a gestire adeguati investimenti in questo settore altamente strategico.

Il nuovo Piano del Mezzogiorno alla luce del PAC 2014 – 2020, non solo un approccio infrastrutturale ma trasportistico e logistico

La inefficienza della offerta trasportistica nel Mezzogiorno del Paese è spesso indicata come la causa della mancata crescita e del mancato sviluppo. Eppure in molte aree del Mezzogiorno esistono assi viari e ferroviari con una elevata capacità residua, esistono ambiti metropolitani come ad esempio la città di Napoli in cui i Km di reti metropolitane superano abbondantemente le soglie medie di realtà urbane come Milano e Torino.

La causa di queste anomalie va ricercata nell'insufficiente "cultura logistica" che ha caratterizzato molte scelte finalizzate alla crescita e allo sviluppo nel Mezzogiorno.

È necessario, quindi, cogliere l'occasione offerta dal nuovo Piano del Mezzogiorno, anche alla luce del PAC 2014 – 2020, per introdurre maggiore “consapevolezza logistica” nelle scelte di investimento partendo proprio dalla individuazione delle anomalie esistenti e da una valutazione critica delle loro origini e dei loro effetti.

La superstrada statale 100 a doppia carreggiata e senza pedaggio parallela all'autostrada Bari – Taranto ha reso questa ultima infrastruttura inutile.

La autostrada Bari – Taranto non terminava, fino ad un anno fa, nella città di Taranto, né terminava nel porto di Taranto ma nel nucleo urbano di Massafra e quindi esasperava le condizioni dell'ultimo miglio.

Sull'autostrada Salerno – Reggio Calabria dal 1985 al 2001 lo Stato ha investito risorse per 1,5 miliardi di € realizzando 78 lotti non funzionali; dal 2002 ad oggi lo Stato ha stanziato circa 8 miliardi di € ed ha identificato solo 6 maxilotti funzionali.

Per realizzare il raddoppio ferroviario dell'asse Bari – Lecce sono stati necessari 25 anni (dal 1981 al 2006); trattasi di 160 Km in pianura e senza espropri. Altrettanto dicasi per l'asse ferroviario Bari – Taranto (i lavori sono cominciati nel 1984 ed ancora non sono finiti). Il risultato è banale sui due assi ferroviari Bari – Lecce e Bari Taranto la capacità residua è enorme perché tutto il movimento delle merci pugliese va su strada: la Puglia movimentata circa 44 milioni di tonnellate, su ferrovia vanno solo 350.000 tonnellate.

Il sistema metropolitano regionale campano: l'area metropolitana di Napoli è servita dalla ferrovia Cumana, Circumflegrea, Alifana, Circumvesuviana, Benevento – Cancelli, Metropolitana di Napoli, è servita cioè da una serie di segmenti metropolitani tra loro ancora oggi non interagenti, non interconnessi.

Questi esempi, queste singolarità vanno ripetute per:

- Il completamento dopo 50 anni dell'asse autostradale Palermo – Messina
- La realizzazione dopo 50 anni dell'asse autostradale Catania – Siracusa
- La realizzazione dopo 50 anni degli assi autostradali Agrigento – Caltanissetta e Ragusa – Catania
- La realizzazione del sistema metropolitano della città di Catania attraverso la ottimizzazione della rete ferroviaria e di quella della Circumetnea
- La realizzazione del sistema metropolitano della città di Palermo
- La organizzazione dell'accesso al porto di Napoli. L'ultimo miglio rende praticamente non competitivo l'impianto portuale
- L'assenza del completamento in tempi certi dell'asse stradale 131 (Carlo Felice) ed Olbia – Sassari in Sardegna
- La assenza di una interazione tra il porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria
- La mancata organizzazione del nodo ferroviario di Bari
- La assenza in tutte le realtà urbane del Mezzogiorno di una strumentazione urbanistica che rendesse efficienti ed efficaci le interazioni tra sedi di attività terziarie (Ospedali, Università, Centri direzionali, ecc.) e offerta trasportistica
- La assenza di strumenti di pianificazione territoriale come i PTC (Piani

Territoriali di Coordinamento)

Queste anomalie testimoniano la difficoltà – storicamente registrata nelle principali scelte di investimento pubblico nel Mezzogiorno - di rispondere alle reali esigenze della domanda con una offerta trasportistica e logistica piuttosto che con una mera offerta infrastrutturale.

Il percorso necessario ad invertire questa tendenza passa una migliore definizione delle categorie di “tempo” e di “funzione”.

La categoria del “tempo” intesa come capacità di realizzare davvero in tempi certi una offerta compiuta e non una sommatoria di segmenti non legati al raggiungimento di un risultato misurabile in termini di soddisfazione della domanda.

La categoria della “funzione” intesa come immediata correlazione tra offerta infrastrutturale e completamento del ciclo della domanda, del processo della supply chain.

L'obiettivo non è quello di arricchire il territorio di infrastrutture ma quello di arricchire la domanda di gradi di libertà oggi non posseduti e questo algoritmo è solo garantito da una sana gestione logistica delle scelte territoriali.

Una rivisitazione sostanziale del Contratto di Programma RFI sia “servizi” che “investimenti”

Innanzitutto Il Contratto di Programma di Rete Ferroviaria Italiana parte “Investimenti” e parte “Servizi” non può essere affrontato ed esaminato dalle parti Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed RFI in modo disgiunto e, soprattutto, non può essere oggetto di contrattualizzazione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ferrovie dello Stato Italiane.

Questa esigenza trova, tra l'altro, ampia motivazione dopo l'approvazione del Decreto Legge 69/2013 con l'articolo 24 ha introdotto norme che favoriranno una maggiore leggibilità dei bilanci del Gruppo FS, nel suo insieme, con una più chiara rappresentazione delle attività di servizio pubblico, in tutte le loro componenti, e dei corrispettivi e/o fondi percepiti per ogni altra attività.

La legge quindi, impone ora una analitica ed organica visione di ciò che le scelte nel comparto degli investimenti e dei servizi può generare in un'altra Società del Gruppo.

In secondo luogo il Contratto di Programma sia “Investimenti” che “Servizi” non può essere sottoposto a verifica con una cadenza temporale così anomala e con una procedura così lunga (prima il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, poi il CIPE, poi le Commissioni Parlamentari competenti). Devono, invece essere chiari e codificati i seguenti cinque momenti procedurali:

- Atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze sulle linee strategiche che dovranno caratterizzare il nuovo Contratto (investimenti e servizi)
- Il Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rispetto di quanto riportato nell'Atto di indirizzo redige una proposta di breve e medio periodo da cui si evince il raggiungimento degli obiettivi delineati dai due Dicasteri. La

proposta ha un arco temporale di attuazione quinquennale ed una esigenza finanziaria per competenza e cassa quinquennale.

- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di intesa con Il Ministero dell'Economia e delle Finanze verificano la validità e la coerenza del Contratto di Programma all'Atto di indirizzo e lo sottopongono al CIPE per l'approvazione definitiva. Il Contratto viene inoltrato alle Commissioni Parlamentari competenti.
- Il Contratto viene verificato ogni anno in merito alla coerenza degli avanzamenti e ogni scostamento deve essere motivato da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze in presenza di scostamenti o di inadempienze sostanziali blocca quota parte di trasferimenti e applica apposite sanzioni.
- Gli aggiornamenti al Contratto di Programma sono inseriti nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza e, pertanto, seguono, in termini di approvazione, lo stesso iter del DEF.

Una rivisitazione sostanziale nella redazione del Contratto di Programma ANAS

Analoga esigenza di chiarimento procedurale va effettuata sul Contratto di Programma dell'ANAS.

Anche in questo caso diventa fondamentale l'Atto di indirizzo che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze redige ed inoltra all'ANAS (corrispondente al primo passaggio procedurale della sequenza sopra descritta). Prende corpo così una successione del tutto analoga agli altri quattro passaggi procedurali indicati sopra in riferimento al Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

Proposta di pianificazione delle reti immateriali per ottimizzare i processi logistici

Il valore delle diseconomie, generate dalla assenza di una offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace della stessa, produce annualmente un danno per il Paese che varia tra 50 miliardi di € e 60 miliardi di €.

Un dato che produce da solo:

- un abbattimento sostanziale della competitività della nostra produzione;
- una perdita di oltre 3 punti di PIL;
- un vero trasferimento ad altri operatori non nazionali di attività ad alto valore aggiunto (la Germania, 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);
- una perdita secca di unità lavorative (un sistema competitivo potrebbe coinvolgere oltre 2 milioni di unità lavorative, siamo fermi alla soglia di 400.000 unità);
- una forte incidenza sui consumi energetici;
- una forte incidenza su tasso di inquinamento atmosferico.

In presenza di una situazione economica in cui la crescita diventa l'obiettivo

chiave, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta verificando le proposte meritevoli di essere portate, entro l'anno, alla attenzione del CIPE.

Il valore aggiunto di una politica industriale per la logistica andrebbe ricercato almeno in tre direzioni:

- accompagnare e non ostacolare il cambiamento, mettendo le imprese efficienti in grado di crescere e di investire in tecnologie, innovazione, specializzazione, qualità e comodità, con incentivi mirati e sufficienti per stimolare gli investimenti innovativi coerenti con obiettivi generali di competitività e sostenibilità,
- dotare i mercati di infrastrutture ICT (Information and Communication Technology) di rete armonizzate, su cui si gioca ormai una quota determinante della competitività di sistema
- modulare le misure nazionali in funzione di obiettivi di medio e di lungo periodo non modali ma di sistema, dai quali derivare i correttivi e gli incentivi/disincentivi opportuni nei diversi segmenti modali, da sincronizzare quanto possibile.

Le piste di intervento capaci di concorrere all'obiettivo, da sottoporre a monitoraggio periodico, possono essere così riassunte:

1. Favorire la diffusione di servizi infrastrutturali e applicazioni ICT interoperabili, per ottimizzare l'operatività aziendale, l'integrazione modale, i rapporti con le amministrazioni e i tempi operativi, mediante la stabilizzazione delle attività di sperimentazione e consolidamento delle piattaforme telematiche in via di sviluppo progressivamente ampliate a tutti gli interlocutori della logistica, nel quadro di un piano nazionale per i trasporti intelligenti.
2. Incentivare gli investimenti in innovazione e intermodalità, compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi,

L'obiettivo "di sistema" da perseguire è quello di realizzare una piattaforma di interscambio di dati e servizi tra le piattaforme logistiche di rilevanza nazionale (piattaforme per il monitoraggio del traffico navale, ferroviario, su strada) e le numerose piattaforme logistiche territoriali (sistemi portuali, interporti, retroporti, autoporti, etc.), ottimizzando e integrando le funzioni dello Sportello Unico Doganale: un servizio di *virtual logistic platform* basato su un'interfaccia unica, fruibile dagli operatori economici e, al tempo stesso, unico momento di controllo con completa tracciabilità delle merci che attraversano il circuito.

Tale infrastruttura è, fra l'altro, essenziale al fine di introdurre progressivamente – per i container dotati di apposito *security device* - ulteriori elementi di efficienza e incremento di produttività nelle operazioni di identificazione, in tutte le varie fasi di movimentazione (ingresso/uscita al varco doganale, ingresso/uscita al terminal container, imbarco/sbarco dalle navi, avviamento al retroporto), di qualità dei dati acquisiti a sistema, di ridimensionamento del "carico a vuoto" e di monitoraggio puntuale della movimentazione dei container nel ciclo di import/export.

Si tratta di intervenire – per questa via, e con investimenti molto più contenuti rispetto a quelli previsti dalla programmazione infrastrutturale – su uno degli elementi di maggiore debolezza competitiva del nostro sistema portuale e logistico.

LE AZIONI MIRATE

Il semestre di Presidenza della Unione Europea: i riferimenti programmatici

Le tematiche che il nostro Paese porterà avanti nel semestre di Presidenza della Unione Europea per quanto concerne il comparto delle infrastrutture e dei trasporti saranno senza dubbio le seguenti:

1. approfondimento di una serie di iniziative collegate con l'apertura del maggio 2015 dell'EXPO e possibili azioni mirate al supporto organizzativo di una simile iniziativa
2. azioni mirate alla salvaguardia ambientale nel comparto del trasporto aereo e contestuale approfondimento delle proposte ICAO
3. ottimizzazione dell'uso del sistema Galileo e del Global Navigation Satellite System per l'intero sistema trasportistico (sia marittimo che terrestre) al fine di contenere i costi ed i consumi energetici amplificando al massimo i processi logistici che attualmente caratterizzano il sistema economico della Unione Europea
4. proposte comunitarie sulla sicurezza stradale
5. proposte operative sulla non incidenza dei vincoli di Maastricht sulle opere "core network" delle Reti TEN – T. Le proposte contempleranno due distinte ipotesi:
 - in prima fase: valichi e nodi portuali di oggettiva rilevanza comunitaria
 - in seconda fase: i Corridoi

L'accordo con l'Austria per la realizzazione del Brennero

Il valico del Brennero è uno dei principali collegamenti per il trasporto di persone e di merci tra il nord dell'Europa e l'Italia e rappresenta il tassello centrale del nuovo Corridoio "Scandinavian – Mediterranean" nell'ambito della rete transeuropea dei Trasporti TEN-T.

Ogni anno circa 12 milioni di veicoli attraversano il valico del Brennero, di cui 2 milioni di autovetture ed il resto di veicoli pesanti.

Complessivamente, ogni anno vengono trasportati attraverso il Brennero 50 milioni di tonnellate di merci, di cui 15 milioni su rotaia e 35 milioni su strada, ossia lungo l'autostrada del Brennero, che ormai è prossima al limite della propria capacità.

Per questo motivo i governi italiano ed austriaco hanno preso la decisione di realizzare la linea ferroviaria del Brennero, ovvero la galleria di base del Brennero e le relative tratte di accesso. In base all'Accordo di Stato del 2004, i due governi hanno dunque istituito la Società di scopo (*Special Purpose Vehicle*) "Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE", società per azioni europea interamente di proprietà pubblica, le cui azioni sono ripartite in ugual misura tra Italia ed Austria.

BBT SE ha completato la Progettazione Definitiva della galleria di base del Brennero, ed attualmente ha il compito di completare le opere geognostiche

(tratte di cunicolo esplorativo, gallerie laterali di accesso e di servizio) e di realizzare le gallerie principali.

La conclusione dei lavori è prevista per il 2025, con messa in esercizio dell'opera nel 2026.

Con le Delibere CIPE 71/2009 (approvazione Progetto Definitivo), 83/2010 (approvazione avvio del Primo Lotto Costruttivo) e 28/2013 (approvazione avvio del Secondo Lotto Costruttivo), il Governo Italiano ha approvato la progettazione definitiva dell'opera e ha assunto l'impegno di finanziarne la realizzazione nella misura di 4.865 milioni di euro, pari al 50% del costo a vita intera (9.730 milioni di euro) del Progetto.

La Delibera 28/2013, approvata dal CIPE nella seduta del 31 maggio 2013 e registrata dalla Corte dei Conti il 30 luglio 2013, aggiorna inoltre le risorse disponibili per il Progetto a 837 milioni di euro a questo importo vanno aggiunte risorse pari a 70 milioni di € per la circonvallazione ferroviaria di Trento ed il Fondo A22 proveniente dai pedaggi dell'autostrada che al 2014 sarà pari a 550 milioni di €.

L'importo globale disponibile di parte italiana diventa pari a 1.457 milioni di € (circa il 30% della quota italiana).

Analoghe determinazioni sono state prese anche dal Governo Austriaco.

Stato dei lavori

Attualmente, tra Italia ed Austria, sono attivi 6 cantieri. Il settimo ed ultimo cantiere, previsto per la realizzazione del sottoattraversamento del fiume Isarco, sul lato italiano, pochi km a nord di Fortezza, verrà aperto nel 2014.

Complessivamente, ad oggi sono stati scavati circa 28 km di gallerie.

Diventa, quindi, urgente dare formale avvio ed attuazione alla ratifica dell'Accordo bilaterale Italia – Austria attraverso apposita norma di Legge

Il completamento delle opere in programma per l'EXPO 2015

Il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha mantenuto gli impegni assunti per le opere dell'EXPO 2015 di natura procedurale (Pareri, Conferenze dei Servizi, confronti con le istituzioni competenti in sede locale e nazionale), ingegneristica (tutti gli interventi sono stati istruiti tecnicamente dalla Struttura Tecnica di Missione, sono stati sottoposti alla apposita Unità di Finanza di Progetto, inoltrati al CIPE e seguiti fino alla registrazione della Corte dei Conti) ed infine finanziaria (tutti gli interventi sono stati garantiti per oltre il 70% dalla Legge Obiettivo, per il 20% da Fondi FAS sempre relativi al Fondo Infrastrutture della Legge Obiettivo, per il 10% da Fondi del Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato).

È utile ricordare lo stato di avanzamento dettagliato delle varie azioni di competenza del Dicastero nel progetto EXPO 2015 (settore infrastrutture), precisando che per le reti metropolitane M2 ed M3 la Corte dei Conti ha riacusato il visto per mancanza di finanziamenti relativi alla realizzazione delle opere.

Gli interventi dell'EXPO, supportati parzialmente o totalmente dalla Legge

Obiettivo, sono pari a circa 11 miliardi di euro, di cui 3,7 miliardi di € di fonte pubblica e 7,5 miliardi di € di fonte privata.

La procedura della Legge Obiettivo ha reso possibile un itinerario privilegiato per i progetti già pronti ed ha consentito il coinvolgimento di risorse private in una percentuale davvero rilevante. In particolare le risorse hanno consentito la copertura finanziaria dei seguenti interventi:

- **Potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3° Bina rio 1° stralcio 401 milioni di Euro;**
- **Metropolitana di Milano linea M4–Lorenteggio-Linate: prima tratta Funzionale Lorenteggio-Sforza/Policlinico dell'importo globale di 788,6 milioni di Euro**
- **Metropolitana di Milano linea M4 - Lorenteggio-Linate: tratta Policlinico-Linate 2°lotto dell'importo globale di 910 milioni di €**
- **Metropolitana di Milano linea M5-Garibaldi-S. Siro lotto 2 dell'importo globale di 781,85 milioni di Euro (lavori in corso);**
- **Metrotramvia di Milano-Parco Nord Desio/Seregno dell'importo di 214 milioni di Euro (lavoro già aggiudicato);**

Ulteriori interventi che interagiscono direttamente o indirettamente con il quadro infrastrutturale lombardo – milanese a supporto del sistema EXPO sono quelli relativi a:

- **Pedemontana Lombarda per l'importo globale di 4,1 miliardi di Euro di cui garantiti da fondi pubblici 1,244 miliardi di Euro; (lavori in corso per il primo lotto e appaltati per il secondo lotto)**
- **BreBeMi per l'importo di 1,86 miliardi di Euro garantiti da fondi privati; (lavori in corso con un avanzamento del 68%)**
- **Tangenziale Est di Milano dell'importo di 1,89 miliardi di Euro garantiti da fondi privati; (lavori in corso, avanzamento 4%)**

Inoltre non fanno parte del Piano EXPO, ma sono strettamente funzionali ad esso, i seguenti interventi:

- **Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallarate, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8 - SS 527 dell'importo globale di 163 milioni di Euro (di cui programmaticamente garantiti 71 milioni di Euro);**
- **SS 33 - Variante del Sempione dell'importo globale di 281 milioni di Euro allo stato garantiti programmaticamente solo 42 milioni di Euro.**

La definizione di un Programma delle Infrastrutture per i Nodi strategici del Paese

Il Capitolo 3° del presente Allegato Infrastrutture rappresenta la base ricognitiva dello stato di avanzamento del Programma delle Infrastrutture Strategiche e su tale base prenderà corpo una proposta articolata in due distinte aree programmatiche:

- **Le azioni e gli interventi da portare a compimento in un arco temporale ben identificato con un riferimento finanziario certo. Gli interventi non presenti in tale area o debbono essere considerati revocati o trasferiti nella seconda area programmatica**
- **I nuovi interventi distinti in quelli che provengono dalla altra area programmatica e per i quali non sussisteva copertura finanziaria ed interventi completamente nuovi**

Come già detto nel Capitolo 3° in merito alla rivisitazione della Legge Obietti vo il nuovo Programma per Legge dovrà traguardare tre didtinte finalità strategiche:

- i valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero
- il completamento dei Corridoi Comunitari Core Network sia ferroviari che stradali
- un rafforzamento dell'impianto programmatorio sui nodi strategici delle aree metropolitane e del sistema della mobilità e della logistica riferibili al Programma delle Reti TEN – T

un simile vincolo eviterà sia inserimenti ridondanti, sia gratuiti equilibrismi territoriali e pianificazioni immotivate

Una rivisitazione delle scelte strategiche nel comparto energetico e proposta di una ottimizzazione della attuale offerta merci su gomma e su ferrovia

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

L'impegno del Governo nel contenimento dei consumi energetici nel comparto trasporti deve portare a:

- ridimensionare in modo sostanziale, nel trasporto delle merci, il carico a vuoto. Oggi, purtroppo, tale livello raggiunge l'assurda soglia del 50%. Un simile dato testimonia l'assenza completa di una intelligenza gestionale nei soggetti preposti alla organizzazione dell'intero processo logistico;
- ottimizzare il trasporto aereo. La direttiva comunitaria sul "cielo unico" è mirata proprio a ridimensionare a livello comunitario, per un valore di circa 2 miliardi di € l'anno, il costo dei consumi energetici del comparto evitando le lunghe attese degli aeromobili nella fase di atterraggio. Ciò comporterà il massimo rispetto dei piani di volo e dei relativi slot e, quindi, una organizzazione logistica delle attività di handling;
- ottimizzare la offerta del trasporto pubblico locale in modo da ridimensionare il ricorso oneroso al trasporto privato;
- costruire, in modo organico, l'utilizzo delle varie modalità di trasporto, ricorrendo, soprattutto, per le lunghe percorrenze, al trasporto via mare attraverso il sistema delle "autostrade del mare".

Quattro obiettivi che il Piano della Logistica ha, in più occasioni, denunciato come obiettivi chiave della nostra economia ma che, purtroppo, finora sono rimasti solo riferimenti programmatici.

Utilizzando la gestione congiunta dei due Dicasteri, quello delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dello Sviluppo Economico, si intende dare concreta attuazione ad iniziative incisive capaci di ridimensionare, in modo sostanziale, questi consumi anomali e dannosi per la crescita e per lo sviluppo.

Avvio della seconda fase delle opere piccole e medie del Mezzogiorno

I Provveditori responsabili delle Regioni ubicate nel Mezzogiorno sulla base di precise indicazioni formulate dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno prodotto per ogni area di loro competenza un quadro globale di interventi di cui si allega il quadro di dettaglio, articolati per provincia sede dell'intervento e per tipo di intervento appartenente a tre categorie:

- Interventi Infrastrutturali per la realizzazione di reti viarie, fognarie e impianti portuali
- Interventi infrastrutturali per lavori di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di sedi Istituzionali
- Interventi infrastrutturali per lavori di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione per forze dell'Ordine e Sicurezza Pubblica.

I provveditori responsabili degli interventi e soggetti aggiudicatori hanno individuato l'elenco di interventi sulla base delle seguenti linee guida

1. Opere che rivestono una motivata urgenza, sollevata in molti casi anche dagli Organi locali;
2. Opere strettamente interagenti con gli altri interventi definiti a scala regionale e sovra regionale;
3. Opere da attivare, tramite evidenza pubblica, entro 120 giorni;
4. Opere per le quali il percorso autorizzativo è già intrapreso;
5. Opere completabili entro 24 mesi.

Le opere individuate, soddisfano tutte le priorità suesposte, anche se l'ultimo punto, la completabilità entro 24 mesi, rappresenta una condizione principe che ha giustificato l'inserimento nella Manovra Triennale 2009 2011.

Infatti gli obiettivi da conseguire, nel rispetto di tali linee guida, consistono in:

- un'azione mirata e capillare di intervento nelle aree meridionali;
- un'azione capace di attivare risorse nel breve periodo;
- un'azione condivisa con gli organi locali.

Il valore globale dell'intera operazione è stato di 774,736 milioni di euro articolato in due fasi: la prima dell'importo di 436 milioni di € e la seconda di 338 milioni di €.

Diventa quindi un obiettivo prioritario quello di dare compimento alla seconda fase.

TERZO CAPITOLO: VERSO UNA RIVISITAZIONE DELLA LEGGE OBIETTIVO

Prima di avviare la rivisitazione di una norma che ha comunque cambiato in modo sostanziale l'approccio nel processo di infrastrutturazione organica del Paese, è opportuno effettuare un bilancio delle cose fatte, delle cose attese ma non fatte ed una analisi degli eventi di natura economica, di natura programmatica, di natura normativa e legislativa che hanno caratterizzato questi undici anni di funzionamento della Legge Obiettivo.

Alcuni macro-elementi di contesto:

1. **la grande recessione nel quinquennio 2008 – 2013**; una recessione che nessuno aveva previsto. Nell'agosto del 2008 la intelligenza economica del Paese e dell'intero sistema internazionale aveva previsto per il 2009 una crescita del PIL del 2,2 – 2,5%. Purtroppo il dato del PIL nel 2009, in Italia, si attestò ad un valore pari al – 5%.
2. **il crescente ruolo dei capitali privati**. È utile ricordare che dal dopo guerra fino alla fine degli anni '70 lo Stato aveva coperto per oltre il 95% la infrastrutturazione del paese. Alla fine degli anni '90 tale soglia era scesa all'80%. Agli inizi del '2000 tale percentuale era scesa al 70%. Con la Legge Obiettivo la soglia era passata al 60%. Ebbene in questo ultimo triennio ci si è accorti che lo Stato non potrà garantire, in futuro, un valore percentuale superiore al 30%
3. **la riforma delle norme di contabilità e finanza pubblica operata dalla legge 196/2009** passando, nella predisposizione del bilancio annuale di previsione e degli altri documenti contabili dello Stato, da una redazione in termini di "competenza e cassa" ad una redazione in termini di sola "cassa", delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi nel rispetto, tra l'altro, dei seguenti principi e criteri direttivi:
 - a) consentire procedure di confronto e selezione dei progetti e definizione delle priorità, in coerenza, per quanto riguarda le infrastrutture strategiche, con i criteri adottati nella definizione del programma di cui alla Legge Obiettivo
 - b) potenziamento e sistematicità della valutazione *ex post* sull'efficacia e sull'utilità degli interventi infrastrutturali, rendendo pubblici gli scostamenti rispetto alle valutazioni *ex ante*;
 - c) adozione di regole trasparenti per le informazioni relative al finanziamento e ai costi delle opere;

d) previsione di un sistema di verifica per l'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti con automatico definanziamento in caso di mancato avvio delle opere entro i termini stabiliti.

4. **il ruolo e la forza della Conferenza Stato Regioni.** Un ruolo ed una forza che proprio in questi ultimi due anni ha dimostrato che la riforma del Titolo V° della Costituzione non ha reso forte la Regione ma ha reso forte l'insieme delle Regioni proprio nel controllo della spesa. In tal modo il rapporto Stato – Regioni si basa su misurabili confronti relativi alla gestione, relativi all'utilizzo delle risorse, relativi alla coerenza strategica tra investimenti infrastrutturali dell'organo centrale e di quelli dell'organo locale
5. **le risorse comunitarie.** Il programma previsto dalla Unione Europea nel 2004 per infrastrutturare in modo organico l'Europa (Reti TEN – T) costava circa **620 miliardi di €**; le opere prioritarie, presenti sempre all'interno di tale quadro programmatico, avevano un costo di **256 miliardi di €**. Il Fondo delle reti TEN – T nel 2000 – 2007 è stato di circa **8 miliardi di €** di cui solo **4,8 miliardi di €** per infrastrutture il resto per il Progetto Galileo. Ma non solo tali risorse sono davvero esigue ma la cosa più grave è che gli investimenti dei singoli Paesi sulle reti TEN – T gravano su Maastricht. Il nostro Paese sin dal 2005, anno di presidenza italiana, sta cercando di ottenere, almeno per un numero limitato di interventi, come ad esempio quelli relativi ai valichi, cioè ad interventi essenziali non per un singolo Paese ma per l'Europa, la esclusione delle risorse stanziare per tali opere dal debito pubblico.
6. **la rivisitazione delle Reti TEN – T.** Il passaggio dalla logica dei “Corridoi” alla logica di “Rete”. Un cambiamento voluto dal nostro Paese e che ci ha portato alla identificazione di una “**Comprehensive Network**” e di una “**Core Network**”. Ci ha portato, in realtà, alla definizione dei “Corridoi” chiave del sistema comunitario e alla interazione di tali assi con i nodi portanti dell'assetto economico della Unione. L'Italia dispone, finalmente, dei progetti preliminari del nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione, del progetto del Brennero di cui è stato realizzato già un tunnel pilota di 10 Km, del progetto definitivo del Terzo valico dei Giovi

In questo contesto – nel quale, quindi, non sono mancati fattori avversi, il processo di infrastrutturazione organica del Paese è proseguito ed ha segnato risultati che sarebbe un errore trascurare: dal 1985 al 2001 erano stati investiti per interventi legati alla infrastrutturazione organica del Paese **7 miliardi di €**, dal 2002 ad oggi sono stati approvati progetti, appaltate e cantierate opere per un valore globale di circa **74,6 miliardi di €**, di cui **13,11 miliardi di € di opere che si trovano in istruttoria.**

Fino al 2002 il parco progetti relativo alle infrastrutture chiave del Paese non superava la soglia del 10% del Programma Infrastrutture Strategiche nel suo complesso, approvato con la delibera CIPE n. 121/2001; la parte restante era fatta, nel migliore dei casi, da studi di fattibilità. Oggi il parco progetti supera la soglia del 75% del Programma, come rivisitato con la delibera CIPE n. 130/2006.

Sul valore complessivo del programma così come si è poi evoluto in 11 anni pari a circa **231 miliardi di €** il valore del deliberato CIPE ha raggiunto l'importo di circa **127 miliardi di €**.

Ad oggi è stato possibile garantire già una copertura finanziaria di circa **81 miliardi di €** sull'importo globale di **127 miliardi di €**. Il dato risulta significativo, soprattutto se si tiene conto che nei 231 miliardi di € ci sono opere come il valico del Brennero, l'asse Torino – Lione, il Terzo Valico dei Giovi, che hanno un'esigenza di cassa distribuita nel prossimo quinquennio.

Quanto alla distribuzione geografica degli investimenti, sul valore complessivo di circa 231 miliardi di € il valore delle opere ubicate nel Mezzogiorno è pari a circa **70 miliardi di € (oltre il 30%)**. Fino al 2001 la soglia percentuale delle infrastrutture nel Mezzogiorno non superava mai l'8%.

Il processo di infrastrutturazione organica del Paese ha svolto una funzione anticongiunturale decisiva, a partire dall'inizio della fase recessiva.

Una rivisitazione e manutenzione della legislazione in materia di infrastrutture dovrà introdurre anche innovazioni sostanziali, ma salvaguardando alcuni indirizzi e alcune finalità, che hanno rappresentato un ammodernamento del sistema. Se mai arricchendoli di nuove disposizioni che vadano nella stessa direzione. Fra questi:

- la **velocizzazione e semplificazione procedurale**: A mero titolo di esempio, con la vecchia normativa la Conferenza dei Servizi per la Variante di Valico aveva richiesto 12 anni e 7 erano stati necessari per l'AV Firenze-Bologna);
- la definizione di un **modello programmatico integrato**, che ha visto il passaggio dal documento di pianificazione all'impianto infrastrutturale vero e proprio, rappresentato dall'integrazione del Piano Generale dei Trasporti del 1986 e del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche del 2001;
- la definizione di **modelli istituzionali** adeguati alla intersettorialità della programmazione infrastrutturale e alla "governance multilivello". Sul primo di questi due aspetti, il trasferimento al CIPE

e non ad un Ministero o ad un organo controllato da un Ministero, l'approvazione delle scelte, dei programmi, dei progetti: si tratta di un'architettura decisionale migliorabile, ma non reversibile. Per quanto attiene al rapporto fra Governo e autonomie territoriali, dal modello dell'Intesa Generale Quadro sono derivate sicuramente incoerenze del disegno programmatico complessivo, ma esso ha comunque consentito di radicare nel tessuto istituzionale del Paese la programmazione stessa e di armonizzarla con il dettato costituzionale. Il prezzo che il Paese paga al modello di regionalismo instaurato dalla riforma costituzionale del 2001, in materia di grandi infrastrutture, è certamente alto – anche in termini di contenzioso – ma un modello decisionale concorrente non è eludibile ed eventuali innovazioni normative dovranno inevitabilmente partire da questo punto;

- la normativa speciale, con il suo netto cadenzamento procedurale e con la integrazione fra pianificazione e impianto infrastrutturale, ha giocato un ruolo positivo nel dare **impulso alla progettazione**: in questi anni si è verificato, infatti, un consistente arricchimento del parco progetti, frutto dell'evoluzione di quella che era, per lo più, una lunga lista di studi di fattibilità;

Altre finalità che non potranno disperdersi nella rivisitazione della normativa, ma che – al contrario - necessitano di essere ulteriormente rafforzate e arricchite di istituti *ad hoc* sono:

- l'orientamento verso il finanziamento delle grandi opere con **capitali privati** (con meccanismi che favoriscano anche il finanziamento di cd “opere fredde”);
- il collegamento con la **pianificazione strategica europea**, introducendo elementi (anche vincolanti) che rafforzino questo collegamento;
- la **trasparenza delle decisioni**: sotto questo profilo, la legislazione del 2001 rappresentò un importante progresso in quanto radicò le scelte infrastrutturali in un procedimento parlamentare (prima inesistente) e per di più all'interno di una delle procedure parlamentari politicamente più significative. Oggi si tratta, da un lato, di procedere su questa via, raccogliendo anche i rilievi recentemente sollevati dalla Corte dei Conti. Dall'altro di affrontare il grande tema del dialogo preventivo con i territori;
- la migliore definizione legislativa dei riferimenti strategici di base (grandi valichi, corridoi comunitari, nodi urbani e della rete della mobilità e della logistica), accompagnata dalla definizione – negli atti programmatici - di un numero circoscritto di **interventi prioritari**. Occorre dotare la normativa di una **incisività** che consenta (almeno) a poche, grandi decisioni strategiche per lo sviluppo del Paese (quelle che ne determinano la competitività e la credibilità sul piano internazionale) di attraversare in tempi

paragonabili a quelli degli altri grandi paesi europei un tessuto “resistente” quale quello dell'amministrazione pubblica e della giurisdizione italiane;

- infine, un aspetto di cruciale importanza è quello della **provvista finanziaria**: la strada più efficace passa per la costituzione di un Fondo Unico per la Infrastrutturazione e per la identificazione di un impegno sistematico dello Stato nel garantire annualmente una ricarica, anche minima, di tale Fondo per l'attuazione di un Programma di interventi.

Dopo undici anni di Legge Obiettivo è necessario anche verificare cosa è cambiato non solo nel tessuto normativo della stessa Legge, ma anche nel contorno attuativo della stessa:

1. La Delibera 121 con cui il CIPE ha approvato il Programma delle Infrastrutture Strategiche il 21 dicembre del 2001 è stata rivisitata dalla Delibera del CIPE n.130 del 2006
2. il Decreto Legislativo 190/2002 è stato abrogato dall'art. 256 del Decreto legislativo 163 nell'aprile 2006 e le disposizioni dell'abrogato Decreto Legislativo 190/2002 sono state trasfuse nel codice degli appalti (artt. 162 e ss.)
3. il CIPE non è più presso il MEF ma presso la Presidenza del Consiglio e non è presieduto dal Ministro dell'Economia e delle Finanze ma dal Presidente del Consiglio
4. il numero di argomenti o di progetti della Legge Obiettivo sottoposti all'esame del CIPE, fino al 2006, incidevano per circa il 25% sul numero globale di argomenti all'esame. Nel biennio 2006 – 2008 la percentuale è rimasta più o meno uguale ma il volume di pratiche globale si è ridotto del 50%. Dal 2008 ad oggi il numero di argomenti o di progetti della Legge Obiettivo sottoposti all'esame del CIPE è stata pari ad oltre l'85% del volume globale di pratiche sottoposte al CIPE.
5. il Parlamento Europeo ha approvato nell'aprile 2004 le nuove reti TEN – T (Corridoio 1, Corridoio 5 e Corridoio 24) stanziando circa 1,4 miliardi di € per due dei corridoi che attraversano il nostro Paese
6. l'approvazione attraverso apposita norma della logica dei “lotti costruttivi”
7. la nomina di Commissari previsti dall' art. 20 del Decreto legge 185/2008 per alcuni interventi della Legge Obiettivo
8. la Legge 196/2009 che ha cambiato il ruolo e le funzioni della Struttura Tecnica di Missione e ha imposto una procedura contabile innovativa

**LE OPERE CHE SONO PARTITE
E
IN ALCUNI CASI COMPLETATE:**

Il nuovo tunnel ferroviario del Brennero 9.730 milioni di € (4.865 milioni di € quota italiana)	Non solo il CIPE ha approvato il progetto ma è stato realizzato un tunnel pilota lungo 12 Km
Nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino - Lione (tratta comune) 8.763 milioni di €	Il progetto approvato dal CIPE, sono in corso i sondaggi, l'Accordo bilaterale è stato sottoscritto e entro il mese di ottobre del 2013 sarà ratificato dal Parlamento
Il passante di Mestre 986 milioni di €	Completato
La BreBeMi 1.611 milioni di €	Lavori cantierati, avanzamento oltre il 65%
La Pedemontana lombarda 4.166 Milioni di €	Una parte dei lavori già cantierati e per una seconda parte è in corso la gara
Asse ferroviario AV Milano – Genova. Terzo valico dei Giovi 6.200 milioni di €	In corso lavori di due lotti costruttivi per un importo di circa 2 miliardi di €. Si realizza un valico con una galleria di 39 Km che consente al porto di Genova di interagire con il retroporto.
Asse ferroviario AV Milano – Verona 4.800 milioni di €	In corso di realizzazione di due lotti costruttivi della tratta Brescia – Treviglio per un importo di circa 2,1 miliardi di € (l'avanzamento lavori è del 30%).
Gronda ferroviaria di Genova 700 milioni di €	In corso lavori
L'asse autostradale CISA (primo lotto) 460 milioni di €	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto di cui è in corso l'affidamento dei lavori
La Variante di Valico autostradale 3.700 milioni di €	È in avanzata fase di realizzazione
Sistema stradale "Quadrilatero Umbria Marche" 2.284 milioni di €	Lavori in corso. Avanzamento Lotto 1 al 68%; Lotto 2 al 40%
L'asse autostradale Livorno – Civitavecchia 2.000 milioni di €	È stato approvato il progetto dal CIPE ed è stato cantierato un primo lotto di circa 15 Km
La terza corsia raccordo anulare di Roma 680 milioni di €	Completato
Asse autostrada Salerno – Reggio	Tratta di 383 Km in fase di completamento

Calabria 1.300 milioni di €	entro il corrente anno.
La Strada Statale Ionica 13.800 milioni di €	Il CIPE ha approvato interventi per circa 2,3 miliardi di € e sono in corso lavori per oltre 1,4 miliardi di €
L'asse autostradale Palermo – Messina 670 milioni di € (quota che ha completato l'intero asse)	Completato
L'autostrada Catania – Siracusa 750 milioni di €	Completato
Nodo ferroviario di Palermo 980 milioni di €	Sono in corso i lavori con un avanzamento del 55%
L'autostrada Ragusa – Catania 878 milioni di €	Il CIPE ha approvato il progetto, è stata aggiudicata la concessione ed è in corso l'affidamento dei lavori
L'asse ferroviario Pontremolese 230 milioni di € (primo lotto)	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto
Le reti metropolitane di Milano M4 : 1.800 milioni di € M5 : 1.055 milioni di €	Praticamente sono stati approvati dal CIPE le tratte M1, M2, M3, M4, M5. Per M4 sono stati aggiudicati i lavori e per M5 sono in corso i lavori, l'avanzamento del I° lotto è del 97% e del secondo lotto del 66%
Le reti metropolitane di Roma Linea C : 3.800 milioni di € Linea B1: 800 milioni di €	La Linea C è stata approvata dal CIPE e sono in corso i lavori su oltre il 60% del percorso. La linea B1 è stata completata
La metropolitana di Brescia 777 milioni di €	Completata
Le reti metropolitane di Napoli 3.100 milioni di €	Sono in corso lavori per oltre 2,8 miliardi di €
Le reti metropolitane di Catania 700 milioni di €	Sono stati approvati dal CIPE e in corso di appalto interventi per 200 milioni di €
Il Mo.SE. 5.400 milioni di €	Approvato dal CIPE oggi ha un avanzamento di oltre il 70%
Schemi idrici del Mezzogiorno 2.600 milioni di €	Sono appaltati e/o cantierati interventi per oltre 1,6 miliardi di €

LE OPERE CHE HANNO ANCORA PROBLEMI:

Asse AV/AC Brescia – Verona – Venezia 8.500 milioni di €	Attualmente si dispone dei progetti ma non si ha la copertura finanziaria
L'asse ferroviario Rho – Gallarate 410 milioni di €	È in corso una rivisitazione del progetto
Asse autostradale Civitavecchia – Orte –	Si aspetta la registrazione della Corte dei Conti delle Linee Guida di attuazione delle

Mestre 10.140 milioni di €	norme sulla defiscalizzazione di cui alla Legge 183/2011 e s. m. i., per sottoporre il progetto al CIPE
Asse autostradale Telesina 588 milioni di €	Dopo una verifica del Piano Economico e Finanziario sarà sottoposto alla approvazione del CIPE
Asse collegamento autostrada con il porto di Ancona 480 milioni di €	È in corso la consegna dei lavori
Tangenziale di Perugia 800 milioni di €	Progetto disponibile ma ancora non coperto finanziariamente
Asse autostradale Catania – Ragusa 870 milioni di €	È in corso una verifica del Piano Economico e Finanziario e della Convenzione
Asse stradale Maglie Santa Maria di Leuca 260 milioni di €	È in corso un contenzioso a valle della gara
Asse autostradale Termoli – San Vittore 1.056 milioni di €	È in corso una verifica del Piano Economico e Finanziario
Strada 131 Carlo Felice in Sardegna 620 milioni di €	Sono disponibili le progettazioni di alcuni tratti di strada ma non ci sono le coperture finanziarie
Asse autostradale Fano – Grosseto 4.120 milioni di €	È in corso di definizione una proposta di Project Financing
Il ponte sullo Stretto di Messina 8.100 milioni di €	L'intervento è bloccato

Spetta al Parlamento giudicare se questo bilancio è sufficientemente positivo e decidere se la normativa di riferimento dovrà evolversi e in quale direzione.

In questo documento deve tuttavia ribadirsi che nessuna rivisitazione del dettato normativo avrebbe un vero significato se non fosse accompagnata anche dalla consapevolezza del mutato quadro della dotazione infrastrutturale del Paese (testimoniata anche dalla tabella sopra riportata. La parte preponderante del valore delle opere appena elencate è riferibile, infatti, ad una voce unitaria che potrebbe definirsi “Grandi assi ferroviari e stradali”, mentre una parte significativamente minore è stata destinata ai nodi (urbani, portuali, logistici, aeroportuali).

Nei prossimi anni, invece, la competitività del Paese si giocherà principalmente su tali porzioni – ristrette ma ad altissima densità di valore e valenza tecnologica – del nostro territorio.

È in questa direzione che dovranno essere indirizzate le priorità della programmazione, con un'evidente ricaduta sui modelli istituzionali che non potranno che essere basati – da un lato – sui principi di collaborazione e di sussidiarietà fra amministrazione centrale e autonomie territoriali, dall'altro sulla piena consapevolezza, da parte dei territori, della valenza strategica e di sistema (e non certo locale) degli interventi che deriveranno da tale programmazione.

QUARTO CAPITOLO: QUADRO DELL'AVANZAMENTO DELLE OPERE DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Nel corso dell'ultimo anno solare ed in particolare nel tempo intercorso tra l'allegato infrastrutture presentato ad aprile 2013 ed il settembre 2013, la crisi europea di alcuni debiti sovrani ha manifestato gli impatti che, a partire già dal 2008, sono stati registrati nelle generali condizioni di credito genericamente offerte alla "produzione" di infrastrutture. Uno studio della Banca d'Italia (1) elenca una serie di date associate ad alcuni eventi riguardanti soprattutto le azioni giuridiche messe in moto dai Paesi dell'Eurozona per ovviare nel periodo 2007-2012 alle problematiche emerse in tema di debito sovrano nei diversi Paesi della Unione Europea. Significativo rimane lo sforzo del nostro Paese che, in costanza di mutamenti epocali dal punto di vista dei mercati finanziari globali, ha tentato di individuare azioni mirate alla ricostituzione di specifici fondi destinati alla prosecuzione degli interventi previsti dal Programma Infrastrutture Strategiche.

È così che accanto a più evidenti e successivi interventi tesi alla ricapitalizzazione del sistema creditizio e bancario nel nostro Paese, quasi come un fiume carsico, sono stati adottati strumenti giuridici con l'obiettivo di ricostituire Fondi dedicati alla continuità del processo infrastrutturale connesso al Programma Infrastrutture strategiche di cui alla legge 443/2001 e s.m.i..

L'attuale programmazione e pianificazione del settore ed, inevitabilmente, parte di quella futura, in particolare quella riferita al Programma Infrastrutture Strategiche, è figlia di quel divenire.

I sintomi del peggioramento del livello qualitativo delle forme di finanziamento risulta ad oggi fortemente associato al peggioramento delle più generali condizioni di finanza pubblica: a partire dall'allegato 1 della delibera 51/2009 che quantificava in 7.121 milioni di euro le disponibilità per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e dalla reale efficacia della legge 122/2010, numerosi sono stati i passaggi normativi che hanno ridotto ed inevitabilmente mutato i profili ed i connotati del quadro complessivo dichiarato con la delibera CIPE 51/2009. Tra i passaggi amministrativi e normativi ricordiamo:

- l'art 32 commi da 1 a 7 della legge 111/2011 ha permesso di confermare per il periodo 2010-2012 una assegnazione finanziaria

¹ Quaderno n°72 "Cronologia della crisi 2007-2012"
Struttura Tecnica di Missione

che ammontava a complessivi 4930 milioni di euro e di operare un inizio di “ottimizzazione” dei finanziamenti assegnati prima del 2008 e non ancora, nel 2011, in grado di consumare risorse;

- il DPCM del 28 settembre 2011 ha comportato l’azzeramento della programmazione sui Fondi di sviluppo e coesione già deliberata fino a quella data dal CIPE;
- l’art 33, comma 3 della legge 183/2011 ha salvaguardato una quota parte di quelle assegnazioni caratterizzate da obbligazioni giuridicamente vincolanti, individuando anche opere indifferibili;
- il DM 56 del febbraio 2012 ha elencato le “opere confermate”;
- la delibera CIPE 6/2012 ha riconosciuto come “indifferibili” alcune opere con obbligazioni giuridicamente vincolanti ed ha disposto, per il solo anno 2012, **427 milioni di euro** di disponibilità di cassa e per il 2013 **496 milioni di euro** di disponibilità di cassa.

La legge 111/2011, art 32 comma 1, attribuiva 4.930 mln di euro alla continuità degli investimenti in infrastrutture.

Con successivi atti normativi, come il D.L. 16/2012, art. 13, c. 1 quinquies, il D.L. 74/2012, art. 4 bis, comma 1, lett. a) (riduzione sisma Emilia), il D.L. 83/2012, art. 69, c. 2 il D.L. 95/2012, art. 7, c. 12 ed infine con la Sentenza della Corte costituzionale n. 223/2012, sono stati apportati nuovi e significativi tagli sugli iniziali 4930 milioni di euro per complessivi 556.908.326,50 milioni di euro, restituendone così un valore netto pari a circa 4.313 mld di euro per il quadriennio 2012 2016. (vedi da ultimo la delibera CIPE 137/2012).

Il piano delle infrastrutture finanziate con il ricorso all’art 32 comma 1 della legge 111/2011, si è così profondamente modificato, non solo negli importi destinati ma anche negli oggetti del finanziamento. Infatti il complessivo peggioramento delle condizioni di finanziamento si è tradotto non solo in un abbattimento delle risorse finanziarie ma anche in una forte concorrenza di altre voci di spesa, non più ristorate da finanziamenti specifici e di settore, come la previsione in legge di stabilità di quelle obbligatorie per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture di rete ferroviaria e stradale.

**TABELLA A: Riprogrammazione del Fondo
infrastrutture ferroviarie, stradali relativo a opere di
interesse strategico di cui all'articolo n. 32, comma 1,
del decreto-legge n. 98/2011**

(importi in euro)

	2012	2013	2014	2015	2016	Totale
Stanziamenti da Legge di bilancio	930.000.000,00	940.000.000,00	1.000.000.000,00	1.000.000.000,00	1.000.000.000,00	4.870.000.000,00
D.L. 16/2012, art. 13, c. 1 quinquies,	17.509.711,00	7.499.000,00	7.998.000,00	9.257.600,00	9.257.000,00	51.521.311,00
D.L. 74/2012, art. 4 bis, comma 1, lett. a) (riduzione sisma Emilia)	5.000.000,00	-	-	-	-	5.000.000,00
D.L. 83/2012, art. 69, c. 2	-	-	6.683.000,00	19.208.400,00	13.000.000,00	38.891.400,00
Totale tagli	22.509.711,00	7.499.000,00	14.681.000,00	28.466.000,00	22.257.000,00	95.412.711,00
D.L. 95/2012, art. 7, c. 12	-	111.844.000,00	100.125.000,00	115.201.000,00	115.201.000,00	442.371.000,00
Sentenza Corte costituzionale n. 223/2012	11.702.118,00	2.990.590,00	3.649.512,00	521.597,00	260.798,50	19.124.615,50
Totale riduzioni	34.211.829,00	122.333.590,00	118.455.512,00	144.188.597,00	137.718.798,50	556.908.326,50
Dotazione del Fondo al netto delle riduzioni	895.788.171,00	817.666.410,00	881.544.488,00	855.811.403,00	862.281.201,50	4.313.091.673,50
Variazioni di bilancio già perfezionate o in corso di perfezionamento.						
Opere medie e piccole nel Mezzogiorno	30.000.000,00	40.000.000,00	30.000.000,00	23.300.000,00		123.300.000,00
Contratti di programma ANAS 2010 E 2011	60.000.000,00	108.000.000,00	110.000.000,00	200.000.000,00	120.000.000,00	598.000.000,00
Linea AV/AC Milano-Genova (Terzo Valico dei Giovi) - 2° lotto	140.000.000,00	200.000.000,00	200.000.000,00	288.000.000,00	272.000.000,00	1.100.000.000,00
Linea AV/AC Milano-Verona tratta Treviglio - Brescia - 2° lotto	184.000.000,00	184.000.000,00	184.000.000,00	184.000.000,00	183.500.000,00	919.500.000,00
Accessibilità Valtellina SS 38 lotto 1 variante di Morbegno	18.000.000,00	3.000.000,00	20.000.000,00	4.122.000,00	5.000.000,00	50.122.000,00
Asse stradale Lioni-Grottaminarda di collegamento tra l'autostrada A3 SA-RC e l'autostrada A16 Napoli-Bari	15.000.000,00	5.000.000,00	15.000.000,00	25.000.000,00	10.000.000,00	70.000.000,00
Stazione di Rebaudengo - Passante ferroviario di Torino	3.000.000,00	2.000.000,00	3.000.000,00	12.000.000,00		20.000.000,00
Interventi di sistemazione idraulica nei comuni di Vernazza e Monterosso a seguito degli eventi alluvionali del 25 ottobre 2011	5.000.000,00					5.000.000,00
TOTALE Variazioni di bilancio già perfezionate o in corso di perfezionamento	455.000.000,00	542.000.000,00	562.000.000,00	736.422.000,00	590.500.000,00	2.885.922.000,00
Disponibilità residua del fondo	440.788.171,00	275.666.410,00	319.544.488,00	119.389.403,00	271.781.201,50	1.427.169.673,50

		2012	2013	2014	2015	2016	totale
ALTRI INTERVENTI GIÀ DELIBERATI	Mo.S.E. 9ª assegnazione delibera CIPE 87/2011	-	-	-	-	2.423,00	2.423,00
	Contratto di Programma ANAS - annualità 2012 - IMPEGNO PROGRAMMATICO PRESENTE NELLA DELIBERA 84/2011	174.490.289,00	28.596.851,00	39.192.893,00	9.710.646,00	48.009.321,00	300.000.000,00
	Contratto di Programma RFI 2007/2011 - Aggiornamento 2010/2011 - Parte Investimenti - Manutenzione straordinaria (completamento annualità 2011)	150.000.000,00	150.000.000,00	150.000.000,00	92.000.000,00	58.000.000,00	600.000.000,00
	Contratto di Programma RFI annualità 2012 - Parte Investimenti - Manutenzione straordinaria	88.297.882,00	76.009.559,00	106.351.595,00	7.378.757,00	21.962.207,00	300.000.000,00
	Completamento metropolitana di Brescia - I tranche	15.000.000,00		9.000.000,00	3.500.000,00	14.100.000,00	41.600.000,00
	Opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale correlate alla realizzazione di progetti pilota nei territori interessati dal nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione	-	2.000.000,00			8.000.000,00	10.000.000,00
	Hub portuale di Ravenna	-	11.060.000,00			48.940.000,00	60.000.000,00
	Asse stradale 106 Ionica da svincolo di Squillace a svincolo di Simeri Cricchi e prolungamento S.S. 280	5.000.000,00	2.000.000,00	-	3.000.000,00	23.000.000,00	33.000.000,00
	Completamento metropolitana di Brescia - II tranche	2.740.000,00		1.000.000,00	2.300.000,00	16.700.000,00	22.740.000,00
	Progr. Completamento metropolitana di Brescia - II tranche	260.000,00	1.000.000,00		1.500.000,00	4.500.000,00	7.260.000,00
	Progr. Strada Statale 172 dei Trulli - 1ª stralcio funzionale	-	-	9.000.000,00	-	-	9.000.000,00
	Totale annuo altri interventi deliberati	435.788.171,00	270.666.410,00	314.544.488,00	119.389.403,00	243.213.951,00	1.383.602.423,00
	Progr. Ass. Min. beni culturali	5.000.000,00	5.000.000,00	5.000.000,00	-	-	15.000.000,00
Ass. Min. beni culturali DL 98/2011, art. 32, c. 16						28.567.250,50	28.567.250,50
Totale interventi deliberati e proposta Min. beni culturali		440.788.171,00	275.666.410,00	319.544.488,00	119.389.403,00	271.781.201,50	1.427.169.673,50
SALDO Fondo infrastrutture		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Tra l'aprile ed il settembre 2013, si sono succedute ulteriori decisioni deliberative del CIPE e disposizioni legislative che hanno determinato una ulteriore modifica degli oggetti dei finanziamenti.

Da ultimo, il decreto legge 69/2013 convertito in legge 98/2013 che con l'obiettivo di consentire nell'anno 2013 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori, ha operato una netta concentrazione di risorse su alcune opere strategiche, anche definanziando alcune assegnazioni a valere sull'art 32 comma 1 della legge 111/2011, per poi reintegrarle con il ricorso all'art 7 ter del Decreto Legge 49/2013.

Complessivamente l'articolo 18 del Decreto Legge 69/2013 individua, nei diversi commi di cui si compone, le necessità di avvio dei cantieri, ma, soprattutto, individua una nuova logica riferita alla efficacia degli investimenti. Le responsabilità di realizzazione, ricadono sui soggetti aggiudicatori che sono obbligati, entro il 31 dicembre 2013, ad adempiere ad una serie di prescrizioni, tailor made per ogni singola infrastruttura, pena il definanziamento dell'opera e restituzione delle risorse ad un fondo revoche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'assegnazione ad un elenco di opere di second best individuato dall'art 25, comma 11.

Questa premessa si rende necessaria per illustrare lo stato dell'arte ad oggi dell'avanzamento delle opere di legge obiettivo.

In primo luogo la sintesi dell'avanzamento del Programma Infrastrutture Strategiche così come lo conosciamo complessivamente e che confluisce nel Rendiconto generale dello Stato redatto annualmente dalla Corte dei Conti

Il presente capitolo contiene **la Tabella 0** che riepiloga al marzo 2013 l'aggiornamento complessivo, articolato per famiglie di intervento, della Delibera CIPE 121 del 2001. Rappresenta pertanto la evoluzione a dieci anni data del complessivo programma di interventi confluiti sotto la definizione di "infrastrutture strategiche", indipendentemente dalla appartenenza o meno al perimetro Cipe, cioè ad infrastrutture che abbiamo avuto almeno una delibera CIPE di approvazione.

La Tabella 1 rappresenta **a marzo 2013** il cosiddetto "consolidato", cioè opere ultimate, in realizzazione a diversi stadi, collaudate, con lavori in corso, con lavori affidati, con lavori appaltati, con opere in corso di aggiudicazione.

La Tabella 2 riepiloga le opere del Programma Infrastrutture Strategiche in prefattibilità, cioè in fase di progettazione a diversi stadi, definitiva, o preliminare, in istruttoria ai sensi della legge 443/2001 e s.m.i..

TABELLA B: Aggiornamento investimenti realizzati per lotti costruttivi

In milioni di €

		Attività CIPE anno 2010		Attività CIPE anno 2011 e 2012		Attività CIPE 2013	
Investimenti realizzati per lotti costruttivi (legge n. 191/2009 art. 2 comma 232)	Costo a vita intera	Risorse al 2010	Valore residuo a carico Stato	Risorse assegnate al 2011 e 2012	Valore residuo a carico Stato	Risorse al 2013	Valore residuo a carico Stato
Linea Av/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia	2.050	1.130,95	919	919	0	0,00	0
Asse Monaco Verona Galleria di base del Brennero (Parte italiana)	4.865	728	4.137	0	3.300	1.025	incremento di costo a vita intera parte Italia: 725 valore residuo pari a 3.300
Linea Av/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi	6.200	720	5.480	840	4.640	840	4.640
Totale	13.115	2.578,95	10.536	1.759	7.940	1.865	7.940

Tabella 0 Avanzamento complessivo Programma Infrastrutture Strategiche

in milioni di €

Programma Infrastrutture Strategiche			di cui: delibere CIPE							Stato di avanzamento			
			n. opere deliberate	di cui		costo	di cui		risorse disponibili	n. opere in realizzazione	di cui opere ultimate	Risorse disponibili	
Macro opera	n. opere	costo totale		stradali	ferroviarie		stradali	ferroviarie				opere in realizzazione	opere in progettazione
Valichi	20	16.746,13	13	1	12	11.143,1	204,70	10.938,40	6.236,11	8	1	1.268,30	4.997,81
Corridoio Plurimodale Padano	72	51.899,54	44	31	13	33.620,02	18.822,46	14.797,56	21.143,27	20	2	15.808,37	5.334,90
Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	7	5.650,96	4	2	2	5.034,96	2.730,96	2.304,00	814,38	1	-	513,53	300,85
Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	142	51.376,11	100	89	11	33.033,74	22.171,66	10.862,08	18.731,39	82	41	15.414,95	3.316,44
Corridoio Plurimodale Adriatico	27	2.319,41	21	2	2	710,93	317,66	393,27	716,53	4	1	716,53	-
Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	15	4.038,73	1	1	-	506,00	506,00	0	234,61	1	-	234,61	-
Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	1	5.493,16	13*	-	-	5.493,16	-	-	4.866,16	5*	7*	4.866,16	
Ponte Stretto di Messina	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	120	50.634,57	47	41	6	12.788,99	8.795,15	3.993,84	7.163,92	22	6	5.552,67	7.236,32
Sistemi Urbani	129	24.787,20	70	10	4	15.128,97	886,28	1.148,83	12.531,69	58	17	8.711,78	3.819,91
Piastra Logistica Sardegna	38	3.319,88	14	14	-	1.047,11	1.047,11	-	1.074,12	14	1	1.074,12	-

Programma Infrastrutture Strategiche			di cui: delibere CIPE							Stato di avanzamento			
			n. opere deliberate	di cui		costo	di cui		risorse disponibili	n. opere in realizzazione	opere ultimate	Risorse disponibili	
				stradali	ferroviarie		stradali	ferroviarie				opere in realizzazione	opere in progettazione
Macro opera	n. opere	costo totale											
Hub Portuali	44	8.593,47	11	3	-	2.298,63	861,97	-	1.684,74	6	-	1.061,97	622,77
Hub interportuali	42	1.065,93	32	-	-	624,90	-	-	550,80	16	11	342,26	208,54
Allacciamenti ferroviari e stradali - Grandi Hub aeroportuali	15	354,06	3	-	1	223,92	-	223,92	1,23	-	-	-	1,23
Schemi idrici	49	1.867,65	32	-	-	1.313,77	-	-	1.456,14	31	14	1.456,14	-
Piano degli interventi nel comparto energetico e idrocarburi	8	2.116,40	6	-	-	2.086,40	-	-	2.086,40	6	4	2.086,40	-
Edilizia organi istituzionali	1	346,30	1	-	-	346,30	-	-	346,30	1	-	346,30	-
Piccole e medie opere mezzogiorno	4	399,00	4	-	-	399,00	-	-	399,00	4	-	399,00	-
Decreto del fare	4	958,00	4	2	2	958,00	355,00	603,00	958,00	4	-	958,00	-

Tabella 1.a - Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) – Perimetro interventi deliberati dal CIPE (2002 - 2013 settembre) Opere in fase di realizzazione

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Trafo di sicurezza del Frejus (parte italiana e lato Italia)	SITAF Soc. Italiana Traforo Autostradale Frejus	204,7	204,70	-	In Realizzazione	Piemonte	Confermato
	Torino - Lione: opere di compensazione fase 1	Lyon Ferroviare Turin	10,00	10,00	-	In Realizzazione	Piemonte	Core network
	Torino - Lione: opere di compensazione fase 2	Lyon Ferroviare Turin	30,00	-	30,00	Attesa Progetto Esecutivo	Piemonte	Core network
	Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante	Lyon Ferroviare Turin	143,00	143,00	-	In Realizzazione	Piemonte	Confermato
1.20 Brennero traforo ferroviario ed interventi d' accesso	Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	RFI	260,00	260,00	-	Ultimata	Trentino Alto Adige	Core network
	1° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	280,00	280,00	-	In Realizzazione	Trentino Alto Adige	Core network
	2° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	297,00	297,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Trentino Alto Adige	Core network
	Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 1 (fluidificaz.)	RFI	43,60	43,60	-	Progetto Esecutivo	Trentino Alto Adige	Completamento PIS
0.1 Valichi			1.268,30	1.238,30	30,00		-	

Struttura Tecnica di Missione

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Linea AV/AC MI - VR (tratta Treviglio-Brescia) I L	RFI	1.130,95	1.130,95	-	In Realizzazione	Lombardia, Veneto	Core network
	Linea AV/AC MI-VR (tratta Treviglio-Brescia) II L	RFI	919,05	919,05	-	In Realizzazione	Lombardia	Confermato
	Linea Saronno Seregno	FerrovieNord S.p.A.	75,50	75,51	-	In Realizzazione	Lombardia	Completamento PIS
	A4 Raccordo autostradale Villesse Gorizia	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	151,62	160,22	-	In Realizzazione	Friuli Venezia Giulia	Core network
	(P) Tang. Sud Brescia Ospitaletto (A4) Montichiari lotti 1-2-3-4	ANAS	274,59	295,00	- 20,41	Ultimata	Lombardia	Core network
	A4 VE-TS Nuovo Casello Auto.le di Meolo KM 19+690	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	35,19	35,19	-	In Realizzazione	Veneto	Core network
	A4 VE-TS - Quarto D'Altino - S. Donà' di Piave	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	365,55	365,55	-	In Realizzazione	Veneto	Core network
	A4 VE-TS Tratto Gonars - Villesse	ANAS	215,28	215,29	-	Attesa Progetto Esecutivo	Friuli Venezia Giulia	Core network
	Autostrada A4 Torino Milano	SATAP SpA	355,00	356,40	-	Attesa Consegna Lavori	Lombardia, Piemonte	Core network
	Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	SATAP SpA	235,00	276,42	-	In Realizzazione	Lombardia, Piemonte	Core network
	(P) A4 la Valtrompia (coll.Brescia - Lumezzane) T1	ANAS	258,60	258,60	-	Attesa Consegna Lavori	Lombardia	Core network
	SS 38 Stelvio 1°Lotto 1°Str. Fuentes Cosio	ANAS	197,87	279,95	-	In Realizzazione	Lombardia	Core network

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	SS 38 Stelvio - 1° Lotto 2° Str. Cosio Tartano	ANAS	280,12	280,12	-	Progetto Esecutivo	Lombardia	Core network
2.65 Asse Pedemontano-Piemonte, Lombardi	Dalmine Como Varese Valico G. opere varie connesse	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	4166,46	4.166,46	-	In Realizzazione	Lombardia	Core network
	Bergamo Lecco: Var SS 639 prov Lecco L. S. Gerolamo	Provincia di Lecco	93,67	93,67	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lombardia	Core network
	Superstrada pedemontana Veneta	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	2280,00	2.280,00	-	In Realizzazione	Veneto	Core network
2.70 Asse Autostradale Medio Padano	Brescia-Bergamo-Milano Brebemi	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1611,3	1.611,30	-	In Realizzazione	Lombardia	Core network
	Passante autostradale di Mestre	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	1185,99	1.185,99	-	Ultimata	Veneto	Core network
	(P) Tangenziale EST Milano	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1659,9	1.659,90	-	Attesa Consegna Lavori	Lombardia	Core network
2.75 Riqualifica SS 415 Paullese	SS 415 Paullese Peschiera Borromeo Spino d'Adda	Provincia di Milano	162,8	162,80	-	In Realizzazione	Lombardia	Completamento PIS
02. Corridoio Plurimodale Padano			15.654,44	15.808,37	- 20,41		-	
3.10 Asse Autostr. Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 1	Società Autocisa SpA	513,53	513,53	-	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network, privati
03. Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero			513,53	513,53	-		-	

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
4.05 Asse ferr. Ventimiglia-Genova-Novar	Potenziamento Infrastrutturale Voltri Brignole	RFI	622,38	622,40	-	In Realizzazione	Liguria	Core network
	Linea MI -GE - Terzo Valico dei Giovi - I Lotto C. e contabilizzato pregresso	RFI	718,60	718,60	- 0,00	In Realizzazione	Liguria, Piemonte	Core network
	Tratta AV/AC III Valico Giovi - 2° Lotto Costrutt.	RFI	860,00	860,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Liguria, Piemonte	Core network
	Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	Stretto di Messina	26,00	26,00	-	In Realizzazione	Calabria	Indifferibili
4.30 Asse Autostradale Cecina-Civitavecce	Cecina-Civitavecchia Corrid. Autostr. Tirrenico L1	ANAS	42,58	44,37	-	In Realizzazione	Toscana	Core network, PIS, privati
	Cecina-Civitavecchia L. 6A Tarquinia Civitavecchia	ANAS	155,60	155,60	-	Attesa Consegna Lavori	Lazio	Core network, PIS, privati
	SS675 Umbro-Laziale Cinelli-SS1 Aurelia-Stralcio B	ANAS	117,00	117,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio	Completamento PIS
	SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A	ANAS	46,61	52,05	-	Collaudo	Lazio	Completamento PIS
4.50 Adeguamento SS 156	S.S. 156 Monti Lepini	Regione Lazio	65,96	65,96	-	In Realizzazione	Lazio	Completamento PIS
	Collegamento A12 Roma (Tor de' Cenci)	Autostrade del Lazio S.p.A.	498,63	498,63	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio	Core network, privati
3463,08	Corridoio Intermod.Integr. Pontino Roma - Latina	Autostrade del Lazio S.p.A.	1515,93	1.515,93	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio	Core network, privati
4.70 Asse autostradale Salerno - Reggio	Sa-Rc Km 012+800-014+454	ANAS	15,78	18,05	-	Esercizio	Campania	Core network
	Sa-Rc Km 022+400-023+000	ANAS	37,20	38,01	-	Collaudo	Campania	Core Network, PNS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Sa-Rc Km 088+657-103+840	ANAS	43,69	43,69	-	Collaudo	Campania	Core network
	Sa-Rc Km 139+000-148+000 3^ maxilotto/1	ANAS	517,86	517,86	-	In Realizzazione	Basilicata	Core network
	Sa-Rc Km 153+400-173+900 3^ maxilotto/2	ANAS	633,77	633,77	-	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata, Calabria	Core network
	Sa-Rc Km 173+900-185+000 3^ maxilotto/3	ANAS	278,08	278,38	-	In Realizzazione	Calabria	Core Network, PNS
	Sa-Rc Km 206+500-213+500 - Resciso	ANAS	6,61	30,82	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Sa-Rc: Nuovo svincolo di Pontecagnano km 17+750	ANAS	3,30	4,24	-	Collaudo	Campania	Core network
	Sa Rc Km 369+800-378+500	ANAS	83,42	108,83	-	In Realizzazione	Calabria	Core network
	Sa-Rc Km 382+475-383+100	ANAS	14,53	18,02	-	In Realizzazione	Calabria	Core network
	Sa-Rc Km 003+000-008+000	ANAS	94,70	126,35	-	Collaudo	Campania	Core network
	Sa-Rc Km 029+400-030+000	ANAS	11,02	11,02	-	Collaudo	Campania	Core network
	Sa-Rc Km 047+800-053+800	ANAS	269,94	270,24	-	Collaudo	Campania	Core network
	Sa-Rc Km 053+800-082+330	ANAS	510,78	597,04	-	Ultimata	Campania	Core network
	Sa-Rc Km 108+000-139+000	ANAS	988,97	988,96	0,01	In Realizzazione	Basilicata, Calabria, Campania	Core network

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Sa-Rc Km 222+000-225+800	ANAS	146,66	146,66	-	In Realizzazione	Calabria	Core network
	Sa-Rc Km 286+000-304+200	ANAS	346,48	444,80	-	In Realizzazione	Calabria	Core network
	Sa-Rc Km 423+300-442+920	ANAS	634,22	634,22	-	In Realizzazione	Calabria	Core network
	Sa-Rc Km 004+500-005+500	ANAS	8,07	10,47	-	Collaudo	Campania	Core network
	Sa-Rc Km 393+500-423+300	ANAS	1.124,69	1.124,69	-	In Realizzazione	Calabria	Core network
	Sa-Rc Km 353+000-355+700	ANAS	31,45	31,45	-	Collaudo	Calabria	Core network
	Sa-Rc Km 148+000-153+400	ANAS	74,21	107,50	-	Attesa Progetto Esecutivo	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 320+164-331+400	ANAS	65,38	110,73	-	Collaudo	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 359+400-369+800	ANAS	103,53	132,63	-	Collaudo	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Nord	ANAS	30,06	30,06	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Sud	ANAS	55,92	55,92	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 014+544-016+890	ANAS	14,06	14,06	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 016+890-022+400	ANAS	26,34	26,34	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 023+000-029+400	ANAS	31,82	31,82	-	Ultimata	Campania	Core network

Struttura Tecnica di Missione

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Autostr. Sa Rc Km 030+000-036+000	ANAS	21,69	21,69	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 036+000-037+500	ANAS	15,42	15,42	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 037+500-040+100	ANAS	19,78	19,78	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 040+100-044+100	ANAS	85,81	85,81	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 044+100-047+800	ANAS	142,74	142,74	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 082+330-088+657	ANAS	39,02	39,02	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 103+840-108+000	ANAS	7,79	7,79	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 213+500-222+000	ANAS	30,99	30,99	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 225+800-234+700	ANAS	29,38	29,38	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 234+700-244+700	ANAS	37,67	37,67	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 244+700-253+700	ANAS	38,66	38,66	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 253+700-258+200	ANAS	33,15	33,15	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 258+200-259+700	ANAS	33,15	33,15	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 304+200-312+400	ANAS	32,83	32,83	-	Ultimata	Calabria	Core network

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Autostr. Sa Rc Km 312+400-320+400	ANAS	22,76	22,76	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 331+400-337+800	ANAS	28,25	28,25	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 348+600-359+400	ANAS	81,98	81,98	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 378+500-383+000	ANAS	38,39	38,39	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc Km 383+000-393+500	ANAS	50,87	50,87	-	Ultimata	Calabria	Core network
	Autostr. Sa Rc: Sv. di Fratte km 002+500-003+000	ANAS	12,45	12,45	-	Ultimata	Campania	Core network
	Autostr. Sa Rc Consuntivo lotti rescissi	ANAS	75,24	-	75,24	Attesa progetto Esecutivo	Campania	Core network
4.75 Asse autostradale Palermo-Messina	Asse autostradale Palermo Messina completamente	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	1018,1	1.055,44	-	Esercizio	Sicilia	Completamento PIS
4.80 Asse Autostradale Messina - Siracusa Gela	Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino	ANAS	579,12	804,00	-	Ultimata	Sicilia	Completamento PIS
4.82 Agrigento-Caltanissetta. A19 SS640	Agrigento Caltanissetta: A19 lotto 1	ANAS	499,55	499,56	-	In Realizzazione	Sicilia	Completamento PIS
	Agrigento-Caltanissetta A19: lotto 2	ANAS	990,00	990,00	-	Attesa Consegna Lavori	Sicilia	Indifferibili
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa			14.836,62	15.414,95	75,25		-	
	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	RFI	219,27	219,26	0,01	Attesa Progetto Esecutivo	Puglia	Confermato

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Nodo di Falconara - I Lotto Funzionale	RFI	174,00	174,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Marche	Completamento PIS
5.40 Strada Maglie - S.M. Leuca	Strada Maglie S.M. di Leuca	ANAS	287,74	287,74	-	Attesa Progetto Esecutivo	Puglia	Indifferibili
5.45 Complet. SS16-SS613 variante estern	Variante est. di Lecce completamento 2° str.	ANAS	29,92	35,53	-	Collaudo	Puglia	Completamento PIS
05.Corridoio Plurimodale Adriatico			710,93	716,53	0,01		-	
6.35 Collegamento strad. Campogalliano-Sassuolo	Colleg. strad. Campogalliano-Sassuolo	ANAS	506,00	234,61	271,39	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network, privati
06.Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale			506,00	234,61	271,39		-	
7.05 Progetto salvaguardia laguna e di V	MO.S.E. 7° assegnazione	Magistrato acque	230,00	230,00	-	In Realizzazione	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. 8° assegnazione	Magistrato acque	106,00	106,00	-	In Realizzazione	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. 9° assegnazione	Magistrato acque	346,94	346,94	-	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto	revocato tagli finanziari
	MO.S.E. 10° assegnazione + ripristino della 9° trance	Magistrato acque	860,33	860,33	-	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. Ulteriori assegnazioni future	Magistrato acque	627,00	-	627,00	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto	Indifferibili

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	MO.S.E. 1° assegnazione	Magistrato acque alle	494,98	494,98	-	Ultimata	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. 2° assegnazione	Magistrato acque alle	725,76	725,76	-	Ultimata	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. 3° assegnazione	Magistrato acque alle	380,29	380,29	-	Ultimata	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. 4° assegnazione	Magistrato acque alle	243,17	243,17	-	Ultimata	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. 5° assegnazione	Magistrato acque alle	400,00	400,00	-	Ultimata	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. opere complementari (legge speciale)	Magistrato acque alle	108,69	108,69	-	Collaudo	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. Fondi D.L. 159/2007 art.22 c.2	Magistrato acque alle	170,00	170,00	-	In Realizzazione	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. 6° assegnazione	Magistrato acque alle	320,00	320,00	-	Ultimata	Veneto	Indifferibili
	MO.S.E. 6° assegnazione 7 stralcio	Magistrato acque alle	480,00	480,00	-	Ultimata	Veneto	Indifferibili
07.Salvaguardia della Laguna e della Città di Venezia			5.493,16	4.866,16	627,00		-	
9.30 (*) Nodo Bologna Casalecchio di Reno	Nodo ferroviario Casalecchio di Reno	ANAS	253,6	162,00	91,60	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Core network
9.37 Ammodernamento stradale Abetone	Ammodernamento S.S. dell' Abetone e del Brennero	ANAS	240,82	240,82	-	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto	Completamento PIS
	Tratto1 : Grosseto Siena (lotti 5-6-7-8)	ANAS	214,31	271,12	-	Attesa Progetto Esecutivo	Toscana	Core network

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
9.60 Asse viario Marche-Umbria	05. SS77 Foligno- Pontelatrave ML1 / L2 / 2.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	673,13	536,13	137,00	In Realizzazione	Marche, Umbria	Completamento PIS
	02 SS77 Foligno-Pontelatrave ML1/L1/1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	484,88	484,88	-	In Realizzazione	Marche, Umbria	Completamento PIS
	01 S.S.77 Collesentino II-Pontelatrave ML1/L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	45,14	45,14	-	Collaudo	Marche	Completamento PIS
	09 SS3 Pontecentesimo-Foligno ML1/L2/2.5	Quadrilatero Umbria Marche SpA	23,33	23,33	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria	Completamento PIS
	10 SS76 F. di Vico e Serra San Quirico ML2 /L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	385,16	367,71	17,45	In Realizzazione	Marche, Umbria	Completamento PIS
	11 SS318 Pianello-Valfabbrica ML2 / L1 / 1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	135,15	135,15	-	In Realizzazione	Umbria	Completamento PIS
9.70 Strada Tre valli	Strada Tre valli - Tratto Eggi S. Sabino	Regione Umbria	10,06	14,56	-	Collaudo	Umbria	Completamento PIS
9.75 Terni-Rieti (Strada)	Terni Rieti strada stralci A e B	ANAS	205,58	212,68	-	In Realizzazione	Umbria	Completamento PIS
	Rieti L'Aquila Navelli - S.S. 260 "Picente" dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila Lotto IV: dallo sv. di Marana allo sv. di Cavallari	ANAS	79,04	79,04	-	Attesa Progetto Esecutivo	Abruzzo	Completamento PIS
	Variante Sud all'abitato de L'Aquila 2° Lotto	ANAS	17,23	21,16	-	Collaudo	Abruzzo	Completamento PIS
9.86 Benev.-Caserta-A1-Caian.-Grazz. e v	"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 5° lotto ex 4°"	Provincia Benevento di	20,62	23,09	-	Ultimata	Campania	Completamento PIS
	"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 4° lotto ex 6°"	Provincia Benevento di	50,28	46,70	3,58	Esercizio	Campania	Completamento PIS

Struttura Tecnica di Missione

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Strada fondo valle isclero svincolo SS 7 Appia	Provincia di Benevento	6,57	6,60	-	In Realizzazione	Campania	Completamento PIS
9.88 Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico	Strada a scorrimento veloce Lioni Grottaminarda	MSE Comm. ad Acta L. 289/2002	471,36	290,00	181,36	Attesa Consegna Lavori	Campania	Core Network, PNS
	S.S. 106 megalotto 5 bis lotto 2 Palizzi Marina	ANAS	193,38	121,55	71,83	Collaudo	Calabria	Core network
	S.S.106 megalotto 2 Tratto 4° Squillace S.Crichi	ANAS	720,54	720,54	-	In Realizzazione	Calabria	Core network
	SS 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo S.	ANAS	1.063,73	698,40	365,33	Attesa Progetto Esecutivo	Calabria	Core Network, PNS
	S.S.106 -Tratto 9°lotti 1-2-3-4 variante Nova Siri	ANAS	79,45	84,32	-	In Realizzazione	Basilicata, Calabria	Core network
	S.S. 106 megalotto 4 SA-RC Firmo-SS106 Sibari	ANAS	179,31	179,31	-	Attesa Progetto Esecutivo	Calabria	Core network
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico			5.552,67	4.764,23	868,15		-	
10.05 Grandi Staz Riqualficazione, edif	Staz. Bologna - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	18,96	18,96	-	In Realizzazione	Emilia Romagna	Completamento PIS
	Staz. Firenze - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	10,02	10,02	-	In Realizzazione	Toscana	Completamento PIS
	Staz. Venezia Mestre - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	6,48	6,48	-	In Realizzazione	Veneto	Completamento PIS
	Staz. Venezia S. Lucia - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	11,22	11,22	-	In Realizzazione	Veneto	Completamento PIS
	Staz. Verona - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	4,46	4,46	-	In Realizzazione	Veneto	Completamento PIS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Staz. Torino - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	53,68	53,68	-	Collaudo	Piemonte	Completamento PIS
	Staz. Milano - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	113,69	113,69	-	Collaudo	Lombardia	Completamento PIS
	Staz. Genova Brignole - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	9,16	9,16	-	In Realizzazione	Liguria	Completamento PIS
	Staz. Genova P.Principe - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	13,80	13,80	-	In Realizzazione	Liguria	Completamento PIS
	Staz. Napoli - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	54,84	54,84	-	Collaudo	Campania	Completamento PIS
	Staz. Bari - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	9,33	9,33	-	In Realizzazione	Puglia	Completamento PIS
	Staz. Palermo - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	9,97	9,97	-	In Realizzazione	Sicilia	Completamento PIS
10.10 Grandi Staz Infrastrutture opere c	Bo e Fi - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	26,61	26,60	0,01	In Realizzazione	Emilia Romagna, Toscana	Completamento PIS
	RM - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	107,16	107,16	-	In Realizzazione	Lazio	Completamento PIS
	Ve - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	9,75	9,80	-	In Realizzazione	Veneto	Completamento PIS
	Vr - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	13,74	13,83	-	In Realizzazione	Veneto	Completamento PIS
	GE - Infrastrutture stazione	Comune Genova	18,53	18,53	-	In Realizzazione	Liguria	Completamento PIS
	MI - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	7,77	7,77	-	In Realizzazione	Lombardia	Completamento PIS
	TO - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	11,92	9,54	2,38	In Realizzazione	Piemonte	Completamento PIS

Struttura Tecnica di Missione

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	BA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	11,78	11,78	-	Attesa Consegna Lavori	Puglia	Completamento PIS
	NA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	23,2	23,50	-	In Realizzazione	Campania	Completamento PIS
	PA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	4,85	4,89	-	In Realizzazione	Sicilia	Completamento PIS
	Realizzazione sistema di videosorveglianza	Grandi Stazioni	46,33	51,06	-	In Realizzazione	Multiregionale	Completamento PIS
	M5 lotto 2 : Garibaldi-S.Siro	Comune Milano	777,95	474,00	303,95	In Realizzazione	Lombardia	Indifferibili
	Nodo ferroviario di Milano: fermata Forlanini	Comune Milano	15,83	15,83	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lombardia	Completamento PIS
	Metrotramvia Milano Parco Nord Desio Seregno	Provincia di Milano	214,21	214,21	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lombardia	Core network
10.20 Access. Metropolitana Fiera di Mil	Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1	A.T.M. SpA	152,9	154,12	-	Ultimata	Lombardia	Core network
	Milano prolungamento M1 - materiale rotabile	A.T.M. SpA	111,5	111,50	-	Ultimata	Lombardia	Core network
10.25 Accesso Fiera di Milano	Accesso Strad. Fiera Milano polo fiera Rho-Pero	Provincia di Milano	267,75	341,84	-	In Realizzazione	Lombardia	Core network
10.30 Torino Metropolitana	- Torino Metropolitana tr.4 prol. Lingotto-Bengasi	Infratrasporti.To s.r.l.	193,55	193,55	-	In Realizzazione	Piemonte	Core network
10.45 Monza Metropolitana	- Prolungamento linea M1: Monza - Bettola	Comune Milano	205,93	205,95	-	Collaudo	Lombardia	Confermato
	Metropolitana M5 lotto1 Garibaldi-Bignami+variante	Comune Milano	552,12	632,32	-	In Realizzazione	Lombardia	Completamento PIS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Metropolitana Brescia tratta Prealpino S.Eufemia	Brescia Mobilità	777,10	777,10	-	In Realizzazione	Lombardia	Completamento PIS
10.55 Veneto - Sistema Metropolitano	SFMR Veneto fase 2	Regione Veneto	140,00	140,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto	Completamento PIS
	T. R. C. 1 tratta Rimini Fs Riccione Fs	Agenzia Mobilità - ex TRAM	88,04	67,67	20,37	In Realizzazione	Emilia Romagna	Completamento PIS
10.78 Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo	GRA Adeg. a tre corsie - 2° lotto 1° stralcio	ANAS	58,39	63,75	-	Collaudo	Lazio	Core network
	GRA - Adeg. a tre corsie - 2° lotto 2° stralcio	ANAS	53,44	56,17	-	Collaudo	Lazio	Core network
	GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 1° stralcio	ANAS	88,80	95,67	-	Ultimata	Lazio	Core network
	GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 2° stralcio	ANAS	79,55	79,55	-	Collaudo	Lazio	Core network
	GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 3° stralcio	ANAS	133,36	137,27	-	Collaudo	Lazio	Core network
	GRA - Adeg. a tre corsie - 4° lotto	ANAS	32,86	34,88	-	Collaudo	Lazio	Core network
	GRA - Adeg. a tre corsie - 5° lotto	ANAS	63,00	63,90	-	Ultimata	Lazio	Core network
	GRA - Adeg. a tre corsie - 6° lotto	ANAS	96,38	96,38	-	Collaudo	Lazio	Core network
	Metropolitana C: tratta T3	Roma Metropolitane srl	792,00	792,00	0,00	In Realizzazione	Lazio	Core network
	Metropolitana C: tratte T4,T5	Roma Metropolitane srl	995,40	995,40	0,00	In Realizzazione	Lazio	Core network
	Metropolitana C: tratta T6A,T7,Deposito graniti	Roma Metropolitane srl	930,03	930,03	-	In Realizzazione	Lazio	Core network

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Interporto Roma Fiumicino svincolo autostrad. A12	Regione Lazio	12,75	19,49	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio	Core network
10.86 Sist.Metropolitano regionale campano	Collegamento Linea Alifana L 1 Aversa Piscinola	Metrocampania Nord-Est	372,91	388,30	-	In Realizzazione	Campania	Core network
	Bretella tra la linea Cumana e Circumflegrea: tratte P.co S. Paolo - Terracina e Terracina - Mostra	SEPSA	390,70	32,68	358,02	Attesa Progetto Esecutivo	Campania	Core Network, PNS
	Metropolitana di Napoli linea 6 lotto 2	Comune Napoli	601,62	598,88	2,74	In Realizzazione	Campania	Core network
	Interramento linea ferroviaria nel territorio di Pompei	Circumvesuviana	127,98	92,21	35,77	Attesa Progetto Esecutivo	Campania	Core network
10.88 Napoli Risanamento sottosuolo	Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona A	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	2,38	3,97	-	Ultimata	Campania	Completamento PIS
	Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona B	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	1,45	2,53	-	Ultimata	Campania	Completamento PIS
	Risanamento vallone S.Rocco 1 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	11,55	16,60	-	Ultimata	Campania	Completamento PIS
	Risanamento S.Rocco 2 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	10,34	14,40	-	In Realizzazione	Campania	Completamento PIS
	Circumetnea Catania tratta Stesicoro Aeroporto	Ferrovia Circumetnea	425,00	90,00	335,00	Attesa Progetto Esecutivo	Sicilia	Confermato
10.95 Palazzo del cinema e congressi Ven	Palazzo del cinema e congressi di Venezia	MBAC	79,56	79,56	-	In realizzazione	Veneto	Completamento PIS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
10.97 Seimila campanili	Interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici ovvero realizzazione e manutenzione di reti viarie nonché di salvaguardia del territorio	Comuni < di 5000 ab	100,00	100,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Multiregionale	Completamento PIS
10.Sistemi Urbani			9.553,58	8.711,77	1.058,24		-	
11.05 Adeguamento SS 131 Cagliari - Sass	"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 32+300 a Km 41+000"	ANAS	52,30	61,10	-	In Realizzazione	Sardegna	Core network
	"SS 131 ""Carlo Felice"" km 23+475 a km 32+300"	ANAS	34,80	34,80	-	In Realizzazione	Sardegna	Core network
	"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 41+000 a Km 47+600"	ANAS	33,34	41,15	-	Ultimata	Sardegna	Core network
11.15 Sassari - Olbia: Potenziamento	Olbia - Sassari: Potenziamento L0	ANAS	49,60	60,00	10,40	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
	Olbia - Sassari: Potenziamento L2	ANAS	151,77	151,77	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
	Olbia - Sassari: Potenziamento L3	ANAS	173,85	173,85	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
	Olbia - Sassari: Potenziamento L 4	ANAS	116,00	116,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
	Adeguamento ponte sul Rio Padrongianus	ANAS	2,93	2,93	-	Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
	Olbia Sassari: Potenziamento - L 5	ANAS	60,00	60,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
	Olbia Sassari: Potenziamento - L 6	ANAS	72,93	72,93	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Olbia Sassari: Potenziamento - L 7	ANAS	94,57	94,57	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
	Olbia Sassari: Potenziamento - L 8	ANAS	90,18	90,18	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
	Olbia Sassari: Potenziamento - L 9	ANAS	37,13	37,13	-	Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
	Olbia - Sassari: Potenziamento L1	ANAS	77,71	77,71	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	PNS
11.Piastra Logistica Sardegna			1.047,11	1.074,12	- 10,40		-	
12.10 Hub Portuali - Civitavecchia	Hub Portuale - Civitavecchia Lotto 1	Aut. Port. Civitavecchia	194,65	194,65	-	Attesa Consegna Lavori	Lazio	Confermato
12.20 Hub Portuali - Taranto	Piastra portuale di Taranto	Aut. Port. Taranto	219,58	219,58	-	Attesa Consegna Lavori	Puglia	Core network
	Genova riassetto dell'accesso portuale Voltri	Aut. Port. di Genova	35,08	35,08	-	Attesa Progetto Esecutivo	Liguria	Core network
	Savona: variante SS 1 Aurelia bis Albisola	ANAS	188,83	239,41	-	In Realizzazione	Liguria	Completamento PIS
	La Spezia variante SS 1 Aurelia 3° lotto	ANAS	193,37	240,82	-	In Realizzazione	Liguria	Core network
12.27 Hub Portuali - Trieste	Hub Trieste piattaforma logistica 1 stralcio	Aut. port. di Trieste	132,43	132,43	-	Attesa Progetto Esecutivo	Friuli Venezia Giulia	Core network
12.HUB Portuali			963,94	1.061,97	-		-	
	Hub Int. G.Tauro Prog. reti materiali e viabilità	Aut. Port. Gioia Tauro	13,50	12,19	1,31	Attesa Progetto Esecutivo	Calabria	Core network

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Hub Interportuali Nola potenziamento infrastrutture	Presidente della regione Campania	16,16	16,63	-	Collaudo	Campania	Completamento PIS
13.20 Hub Interportuali - Area romana	Piastra logistica Civitavecchia Adeguamento sedime	Comune Civitavecchia	4,17	4,79	-	Esercizio	Lazio	Completamento PIS
	Piastra logistica Civitavecchia collatore fognario	Comune Civitavecchia	1,16	1,49	-	Esercizio	Lazio	Completamento PIS
	Piastra log. di Civitavecchia Orte	Comune Civitavecchia	0,1	0,23	-	Esercizio	Lazio	Completamento PIS
	Piastra Civitavecchia rampe d'ingresso	Comune Civitavecchia	1,13	0,85	0,28	Ultimata	Lazio	Completamento PIS
	Piastra logistica Civitavecchia Recinzione	Comune Civitavecchia	2,48	3,56	-	Ultimata	Lazio	Completamento PIS
	Piastra logistica Civitavecchia spost.to Acquedotto	Comune Civitavecchia	0,16	0,25	-	Esercizio	Lazio	Completamento PIS
13.35 Hub interportuale - Novara	Hub Interportuali Novara ponte sul Terdoppio.	CIM centro interportuale merci	3,99	3,99	-	Ultimata	Piemonte	Completamento PIS
	Centro Interportuale Merci Novara Terminale Ovest	CIM centro interportuale merci	92,28	104,96	-	Ultimata	Piemonte	Completamento PIS
13.45 Hub Interportuali - Catania	Hub Interportuali - Catania 1° stralcio fase 1	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	77,92	81,15	-	Esercizio	Sicilia	Completamento PIS
	Hub Interportuali - Catania 2° stralcio fase 1	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	28,15	13,51	14,64	Attesa Consegna Lavori	Sicilia	Completamento PIS
13.75 Hub Interportuali - Piastra Logist	Piastra Logistica Umbra Città' di Castello	Regione Umbria	17,20	18,65	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria	Completamento PIS
	Piastra Logistica Umbra Foligno 1° stralcio	Regione Umbria	30,52	30,71	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria	Completamento PIS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 1° stralcio	Regione Umbria	20,48	23,23	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria	Completamento PIS
13.90 Hub interportuali Livorno Guasticce	Hub Interportuali - Livorno/Guasticce	Interporto toscano Amerigo Vespucci	26,07	26,07	-	Collaudo	Toscana	Completamento PIS
13.HUB Interportuali			335,47	342,26	16,23		-	
	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo Lotto1	Regione Abruzzo	18,36	36,81	-	Ultimata	Abruzzo	Completamento PIS
	Acq. Frida Sinni Pertusillo Montalbano I. 1° lotto	Regione Basilicata	14,74	16,00	-	Collaudo	Basilicata	Completamento PIS
	Acquedotto dell'Agri condotte maestre 1° lotto	Regione Basilicata	13,30	17,28	-	In Realizzazione	Basilicata	Completamento PIS
	Ristrutturazione telecontrollo adduttore Sinni	Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia	18,40	18,40	-	Collaudo	Basilicata, Puglia	Completamento PIS
	Completamento schema Basento Bradano settori G	Regione Basilicata	85,70	85,70	-	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata	Confermato
	Schema Basento Bradano tronco di Acerenza 3° lotto	Regione Basilicata	101,78	101,77	0,01	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata	Completamento PIS
	Adeguamento Opere Captazione valli Noce e Sinni	Regione Basilicata	21,56	21,57	-	In Realizzazione	Basilicata	Completamento PIS
	Prog. cont.ne utenze civili industriali agricole	Regione Basilicata	45,40	59,52	-	Collaudo	Basilicata	Completamento PIS
	Ristrutturazione adduttore S.Giuliano Ginosa L 2	Cons. Bonif. Bradano/Metaponto	31,88	31,87	0,01	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata	Completamento PIS
15.15 Schemi Idrici Calabria	1A Menta condotta forzata e c.le idroelettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	14,39	17,73	-	In Realizzazione	Calabria	Completamento PIS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	1B Menta c.le idroelettrica op. elettromeccaniche	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	7,54	7,54	-	In Realizzazione	Calabria	Completamento PIS
	2A Menta opere a valle della c.le elettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	44,38	44,38	-	In Realizzazione	Calabria	Completamento PIS
	2B Menta Impianto di potabilizzazione	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	11,13	15,43	-	In Realizzazione	Calabria	Completamento PIS
	3 Menta compl.to galleria derivaz. e opera presa	Regione Calabria	23,08	25,87	-	In Realizzazione	Calabria	Completamento PIS
15.25 Schemi Idrici Molise	Acquedotto Molisano Centrale e schema B.M.	Regione Molise	68,03	83,64	-	In Realizzazione	Molise	Completamento PIS
	Irrigazione basso Molise acque Biferno e Fortore	Cons. Bonif. Integr.Larinense	75,00	75,00	-	Attesa Consegna Lavori	Molise	Confermato
	Ristrutturazione dell'Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	30,39	28,66	1,73	Collaudo	Molise	Completamento PIS
	Acquedotto del Sinni 1 lotto Condotta	A.Q.P.	18,06	22,00	-	Collaudo	Puglia	Completamento PIS
	Acquedotto del Sinni 2 lotto serbatoio S. Paolo	A.Q.P.	15,60	17,20	-	Collaudo	Puglia	Completamento PIS
	Acquedotto del Sinni 3 Lotto serbatoio di Seclì	A.Q.P.	37,52	37,50	0,02	Attesa Progetto Esecutivo	Puglia	Completamento PIS
	Compl.to impianti dx Ofanto Rendina A. di Lavello	Cons. Vulture Bradano Bonif. Alto	19,68	19,88	-	Collaudo	Puglia	Completamento PIS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis messa in sicurezza	Comm. Straordinario Pavoncelli	10,40	10,40	-	Esercizio	Campania Puglia	Confermato
	Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis completamento.	Comm. Straordinario Pavoncelli	156,14	156,14	-	Attesa Progetto Esecutivo	Campania Puglia	PNS
	Impianto potabilizz.ne acque Conza della Campania	A.Q.P.	53,00	53,00	-	Collaudo	Puglia	Completamento PIS
15.35 Schemi Idrici Sardegna	Utilizzazione irrigua Rii Monti Nieddu L 1	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	83,22	83,22	-	Attesa Consegna Lavori	Sardegna	Confermato
	Schema n° 39 P.R.G.A. approvvigionamento L 2° e 3°	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	55,20	55,20	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna	Confermato
	Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 1° e 2° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	53,89	54,56	-	Ultimata	Sardegna	Completamento PIS
	Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 3° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	18,58	18,58	-	In Realizzazione	Sardegna	Completamento PIS
15.40 Schemi Idrici Sicilia	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	38,16	65,89	-	Ultimata	Sicilia	Completamento PIS
	Acquedotto Gela Licata Aragona e serbatoio S.Leo	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	55,51	89,20	-	Collaudo	Sicilia	Completamento PIS
	"Acquedotto ""Montescuro Ovest""	Ag. regionale rifiuti e acque Regione Siciliana	73,75	86,20	-	Esercizio	Sicilia	Confermato
15.Schemi Idrici			1.313,77	1.456,14	1,77	-		

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
16.05 Giac. Idrocarburi - Tempa Rossa	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	Total Italia S.p.A.	1.394,90	1.394,90	-	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata	Completamento PIS
16.Giacimenti Idrocarburi			1.394,90	1.394,90	-		-	
17.05 Rete Elettrica - Linea Turbigo - B	Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	Terna S.p.A.	46,50	46,50	-	Ultimata	Lombardia	Completamento PIS
17.10 Rete Elettrica - San Fiorano/ Robb	Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) Robbia (CH)	Terna S.p.A.	23,00	23,00	-	Ultimata	Lombardia	Completamento PIS
17.15 Elettrodotto 380kV Matera - Santa	Elettrodotto 380kV Matera S.Sofia	Terna S.p.A.	12,00	12,00	-	Ultimata	Basilicata	Completamento PIS
17.20 Coll. SAPEI 500KVcc Fiume Santo Latina	Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc	Terna S.p.A.	520,00	520,00	-	In Realizzazione	Lazio, Sardegna	Completamento PIS
17.25 Elettrod 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Ca	Elettrodotto 380kV S.Barbara Tavarnuzze Casellina	Terna S.p.A.	90,00	90,00	-	Collaudo	Toscana	Completamento PIS
17.Rete Elettrica di Trasmissione			691,50	691,50	-		-	
19.05 Sedi Istituzionali	Sedi Istituzionali	Provveditore per l'Abruzzo, Lazio e Sardegna	346,30	346,30	-	In Realizzazione	Lazio	Completamento PIS
19.05 Sedi Istituzionali			346,30	346,30	-		-	
19.06 Piccole e Medie Opere	Piccole e Medie Opere Basilicata - Puglia	Provveditore per la Basilicata e Puglia	81,30	81,30	-	In Realizzazione	Basilicata, Puglia	Completamento PIS
	Piccole e Medie Opere Campania - Molise	Provveditore per la Campania e Molise	97,21	97,21	-	In Realizzazione	Campania, Molise	Completamento PIS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Piccole e Medie Opere Calabria - Sicilia	Provveditore per la Calabria e Sicilia	182,00	182,00	-	In Realizzazione	Calabria, Sicilia	Completamento PIS
	Piccole e Medie Opere Sardegna	Provveditore per l'Abruzzo, Lazio e Sardegna	38,49	38,49	-	In Realizzazione	Sardegna	Completamento PIS
19.06 Piccole e Medie opere			399,00	399,00	-		-	
20.00 Decreto del fare	Programma interventi RFI	RFI	576,00	576,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Multiregionale	Completamento PIS
	Programma piccoli interventi ANAS	ANAS	300,00	300,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Multiregionale	Completamento PIS
	Rho - Monza Il lotto variante: attraversamento in sotterranea linea ferroviaria Milano- Saronno	Provveditorato interregionale OO.PP Regione Lombardia-Liguria	55,00	55,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lombardia	Completamento PIS
	Collegamento Valle d' Aosta	Regione Valle d'Aosta	27,00	27,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Valle d' Aosta	Completamento PIS
20.0 Decreto del fare			958,00	958,00	-		-	
	Totale generale		61.539,22	59.992,65	2.917,23		-	

Tabella 1.B - Programma Infrastrutture Strategiche – Perimetro interventi deliberati dal CIPE (2002 - 2013 settembre) Opere in istruttoria

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione
1.10 Nuovo colleg. nto ferroviario Torino - Lione	Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia)	Lyon Turin Ferroviaire	4.272,00	916,00	3.356,00	Piemonte	Core network
	Gallarate-Rho: 2° Lotto Parabiago-Gallarate	RFI	325,90	-	325,90	Lombardia	Core network
	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	RFI	223,00	223,00	-	Lombardia	Core network
	Linea Novara Seregno potenz. e variante Galliate	FerrovieNord S.p.A.	78,85	-	78,85	Piemonte	Completamento PIS
	Bergamo Lecco: collegamento Calusco - Terno d' Isola	Provincia di Bergamo	58,00	-	58,00	Lombardia	Core network
	Bergamo Lecco: variante ex SS 639 Cisano Bergamasco	Provincia di Bergamo	54,39	30,82	23,57	Lombardia	Core network
2.83 Superstrada "Via del Mare"	Collegamento A4 - Jesolo e Litorali	Regione Veneto	200,75	200,75	-	Veneto	Completamento PIS
	Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo I° sub-lotto funz. - Parma-Vicofertile	RFI	234,60	-	234,60	Emilia Romagna, Toscana	indifferibili
	Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 2	Società Autocisa SpA	2.217,43	0,01	2.217,42	Emilia Romagna, Lombardia, Veneto	Core network
	Cecina-Civitavecchia L1-Viabilità Secondaria	ANAS	13,00	13,00	-	Toscana	Core network, PIS, privati
4.60 Pontina-A12-Appia e bret. Cisterna	Variante alla S.S. 7 Appia in comune di Formia	ANAS	-	-	-	Lazio	privati
	SA-RC 207+400 a 208+400	ANAS	-	-	-	Calabria	Core network

	SA-RC 208+400-213+500	ANAS	-	-	-	Calabria	Core network
	Sa-Rc Km 259+700-270+700 4^ maxilotto/1	ANAS	588,52	-	588,52	Calabria	Core network
	Sa-Rc Svincolo Laureana km 377+750	ANAS	38,09	-	38,09	Calabria	Core network
	Sa-Rc km 270+700-280+350 Maxilotto 4/2 -1 stralcio	ANAS	437,78	-	437,78	Calabria	Core network
	Sa-Rc km 280+350-286+050 Maxilotto 4/2 -2 stralcio	ANAS	343,00	-	343,00	Calabria	Core network
	Rotatoria Bolognetta - Bivio Manganaro	ANAS	296,43	296,43	-	Sicilia	Core network
	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio Cancellino-Frasso	RFI	730,00	730,00	-	Campania	Core Network, PNS
9.65 Nodo Stradale Perugia	Nodo Stradale di Perugia: M. del Piano-Corciano	ANAS	947,94	-	947,94	Umbria	Core network
	Nodo Stradale di Perugia: M.del Piano -Collestrada	ANAS	145,00	121,80	23,20	Umbria	Completamento PIS
10.32 Interconnessione Nodo di Rebaudengo - Pass ferr TO	Interconnessione Nodo di Rebaudengo - Pass ferr TO	Gruppo Torinese Trasporti S.p.A	162,00	162,00	-	Piemonte	Core network
	Metropolitana di Napoli Linea 6 lotto 2 compl.to	Comune Napoli	141,47	141,47	-	Campania	Core network
	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	Comune Napoli	1.031,00	245,43	785,58	Campania	Core Network, PNS
	Nodo ferroviario di Bari Sud	RFI	391,00	-	391,00	Puglia	PNS
	Hub Trieste piattaforma logistica 2 stralcio	Aut. port. di Trieste	184,50	-	184,50	Friuli Venezia Giulia	Core network
	Totale generale	-	13.114,65	3.080,71	10.033,95	-	-

Struttura Tecnica di Missione

**Tabella 2 - Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) – Progettazioni non incluse nel
perimetro deliberati dal CIPE (2002 - 2013 settembre)
Iter istruttorio in corso ai sensi della Legge 443/2001 e s.m.i.**

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Quadruplicamento Fortezza Verona L 2	RFI	794,01	18,06	775,95	Progetto Preliminare	Trentino Alto Adige	Completamento PIS
	Quadruplicamento Fortezza-Verona L 3	RFI	1.555,00	40,51	1.514,49	Progetto Preliminare	Trentino	Completamento PIS
	Quadruplicamento Fortezza Verona L 4	RFI	249,02	6,02	243,00	Progetto Preliminare	Veneto	Completamento PIS
0.1 Valichi		-	2.598,03	64,59	2.533,44	-	-	-
	Nuova linea AV/AC VE-TS (tratta Ronchi-Trieste) incluso raddoppio raccordo linea bivio San Polo-Monfalcone	RFI	1.745,80	48,00	1.697,80	Progetto Preliminare	Friuli Venezia Giulia	Core network
	"SS 51 ""di Alemagna Variante di Cortina d'Ampezzo	ANAS	153,00	-	153,00	Progetto Preliminare	Veneto	Core network
	SS 33 - Variante Sempione	ANAS	281,0	42,30	238,70	Progetto Preliminare	Lombardia	Completamento PIS
	07 Asti Cuneo - Tangenziale S/O di Asti	ANAS	341,61	-	341,61	Progetto Preliminare	Piemonte	Completamento PIS
	Collegamento autostradale pedemontana piemontese	CAP Spa - Concessioni Autostradali Piemontesi	654,50	654,50	-	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network, privati

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
02.Corridoio Plurimodale Padano		-	3.175,91	744,80	2.431,11	-	-	-
4.20 SS 28	SS 28 Colle di Nava - Variante Pontedassio	ANAS	76,19	-	76,19	Progetto Preliminare	Liguria	Completamento PIS
4.40 Trasversale Nord Orte-Civitavecchia	SS675 Umbro-Laziale Cinelli-SS1 Aurelia Tronco 2	ANAS	698,03	-	698,03	Progetto Definitivo	Lazio	Completamento PIS
4.45 Adeguamento Salaria	Potenz. tratta Passo Corese - Rieti	ANAS	1.500,00	60,00	1.440,00	Progetto Preliminare	Lazio	Completamento PIS
4.89 SS 115: Gela-Agrigento-Trapani	Trapani Mazara del Vallo I° e II stralcio funzionale	ANAS	367,99	150,00	217,99	Progetto Preliminare	Sicilia	Completamento PIS
	Raccordo Autostradale Salerno Avellino	ANAS	760,20	123,00	637,20	Progetto Preliminare	Campania	Completamento PIS, privati
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa		-	3.402,41	333,00	3.069,41	-	-	-
	Raddoppio Pescara - Bari (tratta Termoli - Lesina)	RFI	549,00	106,00	443,00	Progetto Preliminare	Molise, Puglia	Completamento PIS
05.Corridoio Plurimodale Adriatico		-	549,00	106,00	443,00	-	-	-
6.45 Nuova Tratta Modena-Lucca (A1-A22)	Sistema Tangenziale Est	ANAS	-	-	-	Progetto Preliminare	Toscana	Completamento PIS
06.Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale		-	-	-	-	-	-	-
	Itinerario Napoli-Bari:Raddoppio Apice-Orsara	RFI	2.676,00	10,00	2.666,00	Progetto Preliminare	Campania, Puglia	Core Network, PNS
	Itinerario Napoli Bari: Radd. Frasso T. - Vitulano	RFI	986,00	171,25	814,75	Progetto Preliminare	Campania	Core Network, PNS

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
9.35 Orte - Mestre: compl. itinerario Europeo E45	Corridoio viabilità Mestre Orte Civitavecchia	ANAS	10.065,60	10.065,60	-	Progetto Preliminare	Emilia Romagna, Lazio, Marche, Toscana, Umbria, Veneto	Core network, privati
	Tratto 5: Selci Lama S.Stefano di Gaifa. Lotto 4	ANAS	204,00	-	204,00	Progetto Definitivo	Marche	Core network
	Tratto 5:Selci-Lama-S.Stefano di Gaifa lotti 5-10	ANAS	1660,45	-	1.660,45	Progetto Definitivo	Marche	Core network
	Proposta per il Completamento S.G.C. E78 Grosseto - Fano - studio di fattibilità	ANAS	2960,09	-	2.960,09	Studio di fattibilità	Toscana, Umbria	Core network
	Tratto 1: Grosseto-Siena. Lotto 4°	ANAS	100,00	-	100,00	Progetto Definitivo	Toscana	Core network
	Tratto 1: Grosseto-Siena Lotto 9°	ANAS	145,00	-	145,00	Progetto Definitivo	Toscana	Core network
	Rieti L'Aquila Navelli - SS 17 variante Sud all' abitato di L'Aquila: collegamento con il II lotto di variante in località Bazzano e la SS 17 al km 45+000 (in localita S. Gregorio) lotto C	ANAS	48,00	48,00	-	Progetto Definitivo	Abruzzo	Completamento PIS
	Rieti L'Aquila Navelli - S.S. 260 "Picente" dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila Lotto III: adeguamento plano-altimetrico sede stradale da S. Pelino a Marana di Montereale	ANAS	24,64	24,64	-	Progetto Definitivo	Abruzzo	Completamento PIS
	S.S. 81 Piceno Aprutina-Fara SM-innesto SS 652 (direzione Nord e Sud)	Provincia di Chieti	232,00	-	232,00	Progetto Definitivo	Abruzzo	Completamento PIS
	S.S. 81 Piceno Aprutina-Guardiagrele est-Fara SM	Provincia di Chieti	173,61	-	173,61	Progetto Definitivo	Abruzzo	Completamento PIS
	Collegamento autostradale Caserta-Benevento	ANAS	1.118,00	-	1.118,00	Progetto Preliminare	Campania	Completamento PIS, privati

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Tangenziale aree interne - Valle Caudina Pianodardine 3° lotto I° e II° stralcio	Consorzio ASI - Avellino	127,67	58,00	69,67	Progetto Definitivo	Campania	Completamento PIS
	S.S. 106 megalotto 5 - lotti 1-2-3-4-5-6	ANAS	2.850,37	-	2.850,37	Progetto Preliminare	Calabria	Core network
	S.S.106 Megalotto 9: Crotone - Mandatoriccio	ANAS	2.082,67		2.082,67	Progetto Preliminare	Calabria	Core network
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		-	25.454,10	10.377,49	15.076,61	-	-	-
	Torino Metropolitana Tr. 3 Collegno Cascine Vica	Comune Torino	304,32	-	304,32	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network
10.50 Brescia - Metropolitana	Metropolitana Brescia tratta Prealpino Concesio	Brescia Mobilità	37,43	-	37,43	Progetto Definitivo	Lombardia	Completamento PIS
10.73 Costa Romagnola - Metropolitana	T. R. C. Rimini: tratta Rimini Fs Rimini Fiera	Agenzia Mobilità - ex TRAM	49,57	19,83	29,74	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Core network
10.94 Nodo di Catania	Raddoppio tratta Bicocca Catenanuova	RFI	415,00	430,00	-	Progetto Preliminare	Sicilia	PNS
10.Sistemi Urbani		-	806,32	449,83	371,49	-	-	-
11.25 Interconn. Cagliari con SS 130,131	Asse mediano di scorrimento di Cagliari	Comune Cagliari	30,99	-	30,99	Progetto Preliminare	Sardegna	Completamento PIS
11.35 Percorso sott. area metropolitana	Percorso sotterraneo area metropolitana Cagliari	Comune Cagliari	140,00	140,00	-	Progetto Definitivo	Sardegna	Completamento PIS
11.Piastra Logistica Sardegna		-	170,99	140,00	30,99	-	-	-
	Savona: variante SS 1 Aurelia bis casello aut.le	ANAS	137,54	-	137,54	Progetto Preliminare	Liguria	Completamento PIS
	La Spezia: variante SS 1 Aurelia - 4° lotto	ANAS	189,66	-	189,66	Progetto Preliminare	Liguria	Core network

Struttura Tecnica di Missione

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
12.HUB Portuali		-	327,20	-	327,20	-	-	-
	Hub Interportuale Guasticce - Scavalco ferroviario	Interporto toscano Amerigo Vespucci	14,00	5,00	9,00	Progetto Definitivo	Toscana	Completamento PIS
13.HUB Interportuali		-	14,00	5,00	9,00	-	-	-
14,40 Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio	Collegamento a Milano da Nord (direttrice Sempione)	RFI		-	-	Progetto Preliminare	Lombardia	Core network
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer		-	-	-	-	-	-	-
	Potenziamento acquedotto del Ruzzo completamento	Regione Abruzzo	51,47	-	51,47	Progetto Definitivo	Abruzzo	Completamento PIS
15.Schemi Idrici		-	51,47	-	51,47	-	-	-
	Totale generale	-	36.549,43	12.220,71	24.343,72	-	-	-

Tabella 3 – Dettaglio delle opere di accesso a sistema aeroportuale:

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
14,40 Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio	Collegamento a Milano da Nord (diretrice Sempione)	RFI		-	-	Progetto Preliminare	Lombardia	Core network
	Collegamento ferroviario a Bergamo e Milano: connessione aeroporto e città di Bergamo	RFI / SACBO		-	-	Studio di fattibilità	Lombardia	TEN-T Core Network
	Tangenziale sud di Bergamo: tratta Zanica/Stezzano	ANAS		-	-	Lavori avviati avanzamento 7%	Lombardia	Core network
	Terza corsia A13 da Bologna a Ferrara	Regione Emilia Romagna	-	-	-	Studio di fattibilità	Emilia Romagna	Core network
	Collegamento people mover tra la stazione ferroviaria di Pisa centrale e l'aeroporto Galileo Galilei.	NEW CO S.p.A	-	-	-	Prog. Preliminare	Toscana	Comprehensive network
	Interporto di Chieti-Pescara	Regione Abruzzo	-	-	-	Studio di fattibilità	Abruzzo	Comprehensive network
	Ferroviaria Pescara-Roma: realizzazione di un parcheggio di scambio.	Regione Abruzzo	-	-	-	Studio di fattibilità	Abruzzo	Comprehensive network
	Ferrovia potenziamento del collegamento fra le linee FL1 e FL5 (tratto Ponte Galeria - Maccarese)	RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Lazio	Core network
	Realizzazione corridoio della mobilità tra Acilia e l'Aeroporto di Fiumicino (linea metropolitana o Light Rail), estensione linea metropolitana Roma-Lido-aeroporto	Regione Lazio	-	-	-	Studio di fattibilità	Lazio	Core network

Infrastruttura	Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
	Potenziamento di via della Scafa	Regione Lazio Comune di Roma Comune di FCO	-	-	-	Studio di fattibilità	Lazio	Core network
	Connessione ferroviaria dello scalo alla linea FL 3	Regione Lazio	-	-	-	Studio di fattibilità	Lazio	-----
	Linea ferroviaria Catanzaro Lido - Lamezia Terme Centrale tratto in ammodernato	Regione Calabria		-	-	Studio di fattibilità	Calabria	Comprehensive network
	Realizzazione degli Autoporti di Vittoria (presso Comiso) e di Melilli (presso Siracusa)	Regione Sicilia		-	-	Studio di fattibilità	Sicilia	-----
14.42 Interventi di sicurezza in mare	Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania	Capitanerie di porto	15,00	-	15,00	Studio di fattibilità	Abruzzo, Liguria, Campania Sardegna Sicilia	

QUINTO CAPITOLO: QUADRO DEGLI INTERVENTI CHE RICOPRONO UNA PRECISA FUNZIONE COMUNITARIA

Essendo prossimi alla decisione finale del Parlamento della Unione Europea sulla copertura finanziaria del Programma delle Reti TEN – T e, tenuto conto della necessità di dimostrare lo sforzo finanziario compiuto soprattutto nell'ultimo quinquennio dall'Italia sulla infrastrutturazione di assi e di nodi ubicati sui Corridoi Comunitari “core network” e “comprehensive network”, abbiamo ritenuto opportuno riportare di seguito il quadro sintetico degli interventi:

CORRIDOIO MEDITERRANEO

Realizzato 9,8 miliardi di €, in corso di realizzazione 15,6 miliardi di €, di prossimo avvio 18,9 miliardi di €

Aeroporti:	HUB di Milano e di Venezia
Interporti:	Orbassano, Novara Boschetto, Verona Quadrante Europa, Padova, Cervignano
Porti:	Venezia, Trieste
Assi ferroviari:	Valico del Frejus e tratto italiano Torino – Lione, Asse AV/AC Brescia – Verona – Padova e Venezia – Trieste
Assi viari:	Pedemontana Piemontese, Pedemontana Lombarda, Tangenziale Est di Milano, BreBeMi, Passante di Mestre, Terza corsia Venezia – Trieste
Nodi urbani:	Torino, Milano, Brescia, Venezia

CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA

Realizzato 25,7 miliardi di €, in corso di realizzazione 16,1 miliardi di €, di prossimo avvio 30,1 miliardi di €

Aeroporti:	HUB Bologna, HUB di Roma, HUB di Napoli, HUB di Catania, HUB di Palermo
Porti:	Napoli, Taranto, Gioia Tauro, Augusta
Assi ferroviari:	Valico del Brennero, Asse di accesso al Valico Fortezza – Verona, Asse Verona – Bologna (Realizzato), Asse Bologna – Firenze – Roma – Napoli (Realizzato), Asse Napoli – Reggio, Asse Messina – Catania, Asse Catania – Palermo, Asse Napoli – Bari – Taranto – Lecce

Assi viari: A22, Valdastico Nord, Variante di Valico, Orte – Mestre (intervento indiretto), Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria,
Nodi urbani: Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria – Messina, Catania, Palermo

CORRIDOIO ROTTERDAM – GENOVA

Realizzato 199 milioni di €, in corso di realizzazione 1,9 miliardi di €, di prossimo avvio 13,3 miliardi di €

Asse ferroviario: Terzo Valico dei Giovi, tratta Novi Ligure – Sempione, Tratta Novi Ligure Milano, Valico del Sempione
Porti: HUB di Genova, HUB di Savona (intervento indiretto)
Nodi urbani: Gronda viaria di Genova

CORRIDOIO BALTICO – ADRIATICO

Realizzato 87 milioni di €, in corso di realizzazione 120 milioni di €, di prossimo avvio 11 miliardi di €

Assi ferroviari: Tratta Udine Venezia
Assi Viari: Tratta adriatica Orte – Mestre (intervento indiretto)
Porti: HUB di Ravenna, HUB di Venezia (già presente nel Corridoio Mediterraneo)

L'importo globale delle risorse assegnate finora per la realizzazione di questo articolato sistema infrastrutturale è pari a circa **70 miliardi di €** di cui circa **36 miliardi di €** relativi ad interventi già realizzati e **73 miliardi di €** di interventi programmati.

Si ritiene opportuno riportare di seguito sia il quadro degli interventi, sia il dettaglio relativo alle risorse già stanziare o da stanziare articolato per le varie annualità in cui garantire la “cassa”.

TABELLA C INTERVENTI PRESI IN ESAME SUI QUATTRO CORRIDOI COMUNITARI

CORRIDOIO MEDITERRANEO

Aeroporti: HUB di Milano e di Venezia

Interporti: Orbassano, Novara Boschetto, Verona Quadrante Europa, Padova, Cervignano

Porti: Venezia, Trieste

Assi ferroviari: Valico del Frejus e tratto italiano Torino – Lione, Asse AV/AC Brescia – Verona – Padova e Venezia – Trieste

Assi viari: Pedemontana Piemontese, Pedemontana Lombarda, Tangenziale Est di Milano, BreBeMi, Passante di Mestre, Terza corsia Venezia – Trieste

Nodi urbani: Torino, Milano, Brescia, Venezia

CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA

Aeroporti: HUB Bologna, HUB di Roma, HUB di Napoli, HUB di Catania, HUB di Palermo

Porti: Napoli, Taranto, Gioia Tauro, Augusta

Assi ferroviari: Valico del Brennero, Asse di accesso al Valico Fortezza – Verona, Asse Verona – Bologna (Realizzato), Asse Bologna – Firenze – Roma – Napoli (Realizzato), Asse Napoli – Reggio, Asse Messina – Catania, Asse Catania – Palermo, Asse Napoli – Bari – Taranto – Lecce

Assi viari: A22, Valdastico Nord, Variante di Valico, Orte – Mestre (intervento indiretto), Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria,

Nodi urbani: Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria – Messina, Catania, Palermo

CORRIDOIO ROTTERDAM - GENOVA

Asse ferroviario: Terzo Valico dei Giovi, tratta Novi Ligure – Sempione, Tratta Novi Ligure Milano, Valico del Sempione

Porti: HUB di Genova, HUB di Savona (intervento indiretto)

Nodi urbani: Gronda viaria di Genova

CORRIDOIO BALTICO - ADRIATICO

Assi ferroviari: Tratta Udine Venezia

Assi Viari: Tratta adriatica Orte – Mestre (intervento indiretto)

Porti: HUB di Ravenna, HUB di Venezia (già presente nel Corridoio Mediterraneo)

TABELLA D CORRIDOIO MEDITERRANEO (tratto italiano Torino – Trieste)

CORRIDOIO MEDITERRANEO	Realizzato	Avviato	Da avviare	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Aeroporti	1.319,90	4,10	1.644,40	191,30	22,60	191,80	171,50	157,40	193,60	211,40	279,10	29,80
Interporti	457,00	7,00	263,00	11,00	35,00	57,00	65,00	66,00	28,00	8,00		
Porti	127,00	227,00	1.737,00	18,00	85,00	214,00	365,00	340,00	350,00	350,00	200,00	42,00
Assi ferroviari	110,00	2.195,00	12.800,00	405,00	680,00	932,00	1.534,00	1.320,00	1.580,00	2.030,00	2.200,00	1.930,00
Assi viari	2.752,00	8.170,00	945,00	1.322,00	1.765,00	2.096,00	1.325,00	780,00	717,00	680,00	500,00	268,00
Nodi urbani	5.057,10	5.064,48	1.566,60	311,00	370,00	423,37	270,00	140,00	70,00	80,00		
	9.823,00	15.667,58	18.956,00	2.258,30	2.957,60	3.914,17	3.730,50	2.803,40	2.938,60	3.359,40	3.179,10	2.269,80

CORRIDOIO MEDITERRANEO	2022	2023	2024
Assi ferroviari	1.050,00	1.000,00	334,00
	1.050,00	1.000,00	334,00

TABELLA E CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA (tratto italiano Brennero – Sicilia)

CORRIDOIO HELSINKI - LA VALLETTA	Realizzato	Avviato	Da avviare	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Aeroporti	1.611,10	107,95	3.549,61	319,93	505,15	439,50	412,90	334,05	287,50	337,10	599,45	421,98
Interporti	218,00	52,00	166,20	5,00	22,00	55,00	56,20	33,00	11,00			
Porti	352,00	380,00	531,00	77,00	153,00	211,00	209,00	155,00	81,00	25,00		
Assi ferroviari	9.670,00	7.238,00	14.337,20	306,00	547,00	1.016,00	2.079,00	2.165,60	2.961,00	3.431,00	2.746,00	2.189,60
Assi viari	10.536,00	1.476,45	6.218,47	715,00	1.066,00	655,45	1.011,17	1.121,00	771,30	600,00	480,00	580,00
Nodi urbani	3.359,84	6.877,705	5.302,21	1.111,00	1.837,00	2.649,16	2.705,63	2.311,899	1.249,425	325,72	125,72	
	25.746,94	16.132,105	30.104,69	2.533,93	4.130,15	5.026,11	6.473,90	6.120,549	5.361,225	4.718,82	3.951,17	3.191,58

CORRIDOIO HELSINKI - LA VALLETTA	2022	2023	2024
Assi ferroviari	550,00	610,00	31,00
Assi viari	580,00	115,00	
	1.130,00	725,00	31,00

TABELLA F CORRIDOIO ROTTERDAM – GENOVA (tratto italiano Sempione – Genova)

CORRIDOIO ROTTERDA M - GENOVA	Realizzat o	Avviato	Da avviare	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Assi ferroviari		1.579,0 0	8.217,00	577,00	689,00	929,00	1.179,0 0	1.498,0 0	1.573,0 0	973,00	617,00	831,00
Porti	199,00	244,00	971,00	90,00	160,00	315,00	254,00	110,00	250,00	36,00		
Nodi urbani			4.150,00	18,00	50,00	300,00	700,00	800,000	800,000	800,00	682,00	
	199,00	1.823,0 0	13.338,0 0	685,00	899,00	1.544,0 0	2.133,0 0	2.408,0 0	2.623,0 0	1.809,0 0	1.299,0 0	831,00

CORRIDOIO ROTTERDA M - GENOVA	2022	2023
Assi ferroviari	680,00	250,00
	680,00	250,00

TABELLA G CORRIDOIO BALTICO – ADRIATICO (tratto italiano Udine – Ravenna)

CORRIDOIO BALTICO ADRIATICO	Realizzato	Avviato	Da avviare	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Assi ferroviari			671,00		28,00	75,00	110,00	120,00	280,00	58,00		
Assi viari			10.161,50	85,40	250,40	670,40	1.360,40	1.560,40	1.430,40	943,90	310,40	332,40
Porti	87,00	120,000	205,00	18,00	50,00	300,00	700,00	800,000	800,000	800,00	682,00	682,00
	87,00	120,00	11.037,50	103,40	328,40	1.045,40	2.170,40	2.480,40	2.510,40	1.801,90	992,40	1.014,40

CORRIDOIO BALTICO ADRIATICO	2022	2023	2024	2025	FINO 2061
Assi viari	360,40	460,40	292,20	60,40	2.044,00
	360,40	460,40	292,20	60,40	2.044,00

TABELLA H: SINTESI GLOBALE DEGLI INVESTIMENTI SUI CORRIDOI

in milioni di Euro

	Realizzato	Avviato	Da avviare	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CORRIDOIO MEDITERRANEO	9.823,00	15.667,58	18.956,00	2.258,30	2.957,60	3.914,17	3.730,50	2.803,40	2.938,60	3.359,40	3.179,10	2.269,80
CORRIDOIO HELSINKI - LA VALLETTA	25.746,94	16.132,105	30.104,69	2.533,93	4.130,15	5.026,11	6.473,90	6.120,549	5.361,225	4.718,82	3.951,17	3.191,58
CORRIDOIO ROTTERDAM - GENOVA	199,00	1.823,000	13.338,00	685,00	899,00	1.544,00	2.133,00	2.408,000	2.623,000	1.809,00	1.299,00	831,00
CORRIDOIO BALTICO ADRIATICO	87,00	120,000	11.037,50	103,40	328,40	1.045,40	2.170,40	2.480,400	2.510,400	1.801,90	992,00	1.014,40
	35.855,94	33.742,69	73.436,19	5.580,63	8.315,15	11.529,68	14.507,80	13.812,35	13.433,23	11.689,12	9.421,27	7.306,78

	2022	2023	2024	2025	FINO 2061
MEDITERRANEO	1.050,00	1.000,00	334,00		
HELSINKI - LA VALLETTA	1.130,00	725,00	31,00		
ROTTERDAM - GENOVA	680,00	250,00			
BALTICO ADRIATICO	360,40	460,40	292,20	60,40	2.044,00
	3.220,40	2.435,40	657,20	60,40	2.044,00

SESTO CAPITOLO: UN NUOVO RAPPORTO CON LA UNIONE EUROPEA

Questo Governo avverte la esigenza di un confronto nuovo con la Unione Europea, un confronto basato sul misurabile impegno del nostro Paese nella realizzazione di strategie e di scelte che riguardano essenzialmente interventi che non hanno una mera valenza e funzione nazionale ma sovra nazionale. **È la prima volta che il nostro Paese aveva tentato un simile approccio.**

Il ricorso allo strumento della “golden rule”

La utilizzazione dei dati relativi agli investimenti realizzati, in corso di realizzazione e da realizzare deve diventare la condizione per ribadire il ricorso allo strumento della “golden rule” a scala comunitaria.

Fino ad un anno fa la Unione Europea non aveva identificato una **“rete di interesse europeo prioritario”**, una rete, cioè, definita **“core network”** e, quindi, non esisteva, a scala comunitaria un chiaro riconoscimento della essenzialità sovranazionale di determinati interventi infrastrutturali.

Fino ad un anno fa la Unione Europea, ed in particolare l'ECOFIN, non aveva mai condiviso la ipotesi di **“non far gravare sugli investimenti infrastrutturali di rilievo comunitario i vincoli di Maastricht”**; in particolare non aveva mai consentito di eliminare l'incidenza di tali opere sul debito pubblico compromettendo in tal modo la clausola che impone la incidenza del debito pubblico al di sotto del 3% del PIL.

Oggi oltre ad un atteggiamento diverso di molti Paesi della Unione Europea, la stessa ECOFIN sta rivedendo l'approccio vissuto in passato. Ebbene, per raggiungere una simile finalità, è stato necessario produrre un documento attraverso il quale esporre, in modo chiaro, quale sia stato e quale sia attualmente l'impegno finanziario del nostro Paese su interventi che rivestono, a tutti gli effetti, rilevanza comunitaria.

Tale lavoro, in parte già presente nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2014 – 2016 approvato il giorno 8 maggio dal Parlamento, mette chiaramente in evidenza che dei 70 interventi del Programma delle Infrastrutture Strategiche, interventi avviati sin dal 2002 con le risorse

della Legge Obiettivo, oltre l'85% (**66 interventi su 72 interventi chiave del Programma delle Infrastrutture Strategiche della legge Obiettivo**) è relativo ad interventi ubicati sui 4 Corridoi o sui nodi logistici comunitari ultimamente definiti “**core network**”, cioè, come interventi prioritari per la Unione Europea.

In particolare ad oggi il nostro Paese ha realizzato interventi per **38,9 miliardi di €, ha in corso lavori per 36 miliardi di € e possono essere avviati in futuro interventi per circa 63 miliardi di €**. Potremmo, quindi, da un lato invocare una deroga alla soglia del 3% prima richiamata e, al tempo stesso, chiedere che gli investimenti ubicati sui Corridoi Comunitari (core network) realizzati, in corso e da avviare, non siano considerati come debito pubblico e quindi non gravino sui vincoli di Maastricht.

Il ruolo dell'Allegato Infrastrutture nel nuovo ciclo di programmazione europea 2014/2020

La possibilità di accedere ai finanziamenti europei per il nuovo ciclo di programmazione 2014/2020 è subordinata alla definizione da parte di ciascuno Stato membro di un Contratto di Partenariato da sottoporre all'approvazione della Commissione Europea nel quale, tra l'altro, è dimostrata l'osservanza di un insieme di “condizionalità ex ante” o assunto l'impegno al rispetto delle stesse entro la scadenza ultima del dicembre 2016. Con specifico riferimento all'Obiettivo Tematico comunitario “Promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete” (O.T. 7), il soddisfacimento della condizionalità è connesso all'esistenza di un “piano generale nazionale dei trasporti” contenente la definizione delle priorità di investimento, un piano di progetti realistici e maturi (con tabelle di marcia e quadro di bilancio), misure intese a rafforzare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari dotato, altresì, di una valutazione ambientale strategica che soddisfi i pertinenti requisiti .

Attraverso il processo di approfondimento condotto nell'ambito del Tavolo Condizionalità ex Ante promosso dal MISE-DPS si è pervenuti alla determinazione di soddisfare la sopra illustrata condizionalità attraverso l'integrazione dell'attuale struttura dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF).

Tale soluzione è stata formalizzata nel 10° Allegato Infrastrutture del settembre 2012 e, successivamente, ribadita dal successivo aggiornamento dell'Aprile 2013 (11° Allegato). Ad oggi, in esito al processo di concertazione con la Commissione Europea condotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il contributo del MISE-

DPS, si è pervenuti ad una dettagliata articolazione dei contenuti integrativi, oggetto di preliminare positiva condivisione con la Commissione Europea.

SETTIMO CAPITOLO: UN NUOVO RAPPORTO CON LE REGIONI E LA RIFORMA DELLE ISTITUZIONI

Un nuovo rapporto con le Regioni e con gli Enti locali

Un nuovo rapporto con le Regioni e con le grandi realtà urbane. Per quanto concerne le Intese Generali Quadro con tutte le Regioni relative all'attuazione degli interventi previsti dalla Legge Obiettivo, si stanno analizzando le varie Intese Generali Quadro e i relativi Atti Aggiuntivi già sottoscritti, individuando, per ogni singola realtà territoriale, l'azione strategica più forte, quasi **l'invariante che, in modo obbligato, sia l'organo centrale che l'organo locale, devono porre come obiettivo obbligato in ogni scenario strategico.**

In questo primo approccio è emerso una chiara interazione non solo tra la dimensione locale e quella nazionale ma, soprattutto, tra la dimensione locale e quella comunitaria ed internazionale.

Questa prima analisi ha consentito di verificare che il nostro Paese – al netto di ritardi ed inevitabili errori - sta progressivamente acquisendo una visione strategica non provinciale e una carica programmatoria di lungo e medio periodo.

Il tema del rapporto con le Regioni, ne introduce un altro, di più ampio respiro che è quello della cooperazione territoriale.

Il Titolo V della Costituzione – anche qui senza voler escludere modifiche migliorative da più parti ipotizzate – ha comunque indotto tutti i soggetti in campo a confrontarsi con la necessità di dare vita a strategie nazionali di crescita strutturate su una *governance* multilivello, fondata, da un lato, sul supporto statale alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto e logistiche, e, dall'altro, sulla partecipazione delle autorità locali e regionali all'elaborazione e all'attuazione delle strategie macroregionali, al fine di rafforzarne la titolarità ai livelli locale e regionale.

Un'ultima annotazione, sempre con riguardo al sistema di interazione con le realtà territoriali, va dedicata a quei fenomeni, purtroppo sempre più diffusi, di ostruzionismo alla realizzazione di opere che interessano l'intera collettività, il più delle volte da tutti riconosciute come necessarie, ma la cui concreta esecuzione è spesso condizionata

ed interdetta da sterili ed infondati interessi localistici. Su queste contraddizioni, se non prevenute e gestite, possono anche innestarsi strumentalmente – come dimostra il caso della Val di Susa – processi eversivi che **nulla hanno a che vedere né con gli interessi del territorio, né con le infrastrutture**. Se lo Stato cedesse a questi ricatti eversivi dimostrerebbe solo una gravissima forma di debolezza e di sfiducia nella capacità di tenuta delle istituzioni democratiche.

Sul piano dei processi programmatori e preparatori della esecuzione delle grandi opere infrastrutturali è doveroso, invece, da parte di tutte le Istituzioni, sia a livello centrale che territoriale, porre in essere gli indispensabili meccanismi di **consultazione pubblica e di trasparenza**, ponendo in essere efficaci campagne comunicative, informando costantemente ed in maniera trasparente la cittadinanza interessata, consultandola e ragguagliandola preventivamente delle ragioni e dei benefici che possono derivare dal compimento dei lavori, benefici che, nella quasi totalità dei casi, compensano abbondantemente disagi temporalmente e territorialmente circoscritti.

Infine rientra in questo capitolo l'azione che il Dicastero intende sviluppare per varare una sorta di **“golden rule” di scala nazionale**: una battaglia politica e culturale per l'esclusione dal patto di stabilità interno delle spese per **infrastrutture locali**, che – al pari e forse ancora di più delle grandi opere - costituiscono uno degli assi portanti dello sviluppo e della crescita.

La riforma delle istituzioni e la semplificazione normativa

Questa azione organica che il Governo intende intraprendere trarrebbe grande slancio da un contestuale processo riformatore della Costituzione.

Da più parti si è sostenuto che la legislatura in corso, oltre che di risposta all'emergenza e di avvio di processi di riforma troppo a lungo rinviati, dovrebbe essere anche una legislatura costituente. Si tratta di un auspicio diffuso e largamente condiviso nel Paese.

Per quanto riguarda l'impegno istituzionale a progredire nella infrastrutturazione strategica, questo tema riveste una particolare rilevanza: come è stato spesso rilevato, le scelte operate a suo tempo dal legislatore costituzionale necessitano di una profonda analisi, anche alla luce delle ripetute pronunce della Corte Costituzionale riguardanti la portata dell'articolo 117, essendosi registrati taluni profili di criticità che hanno in parte inciso sull'efficienza e sulla trasparenza del processo decisionale in materia di grandi reti e nodi infrastrutturali.

Non meno determinante, al riguardo, potrebbe essere l'azione incentrata sulla riforma della Pubblica Amministrazione, e ciò al precipuo scopo di dare impulso e vitalità ad una società che, in alcuni settori, appare di fatto bloccata. Fra questi rientra certamente il settore dei lavori pubblici e delle infrastrutture, su cui si scaricano due categorie di ritardi: quelli di un sistema autorizzatorio non competitivo con quello degli altri grandi paesi europei e quelli di una PA che spesso non ha al proprio interno quel livello di competenze e di efficienza tecnica che è oggi necessario a gestire con successo gli affidamenti e le *partnerships* con i soggetti privati coinvolti a vario titolo. Non solo la progettazione, ma soprattutto la successiva gestione del progetto, nonché l'affidamento stesso e la costruzione dell'architettura finanziaria necessaria a realizzare l'opera sono funzioni sempre più articolate e dense di competenze specialistiche non sempre presenti nella PA italiana, storicamente modellata sull'esercizio di funzioni di controllo di legittimità, e quindi di interdizione.

Il complesso ed articolato mondo delle infrastrutture (imprese, gestori e utenti dei servizi) ha insomma bisogno di affrancarsi da quegli ostacoli di natura burocratica e procedimentale, spesso radicate anche in "mentalità", che ingessano il settore e che, di fatto, costituiscono elemento interdittivo alla crescita di competitività del Paese.

Vi è l'impellente necessità di varare provvedimenti atti a tutelare il **"risultato" dell'azione amministrativa**, responsabilizzando compiutamente l'amministrazione pubblica.

Questa azione organica che il Governo intende intraprendere sarebbe fortemente rafforzata e resa concreta da un contestuale **processo riformatore della Costituzione e di semplificazione dell'intero ordinamento, a partire dai suoi "rami alti"**.

Non affrontare, viceversa, il tema della riforma della Costituzione significa compromettere direttamente il respiro strategico e programmatico del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti come di tutti gli altri Dicasteri finalizzati allo sviluppo e alla crescita.

Oggi, la crisi, accelera i tempi della presa di coscienza di questi problemi "epocali" per il nostro Paese. Il **Presidente del Consiglio, Enrico Letta**, nella presentazione del programma di Governo il 29 aprile di questo anno ha precisato: *"Tutta l'impresa italiana, per crescere, ha bisogno di più semplicità, di un'alleanza tra la pubblica amministrazione e la società, senza tollerare le sacche di privilegio. La burocrazia non deve opprimere la voglia creativa degli italiani ed è per questo che bisognerà rivedere l'intero sistema delle autorizzazioni. Bisogna snellire le procedure e avere fiducia in chi ha voglia di investire, creare, offrire posti di lavoro"*.

Questo indirizzo va costantemente perseguito nella futura attività di tutti i Dicasteri.

OTTAVO CAPITOLO: PRIORITÀ FUNZIONALI

Un approfondimento capillare è stato già attivato su interventi che rivestono particolare rilevanza strategica e per i quali è necessario disporre in tempi certi di adeguate risorse.

Solo come esempio si riportano alcuni casi su cui, proprio in questa fase di aggiornamento delle esigenze finanziarie e, soprattutto, di verifica delle reali necessità di “cassa” il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sta cercando di costruire un vero quadro “Fonti – Impieghi” individuando se necessario possibili rimodulazioni negli anni 2014, 2015, 2016.

Una priorità che caratterizza il quadro delle scelte del Ministero è certamente quello legato alla **improcrastinabile** esigenza di **manutenzione straordinaria del territorio**, una manutenzione non solo delle reti infrastrutturali portanti (strade e ferrovie), ma anche dell’insieme dei nodi logistici (porti, aeroporti), nonché di recupero e di reinvenzione strutturale e funzionale dei nodi urbani, delle nostre città e dell’intero territorio.

Tale manutenzione straordinaria si aggiungerà e integrerà con quella – di competenza del Ministero dell’Ambiente, in tema di **dissesto idrogeologico**.

Nel loro insieme questi temi configurano **una reale emergenza trasversale alle competenze di più amministrazioni e che chiama in causa la responsabilità collegiale del Governo**.

Per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l’azione sarà concentrata sulla manutenzione straordinaria dell’intero assetto viario e ferroviario nazionale. La carenza delle risorse non può, in nessun modo, mettere in dubbio un obiettivo chiave del Governo: **la massima sicurezza nella offerta delle nostre reti infrastrutturali**.

COMPARTO STRADALE

Si riportano le aree tematiche la cui soluzione riveste particolare urgenza ed emergenza:

- **LA MANUTENZIONE DELLA RETE** Con il Decreto Legge 69/2013 convertito in Legge 98/2013 (Legge del FARE) si è già data una

risposta a questa esigenza attraverso l'avvio di un Programma di interventi su viadotti, ponti e gallerie della rete stradale di proprietà dell'ANAS volti a incrementare la sicurezza per un importo globale di 300 milioni di €; si ritiene però che tale Programma deve trovare sistematicità finanziaria nel tempo e dovrà anche essere finalizzato a migliorare le condizioni della infrastruttura e della piattaforma stradale nonché a riqualificare gli impianti tecnologici.

- **COLLEGAMENTO PORTO DI ANCONA – ASSE AUTOSTRADALE.** Avendo concluso tutte le fasi autorizzative, è urgente avviare i lavori. Tale intervento riveste, infatti, un ruolo chiave per la crescita e lo sviluppo dell'impianto portuale di Ancona
- **ASSE AUTOSTRADALE ROMA – LATINA.** Il progetto è stato approvato dal CIPE, ma la delibera non è ancora registrata dalla Corte dei Conti, sarà necessario seguire tutte le fasi per consentire l'avvio operativo della gara. L'intervento riveste una particolare urgenza in quanto rappresenta un supporto chiave sia per la viabilità dell'area metropolitana (il tratto tra la autostrada A12 ed il nodo di Via Tor de' Cenci è a tutti gli effetti un asse di alleggerimento del raccordo anulare di Roma), sia per l'asse della Pontina in cui il traffico e la incidentalità hanno raggiunto soglie davvero preoccupanti. Tra l'altro l'intervento attiva risorse per oltre 1.800 milioni di € di cui circa il 70% supportate da capitali privati
- **ASSE AUTOSTRADALE CATANIA – RAGUSA.** Tutta la fase autorizzativa è stata effettuata; tuttavia una serie di esigenze finanziarie ulteriori hanno imposto l'ulteriore copertura dell'intervento per un valore di circa 200 milioni di €; tale proposta è stata inserita nel Decreto Legge 98/2019 (Decreto Legge del FARE) e quanto prima sarà sottoposta al CIPE la proposta di revisione della Convenzione. Anche questa opera riveste un ruolo determinante per l'intero bacino territoriale interessato sempre più da una movimentazione di TIR legati alla movimentazione di merci del comparto agro alimentare.

COMPARTO FERROVIARIO

- **LA EMERGENZA PRIORITARIA È ANCHE IN QUESTO CASO LEGATA ALLA ATTIVITÀ MANUTENTIVA DELLA RETE FERROVIARIA**
- **OCCORRE FARE APPROVARE DAL CIPE IL CONTRATTO DI PROGRAMMA INVESTIMENTI CON RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI).** Il CIPE del 18 marzo ha approvato il Contratto di Programma Servizi **2012 – 2014**

- **VALICO FERROVIARIO DEL BRENNERO E TRATTA FORTEZZA VERONA.** Per raggiungere un simile obiettivo bisogna, da un lato, attivare le procedure per utilizzare le risorse previste dall'articolo 47 della Legge 122/2010; tale norma consente, attraverso le risorse provenienti dai pedaggi sull'autostrada A22 (Autobrennero), di coprire in parte le opere relative al valico ferroviario del Brennero e alla tratta Fortezza – Verona, dall'altro, bisogna dare seguito alla gara per la Concessione dell'asse autostradale Autobrennero superando l'attuale contenzioso. Il CIPE ha approvato il secondo lotto costruttivo del valico del Brennero per un importo di 297 milioni di €. A tale importo, una volta che la Società Autobrennero avrà versato la quota proveniente dai pedaggi dell'asse autostradale ed assegnata alla realizzazione del nuovo asse ferroviario, si aggiungerà un valore pari a 550 milioni di €. È fondamentale seguire attentamente le fasi realizzative di tale intervento per i seguenti motivi:
 - Abbiamo già realizzato consistenti opere fori geognostici, pre fori, ecc
 - L'Unione Europea ha già assegnato cospicue risorse (circa 700 milioni di €) e verifica annualmente sia le risorse assegnate dai due Paesi (Austria ed Italia)
 - È in corso di definizione sia l'accordo bilaterale, sia la ratifica di tale accordo attraverso un provvedimento legislativo
- **VALICO FERROVIARIO DEL FREJUS. UTILIZZO DELLE RISORSE PREVISTE DALLA LEGGE DI STABILITÀ 2013 E SUCCESSIVE MODIFICHE. (2.390 MILIONI DI €).** È all'esame del Parlamento il Disegno di Legge di ratifica dell'Accordo tra l'Italia e la Francia e sono in avanzata fase di realizzazione le opere relative al pre - foro di "La Maddalena".

CONTINUITÀ INTERVENTI STRATEGICI

- **UNA SISTEMATICA ATTENZIONE AGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI LEGATI ALL'EXPO 2015.** Il Decreto Legge che ha ultimamente dato nuove competenze al Commissario per attuare le infrastrutture essenziali entro l'apertura dell'EXPO 2015 deve contribuire a favorire il rispetto dei tempi che il Dicastero pone alla realizzazione di opere direttamente o indirettamente collegate con l'evento come le linee Metropolitane M5 ed M4 o come gli assi viari di accesso alla città come la BreBeMi, la Tangenziale Est di Milano e la Pedemontana Lombarda. I lavori

della M5 sono in avanzata fase di realizzazione, mentre quelli della M4, a cui la Legge 98/2013 del FARE ha riconosciuto un ulteriore contributo di 172 milioni di €, sono stati approvati dal CIPE nella seduta del 9 settembre. I lavori della BreBeMi sono in avanzata fase di realizzazione (oltre il 65%) mentre quelli della Tangenziale Esterna Est di Milano, a cui a cui la Legge 98/2013 del FARE ha riconosciuto un ulteriore contributo di 330 milioni di €, sono stati avviati concretamente nel mese di febbraio di questo anno. Per la Pedemontana Lombarda sono in corso i lavori del primo lotto e stanno per partire quelli del secondo lotto. Il costo dell'opera è di circa 4,2 miliardi di €; lo Stato ha assicurato una quota di 1.260 milioni di €. La copertura della parte restante dovrebbe essere assicurata dagli Enti locali; questa possibilità allo stato non è adeguatamente garantita.

- **PROGETTO Mo.SE. PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA VENETA.** Il valore complessivo del Sistema Mo.SE è di **5.493.154 milioni di €**. Di tale volume globale di esigenze finanziarie ad oggi è stato assegnato un valore globale di **4.797.980**. Per il completamento del Sistema MOSE e degli interventi connessi di cui ai programmi ex lege 21.12.2001 n. 443 occorrono complessivamente **695.174 milioni di €**. Di questo ultimo importo però circa **375 milioni di €** servono per completare le opere strettamente necessarie per il completamento ed entrata in esercizio delle opere alle bocche entro il 32.12.2016, mentre gli ulteriori **320 milioni di €** servono per le attività di completamento connesse ed ambientali realizzabili anche dopo il 2016. In questo prossimo triennio diventa, quindi, determinante sia la copertura residua delle risorse, sia il rispetto dei tempi di avanzamento dei lavori.
- **PRIMA FASE PIANO DEL SUD** È indispensabile, seguire con attenzione i seguenti interventi:
 1. **il completamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria e interventi di velocizzazione dell'asse ferroviario dello stesso asse;**
 2. **la realizzazione dell'asse autostradale Olbia – Sassari;**
 3. **il collegamento ferroviario AV/AC Napoli – Bari;**
 4. **il collegamento ferroviario Palermo – Catania;**
 5. **un approfondimento sui sistemi di collegamento dello Stretto e delle interazioni tra le realtà urbane dell'area dello Stretto.**
- **PIANO EDILIZIA SCOLASTICA.** In accordo con il MIUR, è fondamentale ed urgente dare corso alla seconda tranche di risorse messe a disposizione ultimamente dalla Legge 98/2013 (Legge del FARE). Trattasi di un importo di 300 milioni di € che

attraverso il coinvolgimento dei Provveditori alla Opere Pubbliche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti può davvero dare un apporto significativo al Programma già attivato tre anni fa.

- **PIANO CARCERI.** Sarà opportuno verificare il reale stato di avanzamento della intera operazione che disponeva di un volano globale di 700 milioni di €. Il Comitato formato dai Ministri della Giustizia, delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Capo della Protezione Civile e dal Commissario nominato dal Ministro della Giustizia si è riunito nel mese di luglio di questo anno ed ha definito un aggiornamento dell'intero Piano.
- **LA RICOSTRUZIONE DELLA CITTÀ DELL'AQUILA.** La ricostruzione degli edifici pubblici della città compete al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti; per la ricostruzione e per il restauro degli edifici pubblici erano stati assegnati, prelevandoli dal Fondo Infrastrutture, 408 milioni di € e di tale volano di risorse è già stata garantita ed avviata concretamente una prima tranche di oltre 220 milioni di €. Gli edifici pubblici, le piazze, le chiese, i musei, i centri culturali sono i riferimenti chiave della città; nel caso di una città distrutta come l'Aquila sono il DNA che sopravvive anche dopo un evento sismico grave. **La ricostruzione della città e l'adeguamento dell'intero assetto infrastrutturale regionale, stradale e ferroviario, che caratterizza l'attuale offerta, diventano obiettivi chiave per la crescita e per lo sviluppo di un territorio allo stato tanto penalizzato.**

UNA NUOVA POLITICA PER LA CITTA'

La mancanza, ormai da molti anni, di una struttura centrale avente la missione di aggiornare la visione dello sviluppo urbano italiano e di tradurla in politiche, insieme allo sviluppo fiorente di una legislazione regionale in materia urbanistica (che ha però dovuto, per ovvie ragioni di riparto di competenze, rinunciare a chiarire alcuni snodi fondamentali) hanno fatti sì che siano mancate le sedi effettive di una strategia unitaria e coerente di crescita delle aree urbane e che la stessa cultura politica dello sviluppo urbano rimanesse frammentata e dispersa.

Non sono mancati, invece, tentativi ed interventi: sul **Piano Casa**, sull'**Housing Sociale**, sul **Piano Città**, si è fatto molto in termini di impostazione programmatica e di individuazione delle procedure e delle esigenze finanziarie. Ma non si deve solo al caso che i risultati siano

prevalentemente insoddisfacenti e inferiori alle attese e che – su tutti i versanti - si sia fatto poco in termini di avvio concreto degli investimenti.

La dimensione residenziale e quella legata ai servizi (trasporti, sanità, cultura, ecc.) **non può e non deve essere affrontata senza un filo conduttore comune coerente con le esigenze dei diretti fruitori della città.** Un filo conduttore che deve tener conto di misurabili operazioni di recupero e sostituzione del patrimonio edilizio senza consumare ulteriormente il territorio, prevedere la rottamazione di vecchi edifici e, soprattutto, garantendo:

- la semplificazione delle procedure e degli iter urbanistici;
- la utilizzazione della leva fiscale;
- possibili incentivi di premialità anche volumetrici.

In questa prospettiva, diventa priorità di interesse e di intervento del Ministero delle infrastrutture una **politica per le aree urbane** che abbia al suo centro **la manutenzione e la rigenerazione urbana.**

Il decreto legge 102 (IMU) ha già indicato una prima direzione: sostegno al settore delle costruzioni in grave crisi e – al tempo stesso – promozione degli strumenti che consentono l'accesso all'abitazione, sia in proprietà che in affitto, e forte incentivo all'housing sociale.

Lungo queste direttrici - alle quali si dovrà aggiungere anche quello della valorizzazione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica - il Governo continuerà a sviluppare la propria iniziativa.

Il Parlamento già dispone di **proposte di Legge per la rigenerazione urbana e per il contenimento del consumo del suolo;** nella stessa direzione deve andare un'iniziativa volta a varare la tanto attesa **Legge quadro sul governo del territorio**, alla quale andrebbe associata una forte azione per il rilancio, la riqualificazione e la modernizzazione degli ambiti urbani (piccoli e grandi) e di area vasta veramente strategici per l'economia del Paese (una simile iniziativa potrebbe giustamente definirsi **Legge obiettivo per le città**).

NONO CAPITOLO: ELENCAZIONE DELLE ESIGENZE FINANZIARIE NEL TRIENNIO 2014 - 2016

Tenuto conto di quanto assegnato lo scorso anno dalla Legge 228/2012 (Legge di Stabilità), le ipotesi di esigenze finanziarie, necessarie per dare continuità alle scelte strategiche definite nel XI° Allegato Infrastrutture e nella Legge del FARE, si possono articolare nelle seguenti cinque distinte priorità funzionali:

- 1. reintegro risorse temporaneamente tolte dal Bilancio del Dicastero**
- 2. priorità legate alla realizzazione di reti stradali e ferroviarie**
- 3. priorità mirate alla riqualificazione del territorio**
- 4. priorità legate all'adeguamento della offerta di trasporto pubblico locale**

Fanno parte del primo filone gli interventi di seguito riportati che sono stati annullati o ridimensionati a seguito dei tagli effettuati sul bilancio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tagli effettuati in larga parte per assicurare il mantenimento di impegni e di interventi di interesse generale del Paese (stabilità finanziaria, IMU, sostegno alle imprese, cassa integrazione guadagni, ecc.).

Il ripristino di queste risorse, pari globalmente a **2.341 milioni di €**, assicurerebbe la attuazione delle seguenti finalità:

- **300 milioni di €** destinate al Contratto di Programma Investimenti di Rete Ferroviaria Italiana, azzerati dal Decreto Legge 102/2013 (IMU)
- **720 milioni di €** destinate al Contratto di Programma Servizi e azzerati con apposito provvedimento lo scorso anno destinati Manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria
- **100 milioni di € destinate alla manutenzione straordinaria e azzerate dal Decreto Legge 102/2013 (IMU)**
- **200 milioni di €** destinate al Mo.SE. e azzerate dal Decreto Legge 102/2013 (IMU)
- **540 milioni di €** destinate all'asse ferroviario Torino – Lione e azzerate dal Decreto Legge 43/2013
- **480 milioni di €** destinati alla manutenzione della rete ferroviaria e azzerati lo scorso anno con una delle manovre relative ai tagli lineari

Fanno parte del secondo filone la continuità funzionale della offerta ferroviaria AV/AC e la velocizzazione dell'asse adriatico; il completamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria, il

rifinanziamento dei programmi di intervento riguardanti il “potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari” (RFI), e il “superamento di criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie” (ANAS). Infine si tiene conto delle esigenze legate ai Contratti di Programma dell'ANAS e di RFI. In particolare, il quadro degli interventi il cui importo globale è pari a **7.770 milioni di €**, articolato per modalità ferroviaria e stradale, trova riscontro nelle seguenti opere:

✓ **Opere ferroviarie:**

- Completamento dell'asse AV/AC Brescia – Verona per un valore globale di 2,8 miliardi di € (anno terminale 2024)
- Completamento organico dell'asse AV/AC Napoli – Bari per un valore globale di 2 miliardi di €
- Adeguamento tracciato, sagome velocizzazione e soppressione e automazione di passaggi a livello del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce, per un valore globale di 400 milioni di € (opera indicata fra le prioritarie all'interno dell'articolo 25 della Legge 98/2013 DEL fare)
- Avvio progettazione definitiva dell'asse AV/AC Salerno – Reggio Calabria per un importo complessivo di 100 milioni di €
- Risorse necessarie per onorare il Contratto di Programma di RFI pari a 300 milioni di € per il 2014

✓ **Opere stradali:**

- Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria: completamento per un valore globale di 340 milioni di €
- Interventi su viadotti, ponti e gallerie della rete stradale di proprietà dell'ANAS volti a incrementare la sicurezza e a migliorare le condizioni della infrastruttura e della piattaforma stradale nonché a riqualificare gli impianti tecnologici: 300 milioni di €
- Realizzazione della terza corsia della tratta autostradale A4 Quarto d'Altino – Villesse – Gorizia per un importo complessivo di 160 milioni di € (opera indicata fra le prioritarie all'interno dell'articolo 25 della Legge 98/2013 DEL fare)
- Risorse necessarie per onorare il Contratto di programma ANAS 2014 pari a 300 milioni di € inserendo interventi di particolare rilievo strategico

Fanno parte del terzo filone gli interventi mirati al rifinanziamento dei programmi di intervento riguardanti la riqualificazione urbana dei comuni con una soglia di abitanti non superiore a 5000 unità,

l'attuazione di precise priorità già indicate nella Legge 98/2013 (legge del FARE) relativi alla realtà urbana di Torino ed al collegamento al nodo logistico di Malpensa, per un importo globale di **400 milioni di €**, così articolati:

- Programma “6000 campanili” per complessivi 300 milioni di €
- Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino per complessivi 25 milioni di € (opera indicata fra le prioritarie all'interno dell'articolo 25 della Legge 98/2013 DEL fare)
- Collegamento ferroviario Novara – Seregno - Malpensa (potenziamento e variante di Galliate) per un importo di 75 milioni di € (opera indicata fra le prioritarie all'interno dell'articolo 25 della Legge 98/2013 DEL fare)

Fa parte del quarto filone una precisa proposta mirata a dare impulso al processo di ammodernamento del nostro parco rotabile su gomma. Tale proposta indica un primo impegno finanziario complessivo di **600 milioni di €**

DECIMO CAPITOLO: GLI ULTERIORI OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

Si ritiene opportuno affrontare di nuovo una serie di proposte e di aree critiche già esposte nella edizione dell' XI Allegato Infrastrutture nel mese di aprile e, al tempo stesso si aggiungono in tale Capitolo anche precisi impegni e precise azioni strategiche assunte in questo anno. Si ritiene opportuno ripetere alcune finalità già esposte nella edizione dell'Allegato del mese di aprile perché per molte di esse è urgente un impegno urgente da parte Governo.

UNA PROPOSTA A SCALA COMUNITARIA

1. Proporre alla Unione Europea di decidere entro il 2013 quanto assegnare alle Reti TEN – T e, al tempo stesso, identificare quante risorse assicurare ai singoli Corridoi e redigere per ogni Corridoio un vero Piano Economico e Finanziario. In particolare il PEF di ogni singolo Corridoio deve contenere un Piano Fonti – Impieghi da cui si evincano:
 - le risorse provenienti da contributi privati
 - le risorse provenienti da contributi pubblici dei singoli Stati
 - le risorse provenienti da contributi comunitari.
2. Sulla base di quanto definito al punto 1) sarà opportuno effettuare un focus su ogni Corridoio all'interno del Paese identificando anche, per ogni singolo intervento, le reali esigenze finanziarie annuali
3. Verificare la possibilità di avviare all'interno dei singoli Corridoi possibili “**project bond**”

UN LABORATORIO PER APPROFONDIRE LA ESPERIENZA DELLA LEGGE OBIETTIVO

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti offre alla Confindustria, all'ANCE, all'AGI, al Sindacato, all'intero mondo degli operatori preposti alla gestione della offerta di trasporto, al mondo finanziario, alle Università, la possibilità di affrontare ed approfondire una esperienza ormai matura, una esperienza che può diventare occasione per ridare ruolo e funzione sia alla componente pianificatoria, sia a quella gestionale e realizzativa delle scelte.

Tale impegno può trovare attuazione nella costituzione di un laboratorio operativo in cui analizzare le esperienze vissute nella attuazione di determinati progetti e nel verificare le negatività e le criticità incontrate.

In tal modo la esperienza di dodici anni di attività e gli approfondimenti effettuati nell'ultimo triennio nel comparto amministrativo e legislativo, a valle della Legge 196/2009, possono diventare un riferimento utile nel processo di programmazione del Governo.

LA RILEVANZA DEL COMPARTO ENERGETICO

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

L'impegno del Governo nel contenimento dei consumi energetici nel comparto trasporti deve portare a:

- **ridimensionare** in modo sostanziale, nel trasporto delle merci, **il carico a vuoto**. Oggi, purtroppo, tale livello raggiunge l'assurda soglia del 50%. Un simile dato testimonia l'assenza completa di una intelligenza gestionale nei soggetti preposti alla organizzazione dell'intero processo logistico;
- **ottimizzare il trasporto aereo**. La direttiva comunitaria sul "cielo unico" è mirata proprio a ridimensionare a livello comunitario, per un valore di circa 2 miliardi di € l'anno, il costo dei consumi energetici del comparto evitando le lunghe attese degli aeromobili nella fase di atterraggio. Ciò comporterà il massimo rispetto dei piani di volo e dei relativi slot e, quindi, una organizzazione logistica delle attività di handling;
- **ottimizzare la offerta del trasporto pubblico locale** in modo da ridimensionare il ricorso oneroso al trasporto privato;
- **costruire, in modo organico, l'utilizzo delle varie modalità di trasporto**, ricorrendo, soprattutto, per le lunghe percorrenze, al trasporto via mare attraverso il sistema delle "autostrade del mare".

LA SICUREZZA STRADALE

L'impegno sul fronte della sicurezza stradale dovrà proseguire e approfondirsi, con l'obiettivo di giungere – nel 2020 – ad un ulteriore dimezzamento (rispetto al dato del 2011) dei morti sulla strada (media che oggi si attesta di poco al di sopra dei 60 x milione di abitanti).

È in atto un complesso processo di attuazione della direttiva 2008/96 sulla sicurezza delle strade della rete transeuropea che proseguirà nei prossimi mesi e nei prossimi anni

Significativi risultati sono poi attesi dall'adeguamento del Codice della Strada, per la cui riforma un disegno di legge delega è stato recentemente varato dal Consiglio dei Ministri.

Tuttavia, come ha dimostrato anche il tragico incidente di luglio di Ariano Irpino, la componente della sicurezza legata alle caratteristiche dei veicoli (soprattutto di quelli adibiti a servizi collettivi) ha un rilievo molto alto nel nostro Paese e rischia di divenire uno dei punti di maggiore vulnerabilità del sistema di sicurezza stradale.

Anche con questa finalità sono allo studio – presso il Ministero delle Infrastrutture - interventi mirati sulla qualità e sul rinnovo del parco veicoli.

Altrettanta attenzione il Dicastero intende riporre sulla tematica **della qualità della infrastruttura**.

Questa componente, anche se nella composizione delle cause legate alla incidentalità è individuata quale responsabile in percentuali non superiori al 10% - 15% tuttavia è, senza dubbio importante in quanto spesso si configura quale concausa determinante ponendosi in associazione alla complessa serie di fattori che caratterizzano il comportamento dei singoli utenti della strada. Su questa specifica area tematica, la ricerca gioca un ruolo determinante.

LA SICUREZZA IN MARE

Tra le emergenze in tema di sicurezza della mobilità sulle rotte marittime interessate soprattutto dal trasporto cargo c'è sicuramente quella di competenza della Guardia Costiera.

L'aggiornamento del Progetto "Galileo" ed il completamento del progetto Vessel Traffic Service (VTS) imporranno una diversa logica di gestione dei traffici e di assistenza costante per il transito delle navi lungo le coste italiane. Ciò comporterà una necessità di infrastrutturazione di precisi nodi della rete infrastrutturale a disposizione delle Capitanerie di Porto e conseguenti costi connessi alla ottimizzazione in preesistenti sedi portuali ed aeroportuali in cui ubicare mezzi per la pronta emergenza.(funzionalizzazione degli scali aeroportuali di Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno Pontecagnano e Catania).

Si è ritenuto opportuno attirare l'attenzione su questa particolare emergenza allo scopo di evidenziare gli impatti che progetti fisiologicamente maturi possono determinare sui costi di infrastrutturazione sulle reti di secondo livello. Come viene fatto per la Motorizzazione Civile, la fornitura di una serie di servizi connessi alle informazioni derivanti dalla gestione centralizzata del traffico può diventare fattore di sfruttamento economico a vantaggio dell'Amministrazione pubblica.

LA PREVENZIONE DALLE INFILTRAZIONI MALAVITOSE

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

Gli ultimi provvedimenti assunti dall'attuale Governo hanno reso sempre più incisiva e capillare la funzione del Servizio per l'Alta Sorveglianza prima richiamato e ciò attraverso la possibilità di sopralluoghi tecnico amministrativi sui cantieri da effettuare insieme alla Guardia di Finanza.

LA SICUREZZA SUI LAVORI

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)

In realtà, si dovrebbe subordinare l'ingresso nel settore delle costruzioni di nuove imprese ad una sorta di "test" che validi la capacità di gestire la sicurezza del cantiere e la prevenzione degli infortuni.

VERSO UNA RIVISITAZIONE SOSTANZIALE DELLA OFFERTA LOGISTICA

Anche in altra parte di questo documento, a proposito di riforma della legislazione sui porti, si è accennato ai ritardi e alla perdita di competitività del sistema logistico italiano.

Il localismo, la mancanza di un indirizzo politico e strategico unitario, le insufficienti competenze della pubblica amministrazione in materia di grandi traffici internazionali stanno interagendo negativamente, con l'effetto finale di una progressiva marginalizzazione del territorio italiano dalle direttrici dello sviluppo futuro del continente europeo.

È significativo, in proposito, il declassamento delle Regioni del Nord Italia operato dalla versione più aggiornata dell'Indice 2013 della Commissione UE che segnala come la cosiddetta "blue banana", dorsale economica che collegava la grande Londra alla Lombardia, ma anche a Venezia e Genova, abbia in questi ultimi tre anni cambiato forma, assottigliandosi in basso e includendo – dell'Italia – ormai la sola parte nord della Lombardia. Anche le aree più dinamiche del Paese rischiano ormai l'esclusione dalle correnti di traffico principali e il loro declassamento a mercati locali.

Invertire questa tendenza è possibile solo se nei prossimi anni il Paese troverà l'energia (e le risorse) per valorizzare almeno un'area geografica – o al massimo due - come terminale di un corridoio europeo e a rimuovere ostacoli significativi che oggi impediscono di dinamizzare i grandi traffici logistici nel nostro Paese.

Ciò non comporta che il resto del territorio, con la sua varietà e molteplicità di offerta logistica debba essere sacrificato. Ma, al contrario, che solo da queste scelte di valenza strategica può passare una ipotesi di rilancio del sistema nel suo insieme, con le sue molteplici specializzazioni e vocazioni.

Il Governo intende fare la sua parte su questo terreno, non secondario, di sviluppo economico e di crescita. La definizione di linee strategiche in materia portuale, anche attraverso una ridefinizione della normativa di riferimento (peraltro già avviata dal Parlamento) si accompagnerà ad una valutazione attenta della questione ferroviaria - con eventuali misure che stimolino una maggiore intermodalità - del sistema degli interporti (su cui l'attenzione del Parlamento è anche focalizzata, sin dalla passata Legislatura), del tema dell'interconnessione delle piattaforme informatiche per una razionalizzazione dei servizi.

UNDICESIMO CAPITOLO: CONSIDERAZIONI FINALI

Si ritiene opportuno riportare, in modo sintetico, quali sono gli elementi significativi della edizione del presente Allegato Infrastrutture. In particolare, nell'aggiornamento rivestono una peculiarità strategica:

1. Il Decreto Legge 69/2013 del FARE convertito in Legge 98/2013 con l'articolo 18 ha praticamente innescato un cambiamento sostanziale nella logica con cui utilizzare le risorse. Aver deciso di trasferire temporaneamente risorse su interventi cantierabili utilizzando capitoli di spesa in cui giacevano risorse da utilizzare nei prossimi tre – cinque anni si configura come una risposta ad una emergenza economica, ma può offrire spunti per un nuovo approccio metodologico che ribalta le logiche legate al concetto di “competenza” e “cassa” e riorienta tutti i comportamenti della PA verso il “risultato”.
2. In questi primi mesi di Governo ha preso corpo un processo riformatore nell'intero comparto delle infrastrutture e dei trasporti, un processo a tutto campo non legato solo alla identificazione di nuovi strumenti normativi ma anche supportato da atti amministrativi in grado di superare delle emergenze e delle criticità che rischiano di diventare irreversibili. L'Allegato contiene, in particolare le linee strategiche relative ad un pacchetto di riforme sostanziali quali in particolare:
 - La riforma del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 - La riforma del Codice della Strada
 - La riforma della offerta portuale
 - La riforma della Legge Obiettivo
 - La esclusione dai vincoli di Maastricht delle opere “core network”
 - La riforma organica del trasporto pubblico locale
 - Una norma organica per il settore della nautica da diporto
 - Alla ricerca di forme di ottimizzazione del rapporto concessorio nel comparto autostradale
 - La riqualificazione urbana: comparto urbanistico, comparto residenziale, comparto dei servizi e della mobilità.
3. Grande attenzione, sempre in questa prima fase del Governo, è stata riposta all'attività pianificatoria di competenza diretta ed indiretta del Dicastero. Per alcuni atti di seguito riportati l'iter procedurale è già stato attivato, per altri è in corso la fase di impostazione programmatica. I processi pianificatori di maggior rilievo sono i seguenti:
 - Il Piano degli Aeroporti
 - Un Piano organico degli schemi idrici (Seconda Fase)

- Il nuovo Piano del Mezzogiorno alla luce del PAC 2014 – 2020, non un approccio trasportistico ma logistico
 - Una rivisitazione sostanziale del Contratto di Programma RFI sia “servizi” che “investimenti”
 - Una rivisitazione sostanziale nella redazione del Contratto di Programma ANAS
 - Proposta di pianificazione delle reti immateriali per ottimizzare i processi logistici
4. Un'altra area tematica che caratterizza l'Allegato Infrastrutture è quella legata alla identificazione di alcune azioni mirate che rispondono ad una precisa esigenza: **raggiungere nel breve periodo obiettivi chiave del Paese**. Tra le azioni mirate si riportano le seguenti:
- Il semestre di Presidenza della Unione Europea: i riferimenti programmatici
 - L'accordo con l'Austria per la realizzazione del Brennero
 - Il completamento delle opere in programma per l'EXPO 2015
 - La definizione di un Programma delle Infrastrutture per i Nodi strategici del Paese
 - Una rivisitazione delle scelte strategiche nel comparto energetico e proposta di una ottimizzazione della attuale offerta merci su gomma e su ferrovia
 - Avvio della seconda fase delle opere piccole e medie del Mezzogiorno
5. Un nuovo rapporto con la Unione Europea. Si è voluto identificare la serie di interventi che, in questi anni di attuazione del Programma di attuazione delle Reti TEN – T il nostro Paese ha realizzato lungo i Corridoi Comunitari e nei nodi strategici identificati dalla Commissione della Unione Europea come “core network”. Un lavoro capillare che dimostra, contestualmente, la rilevanza delle risorse realizzate e in corso di realizzazione e, soprattutto, che le risorse assegnate dal Governo per la infrastrutturazione del Paese per circa l'85% sono ubicate su rete nodi “core o comprehensive network”. Tale lavoro, in realtà, è alla base anche delle motivazioni che porteranno il nostro Paese a chiedere una rivisitazione dei vincoli di Maastricht sulle opere che rivestono una finalità strategica a scala comunitaria.
6. Un nuovo rapporto con le Regioni. Senza dubbio gli elementi più significativi sono quelli legati sia alla rilettura critica delle Intese Generali Quadro, una rilettura mirata alla identificazione di priorità infrastrutturali improcrastinabili, sia alla costruzione di indispensabili meccanismi di **consultazione pubblica**, ponendo in essere efficaci campagne comunicative, informando costantemente ed in maniera trasparente la cittadinanza interessata, consultandola e ragguagliandola preventivamente delle ragioni e dei benefici che possono derivare dal compimento dei lavori

7. La identificazione delle opere consolidate, cioè delle opere ultimate, collaudate, consegnate all'esercizio, con lavori in corso, con lavori affidati, con lavori appaltati, cioè l'insieme delle opere del Programma Infrastrutture Strategiche che hanno avuto almeno una delibera approvativa. Tale lavoro consente un approccio efficace nella lettura degli interventi in quanto distingue formalmente le opere per le quali è sufficiente una attività di monitoraggio da quelle per le quali è necessario una fase di approfondimento programmatico e strategico
8. La attenzione alle esigenze delle nostre realtà urbane; sia attraverso la realizzazione di reti metropolitane, sia attraverso il rilancio degli insediamenti abitativi, sia attraverso la ottimizzazione dei servizi legati alla offerta di trasporto pubblico locale. Una azione, quindi., non mirata alla realizzazione di un segmento di rete metropolitana o di adeguamento di alcuni tratte viarie di accesso all'urbano ma finalizzata a realizzare prioritariamente quelle opere che sono, a tutti gli effetti, gli anelli mancanti di ciò che definiamo "sistema città"
La costruzione, quindi, di una città efficiente in cui tutte le iniziative infrastrutturali sono compiute non per risolvere segmenti logistici o residenziali ma per garantire la efficienza organica delle funzioni della città.
9. L'impegno nel misurare, nel breve periodo, le ricadute prodotte dall'intero quadro di investimenti presente nel Programma delle Infrastrutture Strategiche



Come ogni anno, l'Allegato Infrastrutture inizia ora il suo iter istruttorio: esame del Consiglio dei Ministri, esame del Parlamento, esame del CIPE, esame della Conferenza Stato Regioni, esame e registrazione da parte della Corte dei Conti.

Tutti passaggi, tutte verifiche che rafforzano la trasparenza dell'operato del Dicastero, in particolare di un comparto che persegue la infrastrutturazione organica del territorio e la ottimizzazione della offerta trasportistica, e, al tempo stesso, prende corpo una operazione che consente una verifica sistematica degli impegni assunti, dell'avanzamento degli interventi, della attuazione concreta delle scelte.