



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

**Programma
Infrastrutture
Strategiche**

**8°
Allegato
Infrastrutture**

**Programmare il
Territorio le
Infrastrutture le
Risorse**

Le strategie

Settembre 2010

INDICE

INTRODUZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI SENATORE ALTERO MATTEOLI -----	5
CAPITOLO 1: LA ORGANIZZAZIONE DELL'OFFERTA -----	11
IL 2010 ANNO CERNIERA TRA DUE DECENNI-----	11
VERSO UNA RIMODULAZIONE DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (PIS) -----	19
L'INTESA TRA LO STATO E LE REGIONI PER LO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DEL PAESE -----	23
UNA NUOVA IMPOSTAZIONE PROCEDURALE NEI RAPPORTI CON LE REGIONI. VERSO UNA RILETTURA DELLE INTESA GENERALI QUADRO-----	27
UN NUOVO PIANO FONTI IMPIEGHI. VERSO UN COINVOLGIMENTO DI CAPITALI PRIVATI PER LA IDENTIFICAZIONE DELLE OPERE DA AVVIARE NEL TRIENNIO 2011 - 2013 -----	41
LO SCENARIO DI LUNGO PERIODO: 2020; LO SCENARIO DI BREVE PERIODO: 2013. AZIONI MISURABILI	57
IL QUADRO DEI FONDI PON, FAS E TEN IMPEGNATI E DA IMPEGNARE PER LA COSTRUZIONE DI UN FONDO AGGREGATO E ALLA RICERCA DI UNA COERENZA PROGRAMMATICA -----	63
CAPITOLO 2: LA ORGANIZZAZIONE DELLA DOMANDA -----	71
I SOGGETTI AL CONTORNO: GRUPPO FS, ANAS, ENAC, ENAV, AUTORITÀ PORTUALI -----	71
LE EMERGENZE DELLA OFFERTA E LE ESIGENZE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO. ALLA RICERCA DI UN NUOVO ASSETTO LOGISTICO DEL PAESE-----	79
LE RIFORME NON RINVIABILI-----	85
LE EMERGENZE: IL TRASPORTO E LA SICUREZZA IN AMBITO URBANO E LA OFFERTA PORTUALE -----	111
CAPITOLO 3: GLI ATTI DI INDIRIZZO -----	121
SULLA NUOVA ORGANIZZAZIONE DELLA GESTIONE AEROPORTUALE -----	121
SULLA NUOVA ORGANIZZAZIONE DELLA GESTIONE PORTUALE-----	127
SULLA GESTIONE DEL TRASPORTO COLLETTIVO-----	131
SULLA OTTIMIZZAZIONE DELLE RISORSE DESTINATE AL MEZZOGIORNO -----	135
SULLE FORME DI CONTROLLO DEL TERRITORIO -----	141
CAPITOLO 4: LA DIMENSIONE COMUNITARIA -----	153
DAI CORRIDOI DELLE RETI TEN – T ALLA LOGICA DI RETE -----	153
UN NUOVO RUOLO DELL'AREA EUROMEDITERRANEA-----	177
IL RAPPORTO CON L'EUROPA A VALLE DEL CAMBIAMENTO DELLE RETI TEN-T-----	181
SINTESI DELL'ELABORATO -----	191
FONTI: -----	201

Introduzione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Senatore Altero Matteoli

Quest'anno si intende dare all'Allegato Infrastrutture una funzione diversa da quella ricoperta dal 2002 in poi e ciò sia perché tale documento non viene più allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria ma alla Decisione di Finanza Pubblica, sia perché è necessario impostare un nuovo itinerario programmatico articolato su due distinte cadenze una di breve e medio periodo (2013) una di lungo periodo (2020).

In realtà l'esigenza di dare avvio ad un cambiamento sostanziale nell'approccio alla politica delle infrastrutture e dei trasporti del Paese era già emersa con l'Allegato Infrastrutture prodotto nel 2008, prodotto, cioè, agli inizi di questa Legislatura. In quella occasione ebbi modo di precisare che era opportuno definire una cadenza temporale sia nella attuazione dei programmi, sia nella disponibilità concreta delle risorse. Prese corpo così nel 2008 un Piano Fonti Impieghi legato alle reali esigenze ed alle misurabili coperture finanziarie.

Con l'Allegato Infrastrutture di quest'anno si vuole perfezionare ulteriormente un simile approccio, si vuole in realtà, attraverso una lettura capillare di tutte le Intese Generali Quadro e di tutti gli Atti Aggiuntivi finora sottoscritti con le Regioni, redigere un quadro degli interventi che in modo significativo rivestono un ruolo di essenzialità strategica.

Questo lavoro non deve essere interpretato come la ricerca di priorità nelle priorità ma come una esigenza di coerenza nella scelta della rilevanza strategica di determinate opere.

In più occasioni sono state sollevate critiche sulla espansione programmatica del Piano delle Infrastrutture Strategiche, una critica sollevata già nel 2001 all'atto dell'approvazione di tale strumento da parte del CIPE; tuttavia, nei fatti dal 2001 ad oggi il perimetro dei progetti realmente approvati dal CIPE è stato caratterizzato da opere che sono difendibili per quanto concerne la rilevanza strategica. In realtà la esplosione documentale è avvenuta più sul fronte dei progetti inoltrati e, soprattutto, sulla deformazione interpretativa delle finalità di alcune ipotesi programmatiche.

Quest'anno, quindi, il lavoro che si è cercato di portare avanti è stato proprio quello di comparare le opere del perimetro CIPE, cioè le opere i cui progetti sia a scala preliminare o definitiva hanno già avuto una approvazione da parte del CIPE, con il grappolo di interventi direttamente o indirettamente collegati con tali interventi e definire, così, un primo quadro di progetti che troveranno concreta e misurabile attuazione nella prima fase programmatica, quella che riguarda l'anno 2013.

Il restante elenco di opere, di intesa con le Regioni e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, potrà trovare giusta collocazione o in un ambito programmatico di medio e lungo periodo o in strumenti programmatici come i POR, i PON, i PAR.

In tal modo stiamo cercando di caratterizzare la offerta infrastrutturale in modo da renderla davvero coerente alle esigenze di una domanda di trasporto che possiede due distinte caratteristiche: interventi la cui funzionalità deve essere garantita già entro il 2013 ed interventi la cui funzionalità deve essere garantita dopo il 2013 ma il cui avanzamento progettuale e realizzativo deve avvenire con una misurabile susseguenza sin dal 2011. Fanno parte, ad esempio, di questa seconda famiglia opere come l'asse ferroviario Torino – Lione (inserita in Legge Obiettivo), il nuovo valico ferroviario del Brennero, il Ponte sullo Stretto, il Mo.SE., gli assi ferroviari Milano – Genova e Milano – Venezia, gli interventi nei sistemi metropolitani di Roma e di Milano, ecc.

Ma l'altro elemento innovativo dell'attuale Allegato Infrastrutture è proprio la ricerca della reale fruizione dell'impianto infrastrutturale sia di quello già realizzato, sia di quello in corso di realizzazione, sia di quello di possibile realizzazione. Siamo, infatti, arrivati ad una fase di avanzamento del Programma in cui per una serie di interventi è possibile misurare le possibili ricadute e per un'altra serie di interventi è possibile coinvolgere capitali privati perché l'avvenuta parziale copertura pubblica rende bancabile alcune iniziative.

L'altro elemento significativo dell'Allegato Infrastrutture di quest'anno è la uscita dalla fase recessiva ma la contestuale stasi della crescita della domanda. Sembra un paradosso ma pur in presenza di segnali positivi sulla crescita del PIL non assistiamo ad intensificazioni dei traffici soprattutto di quelli generati da aree di produzione verso ambiti di consumo.

Questa che sembra una anomalia in realtà è solo una fisiologica evoluzione di un sistema industriale che ha adottato nuove strategie di consumo come risposta ad una recessione "importata", una recessione che ha molto inciso sul comparto della mobilità, sull'intero sistema logistico.

Un'altra singolarità è quella relativa alla movimentazione nei nostri porti ed alla contestuale assenza di dati certi sulla movimentazione da e per i vari HUB portuali. Questo dato segnala una non rilevante contrazione dei traffici ma contestualmente il rapporto import – export denuncia una sostanziale diminuzione della movimentazione delle merci.

L'import-export che passa per i nostri porti chiuso in contenitori marittimi è di 4,5/4,8 milioni di TEU, di cui il 25% vuoti. Anche in termini d'impatto sulla rete ferroviaria e stradale nazionale, se davvero entrassero ed uscissero dai porti italiani 10 milioni di TEU ce ne accorgeremmo sulle autostrade! Per fortuna sono meno della metà. E questo vale soprattutto per le previsioni dei nuovi progetti infrastrutturali. Altrettanto urgente è l'accertamento dei volumi di carichi marittimi destinati al nostro mercato o provenienti dai nostri operatori che transitano per i porti del Nord Europa. La cifra di 300.000 TEU sembra rappresentare un tetto massimo nella dimensione di questo fenomeno.

Si è inoltre voluto, per la prima volta, proporre appositi **Atti di Indirizzo** su cinque distinte aree che direttamente ed indirettamente costituiscono la base portante di ogni scenario che caratterizza il rapporto tra offerta e domanda di trasporto. In particolare gli Atti di Indirizzo sono relativi alla gestione aeroportuale, a quella portuale, al trasporto collettivo, alla ottimizzazione delle risorse destinate al Mezzogiorno e alle forme di controllo del territorio. Per ognuna di tali aree c'è una precisa motivazione.

Per la gestione aeroportuale solo un mese fa è stato consegnato lo "Stato del Sistema aeroportuale nazionale scenari e strategie di sviluppo" e quindi può e deve prendere corpo nel 2011 una serie di Action Plan.

Per la gestione degli impianti portuali siamo in presenza di un Disegno di Legge del Governo e di un provvedimento di iniziativa parlamentare che perseguono l'obiettivo di riassetto funzionale di un comparto determinante per la crescita e lo sviluppo del Paese ma che rischia una grave crisi per l'assenza di adeguate leve gestionali.

Per quanto concerne il trasporto collettivo siamo in presenza di due aree tematiche critiche, due aree tematiche che necessitano di una azione dell'organo centrale: il trasporto collettivo in ambito urbano ed il pendolarismo. Sono, senza dubbio ambiti di competenza degli organi locali ed in particolare delle Regioni ma sarebbe miope se lo Stato non cercasse di identificare particolari itinerari strategici capaci di superare l'attuale grave emergenza.

Lo scorso anno abbiamo deciso di non trasferire più le risorse per il trasporto ferroviario regionale alle Ferrovie dello Stato e lo abbiamo trasferito alle Regioni. Sono state così le Regioni i soggetti che hanno definito un rapporto contrattuale con le Ferrovie dello Stato. Ma questa scelta, senza dubbio valida, in quanto ha consentito alle Ferrovie, con i cespiti provenienti dalla vendita di tali servizi, di poter acquistare nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale, non risolve il problema del pendolarismo nella sua più articolata organizzazione.

Altrettanto complesso è il tema legato al trasporto pubblico in aree urbane; lo Stato sta realizzando interessanti impianti metropolitani come quelli di Torino, Milano, Brescia, Roma, Napoli ma occorre, nelle more del completamento della offerta, capire perché la attuale domanda rimane legata al trasporto privato; mentre la crisi economica ha contribuito a una sensibile riduzione delle emissioni di CO2 nell'ultimo biennio, le Decisioni e le Direttive comunitarie relative agli impegni di riduzione di emissioni di CO2 entro il 2020 di recente adottate, imporranno un nuovo approccio alla intera tematica nei prossimi anni.

Per quanto concerne il Mezzogiorno 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; e quindi ci si meraviglia di una crisi della crescita e dello sviluppo in presenza di una offerta non utilizzata.

La causa di questa mancata correlazione o in modo più banale di una simile paradossale anomalia va invece ricercata nell'assenza di "cultura logistica" che ha caratterizzato finora ogni politica mirata alla creazione di condizioni di crescita e di sviluppo nel Mezzogiorno.

Si ritiene indispensabile, quindi, in questo nuovo impegno mirato che il Governo sta avviando nel Mezzogiorno, effettuare una chiara ed attenta analisi sulle motivazioni che hanno creato l'assurdo paradosso: elevata offerta – scarsa soddisfazione della domanda.

L'urgenza di una simile operazione è legata proprio al fatto che sia a livello comunitario che nazionale si impone, con la massima urgenza, una ottimizzazione delle risorse destinate al Mezzogiorno.

Infine, un'area tematica che riteniamo opportuno portare avanti nel prossimo triennio è quella legata al processo riformatore; un'azione anticipata sin dall'inizio della Legislatura e che in parte il Governo ed il Parlamento ha già avviato, ne sono testimonianza provvedimenti come il Nuovo Codice della Strada, il Regolamento del Codice dei Contratti Pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, la Riforma della Legislazione in materia portuale. Ma si ritiene che occorra porre maggiore attenzione soprattutto nel riformare organismi che negli ultimi anni sono stati superati da forme evolutive dell'intero comparto trasporti, forme evolutive a scala nazionale (il ruolo dell'Organo locale con la Riforma del Titolo V° della Costituzione) ed a scala comunitaria (le nuove Reti TEN, la interoperabilità ferroviaria, la evoluzione dei sistemi logistici, ecc.).

La scelta del Governo di privilegiare l'intervento massiccio nella realizzazione di infrastrutture si è rivelata scontata, quasi obbligata; tutti, dal Governatore della Banca di Italia al mondo dell'economia e della politica internazionale, ritengono il ricorso agli investimenti infrastrutturali una condizione essenziale per superare la crisi.

Ma non è sufficiente, nel complesso comparto della offerta infrastrutturale e logistica, investire in infrastrutture, occorre, avviare contestualmente anche un organico processo riformatore.

Dobbiamo ammettere che la recessione che il nostro Paese e l'Europa hanno vissuto nel passato biennio ha messo in discussione la struttura dei consumi. Una recessione dopo anni di crescita sistematica a scala nazionale ed internazionale lascia un segno indelebile, cambia completamente le nostre logiche organizzative, le nostre abitudini.

Stiamo capendo, e lo capiremo sempre di più, che la scelta di un mezzo di trasporto non è legata solo alla propria comodità, ma, necessariamente, è legata alla ottimizzazione delle proprie disponibilità economiche. Stiamo diventando, e lo diventeremo sempre di più, maturi; una prova tangibile ci viene data dall'aumento della domanda di trasporto pubblico e, con la ripresa, sicuramente il mondo della produzione ricorrerà alle offerte di trasporto, più vantaggiose.

Quindi dobbiamo avere il coraggio di essere, proprio in questa fase, promotori di azioni non solo infrastrutturali, ma di iniziative capaci di azzerare vecchi convincimenti obsoleti, vecchie logiche di schieramento, vecchi egoismi aziendali; dobbiamo, in realtà costruire una linea strategica che imponga l'avvio di riforme sostanziali quali:

- La liberalizzazione della rete ferroviaria comunitaria.
- Una nuova offerta di mobilità nel trasporto locale.
- Un abbattimento del costo del trasporto e della logistica ed una piena interazione tra il nuovo assetto degli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada.
- Un abbattimento del costo degli interventi
- L'avvio concreto della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus, del Brennero e del Terzo Valico dei Giovi
- Una nuova organizzazione della distribuzione delle merci.
- La istituzione di Società di Corridoio.
- Un nuovo rapporto tra Concedente e Concessionario.

È complesso e difficile il percorso che da una idea progettuale fa passare a opere compiute, tuttavia se si è in grado di controllare e gestire il processo allora si riesce a raggiungere un simile obiettivo.

È invece quasi impossibile dare attuazione a riforme organiche o a scelte gestionali innovative se non c'è una disponibilità di tutti gli attori del comparto non solo nel cambiare i propri convincimenti, ma nel capire quanto sia dannoso per il Paese difendere le singole rendite di posizione.

CAPITOLO 1: La organizzazione dell'offerta

Il 2010 anno cerniera tra due decenni

In un sistema economico caratterizzato, da un lato, da una maggiore velocità dei cicli economici e, dall'altro, da una maggiore fragilità agli eventi esterni, esogeni al singolo sistema di riferimento, la politica di infrastrutturazione del territorio, cioè la scelta di investire in sistemi infrastrutturali, affronta nuove e più complesse sfide.

Non si discute, in questo contesto, delle innegabili necessità di infrastrutturazione di un sistema economico quale quello italiano, endemicamente carente di infrastrutture e di servizi che da quelle infrastrutture derivano, quanto della necessità di continuare a farlo alla luce di esigenze nuove e della consapevolezza di dover fare fronte alla compresenza di politiche di intervento pubbliche. Politiche, necessarie alla collettività, in grado di consumare liquidità e di avere impatti significativi sugli equilibri del bilancio pubblico e sulla complessiva competitività del sistema Italia.

Più che in ogni altra fase storica, alle scelte di intervento pubblico, nel settore infrastrutturale, si chiede di essere "flessibile", di adattarsi alle nuove condizioni di contesto economico, di sviluppare forme di partenariato, di creare nuove opportunità di investimento.

Di essere, cioè, un sistema in cui la presenza pubblica conti di meno, sia meno presente.

La concentrazione degli investimenti in aree del Paese in grado di intercettare flussi di mobilità significativi, la scelta di operare interventi di lungo periodo anche mediante la possibilità, avvenuta per legge, di "rateizzare" il costo di investimento di infrastrutture imponenti, come i valichi ferroviari, la sempre più pressante richiesta di ricorrere a forme di "autofinanziamento" degli investimenti trattenendo quota parte delle accise generate dal traffico prodotto, la necessità di ricorrere sempre meno a tariffe e ricorrere sempre più a prezzi di mercato, rappresentano le spinte intrinseche di un sistema dei trasporti che mette in atto una strategia di difesa, estremamente differenziata per settore, come risposta alla sempre meno ortodossa presenza dell'intervento pubblico nei diversi settori industriali di cui si compone il mondo dei trasporti.

Queste spinte endogene si manifestano in un sistema che si apre sempre più sia alla concorrenza dei servizi, spesso accompagnata dal monopolio naturale e pubblico delle infrastrutture, sia a spinte federalistiche caratterizzate da una reale applicazione della II parte del Titolo V della Costituzione e ad alla necessità, nei limiti della definizione delle infrastrutture concorrenti tra Stato e Regioni, di disegnare un nuovo assetto delle responsabilità in capo alle Regioni, sia, infine, alla richiesta di nuove forme delle politiche di intervento dell'Unione Europea.

Il sistema di riferimento composto dalla dotazione di infrastrutture che sono state rese possibili grazie ad un decennio di operatività della Legge Obiettivo, rende oggi plausibile una strategia di lungo periodo in grado di permettere l'ottimizzazione degli sforzi pubblici di investimento.

Nel prossimo decennio non solo si completeranno molte delle opere del Piano delle Infrastrutture Strategiche approvate dal CIPE ai sensi della Legge 443 nel dicembre del 2001, ma saranno in fase di avanzata esecuzione i tunnel ferroviari del Frejus e del Brennero. Quindi sarà bene anche simulare, sin da ora, l'opportunità delle logiche di politica economica che si intendono adottare per gestire il nuovo assetto infrastrutturale. Infatti è urgente avviare un processo di rivisitazione funzionale ed organizzativa di organismi che, alla luce del nuovo sistema di opportunità che si è creato, hanno in parte perso ed in parte acquisito connotazioni nuove come l'ANAS, le Ferrovie dello Stato, l'ENAC, l'ENAV, le Autorità Portuali, ecc. (vedi Capitolo II, Paragrafi "I soggetti al contorno: GRUPPO FS, ANAS, ENAC, ENAV, AUTORITÀ PORTUALI" e "Le riforme non rinviabili").

Il nuovo contesto di riferimento ed il patrimonio di infrastrutture strategiche realizzato o in corso di realizzazione proprio per effetto della Legge obiettivo, configurano il 2010, a tutti gli effetti, come un anno cerniera tra un decennio, quello che va dal 2001 al 2010, del "fare" ed un decennio, il futuro che va dal 2010 al 2020, del "fruire".

Il passato decennio è stato un decennio del "fare" e ciò è testimoniato da due dati: dal 1985 al 2001 erano stati investiti per interventi legati alla infrastrutturazione organica del Paese solo **7 miliardi di €**, dal 2002 ad oggi sono stati approvati progetti, appaltate e cantierate opere per un valore globale di circa **68 miliardi di €**.

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.

Si è riusciti a far progettare, istruire e sottoporre alla approvazione del CIPE, durante questa Legislatura, interventi per un valore globale di circa **45 miliardi di €**.

È utile ricordare che gli interventi che fino a due anni fa erano solo atti progettuali oggi sono progetti approvati dal CIPE, in molti casi cantierati, in alcuni casi finiti, come:

Il nuovo tunnel ferroviario del Brennero	Non solo il CIPE ha approvato il progetto ma è stato realizzato un tunnel pilota lungo 10 Km
Il passante di Mestre	Completato
La BreBeMi	Lavori cantierati
La Pedemontana lombarda	Una parte dei lavori già cantierati e per una seconda parte è in corso la gara
Nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino - Lione (opera inserita nella Legge Obiettivo)	Si dispone finalmente del progetto da sottoporre entro ottobre al CIPE e sono in corso i sondaggi.
Asse ferroviario AV Milano – Genova. Terzo valico dei Giovi	In corso l'affidamento dei lavori. 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	In corso l'affidamento dei lavori. Si annulla in tal modo la saturazione oggi presente sui collegamenti ferroviari tra Milano e Venezia. Si rende fluido il Corridoio 5.
Gronda ferroviaria di Genova	In corso lavori per oltre 700 milioni di €
L'asse autostradale CISA	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto
La Variante di Valico autostradale	È in avanzata fase di realizzazione
L'asse autostradale Livorno–Civitavecchia	È stato approvato il progetto dal CIPE ed è stato cantierato un primo lotto
La terza corsia raccordo anulare di Roma	Completato al 90%
Asse autostr. Salerno – Reggio Calabria	Aperti cantieri per oltre 6 miliardi di €
La Strada Statale Ionica	Il CIPE ha approvato interventi per circa 1,7 miliardi di € e sono in corso lavori per oltre 800 milioni di €
L'asse autostradale Palermo - Messina	Completato
L'autostrada Catania – Siracusa	Completato
Nodo ferroviario di Palermo	Sono in corso i lavori per oltre 900 milioni di €
L'autostrada Ragusa – Catania	È in corso la gara per l'affidamento della concessione.
L'asse ferroviario Pontremolese	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto

Le reti metropolitane di Milano	Praticamente sono stati approvati dal CIPE le tratte M1, M2, M3, M4, M5. Per M4 è in corso la gara e per M5 si stanno affidando i lavori
Le reti metropolitane di Roma	La Linea C è stata approvata dal CIPE e sono in corso i lavori su oltre il 60% del percorso. La linea B1 sarà completata entro il 2011.
La metropolitana di Brescia	Sono in corso i lavori. L'avanzamento è di oltre il 70%
Le reti metropolitane di Napoli	Sono in corso lavori per oltre 2,8 miliardi di €
Le reti metropolitane di Catania	Sono stati approvati dal CIPE e sono in corso interventi per oltre 200 milioni di €
Il Mo.SE.	Approvato dal CIPE oggi ha un avanzamento di oltre il 70%
Il Ponte sullo Stretto	Sono partite le opere a terra ed entro la fine del corrente anno disporremo del progetto definitivo
Schemi idrici del Mezzogiorno	Sono appaltati e/o cantierati interventi per oltre 1,6 miliardi di €

Dieci anni fa ma, soprattutto, due anni fa sarebbe stato difficile immaginare la trasformazione di tali obiettivi in progetti supportati finanziariamente e, successivamente, in cantieri ed in opere compiute.

Nessuno avrebbe immaginato che sul valore complessivo del programma così come si è poi evoluto in 10 anni pari a circa **231 miliardi di €** il valore del deliberato CIPE avrebbe raggiunto l'importo di circa **130 miliardi di €**.

Ed è stato possibile garantire già una copertura finanziaria di circa **89,2 miliardi di €** sull'importo globale di **231 miliardi di €**. È utile ricordare che questa copertura finanziaria è davvero apprezzabile 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, il Ponte sullo Stretto, che hanno un'esigenza di cassa distribuita nel prossimo quinquennio.

Sono completate, appaltate e/o cantierate opere per 62 miliardi di € e sono in corso di prossimo appalto opere per circa 6 miliardi di €. È partito, in realtà, un processo di investimenti di 68 miliardi di €. Tutto questo dopo un biennio, quello relativo alla passata Legislatura, in cui erano stati bloccati oltre l'80% degli investimenti.

Del valore complessivo di circa 231 miliardi di € il valore delle opere ubicate nel Mezzogiorno è pari a circa **84 miliardi di € oltre il 36%**. Fino al 2001 la soglia percentuale delle infrastrutture nel Mezzogiorno non superava mai l'**8%**.

Inoltre non si può sottovalutare uno scenario che sicuramente caratterizzerà la domanda di trasporto nei prossimi anni: una volta usciti dalla fase recessiva ci sarà una crescita dei consumi e, contestualmente, ci sarà una vera esplosione della domanda di trasporto.

Assisteremo ad una corsa verso la competitività e la condizione chiave per la crescita sarà la organizzazione della offerta infrastrutturale nel comparto dei trasporti, sarà proprio la efficienza logistica del territorio. Per questo motivo, in questi due anni il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha sempre cercato di dare compiutezza alle indicazioni programmatiche. In tal modo la fase di stagnazione della economia non è stata caratterizzata da una stasi nella infrastrutturazione del Paese.

Dovremo quindi, da un lato, identificare le azioni da portare a compimento nel prossimo triennio e, dall'altro, quelle che, entro il 2020, cambieranno, in modo sostanziale, l'assetto logistico e trasportistico del Paese.

Dovremmo, in realtà, in termini econometrici cominciare a poter misurare sin dal prossimo triennio i cambiamenti sostanziali su alcuni indicatori particolari quali ad esempio:

- la incidenza del costo del trasporto sul valore del trasportato supera in molti casi il **10 – 12%**. Un dato certo è che il costo del trasporto delle merci supera di 6 – 8 punti percentuali quello degli altri Paesi della Unione Europea. Questo è un dato che ridimensiona, in modo sostanziale, la competitività dei nostri prodotti e quindi incide direttamente sulla crescita e sullo sviluppo;
- all'interno delle nostre grandi aggregazioni urbane, dove vive oltre il 40% della popolazione, il costo sopportato dalle famiglie per il trasporto è superiore a **38 miliardi di €** all'anno;
- il costo della congestione in ambito urbano ha superato, nel 2009, i **10 miliardi di €** (solo Roma 900 milioni di €);
- il costo della congestione nel trasporto delle merci per le lunghe e medie distanze ha, invece, nel 2009, superato i **56 miliardi di €**;
- la incidentalità nell'urbano, ha superato, nel 2008, la soglia del **45%** del valore globale nazionale; con un numero di vittime superiore a **2.200 unità**;
- sebbene si registri un miglioramento della qualità dell'aria nel 2009, il numero di giorni di superamento del valore limite di inquinamento (per il PM10) rimane elevato (54 giorni, dai 57 del 2008) rispetto a quello previsto dalla normativa (35 giorni), con superamenti in 62 capoluoghi di provincia;

- il consumo energetico, nelle nostre città, ha raggiunto livelli inimmaginabili: è sufficiente ricordare che **un quinto del consumo energetico globale nel nostro Paese è dovuto alla mobilità in ambito urbano.**

Le diseconomie generate dalla attuale offerta di trasporto gravano ogni anno sul bilancio pubblico per una soglia superiore ai **90 miliardi di €**. Una soglia economica assurda legata solo a cattiva organizzazione dell'offerta.

Per il 2013, cioè nel prossimo triennio, avremo raggiunto questa nuova disponibilità infrastrutturale:

Il nuovo patrimonio di infrastrutture

Reti viarie, ferroviarie e metropolitane	Dati sulle nuove disponibilità
Asse autostradale Salerno Reggio Calabria	240 Km aperti al traffico
Altri sistemi stradali	320 km
Assi ferroviari	133 Km
Reti metropolitane nuove	182 Km

Ebbene il sistema di obiettivi connesso a questo arricchimento infrastrutturale deve necessariamente produrre:

- una riduzione del **20%** dei costi da congestione in ambito urbano;
- una riduzione di almeno il **30%** dei costi da congestione per il traffico merci su strada;
- una riduzione significativa del costo del trasporto pubblico delle famiglie;
- una riduzione sostanziale delle emissioni di CO₂;

La simulazione al 2020 deve, invece, necessariamente comprendere un quadro di interventi completati o in avanzata fase realizzativa quali:

- il tunnel del Brennero;
- il tunnel del Frejus stradale e ferroviario;
- il Terzo valico dei Giovi;
- opere ferroviarie connesse con la Galleria di base del Gottardo
- l'asse ferroviario AV Milano – Venezia;
- il nodo ferroviario di Genova;
- il nodo ferroviario di Firenze;
- il nodo ferroviario di Bari;
- il nodo ferroviario di Palermo;
- il nuovo asse ferroviario Napoli - Bari
- l'adeguamento dell'asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria;
- la pedemontana lombarda;

- la BreBeMi;
- la Tangenziale di Milano;
- la terza corsia sull'asse autostrade Venezia – Trieste;
- il collegamento tra l'asse autostradale ed il porto di Ancona;
- la CISA;
- la E45 e la E55;
- l'asse autostradale Cecina – Civitavecchia;
- l'asse autostradale Roma – Latina;
- la variante di valico stradale;
- l'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria;
- il completamento dei tratti più critici della superstrada 106 Ionica;
- l'asse stradale Agrigento Caltanissetta;
- l'asse stradale Palermo – Agrigento;
- l'asse autostradale Catania – Siracusa;
- l'asse autostradale Ragusa – Catania;
- la Linea C della Metropolitana di Roma;
- la Linea M1, M2, M3, M4 e M5 del sistema metropolitano milanese;
- il completamento della rete metropolitana regionale campana;
- la Piastra logistica di Civitavecchia;
- la Piastra logistica di Trieste;
- la Piastra logistica di Taranto;
- la Piastra logistica di Savona – Vado ligure;
- la Piastra logistica di Augusta
- il Ponte sullo Stretto di Messina;
- la risistemazione funzionale dell'HUB di Fiumicino con il nuovo aeroporto di Viterbo;
- la risistemazione dell'aeroporto di Malpensa con le interazioni funzionali al sistema metropolitano milanese.
- Rilancio del sistema idroviario padano veneto

Questa ricchezza infrastrutturale è in grado di generare significativi ritorni di investimento che dovranno essere stimati e valutati nell'ambito di un nuovo assetto gestionale dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato, dell'ENAC, dell'ENAV, delle Autorità portuali, delle società di gestione delle Piastre logistiche e delle società di gestione del trasporto metropolitano.

Non affrontare sin da ora il duplice aspetto dei possibili ritorni di investimento e delle forme di organizzazione gestionale significa solo arricchire infrastrutturalmente il territorio producendo una azione keynesiana limitativa e, soprattutto, amplificando i costi di esercizio dei gestori.

In realtà nel prossimo decennio questo analitico rapporto tra l'investimento e la sua leggibile ricaduta diventa il vero fattore innovativo dell'intera strategia che ha caratterizzato il decennio 2001 – 2010.

Verso una rimodulazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)

Nel semestre che va da giugno a dicembre 2001, cioè fino alla data di approvazione della Delibera CIPE n.121 al cui interno è contenuto l'elenco delle opere del Piano delle Infrastrutture Strategiche, le Regioni ritennero opportuno inserire:

- alcuni interventi complementari a quelli ritenuti strategici;
- alcuni titoli quadro che contenevano, o che hanno prodotto poi, dei grappoli di opere spesso non strettamente legate all'opera strategica;
- alcuni interventi che nel tempo si sono rivelati non strategici o non coerenti agli scenari che o lo Stato o la singola Regione ha nel tempo portato avanti;
- alcuni interventi inseriti poi nei vari Allegati Infrastrutture al DPEF e che quindi sono diventati parte integrante del Programma delle Infrastrutture Strategiche anche se, nella maggior parte dei casi, relativi ad opere strettamente regionali;
- alcuni interventi garantiti inizialmente da Fondi comunitari e poi non più supportati da tali ipotesi programmatiche perché non rispondenti a determinati requisiti.

In questi anni, cioè dal 2001 ad oggi, in più occasioni si è cercato di identificare dei parametri che riportassero in una logica di effettiva strategicità le azioni dello Stato nel processo di infrastrutturazione.

Una simile operazione è stata sempre interpretata come la ricerca delle priorità nelle priorità e non come una necessaria razionalizzazione degli interventi.

Il primo importo delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche era di **125,8 miliardi di €**; oggi tale importo si attesta intorno ai **231 miliardi di €**. Se analizziamo questi macro dati ci accorgiamo, in realtà, che la crescita o la esplosione degli importi non è così preoccupante se si considera che nel 2001 delle opere inserite nella Delibera 121 si disponeva, per oltre il 90%, di soli studi di fattibilità o di ipotesi programmatiche. Quindi è fisiologico il passaggio da un costo di **125,8 miliardi di €** ai **231 miliardi di €**. Non è invece fisiologico l'appesantimento, anche programmatico, della crescita di infrastrutture secondarie connesse a quelle primarie.

Tuttavia la dimensione finanziaria raggiunta dal Piano pari a circa 231 miliardi di € è relativa al fatto che nella ricognizione delle opere quest'anno si è tenuto conto anche di interventi che nel 2009 non avevano raggiunto il livello di Progetti Preliminari. Si è passati così da un valore di circa 174 miliardi di € agli attuali 231 miliardi di €.

Questa crescita rilevante è stata una delle motivazioni alla base della rilettura integrale dell'intero Piano e delle singole scelte effettuate su di esso.

La rimodulazione del Piano delle Infrastrutture strategiche deve quindi, necessariamente, tenere conto del "Piano infrastrutture strategiche 2009", approvato con delibera CIPE n. 10/2009 e successivamente specificato e rimodulato con delibere CIPE nn. 51, 52, 83 e 121 del 2009 e n. 31 del 2010, che riporta tra l'altro il quadro degli interventi alla data del 13 maggio 2010 deliberati dal CIPE a valere sui fondi assegnati al Programma delle Infrastrutture Strategiche dall'art. 18 della Legge 2/2009.

Effettuato questo quadro di conferme programmatiche si è passati alla identificazione di quegli interventi ritenuti oggettivamente indispensabili da avviare entro il prossimo triennio. Tale processo analitico e selettivo trova ampia motivazione nella delibera 31 del 13 maggio 2010 che contiene i criteri di priorità, e quindi filtranti, ritenuti indispensabili per dare coerenza formale e finanziaria al rapporto competenza - cassa.

In particolare, i criteri confluiti nella delibera CIPE 31 del 2010 fanno riferimento ai seguenti indicatori:

- 1) **Il livello dell'avanzamento progettuale tale da consentire l'immediata cantierizzazione dei lavori;**
- 2) **La continuità funzionale di alcune opere;**
- 3) **L'utilizzo di fondi da legge obiettivo legati a scadenze temporali obbligate;**
- 4) **L'attrazione di capitali privati;**
- 5) **Il particolare livello di emergenza.**

Coerentemente alle indicazioni relative al contesto programmatico di cui sopra ed agli indicatori utilizzati nel processo di filtraggio delle varie iniziative infrastrutturali, si è seguito un preciso itinerario metodologico così caratterizzato:

- 1) Aggiornamento al luglio 2010 della Delibera 130 del 2006 (Vedi Tabella 1 dell'Allegato Tabelle e Note)
- 2) Opere da avviare nel triennio 2011 – 2013 il cui importo globale è pari a **110 miliardi di euro** (Vedi Tabella 2 dell'Allegato Tabelle e Note)

- 3) Opere non comprese nella Tabella 2 pari a **121 miliardi di €** (Vedi Tabella 3 dell'Allegato Tabelle e Note)
- 4) Opere di valenza regionale avviabili entro il 2013 (Vedi Tabella 4 dell'Allegato Tabelle e Note)
- 5) Definizione del rapporto tra esigenza finanziaria programmatica e copertura finanziaria reale (vedi Paragrafo: *Un nuovo Piano Fonti Impieghi. Verso un coinvolgimento di capitali privati per la identificazione delle opere da avviare nel triennio 2011 – 2013*)

Questa operazione però non intende minimamente azzerare le opere finora inserite nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, vuole solo aprire con le Regioni un confronto leale e trasparente, legato al particolare momento congiunturale, un momento che non consente, ragionevolmente, itinerari utopici.

In realtà la rilettura del Programma deve consentire, all'interno di ogni Regione, la individuazione di un quadro di opere che trovano misurabile certezza:

- **nella copertura finanziaria;**
- **nella completa disponibilità progettuale;**
- **nella corretta rispondenza tra le finalità dell'intervento proposto e la reale esigenza della domanda di trasporto;**
- **nella non rinviabilità dell'intervento.**

Gli interventi che non rientrano in questo quadro sicuramente faranno parte di un riferimento programmatico che potrà essere attuato solo se si verificheranno determinate condizioni (aumento della domanda, aumento delle disponibilità finanziarie, rivisitazione nel tempo dei programmi).

Una simile nuova impostazione ha consentito la costruzione, come detto prima, di sei macro tabelle riportate nel Documento **Tabelle e Note** allegato; TABELLA 1, TABELLA 2, TABELLA 3, TABELLA 4, TABELLA 5, TABELLA 6 in cui rispettivamente sono inseriti i seguenti dati:

Nella TABELLA 1 (AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE LUGLIO 2010) sono inseriti tutti gli interventi derivati dalle Delibere 121 del 2001 e 130 del 2006 e viene effettuata una capillare analisi sullo stato di avanzamento degli interventi. La dimensione globale risulta pari a 231,4 miliardi di € con una copertura distribuita su tutte le opere di cui si compone il Programma Infrastrutture Strategiche di 89,2 miliardi di € ed un fabbisogno residuo di 142,7 miliardi di €. È utile ricordare che delle risorse disponibili la quota privata è pari a 36 miliardi di €.

Nella **TABELLA 2 (QUADRO PROGRAMMATICO PRIORITARIO 2010 - 2013)** sono inserite le opere prioritarie da avviare, da cantierare e, ove possibile, completare. Tali opere sono coerenti ai criteri indicati nella seduta del CIPE del 13 maggio 2010, relativamente alla destinazione del residuo sui Fondi FAS ex articolo 18 delle Legge 2/2009. Il valore globale di tali interventi è pari a 110,4 miliardi di €. Questo insieme di opere selezionate tra quelle della tabella 1, porta con sé una dote di risorse utilizzabili per i singoli progetti di cui si compone la Tabella 2, per 39,1 miliardi di € determinando così un fabbisogno residuo di 71,6 miliardi di €. Di tale volano di disponibilità la quota privata risulta pari a 18,7 miliardi di €.

Nella **TABELLA 3 (OPERE NON COMPRESSE NELLA TABELLA 2)** sono riportate le opere che non potranno essere realizzate entro il 2013, le opere completate, già cantierate o comunque avviate, le opere con prevalente valenza regionale, le opere che ad oggi registrano un insufficiente avanzamento progettuale. L'importo globale di tali interventi è pari a 121 miliardi di € di cui già disponibili risorse per 50,1 miliardi di € e da reperire 71 miliardi di €. Anche in questo caso la componente privata delle risorse disponibili è pari a 17,3 miliardi di €.

Nella **TABELLA 4 (OPERE DI VALENZA REGIONALE REALIZZABILI ENTRO IL 2013)** è riportato l'elenco delle opere già comprese nella **TABELLA 3** di valenza regionale che hanno già coperture diverse da fonte pubblica nazionale e che possono rientrare nella Tabella 2 solo a seguito di coinvolgimento finanziario delle Regioni.

Nella **TABELLA 5 (STATO ATTUATIVO DEI PROGETTI APPROVATI DAL CIPE)** è riportato lo stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE. Il valore globale ad oggi è di 130 miliardi di €. Di tale volano globale il valore delle opere appaltate, cantierate e completate è pari a circa 62 miliardi di € ed è in corso di prossimo appalto un volano di circa ulteriori 6 miliardi di €.

Nella **TABELLA 6 (PROGETTI INOLTRATI ALLA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE IN AVANZATA FASE ISTRUTTORIA)** sono riportati i progetti in avanzata fase istruttoria, coerenti con la nuova impostazione metodologica. Il valore globale di tali interventi è di 11,7 miliardi di €.

L'intesa tra lo Stato e le Regioni per lo sviluppo infrastrutturale del Paese

Nel confermare e nel caratterizzare compiutamente tutta la programmazione condivisa tra Stato e Regioni, si è ritenuto opportuno, preliminarmente, fornire una serie di precisazioni circa le fasi cronologiche relative al percorso di segnalazione e di acquisizione delle proposte pervenute dalle Regioni al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dall'inizio della attuale Legislatura.

In data 6 marzo 2009 con delibera 10/2009, il CIPE ha proceduto all'aggiornamento del valore delle opere strategiche del "perimetro CIPE".

In data 26 giugno 2009, il CIPE ha approvato con delibera 51 il Quadro di dettaglio derivante dalla delibera CIPE del 6 marzo 2009, relativa alla manovra triennale 2009 - 2011 descrivendo, in maniera sistematica, il quadro finanziario e le coperture delle priorità infrastrutturali del Paese.

Successivamente, in data 15 luglio 2009, con Delibera 52/2009, il CIPE ha approvato l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria; a valle della approvazione, lo stesso è stato sottoposto al parere delle Commissioni permanenti e della Conferenza unificata Stato Regioni, acquisendo i relativi pareri favorevoli, rispettivamente nella prima decade di agosto e in data 28 ottobre 2009.

A tale riguardo, si ritiene opportuno precisare che, la delibera 51/2009, datata 26 giugno 2009 con il titolo "**Legge 443/2001 – interventi Fondo Infrastrutture Quadro di dettaglio delibera CIPE 6 marzo**" all'allegato 1, riporta le finalizzazioni di legge avvenute sul Fondo Infrastrutture, quantificandone la dotazione in **7.121 milioni di euro**, disponibili nella misura del 15% al Centro Nord, pari a **1.068,15 milioni di euro** ed in **6.052,85 milioni di euro** a favore del Mezzogiorno.

La delibera 52/2009 datata 15 luglio 2009 dal titolo: "**Legge 443/2001 Allegato Opere infrastrutturali al DPEF 2010 2013**" conferma integralmente le voci di investimento della Delibera 51/2009 e delibera espressamente alcune modifiche da apportare.

Si evidenzia, altresì, che l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011 ha recepito e registrato una dimensione più ampia della programmazione infrastrutturale, conseguente, come detto, alla acquisizione delle nuove proposte formulate dalle Regioni e definendo, in tal modo, un nuovo sistema di impegni coerente con i Piani Attuativi Regionali. Tali proposte sono state raggruppate in tre distinte aree:

- **Precisazioni sulle tipologie degli interventi già inseriti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Legge 443/2001**
- **Richieste di inserimento di proposte progettuali già presenti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche ma allo stato non adeguatamente specificate**
- **Richieste di nuovi inserimenti di opere strettamente interagenti con quelle già presenti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche**

Si intende pertanto precisare e confermare che, tutti gli intendimenti programmatici, a partire dagli esiti della seduta della Conferenza Stato Regioni del 29 ottobre 2009, ed il dettaglio delle richieste Regione per Regione, contenute nel Documento “Conferenza delle Regioni e delle Province autonome” del 29 aprile 2010, sono stati recepiti e fanno parte del presente Allegato.

In particolare, si riportano nel dettaglio le richieste delle singole Regioni:

Richiesta della Regione Piemonte

Richiesta di applicazione delle azioni programmatiche previste nel 1° atto aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro sotto scritto tra Regione Piemonte ed il Governo ed in particolare l’adempimento degli interventi prioritari di prima fase a favore del trasferimento modale e del trasporto locale legati al “**nuovo collegamento ferroviario Torino Lione**”.

Il 1° Atto aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro stipulato il 23 gennaio 2009, prevedeva, tra le altre, due categorie di interventi:

- Progettazione scalo ferroviario di Orbassano per 500 mila euro
- Interventi prioritari di prima fase a favore del trasporto pubblico.

Il quadro di dettaglio, contenuto nella delibera CIPE 51/2009 e riportato nella delibera CIPE 52/2009 di approvazione del DPEF Allegato Infrastrutture per il 2010 2013, assegnava in via programmatica al Piemonte per gli interventi prioritari di prima fase dovuti al “Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione” i seguenti valori: in quanto a 20 milioni sulla voce relativa all’Adeguamento sistemi metropolitani di Brescia, Bologna, Torino e per 0,5 milioni di euro sulle piastre intermodali piemontesi.

Richiesta della Regione Lombardia

Le indicazioni programmatiche derivanti dalle conclusioni del Tavolo Lombardia del 25 maggio 2009, sono state assunte nella delibera CIPE 51 e 52 del 2009, che ha costituito base programmatica **del DPCM Expo del marzo del 2010**.

L'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all'impegno delle risorse stanziato, è stata continua, fino all'ultima seduta utile del CIPE del 12 maggio 2010 che ha portato al finanziamento della Rho Gallarate, cioè dell'asse ferroviario utile alla realizzazione delle opere essenziali all'Expo.

Per questo evento, allo stato attuale sono state già approvate dal CIPE tutte le opere trasportistiche legate alla Legge Obiettivo con relativa copertura finanziaria. Alcune opere sono già cantierate, altre sono in corso di affidamento, mentre resta da approvare in via definitiva la Tangenziale esterna di Milano la cui copertura, interamente privata, è pari a 1.742 milioni di euro.

Richiesta della Regione Lazio

La richiesta della Regione Lazio relativa al tratto sud della Cecina Civitavecchia, si intende superata dal parere positivo espresso dalla Regione stessa nel dicembre 2009.

Richiesta della Regione Veneto

La richiesta della Regione Veneto non è misurabile in termini monetari trattandosi di una puntualizzazione riferita alle opere confluite nelle delibere CIPE 121/2001 e 130/2006 come opere integrate al passante di Mestre per le quali la regione Veneto chiede la definizione di interventi complementari e di integrazione funzionale al Passante di Mestre ed identificate, da parte della Regione Veneto, nel **GRAP** e nell'asse intermodale Padova Venezia. Nell'intesa sottoscritta il 6 novembre 2009, alla voce investimenti di interesse nazionale, sono inserite le opere circonvallazione orbitale di Padova e opere di adduzione in provincia di Treviso.

Sono state quindi accolte le proposte della Regione Veneto.

Richiesta della Regione Campania

Il quadro di dettaglio, contenuto nella delibera CIPE 51/2009 e riportato nella delibera CIPE 52/2009 di approvazione del DPEF Allegato Infrastrutture per il 2010 - 2013, assegnava, in via programmatica, alla Campania, per la realizzazione della Rete metropolitana regionale campana e per la realizzazione della Metropolitana di Napoli Linea 6 un importo di 400 milioni di €; per la realizzazione degli schemi acquedottistici una quota di 50 milioni di €; per garantire la quota pubblica nella realizzazione dell'asse autostradale Caianello – Benevento (Telesina) e per il collegamento tra la tangenziale di Napoli e l'asse costiero un importo di circa 170 milioni di €. L'importo globale degli interventi è di circa 650 milioni di €. Nel corso del 2009 sono stati assegnati complessivi 239 milioni di euro al sistema metropolitano campano. Le richieste della Regione si ritengono finora accolte.

Richiesta della Regione Emilia

La richiesta della Regione Emilia Romagna, verte soprattutto sull'accelerazione nella realizzazione di infrastrutture già previste nella vigente Intesa. A tale proposito si è convenuto sulla necessità di avviare le seguenti opere ritenute prioritarie:

- Sistemi ferroviari

Raddoppio linea ferroviaria Parma - La Spezia

Raddoppio Parma – Fornovo

Raddoppio Berceto – Pontremoli

Raddoppio Chiesaccia – Pontremoli

- Sistemi stradali ed autostradali

Nodo stradale e autostradale di Bologna così composto:

Passante autostradale

Nodo di Rastignano

Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo

Nuova Romea E55 tratta Ravenna- Mestre

Riqualificazione E45 tratto Orte – Ravenna

Raccordo autostradale CISA Fontevivo - Autostrada Brennero - Nogarole Rocca (detta TIBRE).

- Reti metropolitane

Bologna metropolitana – Linea 1 ;

Richiesta della Regione Valle d'Aosta

Le richieste della Regione sono state inserite nella Intesa Generale Quadro sottoscritta nel mese di luglio 2010.

Una nuova impostazione procedurale nei rapporti con le Regioni. Verso una rilettura delle Intese Generali Quadro

Le Intese Generali Quadro, previste prima dal Decreto legislativo 190 del 2002 e dopo dall'art. 161 del Decreto Legislativo 163/2006, costituiscono lo strumento del confronto e della condivisione della scelta infrastrutturale. Secondo quanto previsto dalla riforma del Titolo V° della Costituzione.

L'intesa diventa, quindi, l'unica condizione possibile per dare compiutezza all'intero Programma, atteso che l'art. 161 espressamente dispone che *“Nell'ambito del programma predetto sono, altresì, individuate, con intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale. Per tali opere le regioni o province autonome partecipano, con le modalità indicate nelle stesse intese, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti e alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate”*.

L'intesa si configura, così, come un riferimento chiave dell'intero processo programmatico a condizione però che tutte le proposte contenute al suo interno rispondano al seguente codice comportamentale:

- **Siano supportate da un Piano Economico Finanziario che ne indichi, in assenza di una piena bancabilità, le potenziali fonti di copertura finanziaria proveniente da altri fondi pubblici, dello Stato, dell'organo locale della Unione Europea.**
- **Siano supportate da tutte le procedure autorizzative dell'organo centrale e locale.**
- **Dispongano almeno di un progetto preliminare adeguatamente supportato da uno Studio di Impatto Ambientale e da una precisa motivazione strategica.**
- **Siano integrati con gli altri interventi presenti nel sistema territoriale regionale**

Questo approccio, questa nuova interpretazione metodologica deve essere avviata da subito e le Regioni devono interpretare questa iniziativa non come una messa in discussione di impegni assunti ma come una convinta e trasparente volontà dello Stato di dare alle Intese stesse una funzione di vero rogito tra le parti e non di un generico impegno non supportato da adeguate coperture finanziarie.

Anche in questo caso si è ritenuto opportuno riportare, per ogni Intesa Generale Quadro o per ogni Atto Aggiuntivo, l'elenco delle opere che oggi rispondono alle logiche esposte in precedenza.

Occorrerà avviare subito con le singole Regioni e con la Conferenza Stato Regioni un confronto che dovrà portare, nell'arco di sessanta giorni, alla rivisitazione ed all'aggiornamento di tutte le Intese Generali Quadro.

Si riportano di seguito le opere chiave nell'ambito delle singole Intese Regionali.

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE PIEMONTE**

- **Sistemi ferroviari**

Nuova linea ad AV/AC Torino – Lione e opere strettamente connesse di 1^a Fase

- **Sistemi stradali e autostradali**

Traforo di sicurezza del Frejus;

- **Sistemi urbani e metropolitani**

Metropolitana di Torino (tratte 3, 4,)

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA VALLE D'AOSTA**

- **Funivie Monte Bianco**

Il progetto del nuovo complesso funiviario, denominato “Pontal di Entrèves (1.308,20 m) – Mont Fréty (2.171,70 m) - Punta Helbronner (3.449,24 m)” e situato interamente nel Comune di Courmayeur, prevede la realizzazione di due funivie bifune a va e vieni, caratterizzate da un dislivello complessivo di 2.141,04 m e da una portata oraria pari a 800 persone/ora.

- **Sistemi ferroviari**

Potenziamento e modernizzazione della tratta ferroviaria Aosta - Chivasso.
Adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta Pré-Saint-Didier.

Linea ferroviaria Aosta - Martigny, compresa la sistemazione del nodo di Aosta e l'adeguamento a sud fino al confine regionale.

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE LOMBARDIA**

- **Sistemi ferroviari**

Gottardo: quadruplicamento Monza - Chiasso;

- **Sistemi stradali e autostradali**

Collegamento autostradale Bre-Be-Mi;
Tangenziale est Milano;
Itinerario pedemontano Bergamo - Lecco;
Autostrada A4 Milano - Torino.

- **Expo 2015**

Opere essenziali e connesse di cui al Dossier expo 2015.

Brescia: Metropolitana leggera in Val Trompia, tratta Sarezzo - Gardone V.T;
Accessibilità stradale alla Valtellina.

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA**

- **Sistemi ferroviari**

Tratta friulana del Corridoio Venezia - Trieste - Lubiana - Kiev (corridoio V)

- **Sistemi stradali e autostradali**

Complemento del corridoio autostradale V e dei valichi confinari:
comprendente il collegamento della SS 13 Pontebbana e A23 -tangenziale sud di Udine (2° lotto) con riqualificazione del collegamento con la viabilità pordenonese, compreso, l'ampliamento della A4 con la terza corsia nel tratto Nodo di Alemagna - Trieste il collegamento stradale SS 464 da Sequals, e SS 13 a Gemona

- **Hub portuale di Trieste**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE EMILIA ROMAGNA**

• Sistemi ferroviari

Raddoppio linea ferroviaria Parma - La Spezia (importo complessivo del completamento del raddoppio)

Raddoppio Parma – Fornovo

Raddoppio Berceto – Pontremoli

Raddoppio Chiesaccia – Pontremoli

• Sistemi stradali ed autostradali

Nodo stradale e autostradale di Bologna così composto:

Passante autostradale

Nodo di Rastignano

Collegamento stradale Campogalliano- Sassuolo

Nuova Romea E55 tratta Ravenna- Mestre

Riqualificazione E45 tratto Orte – Ravenna

Raccordo autostradale CISA Fontevivo - Autostrada Brennero - Nogarole Rocca (detta TIBRE)

• Reti metropolitane

Bologna metropolitana – Linea 1 ;

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE LIGURIA**

- **Sistemi ferroviari**

Nuova linea Genova - Novi Ligure - Milano: compreso il Terzo Valico dei Giovi;

Linea La Spezia – Parma - Verona: potenziamenti e raddoppi della linea Pontremolese;

- **Sistemi autostradali e stradali**

Asse autostradale La Spezia – Parma - Verona e potenziamento A12 tra S. Stefano Magra e Viareggio;

- **Hub Portuali e Interportuali**

Completamento degli allacci plurimodali (stradali e ferroviari) delle Piastre logistiche dei Porti di Genova, Savona, La Spezia, comprendente, tra le altre, le seguenti opere:

- **Area metropolitana di Genova**

Realizzazione di un adeguato collegamento tra le Autostrade A10, A12, A7, e A26 a monte della città, compresa la sistemazione dei nodi di Voltri, San Benigno e Polcevera, al fine di decongestionare il traffico urbano e metropolitano, e assicurare una offerta di mobilità del corridoio Tirrenico - Nord Europa;

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA PROVINCIA DI TRENTO**

- **Sistemi ferroviari**

Quadruplicamento della linea ferroviaria ad Alta Capacità del Brennero (Verona - Kufstein), con il Nuovo Tunnel ferroviario di base del Brennero, e della linea di accesso Fortezza - Verona, con riferimento all'ambito ricomprendente i territori del Tirolo, delle Province Autonome di Bolzano e di quella di Trento.

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA PROVINCIA DI BOLZANO**

- **Sistemi ferroviari**

Quadruplicamento della linea ferroviaria ad Alta Capacità del Brennero (Verona - Kufstein), con il Nuovo Tunnel ferroviario di base del Brennero, e della linea di accesso Fortezza - Verona, con riferimento all'ambito ricomprendente i territori del Tirolo, delle Province Autonome di Bolzano e di quella di Trento.

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE VENETO**

- **Sistemi ferroviari**

Tratta veneta dell'asse ferroviario AV-AC Milano/Venezia/Trieste (Corridoio TEN 5)

Potenziamento della tratta ferroviaria Verona – Bologna (Corridoio TEN 1)

Linea ferroviaria Verona – Fortezza (BZ);

- **Sistemi stradali ed autostradali**

Tratta Nuova Romea Venezia – Ravenna (E55 – E45)

Raccordo autostradale Cisa – Verona (Corridoio TI – BRE), compreso nuovo ponte sull'Adige in Comune di Dolcè (VR)

A4 - Ammodernamento dell'autostrada Venezia - Trieste: terza corsia (Corridoio V)

- **Hub Portuali e Interportuali**

Nuova piattaforma d'altura a servizio area portuale e logistica di riconversione aree industriali di Marghera

- **Difesa del suolo**

Progetto MOSE per la protezione della laguna e della città di Venezia

- **Infrastruttura d' interesse regionale per le quali concorre l' interesse nazionale**

Autostrada Nogara – Mare Adriatico (solo per procedure)

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE TOSCANA**

- **Sistemi ferroviari e AV/AC**

Completamento dei lavori in corso per la tratta Firenze – Bologna;
Realizzazione del nodo ferroviario di Firenze, già previsto dai precedenti accordi, comprendente il sottoattraversamento ferroviario, la nuova stazione AV/AC, e l'opera di scavalco di Rifredi, i cui progetti definitivi sono stati approvati, insieme alle opere connesse ed accessorie;
Raddoppio linea ferroviaria Pontremolese Parma - La Spezia;
Linea ferroviaria Firenze - Pisa;

- **Sistemi stradali e autostradali**

Completamento Corridoio Tirrenico - Autostrada Rosignano – Civitavecchia;
Completamento della S.G.C. E78 "Grosseto - Fano";
Potenziamento Autostrada A1;
Potenziamento Autostrada A11 ;
Potenziamento Autostrada A12;

- **Hub portuali**

Porto di Livorno

Realizzazione, a fasi intermedi, del nuovo terminal contenitori
Realizzazione del nuovo terminal RoRo
Innalzamento dei livelli di sicurezza del porto

Porto di Piombino

Collegare direttamente il Porto di Piombino con il prolungamento della SS 398 fino alle banchine portuali tramite la progettazione e la realizzazione della strada a carico della Società Autostrada Tirrenica nell'ambito della realizzazione dell'Autostrada A12 Rosignano – Civitavecchia

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE MARCHE**

- **Sistemi ferroviari:**

Tratto marchigiano dell'Asse ferroviario Bologna – Bari – Lecce - Taranto;
Trasversale ferroviaria Orte- Falconara:

- **Sistemi Stradali e autostradali**

Collegamento viario del porto di Ancona e la grande viabilità (Cosidetta uscita ad Ovest);

Realizzazione del sistema viario denominato Quadrilatero Marche - Umbria;

Asse viario Fano - Grosseto (E78) e bretella

SS 77 "Val di Chienti" .

- **Hub portuali ed interportuali**

Porto di Ancona

Opere a mare

Opere a terra

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE UMBRIA**

- **Sistemi stradali e autostradali**

Riqualificazione della E45 con la trasformazione in autostrada;

Realizzazione del sistema viario denominato Quadrilatero Marche - Umbria;

Realizzazione della trasversale E78 tra Grosseto e Fano

- **Sistema della logistica**

Le piastre logistiche di Città di Castello, Terni e Foligno

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE LAZIO**

- **Sistemi stradali e autostradali**

Completamento Corridoio Tirrenico - Autostrada Rosignano – Civitavecchia;

Adeguamento della tratta della SS. 148 Pontina fino al raccordo con la SS. Appia come completamento del corridoio tirrenico meridionale

Bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone (con svincolo su A2, SS. Appia e SS. 148;

Adeguamento funzionale della tratta della SS Cassia Roma- Viterbo

- **Hub portuali ed interportuali**

Allacci plurimodali e potenziamento del Porto di Civitavecchia

- **Sistema urbano metropolitano**

Ampliamento della Metropolitana di Roma: “nuova linea C”.

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE ABRUZZO**

- **Sistemi ferroviari**

Miglioramento dell’esercizio ferroviario sulla linea ferroviaria attuale Pescara - Roma;

Velocizzazione Tratta ferroviaria Pescara - Roma;

- **Sistemi stradali**

Completamento S.S. n°17 "dell’Appennino Abruzzese ;

S.S. n°260 "Picente" dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila. lotto IV ;

S.S. 261 subequana L’Aquila – Molino Aterno;

Pedemontana Abruzzo - Collegamento Val Vomano – Val Fino, da Villa Vomano ai confini della Provincia di Pescara

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE CAMPANIA**

- **Sistemi ferroviari**

Potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli - Bari con le caratteristiche di linea ad alta capacità.

- **Sistemi stradali**

Adeguamento a quattro corsie e messa in sicurezza della SS 372 "Telesina" di Collegamento tra Caianello (A1) e Benevento;
Asse Capua (A1) – Aeroporto di Grazzanise – Villa Literno del costo di 315 milioni di euro, da realizzarsi in project financing.

- **Reti metropolitane**

Completamento della rete metropolitana regionale

- **Sistema aeroportuale**

Realizzazione del Sistema aeroportuale campano articolato nei poli di Capodichino, Grazzanise, Salerno.

- **Sistemi intermodali**

Fluidificazione dei collegamenti su fero e su gomma del porto di Napoli e Salerno
Adeguamento funzionale interporti di Marcianise e Nola

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE PUGLIA**

- **Sistemi ferroviari**

Completamento SCMT;
Ferrovie Sud Est: interrimento della stazione e raddoppio nelle tratte Triggiano Capurso; Mungivacca - Triggiano e Capurso – Noicattaro;
Bari sud: variante della linea RFI - tratta Bari Centrale-Bari S. Giorgio;
Sistemi di sicurezza circolazione ferroviaria; sistema regionale di infomobilità; treno tram Rodi – Peschici – Lucera – Manfredonia – Foggia – interscambio Lucera
Linea Bari - Taranto FSE – Elettrificazione tratta Martina Franca - Taranto FS;

- **Sistemi stradali**

S.S. 172 dei Trulli

Adeguamento e messa in sicurezza nell'ambito comunale della tangenziale di Bari
S.P. Grottaglie Monteiasi; Strada Tangenziale Est di Lecce

- **Sistemi intermodali e aeroportuali**

Piastra Logistica di Taranto; piattaforme logistiche diffuse;interporto Regionale della Puglia; interventi completamento aerostazioni

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE MOLISE**

- **Sistemi ferroviari**

Potenziamento del sistema ferroviario regionale con particolare priorità alla linea Venafro - Termoli

- **Sistemi stradali**

Collegamento Meridionale A1 – A14 Termoli – San Vittore. Tratta S.Vittore – Venafro – Isernia – Bojano – Campobasso

- **Sistemi intermodali**

Piattaforma Logistica Adriatica Sud (Termoli)

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE BASILICATA**

- **Sistemi ferroviari**

Tratta lucana Taranto - Sibari;

- **Sistemi stradali**

Ammodernamento S.S. 7 – S.S. 106

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE CALABRIA**

- **Sistemi ferroviari**

Tratta calabrese della linea ad alta capacità ferroviaria Napoli – Battipaglia – Reggio Calabria;

- **Sistemi stradali**

Completamento della tratta calabrese dell'autostrada A3 Salerno -Reggio Calabria;
Tratta calabrese della linea Taranto – Sibari – Paola – Reggio Calabria.

- **Ponte sullo Stretto di Messina e opere connesse**

- **Sistemi intermodali**

Completamento degli allacci plurimodali del Sistema interportuale di Gioia Tauro.

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE SICILIA**

- **Sistemi ferroviari**

Tratta siciliana dell'Asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria – Palermo – Catania

Velocizzazione linea Palermo – Catania.

- **Sistemi stradali**

Ammodernamento Palermo – Agrigento.

- **Ponte sullo Stretto di Messina e opere connesse**

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE SARDEGNA**

- **Sistemi stradali**

Completamento, adeguamento della SS 131 Carlo Felice

Ammodernamento Olbia - Sassari,

- **Sistemi idrici**

Un nuovo Piano Fonti Impieghi. Verso un coinvolgimento di capitali privati per la identificazione delle opere da avviare nel triennio 2011 - 2013

Dal dopoguerra alla fine degli anni '80 le infrastrutture in Italia sono state realizzate per oltre il **95%** con risorse pubbliche.

Dalla fine degli anni '80 fino alla fine degli anni '90 tale incidenza si è ridotta al **90%**; dal 2002 ad oggi siamo passati al **75%**. Questa soglia del 75%, almeno per le infrastrutture di rilevanza strategica, nel prossimo futuro, potrà, addirittura, raggiungere la quota del **20 – 30%**.

In realtà, in futuro, la infrastrutturazione del Paese potrà e dovrà avvenire solo attraverso lo strumento del **Partenariato Pubblico Privato**.

Le motivazioni di una simile rivoluzione copernicana non devono essere ricercate nei limiti del bilancio pubblico, ma ascritte anche al fatto che il coinvolgimento dei privati è volto al miglioramento della complessiva qualità dell'investimento. In futuro il processo di infrastrutturazione potrà avvenire, in modo sostanziale, solo se si sarà in grado di attrarre capitali privati. In realtà l'investimento pubblico lì dove necessario deve rappresentare il catalizzatore di ogni processo di investimento.

D'altra parte, se andiamo a leggere i documenti programmatici che hanno caratterizzato sin dall'inizio l'intero programma di opere supportato dalla Legge Obiettivo, ci rendiamo conto che solo il **50%** degli interventi doveva essere supportato da risorse pubbliche nazionali, il **20%** da risorse comunitarie ed il **30%** da capitali privati.

Ma per coinvolgere capitali privati dobbiamo, però, una volta per tutte, avere il coraggio di analizzare la miriade di negatività presenti nell'attuale rapporto tra pubblico e privato.

Un rapporto caratterizzato da una dinamicità delle norme, da una incertezza interpretativa delle stesse, da una articolata sommatoria di processi autorizzativi, da una variabilità delle logiche contrattuali.

È sufficiente solo un esempio: **l'enorme arco temporale che intercorre tra l'approvazione di un intervento da parte del CIPE e la effettiva cantierizzazione delle opere**; una fase, tra l'altro, in cui i filtri autorizzativi e quelli ingegneristici sono stati già completati.

Ci si riferisce alla registrazione della Delibera da parte della Corte dei Conti, alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, al Bando di Gara, alla prequalifica, alla aggiudicazione ed alla consegna dei lavori.

Senza dubbio, grazie alla Legge Obiettivo, le fasi di approvazione dei progetti, la fase legata all'acquisizione dei pareri è stata ridotta in modo sostanziale. Con la Legge Obiettivo, spesso lo si dimentica, si è riusciti ad annullare la logica della unanimità nella approvazione dei

progetti in Conferenza dei Servizi e si è anche definita, in un arco temporale certo, la conclusione dell'intero iter istruttorio.

Basterebbe in proposito ricordare che, in passato, per la Variante di Valico sulla Firenze – Bologna, il processo autorizzativo ha superato la soglia dei venti anni.

Queste negatività accumulate, non in una generazione, ma per intere e numerose generazioni, non si annullano in un biennio; c'è da dire però che la variabile tempo e la incertezza delle regole poteva reggere fin quando l'intervento infrastrutturale si reggeva quasi integralmente su capitali pubblici.

Questo non solo nell'ultimo biennio è cambiato ma, sicuramente, in futuro, come detto prima, la infrastrutturazione del Paese potrà e dovrà avvenire solo attraverso lo strumento del **Partenariato Pubblico Privato**.

E questo cambiamento sostanziale trova ulteriori motivazioni in cambiamenti che sono avvenuti o che stanno avvenendo proprio in questo particolare momento storico. In proposito è sufficiente ricordare quanto segue:

- 1. le nuove condizioni al contorno: dalla logica dei corridoi alla logica della rete.** Nell'autunno del 2008, l'Italia ha proposto, nel Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, la rivisitazione e l'approfondimento delle Reti TEN – T per cercare di dare costruito alla sommatoria dei Corridoi in modo da renderli coerenti ad una logica di "rete".

Una rete al cui interno le priorità essenziali sono proprio i cosiddetti "collegamenti" mancanti. Una rete che deve ricorrere non a tanti Fondi (quello delle Reti TEN, quello dei Fondi strutturali, quello dei Fondi PON, ecc.) ma una rete che deve essere garantita direttamente dall'Unione Europea; quest'ultima, infatti, deve certificare direttamente la valenza comunitaria delle scelte.

Una rete che deve interagire con un bacino, il Mediterraneo, ridiventato teatro economico chiave della crescita e dello sviluppo del sistema euromediterraneo. Una rete la cui realizzazione è appesantita, in termini finanziari, dai limiti di Maastricht specialmente quando realizzata con risorse dei Paesi della Unione Europea. Ebbene queste precise volontà, come si vedrà nei Capitoli seguenti, dopo due Conferenze comunitarie, una a Napoli nel 2009 e l'ultima a Saragozza lo scorso mese di giugno, si stanno trasformando in proposte concrete.

- 2. verso l'apertura di un confronto con il mondo della finanza.** In assenza di risorse pubbliche ed in presenza di un quadro programmatico forte, voluto non solo dall'Italia ma dall'Unione

Europea, il mondo della Finanza dovrebbe intravedere delle condizioni di interesse. Tuttavia non sarà facile, soprattutto in questa fase, coinvolgere il mondo finanziario; se si leggono però attentamente i dati si scopre che in questi due anni di Governo il CIPE, ad esempio, ha approvato interventi sulla rete autostradale per un importo pari a circa **14 miliardi di €**, la quota pubblica in tale volano di risorse è stata pari a circa **2 miliardi di €**. Questo macro dato che in termini di PIL vale circa due punti percentuali, denuncia, da solo, lo sforzo programmatico fatto da questo Paese, in un periodo critico per l'economia mondiale.

- 3. le priorità nelle priorità.** Questo approccio sicuramente imporrà una rivisitazione non tanto delle scelte quanto degli interventi che devono essere realizzati solo attraverso forme di Partenariato Pubblico Privato e una simile scelta potrà essere considerata come un filtro per la individuazione di priorità all'interno di un quadro già prioritario; è una scelta ormai obbligata se non si vuole ricadere nella vecchia logica dei programmi annunciati.
- 4. verso l'ampliamento dell'oggetto delle concessioni e possibili estensioni dell'oggetto.** Non può il mondo della finanza, di fronte ad una chiara ricerca dei soggetti pubblici di interventi coerenti ad una logica di ritorno di investimento, rimanere fermo a prodotti finanziari vecchi. Il mondo della finanza deve passare dalla banale logica del prestito a quella del rischio, logica difendibile soprattutto quando il pubblico è in grado di dare certezze sulla copertura di una determinata quota finanziaria dell'investimento, di dare certezze sulle fasi autorizzative, di dare certezze sui tempi di realizzazione delle opere.
- 5. verso nuovi prodotti concessori.** Anche su questo fronte l'attrazione di capitali privati non può più avvenire solo ricorrendo alla concessione di assi autostradali ma deve essere ampliata alla concessione di altre possibili realtà quali impianti portuali, piastre logistiche, ecc.

Per questo motivo quanto esposto nel Paragrafo "**Verso una rimodulazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)**" trova ampia giustificazione; con tale lavoro, infatti, viene identificata la famiglia di interventi che, all'interno della Legge Obiettivo, si possono, ormai, considerare invariati, si possono configurare come opere irrinunciabili per la crescita e lo sviluppo del Paese e per i quali lo Stato ha già stanziato delle risorse.

Su tali interventi vogliamo verificare la disponibilità del mondo privato di partecipare al completamento di tali opere rischiando proprio sul ritorno di investimento inizialmente dichiarato.

D'altra parte si sta lavorando per una offerta infrastrutturale che fra cinque anni, alla luce della mole di interventi approvati dal 2002 ad oggi dal CIPE pari a **130 miliardi di €**, di cui cantierati oltre **62 miliardi di € e in fase di avvio all'appalto di circa 6 miliardi di €**, avrà raggiunto livelli di efficienza senza dubbio più accettabili degli attuali e potrà sopportare una adeguata crescita della domanda di trasporto.

È sufficiente, in proposito, solo un esempio: spesso ci si limita solo alla possibilità di coinvolgere il privato nella realizzazione di reti autostradali ed invece non si è mai tentato di coinvolgerlo nella realizzazione di reti metropolitane.

Ebbene, una volta garantita, nell'investimento di determinate reti, una somma di base rilevante, la parte restante potrebbe benissimo essere oggetto di coinvolgimento di privati in quanto la crescita della domanda rende bancabile la parte di investimento residuale.

È difficile convincere e coinvolgere il mondo privato in operazioni che non hanno la immediata e misurabile certezza della bancabilità; negli ultimi due anni, però, il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha compreso che prendeva corpo questa nuova ed obbligata esigenza di capitali privati ed ha avviato attività di collaborazione con la BEI ai sensi dell'articolo 20 del Decreto Legge 185/2010.

Occorre, quindi, effettuare una analisi sulle risorse pubbliche oggi potenzialmente disponibili alla luce anche della ricognizione complessiva di risorse prevista della Legge 122/2010; occorre cioè identificare il potenziale quadro previsionale delle risorse; in particolare:

- Sono potenzialmente disponibili **870 milioni di €** provenienti dall'art. 46 della Legge 122/2010.
- Sono potenzialmente disponibili **864 milioni di €** provenienti dalla Delibera CIPE del 13.5.2010 relativa alla rivisitazione del Programma
- Sono potenzialmente disponibili **1.000 milioni di €** provenienti dalla TAB.B della Legge Finanziaria 2010.
- Sono potenzialmente disponibili **700 milioni di €** provenienti dalla Legge 166/2002 del comparto portuale.
- L'art. 15, comma 1, del decreto legge 31 maggio 2010 n. 78 convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010 n. 122, come successivamente modificato dal Decreto Legge 5 agosto 2010, n. 125 prevede l'introduzione del pedaggio sulla rete delle autostrade e dei raccordi autostradali ANAS (circa 1300 chilometri) a partire dal 30.4.2011.¹ Da un'analisi dettagliata potrebbero essere disponibili risorse superiori anche a **4,5 miliardi di €**.
- Sono disponibili **75 milioni di €** provenienti dall'art. 4 del Decreto Legge 40/2010, convertito in Legge 73/2010

¹ In particolare trattasi, come nel caso della Salerno – Reggio Calabria, di assi attualmente con caratteristiche non autostradali ma di possibile trasformazione in assi autostradali e quindi pedaggiabili, oggi gestiti da ANAS.

Sono quindi potenzialmente disponibili e possono diventare volano pubblico 8.009 milioni di €.

Dopo questa identificazione di risorse è necessario definire una proposta non generica in cui vengono indicate le macro voci economiche e l'articolazione, per modalità trasportistica, delle assegnazioni distinte in Centro Nord e Sud, ma è opportuno chiarire anche quali opere del Mezzogiorno e del Centro Nord definiscono un fabbisogno di prima fase e con quale cadenza temporale si è in grado di completarle.

Sulla base dei criteri utilizzati per la selezione degli interventi siamo in grado di definire il seguente quadro di interventi e di azioni:

Per il Mezzogiorno

Del. 31/2010 criteri	Del. 31/2010 classe	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo residuo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni
		Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa		9.146,02	2.724,82	6.421,20	
piano mezzogiorno	2	Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)	RFI	230,00	200,00	30,00	Campania, Calabria, Basilicata
	2	Completamento asse autostradale Salerno- R. Calabria	ANAS	2.942,90	378,60	2.564,30	Calabria
		A1 (Capua) - Domiziana e adeguamento	ANAS	1.380,00	378,60	1.001,40	Campania,
convergenza regionale		SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone	ANAS	1.380,00	378,60	1.001,40	Campania,
		Asse Autostradale Messina - Siracusa - Gela	ANAS	407,24	150,44	256,80	Sicilia,
convergenza regionale		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 9 "Scicli"	ANAS	150,44	150,44	-	Sicilia,
convergenza regionale		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 10 Irmínio	ANAS	103,90	-	103,90	Sicilia,
convergenza regionale		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 11 Ragusa	ANAS	152,90	-	152,90	Sicilia,
convergenza regionale		Asse Stradale Nord/Sud Stefano di Camastra - Gela	ANAS	810,92	272,76	538,16	Sicilia,
affidamento in corso		Autostrada Ragusa-Catania	ANAS	815,38	815,38	-	Sicilia,
		Palermo - Agrigento autostrada	ANAS	386,17	-	386,17	Sicilia,
convergenza regionale		Adeguamento della SS121 completamento	ANAS	386,17	-	386,17	Sicilia,
		Corridoio Plurimodale Adriatico		260,92	226,15	34,77	
convergenza regionale		Bari - Matera (strada)	ANAS	179,17	144,40	34,77	Puglia, Basilicata,
convergenza regionale		Gioia del Colle - Matera (Strada)	ANAS	-	-	-	Puglia, Basilicata,
convergenza regionale		SS 16 Adriatica tronco Maglie/Otranto - Ammodernamento per Km. 16	ANAS	81,75	81,75	-	Puglia,

Del. 31/2010 criteri	Del. 31/2010 classe	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo residuo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni
		Ponte Stretto di Messina		6.950,00	1.650,00	5.300,00	
	1 e 2	Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente	Stretto di Messina SpA	6.100,00	1.650,00	4.450,00	Calabria, Sicilia
	1 e 2	Opere complementari Ponte sullo Stretto	Stretto di Messina SpA	850,00	-	850,00	Calabria, Sicilia
		Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica		6.546,22	2.111,83	4.434,39	
piano mezzogiorno	1	Asse ferroviario Napoli - Bari: tratta Napoli - Frasso Telesino	RFI	1.543,00	1.493,00	50,00	Campania, Puglia
		Benevento - Caserta- A1 - Calanella - Grazzanise e variante Caserta		957,20	-	957,20	Campania,
	4	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	ANAS	585,62	618,83	33,21	Campania
convergenza regionale		Collegamento autostradale Caserta-Benevento con bretelle di collegamento alla variante di Caserta ed alla Tangenziale di Benevento	ANAS	957,20	-	957,20	Campania,
convergenza regionale		Salerno - Potenza - Bari (Strada)	ANAS	552,00	-	552,00	Campania, Puglia, Basilicata,
convergenza regionale		Murgia - Pollino	ANAS	849,40	-	849,40	Puglia, Basilicata,
	2	Corridolo stradale Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria	ANAS	1.101,80	-	1.101,80	Calabria
		Sistemi Urbani		2.394,00	732,79	1.661,21	
affidamento in corso	2	Napoli metropolitana: linea 1 tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	Comune di Napoli	1.031,00	244,79	786,21	Campania
	2	Bari e sistemi ferroviari connessi	-	438,00	398,00	40,00	Puglia,
	2	Nodo di Catania - Circumetnea	Ferrovia Circumetnea	425,00	90,00	335,00	Sicilia,
convergenza regionale		Nodo di Palermo	-	500,00	-	500,00	Sicilia,
		Piastra Logistica Mediterranea della Sardegna		1.485,00	632,00	853,00	
	2	Adeguamento SS 131 "Carlo Felice" Cagliari - Sassari	ANAS	570,00	-	570,00	Sardegna
	2	Olbia - Sassari: potenziamento	ANAS	665,00	632,00	33,00	Sardegna
convergenza regionale		Nodo di Cagliari	Comune di Cagliari	250,00	-	250,00	Sardegna
		HUB Portuali / Interportuali		489,74	178,18	311,56	
	3	Hub Portuale - Taranto	Autorità Portuale di Taranto	189,74	156,15	33,59	Puglia
	2	Hub interportuali Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali del Sistema Interportuale	Autorità Portuale di Gioia Tauro	150,00	22,03	127,97	Calabria
convergenza regionale		Hub Intermodali Sicilia	Autorità Portuale	150,00	0,00	150,00	Sicilia,
		Schemi Idrici - Interventi emergenza Idrica		1.022,07	286,58	735,49	
		Riepilogo globale		28.293,97	8.542,35	19.751,62	

E per una serie di interventi siamo in grado anche di indicare i possibili avanzamenti

Intervento	Disponibilità dell'intervento (anno)
Autostrada Salerno – Reggio	2013 (80% dell'asse)
Adeguamento AV Battipaglia – Reggio	2013 (20% dell'asse)
Superstrada Ionica 106	2013 (20% dell'asse)
Asse viario (Telesina)	2013 (80% dell'asse)
Autostrada Ragusa – Catania	2013 (60% dell'asse)
Asse Napoli - Bari	2013 (cantieri aperti)
Ponte sullo Stretto	2013 (cantieri aperti)
Nodo di Catania	2013 (30% del nodo)
Nodo di Palermo	2013 (cantieri aperti)
Metro regionale Campania	2013(60% della rete)
Sistema ferroviario nodo di Bari	2013 (cantieri aperti)
Nodo di Cagliari	2013 (cantieri aperti)
Asse viario 131 in Sardegna	2013(60% dell'asse)
Asse viario Olbia - Sassari	2013 (60% dell'asse)
Piastra logistica di Taranto	2013 (completo)
Piastra di Gioia Tauro	2013(completo)
HUB intermodali in Sicilia	2013 (80% degli impianti)
Schemi idrici	2013 (70% degli schemi)

Quindi il quadro delle risorse per il Mezzogiorno è caratterizzato dai seguenti dati:

- **Risorse disponibili : 8.542 milioni di €**
- **Risorse da reperire : 19.751 milioni di €**

PER IL CENTRO NORD
milioni di €

Intervento	Costo complessivo	Disponibilità pubblica	Disponibilità Private	Esigenze	Disponibilità (anno)
Mo.SE	2.252			2.252	2013 (80% dell'opera)
BreBeMi	1.700		1.700		2013 (completo)
Pedemontana Lombarda	4.300	3.000	1.300		2013 (50% dell'opera)
Tangenziale est Milano	1.600		1.600		2013 (completo)
Linea M4	1.700	1.700			2013 (70% dell'opera)
Linea M5	657	657			2013 (80% dell'opera)
Linee M1,M2 ed M3	1.600			1.600	2013 (cantieri aperti)
Ferrovia Rho - Gallarate	350	350			2013 (completo)
Quadruplicamento Monza Chiasso Tratta Bivio Rosales Seregno	1.412	40		1.372	2013 (cantieri aperti)
Linea C di Roma	3.034	2.341		697	2013 (40% dell'opera)
Asse AV Milano – Verona	4.700	1.131		3.569	2013 (40% dell'opera)

Asse AV Verona-Padova	4.968			4.968	2013 (cantieri aperti)
Terzo Valico dei Giovi	6.200	780		5.420	2013 (cantieri aperti)
Tunnel del Brennero	4.140	728	400	3.001	2013 (cantieri aperti)
Asse Ferroviario Fortezza – Verona (la Fase)	2.470		1.030	1.440	2013 (cantieri aperti)
Asse Torino – Lione	11.000	400		10.600	2013 (cantieri aperti)
Asse AV Venezia-Trieste	3.500			3.500	2013 (cantieri aperti)
Plastra logistica Trieste e allacci	161			161	2013 (completo)
Asse autostradale Venezia - Trieste	1.700		1.700		2013 (50% dell'opera)
Autostrada CISA	1.800		1.800		2013 (30% dell'opera)
Autostrada Orte – Mestre	9.768		1.428	8.340	2013 (cantieri aperti)
Nodo autostradale di Bologna	1.450		1.450		2013 (cantieri aperti)
Quadrilatero Umbria - Marche	600			600	2013 (90% completata)
Allacci viari porto di Ancona	479		479		2013 (90% completata)
Autostrada Roma – Latina	2.637	390	1.582	711	2013 (30% dell'opera)
Autostrada Cecina – Civitavecchia	2.100		2.100		2013 (60% dell'opera)
Totali	76.278	11.517	16.561	47.459	

Dopo questa analisi delle esigenze e delle disponibilità si ritiene utile ricordare che, in base all'art 2 comma 232 e seguenti della Legge 191/2009, è possibile ricorrere alla logica dei lotti costruttivi, destinando in via prioritaria le risorse che si rendono disponibili ai progetti delle reti TEN – T confluìti sotto questa nuova disciplina. Con questa norma il Legislatore ha compreso la ineludibile necessit  di procedere alla realizzazione di interventi sovra nazionali e transfrontalieri acquisendo la certezza del costo annuale che grava su debito pubblico non sottovalutando, contestualmente, le esigenze necessarie alla realizzazione organica delle opere.

L'impatto certo e conosciuto sul bilancio dello Stato, rappresenta un passaggio culturale prima che normativo di ampie vedute strategiche e viene incontro anche alle richieste avanzate su tale problematica dalla Corte dei Conti. Pertanto si ritiene utile ricordare che il valore complessivo dei progetti reti TEN –T, gi  sottoposti o sottoponibili alla disciplina dei lotti costruttivi, risulta pari a **38,5 miliardi di €**.

In particolare per le opere del Centro Nord sono già sottoposti alla disciplina dei lotti costruttivi gli interventi relativi alle seguenti opere:

- Linea AV/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia
- Galleria di base del Brennero
- Linea AV/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi

La Tabella seguente evidenzia l'applicazione dettagliata della norma su tali interventi:

Adempimenti legge 191/2009 art 2 comma 234

	Costo dell'opera	Finanziamenti disponibili (agosto 2010)	Delibera Cipe	importo complessivo residuo da finanziare	opere in corso	Contabilizzato al 2009	1° Lotto costruttivo	2° Lotto costruttivo	3° Lotto costruttivo	4° Lotto costruttivo	5° Lotto costruttivo	6° Lotto Costruttivo
Linea Av/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia	2050	1131	71/2009	919			1131	919				
Galleria di base del Brennero	4140	728	81/2009	3412	260		280	2726	872			
Linea Av/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi	6200	720	101/2009	5480		140	500	1100	1270	1340	1200	650
Valori complessivi				9811	260	140	1911	4745	2142	1340	1200	650

Possono invece rientrare nella stessa norma, in quanto ubicati sulle reti TEN – T, i seguenti ulteriori interventi:

- Galleria di base del Frejus lungo l'asse Torino – Lione,
- L'asse ferroviario Fortezza – Verona di collegamento al valico del Brennero,
- Linea AV/AC Verona – Padova
- Linea AV/AC Venezia - Trieste

Seguendo un simile approccio, invocando cioè anche per le opere prima elencate, quanto previsto dall'articolo 2 comma 234 della Legge 191/2009, le esigenze finanziarie sia per le opere già sottoposte alla norma dei "lotti costruttivi", sia di quelle potenzialmente inseribili, non supera, nel prossimo triennio il valore di **4 miliardi di €**.

In tal modo il quadro delle esigenze finanziarie delle opere del centro nord può essere così rimodulato:

47.459 – 38.730* + 4.000(primi lotti costruttivi) = 12.729 milioni di €

*

- per l'asse Torino – Lione: 11.000 milioni di €
- per il Brennero e per la Fortezza – Verona: 8.200 milioni di €
- per il Terzo Valico del Giovi: 6.200 milioni di €
- per la Verona – Padova AV: 5.130 milioni di €
- per la Venezia – Trieste AV: 3.500 milioni di €
- per la Milano – Verona AV: 4.700 milioni di €

È utile ricordare che sempre nel Centro Nord sono previsti finanziamenti privati per **16.561 milioni di €**.

Le risorse pubbliche necessarie globalmente sono quindi pari a:

19.751 milioni di € (Sud) + 12.729 milioni di € (Centro Nord)=

32.480 milioni di €

Si ritiene opportuno distinguere tra l'impegno programmatico delle risorse e la reale esigenza finanziaria. Come anticipato prima per una serie di opere, grazie alla norma sui "lotti costruttivi" la voce legata all'impegno è correlata alla cassa fermo restando il limite globale di impegno sul valore residuo da finanziare pari a 10 miliardi di €, mentre per le altre opere, senza dubbio, è fondamentale approfondire tale rapporto.

In questo processo di ricerca delle risorse, in questa delicata fase di costruzione di un Piano Fonti Impieghi triennale credibile, non si vogliono invocare programmaticamente obiettivi irraggiungibili, non si vuole disattendere finalità essenziali che offrono al nostro Paese condizioni di competitività.

Dobbiamo, in questa operazione essere convinti che destinare, entro il 2013, risorse ad interventi non essenziali significa compromettere la intera offerta infrastrutturale del Paese e compromettere l'organica offerta infrastrutturale che si vuole raggiungere entro il 2020.

Per questo motivo si è ritenuto opportuno effettuare una sintetica analisi delle evoluzioni subite dal Fondo Infrastrutture nel 2009.

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

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

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

Da questa disponibilità si devono sottrarre:

1. adeguamento prezzi materiale da costruzione: 900 milioni di €;
2. finanziamento società Tirrenia: 390 milioni di euro;
3. finanziamento servizi regionali ferroviari: 1.440 milioni di euro;
4. finanziamento obblighi di servizio media lunga percorrenza ferroviari: 330 milioni di euro;
5. investimenti del Gruppo ferrovie dello Stato: 960 milioni di €.

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

La dotazione iniziale del Fondo Infrastrutture è ben indicata dall'allegato 1 alla Delibera CIPE 51/2009 che qui di seguito si riporta:

Delibera 51/2009 Allegato 1 – DOTAZIONE DEL “FONDO INFRASTRUTTURE”

(importi in milioni di euro)

1. Assegnazioni al “Fondo infrastrutture” a carico del FAS		
Delibera n. 112/2008		7.356,00
Delibera n. 3/2009, al netto delle risorse per edilizia carceraria (200 M€) e edilizia scolastica (1.000 M€)		3.800,00
	Totale 1	11.156,00
2. Utilizzi		
<i>a) Preassegnazioni di legge</i>		
- Aumento prezzi cemento e ferro (art. 1, c. II, D.L. n. 62/2008)		900,00
- Fiere (art. 18, c. 4 ter, D.L. n. 185/2008)		15,00
- FS: fondo investimenti (art. 25 D.L. n. 185/2008)		960,00
- Trenitalia per trasporto regionale: quote 2009/2010/2011 (art. 25 D.L. n. 185/2008)		1.440,00
- Privatizzazione Tirrenia: Quote 2009/2010/2011 (art. 26 D.L. n. 185/2008)		390,00
<i>b) Assegnazioni CIPE</i>		
- Assegnazione Trenitalia (delibera n. 23/2009)		330,00
	Totale 2	4.035,00
3. Residuo per Italia	Totale 1 – Totale 2	7.121,00
4. Disponibilità per infrastrutture nelle macroaree		
A. Centro-Nord (15% di “Residuo per Italia”)		1.068,15
B. Sud (85% di “Residuo per Italia”)		6.052,85

Nel 2009, l’impegno di competenza pubblica destinato ad investimenti in infrastrutture riconducibile all’art 21 e all’art 18 della legge 2/2009 è stato di **9,4 miliardi di € (2,1 miliardi di € per rifinanziamento Legge Obiettivo ex art 21 della legge 2/2009 e 7,3 miliardi di € Fondi FAS ex art 18 della legge 2/2009)**.

Di questi circa **3,1 miliardi di €** sono stati destinati ad attività non infrastrutturali quali, come detto in precedenza: la privatizzazione di Tirrenia, il trasporto regionale delle Ferrovie dello Stato, l’emergenza terremoto in Abruzzo, l’aumento dei prezzi del materiale da costruzione, ecc.) e circa ulteriori **600 milioni** sono stati disposti con assegnazioni da legge finanziaria 191/2009.

Al totale di **3,7 miliardi** di euro di assegnazioni destinate ad attività non infrastrutturali del Fondo Infrastrutture alimentato ex art 18 della legge 2/2009 si sommano le assegnazioni, per circa **5,1 miliardi di €** a progetti deliberati dal CIPE ed indicati dalle delibere 51 e 52 del 2009, che, alla data della seduta CIPE del 31 luglio 2010 sono così riassumibili:

**Disponibilità residue del Fondo Infrastrutture art 18 legge 2/2009 luglio 2010
(importi in milioni di euro)**

1. Assegnazioni al "Fondo infrastrutture" a carico del FAS	
Delibera n. 112/2008	7.356,00
Delibera n. 3/2009, al netto delle risorse per edilizia carceraria (200 M€) e edilizia scolastica (1.000 M€)	3.800,00
Totale 1	11.156,00
2. Utilizzi	
<i>a) Preassegnazioni di legge</i>	
- Aumento prezzi cemento e ferro (art. 1, c. II, D.L. n. 62/2008)	900,00
- Fiere (art. 18, c. 4 ter, D.L. n. 185/2008)	15,00
- FS: fondo investimenti (art. 25 D.L. n. 185/2008)	960,00
- Trenitalia per trasporto regionale: quote 2009/2010/2011 (art. 25 D.L. n. 185/2008)	1.440,00
- Privatizzazione Tirrenia: Quote 2009/2010/2011 (art. 26 D.L. n. 185/2008)	390,00
<i>b) Assegnazioni CIPE</i>	
- Assegnazione Trenitalia (delibera n. 23/2009)	330,00
Totale 2	4.035,00
3. Residuo complessivo	
Totale 1 – Totale 2	7.121,00
4. Disponibilità per infrastrutture nelle macroaree	
A. Centro-Nord (15% di "Residuo per Italia")	1.068,15
B. Sud (85% di "Residuo per Italia")	6.052,85
5. Assegnazioni Cipe a valere sull'art 18 legge 2/2009 al dicembre 2009	
A. Centro Nord	861,896
B. Sud	3.826,388
B.1 Riserva per Abruzzo	408,50
Totali assegnazioni	5.096,784
Residuo Fas art 18 l 2/2009 Centro Nord	206.254
Residuo art 18 l 2/2009 Mezzogiorno	1817.962
Totale residuo	2.024,216
Assegnazioni da Legge finanziaria per il 2010 legge 191/2009 a valere su art 18 l 2/2009 Edilizia Carceraria Art 2 Comma 219	500
Fondo Agricoltura Art 2 comma --	100
Disponibilità residue su "Fondo Infrastrutture" art 18 l 2/2009 alla seduta del 13 maggio 2010	1.424.216
Assegnazioni avvenute in corso di seduta del 22.7. 2010	
Opere manutentive della rete ferroviaria	292
Opere manutentive della rete stradale	268
Residuo al luglio 2010	864,1

Le disponibilità iniziali, pari a circa **2,1 mld di euro** derivanti dall'art 21 della legge 2/2009, sono state programmaticamente assegnate, tra il 2009 ed il 2010, alle seguenti opere:

Totale assegnazioni ex art 21 legge 2/2009

Interventi infrastrutturali	Assegnazioni (mln di euro)
Mose	800
Tratta AV/AC Milano Genova	400
Tratta AV/AC Treviglio Brescia	391
Rho Gallarate	282
Pontremolese	234,6
Linea C di Roma	17,05
Piastre piemontesi	0,5 (da assegnare)
	2.125,5

Dopo questa analisi si è ritenuto opportuno, utilizzando sia le disponibilità potenziali richiamate in precedenza, sia quelle derivanti dal possibile ricorso a Fondi FAS e Fondi PAR, **definire il seguente Quadro ricognitivo legandolo alle specificità territoriali.**

	Quadro previsionale disponibilità	
Esigenze pubbliche Centro Nord	art.46 Legge 122/2010	870
	Delibera CIPE 13.5. 2010	864
	art.47 Legge 122/2010	1.180
	Recuperi Legge 166/2002	700
	Legge Finanziaria 2010 TAB B	1.000
	Legge 122/2010 e DL 125/2010	700 *
	Fondi FAS	450
	Legge 73/2010 (Metro Parma)	50
Esigenze pubbliche Sud	Fondi FAS	2.550
	Fondi PAR	3.000
	Legge 73/2010 (Metro Parma)	25
	Legge 122/2010 e DL 125/2010	3.800 *
Esigenze Fondi UE	Fondo TEN - T	1.100
	Fondi PON	2.697
	Totale	18.956

* si è tenuto conto anche di possibili reti viarie da trasformare in assi autostradali con pedaggio

Un simile Quadro previsionale, in cui l'unico riferimento a nuove risorse è legato a quanto previsto nella Legge Finanziaria 2010 in Tabella B per un importo pari a 1 miliardo di €, diventa utile per misurare realmente la validità sia delle azioni che si intendono attivare nel triennio, sia di quelle che si intendono cantierare e possibilmente completare nel triennio.

Infatti mentre, come riportato prima nel presente Paragrafo le esigenze finanziarie aggiuntive per le opere da cantierare nel prossimo triennio sono pari a **32,4 miliardi di €**, le possibili disponibilità finanziarie si attestano su un valore pari a **18,9 miliardi di €**.

I due importi, il primo legato alle esigenze finanziarie pari a **32,4 miliardi di €**, il secondo legato alle potenziali disponibilità pari a **18,9 miliardi di €**, rappresentano la base su cui, fermo restando il quadro delle opere di cui alle TABELLE 2 e 4, costruire un dettagliato quadro temporale dei vari interventi legato:

- al reale stato di avanzamento progettuale degli interventi,
- alla capacità di alcuni di essi di coinvolgere capitali privati e di ricorrere a forme di Partenariato Pubblico Privato
- alla disponibilità di alcune Regioni a destinare una percentuale più significativa di Fondi FAS (PAR) per interventi che pur ricoprendo valenza regionale svolgono un ruolo chiave nel sistema Paese

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

		2010	2011	2012	2013
ANAS	Risorse stanziare in Leggi Finanziarie				
	- investimenti (compresi interventi manut. Straordinaria)	0 (1)	0	0	0
	- servizi	309	0	0	0
	Ulteriori Fabbisogni per nuovi interventi				
	- attivabile mediante CDP lato investimenti (compresi interventi manut. Straordinaria) (2)	3.300	3.561	3.561	3.561
	- attivabile mediante CDP lato servizi		250	250	250

(1) Il CIPE nella seduta del 22 luglio 2010 ha stanziato 268 milioni i euro a valere sul fondo infrastrutture da destinare ad interventi di manutenzione straordinaria ed al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui di cui al contratto di programma 2003-2005

(2) Dal 2011 l'importo include 61 milioni di euro da destinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui di cui al contratto di programma 2003-2005

	2010	2011	2012	2013	
RFI	Risorse stanziare in Leggi Finanziarie	0	- 700	0	0
	- investimenti	0	0	0	0
	- servizi	(1)	0	0	0
	Ulteriori Fabbisogni per nuovi interventi				
	- attivabile mediante CDP lato investimenti	1.500	4.190	6.250	4.250
	- attivabile mediante CDP lato servizi	975 (2)	975	975	975

(1) Il CIPE nella seduta del 22 luglio 2010 ha stanziato 292 milioni i euro a valere sul fondo infrastrutture da destinare ad interventi di manutenzione ordinaria.

(2) Valore riferibile alla costanza degli impegni assunti dallo Stato

Lo scenario di lungo periodo: 2020; lo scenario di breve periodo: 2013. Azioni misurabili

L'assetto infrastrutturale che riusciremo a costruire entro il 2020 e le possibili movimentazioni che insisteranno su tale assetto sono tutte legate ai programmi, alle scelte progettuali, ai cantieri aperti che saremo in grado di concepire oggi.

Questo peculiare concetto di anticipazione dei possibili scenari trova nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti una chiara singolarità: **la previsione è strettamente legata alla capacità di dare contestualità realizzativa alle scelte programmate.**

Questa singolarità diventa ancora più incisiva, sempre nel campo della logistica e dei trasporti, su due distinte aree tematiche:

- i nodi portuali ed interportuali,
- le reti ferroviarie e stradali.

Quanto riportato nel Paragrafo **"Il 2010 anno cerniera tra due decenni"** testimonia non solo la necessità di trarre due distinte fasi temporali quella legata alla scadenza del 2013 e quella legata al 2020 ma anche la indispensabilità nel misurare, davvero, gli effetti e le ricadute che i rilevanti investimenti dello Stato nella infrastrutturazione del Paese sono in grado di produrre; in questo paragrafo si vuole, invece, tentare di delineare i possibili scenari della domanda che caratterizzeranno il 2013 ed il 2020.

Sono due scenari entrambe difficili in quanto il primo, quello del 2013, risentirà ancora delle negatività prodotte dalla recessione del biennio 2008 – 2009, dalle diffuse diseconomie generate dalla crisi mondiale. Il 2020, invece, è legato alla analisi capillare delle strategie che i Paesi del sistema Europa intenderanno adottare. Cioè, saranno coerenti ad una strategia comunitaria o saranno coerenti ad un ritorno diffuso di bilateralismo internazionale ?

Solo per fare un esempio, quello che a livello convegnistico viene definito "sistema euromediterraneo" ancora oggi non ha una precisa caratterizzazione geoeconomica e ancora si inseguono contrapposizioni tra il mare del Nord ed il Mediterraneo convinti che in un simile confronto vinca il Mediterraneo perché più vantaggioso come porta per l'Europa per le navi provenienti dall'area asiatica.

Se questo è vero, è altrettanto vero che ciò comporta una volontà unitaria a livello europeo per raggiungere questo obiettivo e la previsione di incentivi perché il mercato abbandoni la pratica attuale (**il percorso più lungo non è sempre il più costoso per il cliente**). Si dovrebbe passare, cioè, da una visione *market driven* a una visione *policy driven*. Il problema, com'è noto, non è solo di infrastrutture portuali ma anche di collegamenti retroportuali.

Un porto da 3 milioni di TEU, con ottimi fondali e tecnologie avanzate, servito da linee ferroviarie che possono reggere solo treni da 1.000/1.100 tonnellate non sarà mai competitivo nei confronti di un porto da 1 milione di TEU ma dotato di linee ferroviarie, moduli di stazione e centri intermodali capaci di gestire treni da 1.600 tonnellate.

A parità di resa oraria, il primo finirà per essere rapidamente intasato, con ritardi che si accumulano nelle consegne e verrà ben presto abbandonato sia dalle linee che dal cliente. Oppure dovrà ricorrere ai sussidi pubblici per equiparare il costo di un treno da 1.100 tonnellate a quello da 1.600.

Proprio la storia recente dei porti nord adriatici (**Koper, Trieste, Venezia**) dimostra quanto sia decisivo il treno nell'assicurare la competitività di uno scalo, soprattutto nei traffici container. Sicché, se l'Italia deve cercare di giocare le sue carte ora e subito varrebbe la pena che **concentrasse i suoi sforzi piuttosto sui link che sui nodes**, cercando di strappare finanziamenti europei per i collegamenti retroportuali ed affidandosi all'iniziativa privata per il potenziamento delle infrastrutture portuali.

Questo sarebbe un forte incoraggiamento anche per le imprese ferroviarie concorrenti di Trenitalia. Infatti non c'è molto da attendersi dal miglioramento (nel senso di non discriminazione) delle condizioni di accesso all'infrastruttura se le linee ferroviarie non sono tali da reggere dei moduli – treno competitivi secondo gli standard europei. Per avere un'idea dello scarto esistente tra certi nostri collegamenti che interessano nodi importantissimi della rete e gli standard europei si pensi al tunnel del Lötschberg ed al proseguimento su territorio italiano della linea Domodossola - Novara, ancora a senso alterno!

Per poter, quindi, delineare lo scenario al 2020 si deve essere in grado di capire se ci sono oggi, a dieci anni data, le condizioni per avviare un cambiamento sostanziale tra il ruolo che svolge per l'intera Europa la Germania e quello che intendono continuare a svolgere i Paesi della Unione Europea che si affacciano sul Mediterraneo come la Spagna, la Francia, la Slovenia, la Grecia e l'Italia.

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

La Germania, invece, come si avrà modo di ribadire nel Paragrafo “Le emergenze: il trasporto e la sicurezza in ambito urbano e la offerta portuale” del Cap. II, 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: la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l’Italia.

Si otterrebbero gli stessi dati se effettuassimo una analisi sugli altri Paesi della Unione Europea che si affacciano sul Mediterraneo. Prevedere, in dieci anni, una rivoluzione culturale che annulli questa rendita di posizione posseduta dal Nord Europa significa disegnare uno scenario al 2020 non solo utopico ma, sicuramente, privo di ogni attendibilità gestionale.

Supponiamo, infatti, che il Mediterraneo possa attrarre nel 2020 il doppio dell’attuale movimentazione di TEU’s, possa cioè essere in grado di movimentare 60 milioni di TEU’s, possa cioè essere in grado di rispondere ad una domanda che sicuramente arriverà dal sistema asiatico verso l’Europa, ebbene questo scenario per attuarsi nel teatro economico del Mediterraneo deve poter disporre di una serie di condizioni che, nel solo caso della “offerta trasportistica italiana”, devono poter contare su una organizzazione portuale e su una rete plurimodale (strada e ferrovia) non solo efficiente ma gestita nel rispetto di una logistica eccellente.

Una logistica eccellente che, come detto in precedenza, dovrebbe concentrare **i suoi sforzi sui link**. In fondo il successo della nostra offerta portuale nel 2020 è strettamente legato alla capacità gestionale e logistica della nostra rete stradale e ferroviaria. Ma come è possibile ipotizzare una vera rivoluzione nella gestione delle reti ferroviarie e dei collegamenti tra tali assi ed i porti se attualmente su ferrovia va solo l’1.3% di quello che entra nel nostro territorio attraverso i vari impianti portuali.

Prende corpo così una obbligata necessità: **è possibile disegnare uno scenario al 2020 solo se si è in grado di garantire, con la massima urgenza, una rilettura integrale non solo della componente infrastrutturale della offerta quanto e, soprattutto, della componente gestionale.**

Primi interrogativi e prime ipotesi di cambiamento degli attuali codici comportamentali diventano quindi:

- 1. il modello porto – retroporto.** Questo inteso non come collegamento tra l’impianto portuale e quello interportuale come nel caso di Nola, di Guasticce, di La Masinata, di Bicocca, di Cervignano, ecc. ma tra l’impianto portuale e la rete. Il modello porto - retroporto deve solo dimostrare che sono in corso opere

capaci di annullare i condizionamenti dell'ultimo miglio e al tempo stesso denunciare quali sono, lungo gli assi di collegamento tra il porto ed il sistema infrastrutturale nazionale e comunitario, i **colli di bottiglia** che compromettono le potenzialità di crescita e di sviluppo dell'impianto stesso

2. **le concessioni** degli spazi all'interno degli impianti portuali; tema che, dovendo identificare un possibile scenario al 2020, necessita di certezze e di informazioni sia sulla scadenza delle attuali concessioni, sia su le possibili strategie che gli attuali concessionari intendono portare avanti
3. **la interazione tra treno blocco e gestore portuale**; come detto in precedenza è una delle motivazioni che rende oggi competitivi i porti del Nord dell'Europa rispetto a quelli del Mediterraneo perché, almeno per l'Italia, non si è ancora stati capaci di ottimizzare il rapporto tra gestore portuale e rete ferroviaria sia sul fronte dell'impianto fisso, sia sul fronte della tipologia del rotabile offerto, sia sul fronte gestionale
4. **gli incentivi all'uso della modalità marittima ("Autostrade del mare")**; il successo di una simile offerta è legata anche alla intelligenza con cui la utenza ottimizza i propri itinerari e, anche in questo caso, il 2020 è strettamente legato alle azioni di tipo infrastrutturale e di tipo organizzativo che sarà possibile effettuare proprio in questi prossimi due anni. L'accesso ai nodi portuali, le soluzioni di continuità lungo una determinata modalità di trasporto, non sono superabili solo attraverso forme di incentivo come l'"ecobonus" ma impongono essenzialmente una vera riorganizzazione nell'intera supply chain di numerose filiere merceologiche
5. **il ricorso ai Sistemi di Trasporto Intelligenti**; i Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) possono contribuire notevolmente al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, efficienza, sicurezza e compatibilità ambientale della politica europea dei trasporti, migliorando la mobilità internazionale, sia delle merci che delle persone. Occorre, però, oggi e quindi entro il 2013, identificare e rimuovere gli ostacoli alla compatibilità e all'interoperabilità dei sistemi ITS e occorre promuovere il processo di armonizzazione degli standard europei. L'Italia condivide il progetto di conclusioni su tale tematica della Commissione Europea ed, in particolare, sottolinea: l'importanza della fornitura gratuita, a tutti gli utenti della strada, di messaggi universali sul traffico, importanti per la sicurezza stradale ("*universal traffic messages*"). L'Italia, quindi, condivide pienamente quanto prodotto dalla Commissione in merito al **Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti** in Europa e ritiene opportuno che il ricorso a tali sistemi diventi sempre più una condizione obbligata. Non

possiamo, infatti, non sottolineare che tali sistemi, oltre ad amplificare, in modo sostanziale, la sicurezza nei trasporti consentono il superamento del prossimo blocco alla mobilità lungo alcuni Corridoi delle reti TEN; cioè lungo alcune arterie su cui grava oltre il 70% della movimentazione delle merci. I sistemi di trasporto intelligenti, infatti, consentono l'abbattimento sostanziale del "carico a vuoto" ed in tal modo ritardano la soglia di saturazione degli assi stradali e ferroviari. D'altra parte non possiamo dimenticare un dato: **per realizzare le opere prioritarie delle reti TEN occorrono oltre 250 miliardi di €**; senza dubbio questo rilevante sforzo finanziario dei Paesi della Unione Europea potrà avvenire in un arco temporale medio – lungo; invece con investimenti dell'ordine di **14 – 15 miliardi di €** nel comparto dei "sistemi di trasporto intelligenti" sarà possibile mantenere, nei prossimi dieci anni, livelli accettabili dell'offerta trasportistica in Europa.

- 6. la utilità del Piano della Logistica;** un simile strumento vuole e deve essere il vero catalizzatore di tutte le azioni che consentono proprio la costruzione, in questo prossimo triennio, di quegli interventi che consentiranno di dare, **da un lato**, una attendibilità agli scenari previsionali che si sarà in grado di fornire non sulla evoluzione della domanda quanto sulla capacità della offerta, **dall'altro**, responsabilizzeranno tutti i soggetti cui compete la gestione del sistema ad alta entropia come quello trasportistico, consentendo loro di capire la rilevanza della categoria del tempo. Un Piano della Logistica che non facesse capire che nel 2020 una serie di fattori come quello energetico, quello ambientale, quello della elevata concorrenza, quello della sicurezza (intesa come safety e security), modificheranno interamente il rapporto domanda – offerta e che le azioni per adeguarsi a tali evoluzioni devono essere attuate oggi, sarebbe solo una esercitazione concettuale. Fortunatamente il lavoro in corso ha recepito in pieno una simile emergenza.

Il quadro dei Fondi PON, FAS e TEN impegnati e da impegnare per la costruzione di un Fondo aggregato e alla ricerca di una coerenza programmatica

Con la elencazione di tutti i Fondi si vogliono raggiungere quattro distinti obiettivi:

- conoscere in modo dettagliato le risorse comunitarie liberate nel periodo 2000 – 2006
- conoscere le previsioni sulle possibili destinazioni di risorse comunitarie nel periodo 2007 – 2013
- verificare la coerenza tra i vari interventi ed il quadro degli interventi del Piano Infrastrutture Strategiche (PIS)
- verificare la possibilità di rimodulare alcune assegnazioni per garantire la massima organicità tra gli interventi di rilevanza regionale e quelli di rilevanza strategica nazionale e sovranazionale

Alla luce di tale ipotesi procedurale si riportano di seguito le informazioni relative all'utilizzo dei vari Fondi.

PON TRASPORTI Obiettivo 1 2000-2006

Le risorse liberate, rivenienti dalla rendicontazione dei progetti volano selezionati nel PON Trasporti 2000-2006 e allocate sui cosiddetti progetti riutilizzo, ammontano a **Euro 1.995.419.848,45**, a fronte di una dotazione finanziaria del Programma di **Euro 4.520.161.290** e dunque costituiscono il 44% delle risorse complessivamente impegnate.

Nell'Allegato Tabelle e Note sono riportate le assegnazioni ai vari Enti Beneficiari del PON TRASPORTI OBIETTIVO 1 2000 – 2006. Da tale Quadro si evince che la somma globale di 1.995,4 milioni di € è stata così ripartita:

Ente	Importi in milioni di €
RFI - TRENITALIA	657,9
ANAS	948,9
Capitanerie di porto	58,1
Enti responsabili di servizi regionali	124,2
Autorità Portuali	81,5
ENAC	124,4
Totale	1.995

Sempre nell'Allegato Tabelle e Note sono riportate le possibili assegnazioni ai vari Enti Beneficiari del PON TRASPORTI OBIETTIVO 1 2007 – 2013. Da tale Quadro si evince che la dotazione finanziaria complessiva ammonta ad **Euro 2.710.965.372,00**. Tale importo dovrebbe essere così distribuito

Ente	Importi in milioni di €
RFI	1.670,0
ANAS	410,3
AUTORITÀ PORTUALI	396,4
SISTEMI TRASPORTO INTELLIGENTI	80,0
Autorità Portuali	396,4
ENAC	80,0
ALTRI BENEFICIARI	61,0
	2.697,7 *

* Tale somma non raggiunge ancora la quota di 2.710 milioni di € perché sono in corso di reperimento alcuni dati.

Si è ritenuto opportuno inoltre redigere una TABELLA riassuntiva dei Fondi PON 2000 – 2006 e 2007 e 2013 articolata per Regioni e per soggetto beneficiario (Vedi Allegato Tabelle e Note)

<p>STATO DI ATTUAZIONE INTERVENTI FONDO AREE SOTTOUTILIZZATE (FAS) E DELLE RISORSE LIBERATE DAI PROGRAMMI COMUNITARI (OBIETTIVO 1) 2000 – 2006</p>

Tutti fondi ordinari dal 2000 ad oggi sono stati spesi, o impegnati finalizzandoli alla realizzazione di programmi approvati. Non risultano pertanto, come si evince dalla Tabella di seguito riportata, economie a riguardo.

Anno	Delibere CIPE	Importo assegnato In euro
2000	25 maggio 2000	144.607.931,74
2001	8 marzo 2001	154.937.069,00
2002		
2003	25 luglio 2003	70.000.000,00
2004	20 dicembre 2004	100.000.000,00
2005	29 luglio 2005	50.000.000,00
2006	maggio 2006	
Totali		519.545.000,74

Per quanto attiene i fondi FAS, si fa presente che:

1. **per gli interventi di completamento della legge 64/86** tutti i fondi FAS assegnati allo scopo dal 2000 al 2006 sono stati impegnati e spesi. Dal 2006 ad oggi non ci sono state altre assegnazioni
2. **per il Programma straordinario di interventi urgenti sul patrimonio scolastico finalizzato alla messa in sicurezza e alla prevenzione e riduzione connesso alla vulnerabilità degli elementi anche non strutturali**, si precisa quanto segue:

Con delibera CIPE 6 marzo 2009, a valere sulle risorse del FAS disponibili per le Amministrazioni Centrali, è stata disposta l'assegnazione di **1.000 milioni di euro** al finanziamento di interventi per la messa in sicurezza delle scuole e 200 milioni di euro al finanziamento di interventi di edilizia carceraria.

A valere sulla destinazione di 1.000 milioni con delibera n.47 26 giugno 2009 sono state assegnate alla Regione Abruzzo risorse pari a **226.421.450,00 di euro** per sostenere la ricostruzione e la messa in sicurezza degli edifici scolastici abruzzesi danneggiati dal sisma del 6 aprile 2009. Tale importo risulta già trasferito sul capitolo del Ministero dello sviluppo economico riservato al Presidente della Regione, in qualità di Commissario delegato, per oltre 81 milioni di euro (**oltre il 35 per cento**);

Per il ripristino urgente degli immobili pubblici nella Provincia dell'Aquila, il CIPE ha assegnato, con la delibera n. 82/2009, l'importo di 200,8 milioni di euro, che risulta già trasferito sul medesimo capitolo del Presidente della Regione per una quota pari a poco meno di 88 milioni di euro (**44 per cento**);

Nella seduta del 13 maggio 2010 il CIPE, sempre a valere sui 1.000 milioni di euro destinati all'Edilizia scolastica di cui alla delibera CIPE 6 marzo 2009, ha approvato un primo programma straordinario di interventi per la messa in sicurezza, la prevenzione e riduzione del rischio sismico degli edifici scolastici per un importo di circa **358 milioni di euro a favore di circa 1.700 interventi**.

3. Edilizia penitenziaria

La delibera CIPE 31 luglio 2009 assegna la dotazione di **200 milioni di euro** destinate al finanziamento di interventi di edilizia carceraria dalla precedente delibera 6 marzo 2009 al completamento di 8 nuovi Istituti Penitenziari aumentando la capacità totale a 2.095 posti detenuto.

Al riguardo ad oggi è stata assegnata ai Provveditorati competenti, in ragione dell'avanzamento dei lavori, la complessiva somma di **132 milioni di euro**.

4. Interventi Autorità Europea – Sicurezza alimentare di Parma

Con delibera n. 49 del 26 giugno 2009 il CIPE ha disposto a carico del Fondo Infrastrutture l'assegnazione dell'importo complessivo di **5,5 milioni di euro** da destinare a lavori di ristrutturazione del Palazzo dei Ministeri e dell'Aranciaia nella città di Parma, quale sede dell'Autorità Europea per la sicurezza alimentare. Altri 8,36 milioni sono stati destinati per la città di Parma a valere sul miliardo di euro di cui alla Delibera CIPE 26 giugno 2009.

5. Opere medio piccole del Mezzogiorno

Con delibera n. 103 del 6 novembre 2009 il CIPE ha destinato l'importo di **413 milioni di euro** per la realizzazione di opere medio piccole al Mezzogiorno. La delibera, che ha ottenuto il parere della Conferenza Unificata Stato Regioni, è ora alla registrazione della Corte dei Conti.

**CONTRIBUTI MESSI A DISPOSIZIONE
DALL'UNIONE EUROPEA
ATTRAVERSO IL FESR E I FONDI TEN - T.
2007 - 2013**

Anche per tali Fondi l'obiettivo innovativo è di inserire in un quadro unitario le disponibilità per gli investimenti infrastrutturali, a partire dai contributi messi a disposizione dall'Unione Europea attraverso il FESR e i fondi TEN-T.

Quest'ultimi, a differenza dei fondi FESR attribuiti all'Italia per la realizzazione del PON reti e Mobilità, non sono quantificabili ex ante ma variano di anno in anno, in base al numero e alla natura dei progetti che vengono a seguito dei bandi annuali pubblicati dalla Commissione Europea.

La quota di copertura dei contributi TEN-T oscilla tra il 10 e il 30% del costo complessivo dell'opera, a seconda che questa sia di interesse transnazionale (collegamenti ferroviari posti a confine di due Stati), ovvero nazionale.

Per le progettazioni, il contributo TEN-T copre fino al 50% del costo degli studi, ivi comprese le eventuali prospezioni.

A differenza del PON reti e Mobilità, la copertura finanziaria di competenza dell'Italia non è assicurata dal Fondo di Rotazione, ma deve essere prevista all'interno dei singoli Contratti di Programma.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha la responsabilità diretta della selezione delle proposte progettuali che concorrono alla ripartizione dei contributi TEN-T in occasione dei bandi annuali.

La concentrazione dei fondi europei su opere prioritarie è ormai una strategia ineludibile, se si vogliono realizzare le opere entro i tempi concordati con l'Unione Europea e conservare la totalità dei contributi assegnati.

I progetti principali sono legati alla realizzazione dei Corridoi transeuropei, oggi ridenominati "Progetti Prioritari" con Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Il Corridoio 1 (Progetto prioritario 1) Berlino – Palermo comprende opere per circa 59 miliardi di euro, di cui 27 per opere stradali e 32 per opere ferroviarie. Fino a sei anni fa, prevedeva solo un asse di collegamento tra due nodi logistici: il nodo intermodale di Verona e quello di Monaco. Oggi è un'infrastruttura economica che si estende fino a Palermo con elevato grado di integrazione tra i principali porti tirrenici e adriatici, coinvolgendo in modo diretto tutti i partner territorialmente interessati (amministrazioni locali, società ferroviarie, stradali, ecc.). Il costo complessivo delle opere cantierate ammonta a 38 miliardi di euro, di cui 23 relativi a opere già completate. La restante parte è in fase di avanzata progettazione. Con la Delibera CIPE n. 71 del 31 luglio 2009 è stato approvato il progetto definitivo della galleria ferroviaria di base del Brennero ed entro l'anno sarà disponibile il progetto esecutivo del Ponte sullo Stretto di Messina. Saranno così disponibili i progetti di due **anelli mancanti** di ciò che viene definita la spina dorsale della Comunità e cioè del Corridoio 1.

Il Corridoio 5 (Progetto prioritario 6) Lione – Kiev comprende opere per un costo complessivo di circa 38 miliardi di euro (10,8 per opere stradali e 27,1 per opere ferroviarie), di cui oltre 11 miliardi relativi a opere già ultimate o cantierate. Le opere significative in cui è coinvolta direttamente la Unione Europea sono quelle relative alla tratta ferroviaria Torino – Lione, opera questa compresa all'interno della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) e la tratta Trieste – Divacia.

La sezione comune italo - francese si estende da St Jean de Maurienne in Francia a Bussoleno/Bruzzolo in Italia. Il tunnel di base, con una lunghezza di circa 57 km si estende da St Jean de Maurienne a Susa. Sul lato italiano, i lavori prenderanno l'avvio con la realizzazione dell'unica discenderia prevista in progetto, rappresentata dal tunnel sotto il colle della Maddalena, da cui verranno assunti i parametri geotecnici per la progettazione esecutiva dell'intera opera.

La sezione italo slovena si estende da Trieste a Divača, ubicata lungo il tracciato che unisce il confine italiano a Lubiana. A febbraio 2010 è stato individuato il tracciato sul quale verrà sviluppato lo studio di fattibilità e, successivamente le ulteriori fasi progettuali. Dal Bivio di Aurisina, posto a circa 15 km a ovest di Trieste, il collegamento transfrontaliero salirà verso Opicina seguendo il tracciato della ferrovia esistente, per poi giungere a Sežana e quindi Divača. Contemporaneamente, sempre con contributi TEN-T si sta progettando il quadruplicamento della linea Mestre-Ronchi e Ronchi-trieste.

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

Nella dichiarazione di Genova, sottoscritta il 26 maggio 2009 tra i Governi di Olanda, Belgio, Francia Germania, Svizzera ed Italia, le tappe dello sviluppo del Corridoio sono state individuate anche relativamente allo sviluppo del Gottardo, di cui Monza Chiasso, rimane una connessione ineludibile.

Ai progetti TEN-T si aggiungono i progetti “tecnologici”: GALILEO (PP15) e le relative attività di “downstream” (ricadute applicative di interesse per le imprese nazionali), le Autostrade del Mare (PP 21), il progetto ERTMS (European Rail Traffic Management System) e i progetti “ITS” (Intelligent Traffic System) che riguardano aspetti di gestione del trasporto aereo, marittimo stradale e ferroviario.

Nella TABELLA che segue sono riportate le risorse assegnate. Da tale TABELLA si evince che, a fronte di contributi TEN-T per **980 milioni di euro** sussiste la necessità di reperire coperture finanziarie, sul versante del bilancio statale per un ammontare complessivo, relativamente al solo periodo 2007-2013 (e non, quindi, al costo a vita intera del progetto) di circa **2.295 milioni di euro**.

**RIEPILOGO GENERALE
PROGETTI TEN-T**

	Importo totale progetti co-finanziati con fondi TEN-T	Totale contributi TEN-T	Totale quota a carico bilancio nazionale
Programma Multi-Annuale 2007-2013	3.275.430.012	980.060.012	2.295.370.000
Programmi Annuali	513.745.620	111.422.555	402.323.065
TOTALE	3.789.175.632	1.091.482.567	2.697.693.065

Considerazioni finali

Si sono volute aggregare per la prima volta le voci relative ai Fondi PON, FAS e TEN per tentare intanto di leggere la dimensione economica che proviene da tali Fondi ed, al tempo stesso, per verificare, opera per opera, le possibili interazioni con gli interventi previsti dal Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Per i Fondi PON la Tabella riassuntiva costituisce già un primo passo avanti sulla identificazione per ambito regionale dei vari stanziamenti ed, al tempo stesso, mette in evidenza la frantumazione delle varie proposte progettuali.

Alla luce, quindi, del lavoro avviato dal Dicastero per i Rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale si ritiene che questa ricca documentazione possa diventare nel 2011 una base per costruire, di intesa con la Conferenza Stato Regioni, un quadro unitario utile per la definizione di un misurabile Piano Fonti Impieghi.

CAPITOLO 2: La organizzazione della domanda

I soggetti al contorno: GRUPPO FS, ANAS, ENAC, ENAV, AUTORITÀ PORTUALI

Siamo in presenza di una pluralità di soggetti che a loro volta generano grappoli di entità spesso non controllabili. Questa proliferazione di organismi non solo rende complesse le interazioni tra Amministrazione centrale ed i soggetti in questione ma toglie alla medesima Amministrazione, in molti casi, il ruolo di soggetto preposto alla definizione delle linee strategiche nazionali e sovranazionali.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non può rinunciare al proprio ruolo di indirizzo e di vigilanza, soprattutto in considerazione del fatto che le Società e gli Enti pubblici economici che svolgono attività gestionali sono tutte a completa copertura pubblica.

Questo momento di elevata entropia può essere superato con una rilettura delle attuali governance, cioè attraverso una rappresentanza diretta e motivata del Dicastero all'interno delle Società che sono al contorno del Dicastero stesso ? Senza dubbio no. Non è la rappresentanza in Consiglio di Amministrazione lo strumento che rende coerente l'azione di una società a capitale pubblico alle strategie del Governo.

Per raggiungere un obiettivo davvero innovativo e coerente con le esigenze di interdipendenza tra azione del Dicastero ed azione delle Società e degli Enti con esso interagenti, occorrerebbe individuare un assetto che distingua in maniera chiara e puntuale, da un lato, i ruoli e le funzioni del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché del Ministero dell'Economia e delle Finanze, rispettivamente vigilante ed azionista, e, dall'altro, i compiti delle sopra citate Società ed Enti.

Si è tentato, quindi, con una dettagliata analisi delle varie Società e dei vari Enti che caratterizzano l'intero intorno del Dicastero, di verificare quanto incida, in termini di "riferimento strategico", il ruolo del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

IL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Il Gruppo FS è costituito da dieci Società, compresa la capogruppo, di cui sette a totale capitale pubblico e tre con una partecipazione pubblica superiore al 50%.

Questa sommatoria di Società ha in RFI e in Trenitalia i riferimenti chiave del core business. Due Società interamente controllate dallo Stato e che direttamente o indirettamente dominano le funzioni delle altre Società.

Vediamo quali sono tempi e modalità di interazione tra l'Azionista di maggioranza - e cioè lo Stato nella sua duplice veste di Azionista strategico (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e di Azionista finanziario (Ministero dell'Economia e delle Finanze) - e il Gruppo Ferrovie dello Stato.

Ci si chiede quando l'Azionista di maggioranza e cioè lo Stato nella sua duplice veste di Azionista strategico (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e di Azionista finanziario (Ministero dell'Economia e delle Finanze) interagiscono con il Gruppo Ferrovie dello Stato.

In realtà il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti interagisce con il Gruppo Ferrovie dello Stato solo in occasione del Contratto di Programma; ma in quella occasione l'incontro avviene non con la Holding, non con il Gruppo ma solo con la Società Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Sempre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti interagisce con la Società Trenitalia solo in occasione del Contratto di Servizio, ma quest'ultima è una interazione quasi solo notarile.

Questa presa d'atto potrebbe sembrare una critica alla gestione del Gruppo, in realtà è una critica oggettiva non alla gestione ma alla anomala normativa che regola i rapporti tra Azionista pubblico e concessionario.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato, infatti, è un concessionario di servizi pubblici che però, a differenza dei "concessionari tipici" alimenta le proprie attività, le proprie esigenze, i propri investimenti in conto esercizio ed in conto capitale, attraverso un contributo pubblico sostanziale.

Analizzando le finalità delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ci si rende conto che, necessariamente, non è sufficiente un rapporto tra Azionista e Gruppo FS, tra Concedente e Gruppo FS legato solo ai momenti del Contratto di Programma o dell'approvazione del bilancio annuale.

Perché questo tipo di confronto renderebbe il Gruppo Ferrovie dello Stato simile a qualsiasi Società in cui:

- l'equilibrio di bilancio è garantito totalmente dagli introiti;
- non viene erogato un servizio pubblico;
- il debito non è garantito dallo Stato;
- il rating non è garantito dallo Stato;
- il sistema tariffario non è vincolato dallo Stato.

Questa oggettiva singolarità del Gruppo FS impone, quindi, una rivisitazione, di natura amministrativa, dei rapporti contrattuali tra l'Azionista – Concedente ed il Gruppo.

Una rivisitazione che necessariamente, per evitare interpretazioni non esatte della Unione Europea sul fronte della concorrenza e della trasparenza, e per evitare operazioni di dumping ad opera di altri Paesi della Unione Europea, dovrebbe aumentare il grado di regolazione dei mercati in cui operano alcune Società in cui il Gruppo FS detiene la maggioranza come nel caso di Grandi Stazioni, Centostazioni e Sogin.

Tre società che dovrebbero produrre forti economie per la ricchezza patrimoniale e per la rendita di posizione nell'erogazione di determinati servizi.

Questa rivisitazione non può certamente mettere in crisi l'articolata normativa sul "Diritto Societario" ma può benissimo ricondurre a logiche misurabili gli impatti:

- sugli indicatori prestazionali;
- sulle correlazioni tra bilanci preventivi e bilanci consuntivi;
- sulla gestione del patrimonio;
- sulla articolazione dei dividendi;
- sulle scadenze temporali per la verifica della coerenza delle scelte del Gruppo e delle singole Società agli Atti di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- sulla interazione tra Trenitalia e le Regioni in merito alla erogazione del "servizio universale";
- sul rispetto delle Direttive dell'Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria;
- su una due diligence annuale su alcune aree strategiche;
- sul rispetto delle Direttive Comunitarie

Accanto a questa rivisitazione amministrativa bisognerà, nel prossimo triennio, avviare una riforma normativa organica.

Una riforma che manterrà sempre il ruolo di concedente e di azionista del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ma che, necessariamente, esalterà al massimo la coerenza tra le varie strategie dello Stato e la missione del Gruppo.

Una coerenza non misurabile solo all'interno di un atto contrattuale, quale i Contratti di Programma e di Servizio di RFI e di Trenitalia, ma attraverso una nuova dinamica dei rapporti tra Concedente e Concessionario in grado di esprimere sistematiche verifiche gestionali.

L'ANAS

ANAS s.p.a. è stata costituita con legge n. 178/02 con funzioni di concessionaria, per conto dello Stato, del patrimonio stradale ed autostradale di interesse nazionale. Inoltre, esercita funzioni di concedente nei confronti di n. 22 società concessionarie, relativamente alla rete autostradale a pedaggio non direttamente gestita.

Successivi interventi normativi hanno, nel corso degli anni, modificato le funzioni originariamente attribuite alla società in questione; a tale riguardo, non può non evidenziarsi l'anomalia che si è venuta a creare con la costituzione di società miste (oggi nel numero di 5), dapprima con la legge n. 296/06 (finanziaria per l'anno 2007) e poi con la legge n. 244/07 (finanziaria per l'anno 2008), partecipate al 50% da ANAS e da varie Regioni interessate.

Dette società miste assumono, a loro volta, funzioni di concedente (nel caso di CAV, solo di concessionaria). La costituzione di tali società ha sicuramente comportato in seno ad ANAS un depauperamento del suo ruolo di riferimento centrale nella realizzazione e nella gestione della rete viaria.

ANAS, in qualità di concedente della rete autostradale a pedaggio, svolge attività di vigilanza - in ordine alle concessioni assentite direttamente - attraverso l'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali (IVCA), formalmente separato dalle strutture ANAS ma, di fatto, dipendente direttamente dal Presidente della Società.

Siamo, quindi, in presenza di un sistema complesso e a tratti contraddittorio che impone una immediata rivisitazione organizzativa di ANAS, motivata anche dall'esigenza di evitare possibili incompatibilità di

ANAS stessa quale soggetto concedente e, in alcuni casi, concessionario nonché vigilante dei soggetti in concessione.

Inoltre, è da evidenziare che recenti disposizioni normative (legge n. 122/10, art. 15) prevedono la possibilità di introdurre il pedaggio su autostrade e raccordi autostradali direttamente gestiti, al fine di garantire ad ANAS una adeguata autonomia finanziaria che possa consentirle una "fuoriuscita" dal perimetro della pubblica.

Da ciò deriva l'assoluta esigenza che il processo di riorganizzazione di cui sopra venga celermente definito attraverso un ripensamento dei ruoli spettanti ai soggetti interessati (ANAS, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze) ed una rilettura dei relativi rapporti.

ENAC

Nell'Allegato Infrastrutture del 2008, quello redatto all'inizio dell'attuale Legislatura, veniva precisato che il provvedimento normativo, quello definito nel 2004, ha attribuito all'ENAC, in qualità di autorità di vigilanza, le funzioni di regolamentazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze (anche per quanto attiene all'assistenza al volo), lasciando ad ENAV S.p.A. le funzioni di fornitore del servizio.

Si è ottemperato, così, alla richiesta comunitaria di separare l'attività di vigilanza dalla fornitura di servizi. La costruzione dell'Autorità per l'Aviazione Civile non è un punto d'arrivo, si precisava sempre nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, dobbiamo farne un ideale punto di partenza:

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

Quest'anno vengono ribadite le stesse esigenze, le stesse urgenze. Infatti, il trasporto aereo, nel prossimo triennio, subirà delle evoluzioni strutturali sostanziali; il sistema Galileo, il rapporto con l'area orientale del pianeta, cioè con la Cina, la rilettura sostanziale della logica degli HUB, il rilancio del sistema cargo, la nuova tipologia degli aeromobili, lo strumento analitico sull'attuale assetto aeroportuale del Paese, sono tutte condizioni, sono tutte evoluzioni che giustamente devono trovare nell'ENAC un organismo sempre più pronto a rispondere a questa fisiologica crescita, a scala mondiale, del trasporto aereo.

L'ENAC, quindi, dovrà essere strutturalmente rivisitato nel suo ruolo, nelle sue funzioni, nei suoi rapporti con l'organo centrale e con l'organo locale. D'altra parte l'ENAC svolge una serie di funzioni che

producono ricchezza per il Paese e necessariamente deve trovare un capillare sistema organizzativo che ne ottimizzi al massimo il mandato. Un mandato che, spesso lo dimentichiamo, assolve, solo a titolo di esempio, anche alle seguenti funzioni:

- l'attività propedeutica per l'affidamento a società di capitale della concessione per le gestioni totali degli aeroporti;
- l'attuazione del decreto legislativo relativo al libero accesso al mercato dei servizi a terra (handling) negli scali italiani;
- la regolamentazione delle procedure dei servizi aeroportuali;
- l'esame e la valutazione dei piani regolatori e dei programmi di interventi, investimenti e sviluppo in ambito aeroportuale;
- l'istruttoria degli atti relativi a tariffe, tasse e diritti aeroportuali;
- la verifica delle condizioni che possano giustificare l'istituzione di oneri di servizio pubblico su specifici collegamenti;
- la certificazione del personale che esercita in ambito aeronautico e nella navigazione aerea;
- l'attuazione delle raccomandazioni adottate dall'ANSV.

ENAV

Anche per l'ENAV, all'inizio della Legislatura, nell'Allegato Infrastrutture si ribadiva che il progetto "Galileo" avrebbe cambiato l'intero assetto, l'intero sistema di "assistenza al volo". L'ENAV, quindi, avrebbe dovuto traguardare, in tempi certi, due distinti obiettivi:

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

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

Bisogna, quindi, con la massima urgenza, dare corso a quel crash program ipotizzato due anni fa attraverso il quale definire le azioni operative da adottare nel breve periodo e verificare la attendibilità delle scelte attraverso un monitoraggio capillare sia sul fronte degli investimenti in adeguamento tecnologico, sia sul fronte del riassetto organizzativo.

LE AUTORITÀ PORTUALI

Il Presidente della Autorità Portuale, come si avrà modo di ribadire in altro Capitolo, deve essere realmente un manager del porto, dotato della giusta autonomia decisionale e svincolato da spesso ingiustificati appesantimenti burocratici.

In tale ottica, per esempio, come correttamente ritenuto anche dal Parlamento, si deve consentire al Presidente di amministrare direttamente il demanio marittimo portuale.

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

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

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

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

A criteri di semplificazione deve essere ricondotto anche l'iter approvativo dei piani regolatori portuali e delle loro varianti posto che la attuale disciplina non ha certo giovato al rapido sviluppo delle infrastrutture ed alla operatività del porto in termini di incremento dei traffici.

Appare necessario, in particolare, abbattere i tempi anche attraverso la applicazione di istituti tipici del diritto amministrativo quali, per esempio, il silenzio assenso ai fini del raggiungimento della intesa tra le Autorità Portuali e i Comuni e la Conferenza di Servizi.

Le emergenze della offerta e le esigenze della domanda di trasporto. Alla ricerca di un nuovo assetto logistico del Paese

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

Questo nuovo approccio imponeva ed impone una rivisitazione delle aree, degli ambiti fisici classici, cioè: area urbana, provincia, regione e macroregione. Un approccio del genere testimonia quanto sia ancora forte la eredità del passato e, soprattutto, la illusione che la fisicità territoriale possa avere un ruolo nella evoluzione, ad alta entropia, della organizzazione dei processi logistici e di mercato. È sufficiente leggere le esperienze tedesche, francesi, canadesi, ecc. per capire che qualsiasi forma di dominio territoriale rappresenta solo un vincolo burocratico; la dimensione europea ormai costituisce il riferimento chiave di ogni processo.

Le attività produttive quindi non saranno più individuabili in modo statico in determinati sedimi e, soprattutto, il processo produttivo di determinate tipologie merceologiche cambierà con ritmi sempre più veloci. Gli ambiti del consumo invece vanno sempre più verso una identificazione statica, sempre più storica; le aree urbane, medie e grandi, sono diventate in modo irreversibile, le sedi del consumo. In questo processo di rafforzamento della città hanno giocato un ruolo fondamentale le attività del terziario; in realtà in dodici macro aree urbane del Paese si concentra oltre il 70% dei consumi. Queste peculiari caratterizzazioni della economia legate alla produzione ed al consumo, trovano come comune denominatore: la loro stretta sudditanza dalla rete dei trasporti, dalla organizzazione della logistica, dalla qualità dei servizi di trasporto, dalla ottimizzazione dei processi di scambio.

Questo approccio denuncia un convincimento, emerso nell'ultimo quinquennio, davvero rivoluzionario: la crescita del Prodotto Interno Lordo è legata, essenzialmente, alla competitività del sistema e non solo all'aumento della domanda di trasporto. In realtà, per assurdo, può aumentare in modo esponenziale la domanda di trasporto, le nostre strade possono diventare sempre più sature, sempre più incapaci di rispondere alle esigenze della domanda; ma se questa crescita non trova condizioni di ottimizzazione dell'intero processo, se non è supportata da

una serie di infrastrutture materiali ed immateriali, allora tutto diventa, purtroppo, solo una voce di costo che assomma solo diseconomie.

L'obiettivo del Governo, non consiste, quindi, solo nel realizzare opere in modo keynesiano, realizzare opere per arricchire di infrastrutture il Paese. Questo non era e non poteva essere un obiettivo di chi ritiene che la vera condizione per generare competitività è quella che consente una interazione funzionale tra offerta infrastrutturale e domanda di trasporto.

La interazione funzionale tra offerta infrastrutturale e domanda di trasporto quindi era ed è il vero obiettivo di questo Governo, di questa Legislatura. Questo approccio è stato il comune denominatore nella redazione della Legge Obiettivo, nella redazione del Piano delle infrastrutture strategiche, nella definizione delle Leggi mirate al rilancio della intermodalità, nella ristrutturazione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, durante il semestre di presidenza italiana della Unione Europea, quando sono stati definiti i nuovi Corridoi e la rete delle Autostrade del mare. In realtà era ed è necessario rendere coerente la necessità di muoversi, all'interno di un vasto teatro geo economico, con un assetto infrastrutturale materiale ed immateriale efficiente ed efficace.

Per comprendere meglio le motivazioni che hanno portato alla costruzione di un nuovo assetto culturale della politica dei trasporti, è opportuno ricordare un dato: la produzione industriale del Paese nel 2009 si è attestata intorno ad un valore di 930 miliardi di €; la incidenza del costo della logistica nel nostro Paese, sempre nel 2009, si è attestata intorno ad un valore pari al 22%; in realtà circa 180 miliardi di € costituiscono il valore della logistica e del trasporto nel nostro Paese.

Negli altri Paesi dell'Unione Europea tale valore si attesta intorno al 14% – 16%. Ebbene se non riusciamo nel breve periodo ad ottimizzare tale incidenza, se non riusciamo ad ottimizzare il carico a vuoto, automaticamente assisteremo ad una perdita secca di competitività delle nostre imprese, assisteremo ad una veloce delocalizzazione dei nostri distretti produttivi, regaleremo il valore aggiunto dei nostri prodotti ad altre realtà economiche. Non riusciremo, cioè, a governare quella profonda trasformazione che il nostro sistema produttivo sta vivendo e che riguarda la continua evoluzione dell'assetto fino ad oggi conosciuto e che vedeva contrapposte aree di consumo e di produzione completamente diverse.

È utile ricordare che potrebbero prendere corpo delle iniziative che, non garantendo una infrastrutturazione omogenea, riproducano aree forti ed aree deboli, iniziative cioè molto simili a quelle che in passato hanno disegnato, volontariamente ed involontariamente, le aree deboli d'Europa; iniziative che, in modo sleale, penalizzano la pariteticità delle condizioni per accedere ai mercati.

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

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

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

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

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

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

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

- l'abbattimento del costo dei prodotti in modo rilevante;
- la esaltazione della competitività dei prodotti e quindi della loro capacità di aggredire i mercati;
- l'abbattimento sostanziale dell'impatto ambientale;
- il ridimensionamento dei costi energetici;
- il rafforzamento della qualità;
- la stabilità del sistema occupazionale (meno addetti ma stabili).

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

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

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

Il soggetto gestore dovrebbe ottenere dei vantaggi dagli utilizzatori della rete tali da remunerare i costi di gestione e produrre al tempo stesso un margine. **Questo approccio ci fa capire cosa è la logistica.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Per questo motivo sarà opportuno prevedere la costituzione di un Fondo Rotativo di almeno 2 miliardi di € mirato alla integrazione funzionale delle reti con impianti portuali ed interportuali strategici, impianti già definiti lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture all'interno delle sette Piastre Logistiche del Paese. Un Fondo che **il Piano della Logistica** dovrebbe caratterizzare in funzione di precise specificità territoriali.

Le riforme non rinviabili

Alla luce di quanto evidenziato in precedenza risulta necessaria, in questa fase, la promozione non solo di azioni infrastrutturali, ma anche di iniziative capaci di azzerare vecchi convincimenti obsoleti e logiche di schieramento aziendali non più coerenti con le attuali esigenze della domanda e dell'offerta di trasporto.

In quest'ottica è auspicabile l'individuazione di una linea strategica che si articoli in una serie di riforme sostanziali quali:

- **La liberalizzazione della rete ferroviaria comunitaria.**
 - **Una nuova offerta di mobilità nel trasporto locale.**
 - **Un abbattimento del costo del trasporto e della logistica ed una piena interazione tra il nuovo assetto degli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada.**
 - **Un abbattimento del costo degli interventi**
 - **La riforma del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**
 - **Una nuova organizzazione della distribuzione delle merci.**
 - **L'avvio concreto della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus, del Brennero e del Terzo Valico dei Giovi sul Corridoio Rotterdam - Genova**
 - **La istituzione di Società di Corridoio.**
 - **Un nuovo rapporto tra Concedente e Concessionario.**
-
- **La liberalizzazione della rete ferroviaria comunitaria.**

Lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture si ebbe modo di ribadire che liberalizzare una rete ferroviaria è difficile perché significa, anche per motivi di sicurezza, filtrare l'accesso dei vari utilizzatori.

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

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

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

Sempre nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno si precisò che le Ferrovie dello Stato italiane hanno rispettato in pieno le direttive comunitarie in merito alla liberalizzazione e rivendicano, giustamente, la esigenza della "reciprocità", in modo che il rispetto della liberalizzazione non gravi solo sul nostro Paese.

Per altro, il sistema comunitario delle reti ferroviarie ancora oggi non risulta compiutamente liberalizzato. In particolare il sistema da perseguire dovrebbe essere quello che prevede la creazione di un unico organismo gestore della intera rete comunitaria che sia caratterizzato da una governance in cui sono presenti tutte le reti dei Paesi della Unione Europea. Tale organismo sarebbe in grado di garantire l'accesso alla rete, di assicurare le tracce in base ad una chiara logica di mercato e di garantire che l'offerta di trasporto risponda ad un codice comportamentale comune per tutti i Paesi.

Questo obiettivo, senza dubbio, non appare di agevole realizzazione. In ogni caso la mancata compiuta attuazione delle Direttive dell'Unione Europea in materia, successive alla Direttiva n. 91/440/CEE del 29 luglio 1991, ha, praticamente, raffreddato e ritardato, forse in modo irreversibile, il processo di liberalizzazione e, quindi, un processo di corretta competizione tra gli operatori del settore che avrebbe consentito, ad oggi, un sostanziale abbattimento dei costi, un miglioramento dei servizi ed una trasparenza nelle forme di gestione delle reti.

La Direttiva 440 del 91 (una Direttiva che era stata oggetto di una lunga gestazione: oltre 12 anni) richiedeva in modo inequivocabile:

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

La Direttiva 440/91 ribadiva un principio: **la liberalizzazione deve essere necessariamente un atto contestuale per tutti i Paesi della Unione Europea e deve produrre un effetto globale.**

Come precisato lo scorso anno le altre Direttive Comunitarie, come la 2001/12/CE, la 2001/13/CE, la 2001/14/CE e la 2001/16/CE - il

cosiddetto I° Pacchetto ferroviario - continuano ad auspicare ed a ribadire la urgenza di “**liberalizzare**”, fino alla Direttiva 2007/59/CE che rende ancora più pressante ed incisiva la volontà della Unione Europea a liberalizzare, effettivamente, la offerta ferroviaria; tuttavia, è da rilevare che questa ricca evoluzione normativa non ha trovato finora una attuazione organica, contestuale e condivisa da parte delle singole reti nazionali.

La carenza di una vera liberalizzazione rende problematica la creazione di un nuovo assetto della offerta di servizi ferroviari, almeno per il comparto passeggeri, formato sia da società ferroviarie pubbliche nazionali e regionali che da società private.

Sicuramente uno dei punti deboli del processo di liberalizzazione deve essere individuato, come specificato in precedenza, nel tentativo di immaginare la sommatoria dei gestori delle reti senza passare, come pure sarebbe necessario, per la costituzione di un organismo gestore in modo organico della rete o, almeno, di quella parte di essa che caratterizza il tessuto connettivo comunitario. Si è preferito, infatti, regolare meglio le procedure per l'accesso alla rete ritenendo che la liberalizzazione riguardasse di più le Società che gestivano la domanda di trasporto e, così, dimenticando che l'essenza della vera liberalizzazione consiste proprio nella capacità di chi, in modo unitario, gestisce l'offerta.

D'altra parte, la realizzazione dei corridoi delle reti TEN – T e lo stesso passaggio dalla logica dei corridoi alla logica di “rete” risultano poco coerenti con l'esistenza di una pluralità di organismi deputati a gestire un impianto così organico, con il risultato che, nell'arco di un decennio, sarà disponibile una rete interoperabile non supportata da un'impostazione gestionale comune.

La mancata attenzione alla esigenza di dare attuazione ad un simile obbligato cambiamento sottovaluta un dato davvero preoccupante: **tra pochi anni sulla rete ferroviaria si movimenterà solo il 9 – 8% della domanda di trasporto globale.**

Dal 27% del 1975 il trasporto su ferrovia nella Unione Europea rischia di ridursi di due terzi.

E, invece, ci sono tutti i presupposti perché la domanda possa crescere, addirittura, in modo esponenziale se si tiene conto che i vincoli imposti dalle emissioni di CO₂ e la forte incidenza del trasporto locale sul bilancio delle famiglie, renderanno opportuno e proficuo il ricorso a politiche di forte incentivo del trasporto ferroviario.

In particolare, durante la fase recessiva dello scorso anno, i fruitori dei servizi di trasporto hanno compreso quanto il trasporto collettivo possa ridimensionare il costo di ogni famiglia.

In questa ottica deve essere sottolineato che i cittadini – utenti stanno diventando sempre più maturi nell'approccio alla mobilità come si evince dall'aumento della domanda di trasporto pubblico che, con la ripresa, sarà supportato dalle richieste in tal senso provenienti anche dal mondo della produzione. Sicuramente il mondo della produzione ricorrerà alla offerta di trasporto, o alle offerte di trasporto, più vantaggiose.

È necessario, pertanto che il sistema ferroviario italiano ed europeo non perda una simile occasione.

- **Una nuova offerta di mobilità nel trasporto locale**

Negli Allegati Infrastrutture prodotti durante questa Legislatura si è ribadito sempre che una delle emergenze più gravi della intera offerta trasportistica era proprio quella legata al **“trasporto pubblico locale”**, aggravata dalla mancata individuazione di un'azione organica mirata al superamento della stessa emergenza.

Ebbene, si deve riconoscere che, in questo senso, un notevole passo in avanti è costituito dal Decreto Legge n. 185 del 29 novembre 2008, come convertito dalla legge n. 2 del 28 gennaio 2009, con il quale è stato, per la prima volta, disciplinato, di intesa con le Regioni, un segmento chiave della offerta trasportistica quale è il trasporto ferroviario regionale.

In particolare, nell'art. 25 (intitolato “Ferrovie e trasporto pubblico locale”) del decreto legge n. 185/2008 si prevede che:

1. Nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze e' istituito un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato s.p.a. con una dotazione di 960 milioni di euro per l'anno 2009. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si provvede alla ripartizione del fondo e sono definiti tempi e modalità di erogazione delle relative risorse.

2. Per assicurare i necessari servizi ferroviari di trasporto pubblico, al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia S.p.A., e' autorizzata la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011. L'erogazione delle risorse e' subordinata alla stipula dei nuovi contratti di servizio che devono rispondere a criteri di efficientamento e razionalizzazione per garantire che il fabbisogno dei servizi sia contenuto nel limite degli stanziamenti di bilancio dello Stato, complessivamente autorizzati e delle eventuali ulteriori risorse messe a disposizione dalle Regioni per i contratti di servizio di competenza, nonché per garantire che, per l'anno 2009, non vi siano aumenti tariffari nei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. *Quota parte delle risorse deve essere finalizzata all'incremento e al miglioramento del materiale rotabile dedicato al trasporto pubblico ferroviario.* Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono *individuate la quota destinata all'acquisto di nuovo materiale rotabile* e la destinazione delle risorse per i diversi contratti.

3. All'onere derivante dall'attuazione dei commi 1 e 2 pari a 1.440 milioni di euro per l'anno 2009 e 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 61, comma 1, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, relativa al Fondo per le aree sottoutilizzate, a valere sulla quota destinata alla realizzazione di infrastrutture ai sensi dell'articolo 6-quinquies del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, *convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.*

4. Ferrovie dello Stato s.p.a. presenta annualmente al Ministro dell'economia e delle finanze una relazione sui risultati della attuazione del presente articolo, dando evidenza in particolare del rispetto del criterio di ripartizione, in misura pari rispettivamente al 15% e all'85%, delle quote di investimento riservate al nord e al sud del Paese.

5. Gli importi oggetto di recupero conseguenti all'applicazione delle norme dell'articolo 24 sono riassegnati ad un Fondo da ripartire tra gli enti pubblici territoriali per le esigenze di trasporto locale, non ferroviario, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza Unificata, sulla base di criteri che assicurano l'erogazione delle somme agli enti che destinano le risorse al miglioramento della sicurezza, all'ammodernamento dei mezzi ed alla riduzione delle tariffe.

In riferimento a quanto previsto dalla disposizione in esame il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto opportuno assegnare i 1.440 milioni di euro alle Regioni per consentire a queste ultime di definire, come previsto dalla stessa norma, contratti pluriennali con Trenitalia al fine di garantire, in tal modo, un'adeguata offerta nel trasporto ferroviario regionale. Questo trasferimento di risorse alle Regioni ha reso possibile:

- una chiara gestione contrattuale delle Regioni nei confronti dell'erogatore dei servizi, nel caso specifico Trenitalia;
- una identificazione certa delle risorse pubbliche trasferite al soggetto fruitore (le Regioni) e non al soggetto erogatore dei servizi (Trenitalia);
- una pluriannualità contrattuale e, quindi, una misurabile certezza nella erogazione dei servizi;
- una commessa certa da parte delle Regioni nei confronti del Gruppo FS, commessa che ha consentito l'acquisto di nuovo materiale rotabile da parte delle Ferrovie dello Stato da destinare al servizio di trasporto regionale

Queste quattro positività, in realtà, hanno testimoniato la indispensabilità dell'organo centrale nell'affrontare una tematica che pur

rientrante, in base al Titolo V° della Costituzione, all'interno delle competenze regionali, riveste una dimensione socio – economica che di “locale” ha poco. Una azione coerente anche alla Legge 42 del 2009 sul federalismo fiscale. Tale norma richiama espressamente il trasporto pubblico locale sia nella prospettiva della definizione del sistema di finanziamento regionale e dei meccanismi di perequazione ordinari, sia nell'ambito della perequazione infrastrutturale di immediata applicazione

In più occasioni, infatti, proprio attraverso i vari Allegati Infrastrutture si è ricordato quanto siano elevate le diseconomie generate dalla mancata offerta di trasporto pubblico locale.

Riuscire, quindi, ad elevare la qualità dell'offerta di trasporto regionale delle Ferrovie dello Stato, significa dare al pendolarismo condizioni di vera convenienza e in tal modo ridimensionare di oltre il 30% il costo che le famiglie pagano annualmente proprio per il trasporto in ambito locale (**oltre 38 miliardi di €**).

E', poi, da sottolineare che il comma 5 dell'articolo 25 del decreto legge n. 185/2008 richiama altre modalità di trasporto che risultano potenzialmente destinatarie di un apposito Fondo alimentato con gli importi oggetto di recupero ai sensi dell'art. 24 del medesimo testo normativo.

In sostanza, con tale intervento normativo lo Stato ha disciplinato un segmento essenziale – quale il trasporto ferroviario - dell'intero comparto che caratterizza il trasporto locale limitandosi, per le altre forme di trasporto locale, ad istituire un apposito Fondo per venire incontro agli **“enti pubblici territoriali per le esigenze di trasporto locale, non ferroviario”**.

Ora, però, è necessario affrontare e risolvere le altre due componenti che caratterizzano la offerta locale ovvero:

- il trasporto collettivo su gomma in ambito extraurbano;
- il trasporto urbano su gomma e su guida vincolata.

Non si vogliono creare le condizioni per una nuova Legge 151/81 ma si vuole con le Regioni, anche alla luce delle logiche che caratterizzeranno a regime il federalismo fiscale, identificare un itinerario che possa portare ad una norma da inserire nel prossimo Disegno di Legge Finanziaria o in un apposito provvedimento collegato, in cui siano affrontati e risolti i seguenti pilastri:

- le soglie che caratterizzano a scala nazionale i livelli legati all'obbligo di servizio pubblico;
- le soglie gestionali capaci di garantire il ripiano del disavanzo;

- le procedure di evidenza pubblica per l'affidamento a terzi della gestione dei servizi;
- la aggregazione delle aziende regionali preposte alla gestione, incentivando tali aggregazioni;
- l'automatismo annuale tra aumento della domanda trasferita dal trasporto privato al trasporto collettivo e aumento delle forme di incentivazione;
- il monitoraggio delegato alla Conferenza Unificata Stato Regioni dell'intero comparto con Conferenza trimestrale mirata alla verifica degli impegni assunti da tutti gli attori coinvolti nella operazione;
- il riassetto funzionale delle reti ferroviarie secondarie (gestione commissariale e gestione privata);
- la programmazione degli interventi in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianto fisso in ambito locale e regionale.

Ai fini del raggiungimento di tali obiettivi risulta di grande importanza l'attivazione dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale previsto dall'art. 1, co. 300, della legge n. 244 del 2007 (Legge finanziaria 2008), la cui funzione è fondamentale per l'individuazione dei costi standard e dei livelli adeguati del servizio, nell'ottica del complessivo progetto di federalismo fiscale e, più in generale, con riferimento alle politiche di settore.

Riveste inoltre notevole rilevanza il **Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale**, istituito con la Legge n. 133/2008 con una dotazione iniziale di 463 milioni di euro per gli anni dal 2008 al 2011, che persegue due finalità, di cui la prima relativa al programma di realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, le cui risorse sono state oggetto di un bando per l'assegnazione, a seguito del quale è stata predisposta una graduatoria che, in tempi brevissimi, verrà sottoposta al CIPE, ai fini dell'attivazione delle procedure di finanziamento.

Per quanto attiene, invece, alla seconda finalità relativa alla fornitura di veicoli da adibire al trasporto pubblico locale, non si registra alcuna criticità e, quanto prima, si procederà a formulare alla Conferenza Stato-Regioni, per acquisirne l'intesa, la proposta di riparto dell'annualità 2011.

- **Un abbattimento del costo del trasporto e della logistica ed una piena interazione tra il nuovo assetto degli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada**

Il trasferimento di una quota rilevante della domanda di trasporto dalla strada verso altre modalità, in particolare la modalità ferroviaria, produrrebbe un apprezzabile contenimento dei costi legati in particolare:

- ai consumi energetici;
- all'inquinamento atmosferico;
- alla incidentalità;
- alla mancata aggregazione di enormi quantità di merci.

Tuttavia una serie di fattori quali:

- la rigidità dell'offerta ferroviaria e quindi la obbligatorietà a ricorrere a rotture di carico;
- la inesistenza di una rete capillare di impianti intermodali;
- la inefficienza, in alcuni casi, della gestione;
- l'obbligo di rispettare orari e quindi rimanere legati a segmenti temporali più lunghi.

rendono, sempre più, meno conveniente il ricorso alla ferrovia.

Più volte, sia in questo Allegato che negli Allegati finora redatti, si è ribadito che questa oggettiva non convenienza alla modalità ferroviaria ha portato negli ultimi 25 anni, non solo in Italia ma nell'intero assetto comunitario, ad un passaggio della incidenza del trasporto merci su ferrovia dal 27% al 9%.

Questo epidemico e preoccupante crollo della domanda non può assolutamente continuare ed il primo obiettivo che il Governo, anche attraverso il Piano della Logistica in corso di rivisitazione, intende perseguire è quello di predisporre un codice comportamentale che ottimizzi non una offerta modale ma le offerte plurimodali che si caratterizzano per un itinerario funzionale ed efficiente.

In questo approccio andrà recuperato l'interessante quadro strategico, definito nel Piano della Logistica del 2005 ed inserito nell'Allegato Infrastrutture del 2006, relativo alle seguenti Piattaforme Logistiche.

- **la Piattaforma Logistica del Nord Ovest** costituita dal sistema portuale ligure Genova, la Spezia, Savona, con la retroportualità di Rivalta Scrivia e Alessandria e le strutture intermodali di Novara e Orbassano strettamente integrate con il nodo ferroviario di Mortara e le piattaforme logistiche di Piacenza, di Pavia e l'hub aeroportuale di Malpensa;
- **la Piattaforma Logistica territoriale del Nordest** formata dai sistemi portuali di Trieste, di Venezia e la sua retroportualità, integrati ai nodi intermodali di Verona e Padova con la piattaforma ferroviaria di Cervignano;

- **la Piattaforma Logistica tirrenico adriatica nord** composta dai nodi di Livorno, Prato, Parma, Bologna ed il porto di Ravenna;
- **la Piattaforma Logistica tirrenico adriatica centrale** costituita dal porto e dal retroporto di Civitavecchia, dall'HUB aeroportuale ed interportuale di Fiumicino, dai nodi intermodali di Orte, Jesi ed Ancona;
- **la Piattaforma Logistica tirrenico sud** formata dalla piattaforma ferroviaria di Marcianise e dai nodi di Nola, dai porti di Napoli e Salerno e Gioia Tauro;
- **la Piattaforma Logistica adriatica sud** composta dal nodo di Pescara, dal nodo ferroviario e portuale di Bari e dagli HUB di Brindisi e di Taranto;
- **la Piattaforma Logistica del Mediterraneo Sud** al cui interno sono presenti il porto di Palermo, gli HUB di Catania, Augusta e di Cagliari.

Tutte queste Piattaforme Logistiche possono, con una adeguata caratterizzazione funzionale da effettuare per ogni singola area, diventare le Piastre Logistiche dell'intero Paese e, addirittura, importanti tessere logistiche del più vasto mosaico comunitario.

Proprio la visione comunitaria del fenomeno nel tempo renderà sempre più evidente quale ruolo il Paese possa giocare nel bacino del Mediterraneo, in particolare come ambito cerniera tra il Mediterraneo stesso e l'Area centrale dell'Europa anche attraverso i suoi distretti produttivi ubicati lungo i corridoi Berlino – Palermo (Corridoio 1), Lisbona – Kiev (Corridoio 5), Rotterdam – Genova (Corridoio dei due Mari) ed il Corridoio Napoli - Bari – Varna (Corridoio 8).

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

- **Un abbattimento del costo degli interventi**

È quasi sistematico il confronto tra i costi delle opere nel nostro Paese con quelli di altri Paesi della Unione Europea. Le motivazioni che vengono addotte sono sempre legate o alla particolare orografia dell'Italia, o alla rilevante antropizzazione del nostro territorio, o alle

modalità di affidamento delle opere. In particolare, sulle procedure di affidamento alcuni ritengono che il ricorso ai General Contractor produca un costo aggiuntivo superiore al 15%. Una simile asserzione non tiene conto però del risultato finale dell'intero processo realizzativo; per le grandi opere, per gli interventi con elevata complessità, il ricorso al General Contractor comporta certezza di completamento delle opere, certezza di tempi e quindi recupero sostanziale di possibili maggiori oneri.

D'altra parte in Europa e nel mondo il ricorso a tale procedura di affidamento è sistematica.

In merito alle altre due motivazioni, quella legata alla orografia e quella legata alla forte antropizzazione queste sono senza dubbio oggettive.

Allora c'è da chiedersi come mai il costo delle opere in Italia sia superiore rispetto a quello di altri Paesi specie se si considera un dato del tutto peculiare: confrontando l'analisi dei prezzi messi in gara si rileva che quelli delle nostre stazioni appaltanti sono di gran lunga inferiori dei prezzi messi in gara in altri Paesi e se esaminiamo i ribassi possiamo verificare che quelli operati nelle gare espletate in Italia sono elevati.

Ed allora necessariamente le motivazioni vanno ricercate in altri fattori; si ritiene, infatti, che una grande responsabilità vada accollata:

- Alla qualità progettuale
- Alla forte incidenza delle opere compensative ed a quelle di mitigazione ambientale
- Al mancato rispetto dei cronoprogramma contrattuali e quindi alla crescita dei tempi
- Al patologico ricorso alle riserve in corso d'opera

Occorre, quindi, intervenire su simili anomalie per ridurre, nell'arco del prossimo triennio, di almeno il 20 – 30% il costo degli interventi e ciò attraverso precise azioni, attraverso un codice comportamentale che, attraverso atti amministrativi e se necessario legislativi, imponga di:

- **Garantire** una misurabile certificazione della qualità progettuale in modo da non fare pesare sulla stazione appaltante i danni derivanti da cattiva progettazione ed in questo il ruolo e le funzioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici diventa basilare
- **Imporre** il vincolo della soglia massima del 2% del valore dell'opera per le opere compensative e del 5% per le mitigazioni ambientali prendendo come riferimento l'articolo 30 della Legge 196/2009
- **Anticipare** la Conferenza dei Servizi sul Progetto Preliminare; si ritiene infatti corretto che il confronto sulle

scelte e sulle possibili varianti avvenga proprio nella fase iniziale dell'iter progettuale in modo da lasciare al progetto definitivo solo il ruolo di elaborato conclusivo di decisioni fondamentali già prese. Sul progetto preliminare vanno denunciate tutte le non condivisioni, tutte le perplessità su determinate scelte progettuali. Un intervento legislativo in tal senso può contribuire significativamente alla riduzione dei costi.

- **Definire** una rilettura integrale sulle modalità e sulle logiche con cui vengono istruiti i progetti
- **Ridurre**, in modo sostanziale, il tempo che intercorre tra l'esame del progetto da parte del CIPE e la consegna dei lavori. Un arco temporale che nella media supera i 14 mesi e, quindi, incide in modo sostanziale sulla crescita del valore delle opere
- **Rivisitare** le procedure di affidamento delle opere e ciò sia attraverso quanto previsto dal nuovo Regolamento del Codice degli Appalti Pubblici ultimamente approvato dal Governo, sia attraverso forme di selezione reale dei soggetti partecipanti alle gare. Prende, cioè, corpo, in modo inequivocabile, la esigenza di approfondire seriamente i **requisiti di idoneità tecnica ed economico-finanziaria dell'impresa**. Lo scorso anno, nell'Allegato Infrastrutture al DPEF, lì dove si invocava la esigenza di garantire la sicurezza nei cantieri, si ribadiva che è necessario intervenire in modo organico nell'assetto organizzativo della impresa di costruzione. Le imprese di costruzione, in Italia, si precisava sempre nell'Allegato Infrastrutture, denunciano una relativamente bassa **"performance"** in termini di efficienza industriale. In altre parole, non esiste ancora un meccanismo di selezione delle imprese che impedisca l'ingresso a quelle meno competitive ed agevolate, viceversa, la crescita industriale di quelle migliori. La Pubblica Amministrazione, per superare questa patologia che, nel nostro Paese, rischia di diventare irreversibile, si dovrebbe dotare di un sistema di **"rating"** delle imprese gestito da società specializzate. Il **"rating"** dovrebbe avvenire sulla base di criteri che facciano riferimento alle reali capacità imprenditoriali/realizzative dell'impresa, alla sua consistenza finanziaria, alla serietà dei suoi comportamenti (per esempio: **numero di infortuni registrati**; numero di varianti richieste; entità del contenzioso con la pubblica amministrazione e suoi esiti, ecc.).
- **Rafforzare il ruolo dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture**. È bene che l'Autorità svolga sempre più il suo ruolo istituzionale evitando, ove possibile, funzioni non strettamente legate alla specifica missione prevista dalla Legge. Si ha, cioè, bisogno di una

Autorità capace di dedicarsi integralmente al controllo di questo comparto chiave della crescita e dello sviluppo del Paese

- **Ricorrere**, ove possibile, allo strumento del Partenariato Pubblico Privato. Il coinvolgimento dei privati nella realizzazione e gestione di una infrastruttura consente un controllo incrociato che dà trasparenza alla intera evoluzione dell'opera e, soprattutto, identifica le reali responsabilità nella conduzione dei lavori
- **Controllare** il costo di un'opera a consuntivo e non solo nella fase di affidamento. Per questo motivo andrà identificata una procedura che preveda un premio se l'esecutore dell'opera ha rispettato i tempi contrattuali, se ha limitato il ricorso alle riserve, se ha mantenuto i livelli di costo dell'opera
- **Rafforzare** la funzione di monitoraggio, già prevista dal Decreto Legislativo 190/2002, della Struttura Tecnica di Missione. Attraverso la Banca Dati attualmente caricata ed aggiornata trimestralmente dai RUP e che dovrà poi essere organizzata secondo i principi indicati al capitolo 3° - paragrafo 2.1, la Struttura Tecnica di Missione è in condizione di verificare l'avanzamento reale dei lavori, il mantenimento delle caratteristiche di base del progetto approvato dal CIPE, il numero di riserve e l'aumento del costo dell'opera. In questa ottica si potrebbe prevedere, in via legislativa, che il superamento di determinate percentuali di incremento della spesa o un rilevante aumento dei tempi di realizzazione della infrastruttura (predeterminato dalla legge stessa) comporti, automaticamente, controlli e ulteriori azioni sulle attività gestionali della stazione appaltante, ferma restando ogni competenza del CIPE in merito alla eventuale revoca del finanziamento.

▪ **La riforma del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici era ed è il comune denominatore di tutti gli interventi che caratterizzano la offerta infrastrutturale del Paese e, al tempo stesso, è il riferimento chiave di ogni decisione che caratterizza le evoluzioni sia dei materiali che delle tecniche realizzative.

Per garantire questa funzione, alla luce anche dei cambiamenti sostanziali che si sono succeduti in questi ultimi anni, è urgente l'avvio di un processo di riforma sostanziale dell'attuale organismo.

I cambiamenti, in particolare, nel complesso comparto dei lavori pubblici sono stati caratterizzati:

- dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo e dal Decreto Legislativo 190/2002 (Decreto attuativo della Legge Obiettivo)
- dalla Riforma del Titolo V° della Costituzione che ha ridefinito i ruoli e le competenze delle Regioni
- dalla istituzione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha unificato i Dicasteri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e delle Aree Urbane
- dalla trasformazione in Società per Azioni delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS e quindi in organismi sottoposti, a maggior ragione, al controllo della qualità progettuale
- dal nuovo approccio alle fasi istruttorie dei progetti che prevedono anche valutazioni di carattere ambientale come la VIA, la VAS e la VINCA (Valutazione di incidenza Ambientale)
- dal nuovo Regolamento sul Codice degli Appalti
- dalla istituzione dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici dei lavori, servizi e forniture
- dalla evoluzione organizzativa e funzionale della Protezione Civile

A questa serie di cambiamenti non ha fatto seguito una riorganizzazione strutturale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e, soprattutto, è esplosa una normativa a scala regionale che in molti casi, soprattutto per quanto concerne il comparto urbanistico – programmatico, rischia di mettere in crisi la omogeneità degli strumenti.

Oltre ai compiti istituzionali, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici deve, quindi, trovare il suo nuovo vero ruolo nelle attività di supporto, di indirizzo e di consulenza, così da costituire il nuovo centro della cultura tecnica del Paese, aperto a tutte le istanze dei principali attori del mondo delle costruzioni, tra cui le Associazioni di categoria, che devono rappresentare il necessario collegamento con le specifiche esigenze degli operatori.

D'altra parte il DPR del 2006 con cui è stato riordinato il Consiglio stabilisce che lo stesso "esprima parere obbligatorio sui progetti definitivi di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, di importo superiore ai 25 milioni di euro, nonché parere sui progetti delle altre stazioni appaltanti che siano pubbliche amministrazioni, sempre superiori a tale importo, ove esse ne facciano richiesta".

A tale riguardo e nell'ambito dei pareri obbligatori, è necessario che la procedura che porta all'emissione del "parere" sia rivitalizzata sotto il profilo formale e negli effetti che essa può produrre nei confronti dei soggetti pubblici che svolgono il ruolo di Amministrazione attiva.

Ma sul versante dei pareri facoltativi il ruolo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dovrà rivitalizzarsi riprendendo la grande potenzialità ed indiscussa autorevolezza che ha avuto in passato per ricostituire, all'attualità, l'Istituto di riferimento dell'intero comparto della Pubblica

Amministrazione preposto all'attuazione delle opere, espletando per questo settore un'attività consultiva e di supporto imprescindibile, ancorchè facoltativa.

In questo ambito si ritiene elemento qualificante l'introduzione di una capacità di analisi in campo economico, e specificatamente nel comparto economico-transportistico, utilizzando anche le specifiche competenze delle diverse Direzioni Generali del Ministero.

Inoltre, il progressivo incremento delle competenze delle Regioni e degli Enti locali, anche conseguente all'attuazione della riforma del Titolo V della Costituzione – c.d. federalismo fiscale e demaniale – rende opportuno disegnare un aggiornamento delle modalità di “funzionamento” del Consiglio superiore in ordine:

- all'impatto delle attività consultive del Consiglio Superiore nei riguardi della competenza legislativa concorrente delle Regioni in ordine al governo del territorio, porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e navigazione, produzione trasporto e distribuzione dell'energia;
- all'armonizzazione degli effetti del federalismo fiscale e demaniale sull'attività consultiva del Consiglio Superiore afferenti ai pareri facoltativi resi alle Regioni e agli Enti locali;

- **Una nuova organizzazione della distribuzione delle merci**

Come evidenziato in precedenza la costruzione autonoma di possibili itinerari e, quindi, la illusione di autogenerare una offerta è la vera patologia del sistema e, soprattutto, rappresenta l'elemento più rischioso per ciò che definiamo sviluppo compatibile.

In questa grave patologia il danno maggiore viene riscontrato proprio attraverso l'elevato consumo energetico e, quindi, attraverso la forte incidenza del costo del trasporto sul valore della merce trasportata.

In questa ottica va rilevato che **il rapporto tra sistema trasporti e sistema energetico rimane ancora insoluto nel nostro Paese.**

In realtà “**bruciare**” carburante, per un Paese – quale è il nostro - totalmente dipendente in campo di risorse energetiche, è sicuramente uno dei paradossi più indecifrabili del nostro sistema economico.

Per questo motivo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto opportuno intraprendere, almeno per quanto concerne il sistema dei trasporti e della logistica, una serie di azioni mirate proprio alla ottimizzazione dell'intero ciclo della movimentazione, prospettando sin dal giugno del 2008 una proposta mirata alla ottimizzazione della distribuzione delle merci attraverso la seguente serie di azioni:

- Le Ferrovie dello Stato avrebbero dovuto produrre un crash programme mirato a trasferire, sugli assi ferroviari di lunga percorrenza, una rilevante quantità di merci oggi su strada. Infatti sugli assi ferroviari come Reggio Calabria – Bologna – Milano – Europa; Reggio Calabria – Roma – Genova – Torino – Europa; Lecce – Bari – Bologna – Europa è possibile aggregare una rilevante quota di merci oggi gravitante, sempre su tali assi, ma su strada.
- Le grandi aziende produttrici di auto, di materiali ferrosi, di prodotti dell'edilizia (cemento, calce, inerti, ecc.), cioè le aziende che producono ed affidano a terzi la movimentazione di merci (congeniali al trasporto su ferrovia), avrebbero dovuto prospettare un quadro di esigenze ai vettori ferroviari capaci di garantire la movimentazione sistematica di un volume di merci ben identificato.
- Le grandi aziende di produzione del comparto food che giornalmente generano un volume di traffico, sia per la lunga che per la breve percorrenza, pari al 30% del volume globale, avrebbero dovuto redigere un piano di ottimizzazione del processo di movimentazione mirato alla riduzione, almeno fino alla soglia del 30%, del carico a vuoto.
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Consulta dell'Autotrasporto, con il supporto dell'A.N.A.S. e delle Società concessionarie di reti autostradali, avrebbe dovuto istituire un apposito "portale" per fornire indicazioni mirate alla ottimizzazione dei flussi lungo le arterie principali.
- Le Amministrazioni di 12 aree metropolitane avrebbero dovuto produrre un apposito piano per ottimizzare la distribuzione delle merci all'interno dell'area metropolitana.

Tutto questo finora non è avvenuto sia perchè la recessione ha trasferito su altre emergenze l'attenzione dei vari attori del comparto, sia perché ancora nel nostro Paese non è stato recepito, in modo adeguato, il concetto di logistica.

La filiera logistica, o meglio, la intelligenza logistica è senza dubbio esplosa ma ancora non si è radicata in quanto una serie di aspetti quali:

- la capillarità della produzione;
- la capillarità della distribuzione;
- la inesistenza di piani del commercio;
- il disegno urbanistico legato al costruito, cioè alle città intese come serbatoio dell'abitare;
- l'abitudine o le abitudini dei consumatori;
- la distinta articolazione ed organizzazione territoriale

costituiscono un sistema di equazioni complesso e difficile da analizzare e studiare con la conseguente impossibilità di coglierne

compiutamente le problematiche applicative non consentendo agli analisti di capire perché, ad esempio, il 75% di consumi food e no food dell'area romana siano prodotti in ambiti esterni alla regione Lazio e, nel caso di Napoli e di Milano, rispettivamente il 30% ed il 40% all'interno delle regioni Campania e Lombardia.

Pertanto si rende necessaria una vera e propria rivoluzione culturale imposta da una serie di fattori tra cui il più significativo è il seguente:

- il costo del trasporto nelle aree urbane rappresenta il **33%** del costo dell'autotrasporto, cioè incide per un valore di **21.500 milioni di €**;

Un Paese può davvero abbattere i costi della produzione e della distribuzione se la logistica è un comune denominatore di tutti i processi, se la logistica e' l'unico DNA della gestione di un Paese industrialmente avanzato.

L'evoluzione concettuale fin qui auspicata deve tener conto dei grandi cambiamenti avvenuti proprio negli ultimi anni tra i quali, ad esempio, si citano il passaggio dal dirigismo al liberismo, dal centralismo al federalismo, dai corridoi interni a quelli euroasiatici, dai piani nazionali al master plan comunitario.

Come già ribadito quasi in tutti gli Allegati Infrastrutture occorre fare, una volta per tutte, chiarezza sul significato che continuiamo a dare **agli ambiti della produzione e agli ambiti del consumo.**

Sono cioè i grandi centri siderurgici, le grandi aree industriali, ancora gli ambiti più significativi della produzione?

Torino, Porto Marghera, il tessuto industriale lombardo, Taranto, Bagnoli, Augusta, ecc., non sono più gli ambiti in cui si concentrano le attività produttive. Nell'intero territorio nazionale, ad esempio, quattro aree territoriali (Veneto, Marche, Lazio e Campania) sono oggi ricche di una intensità produttiva latente di gran lunga superiore ai luoghi classici che fino ad un decennio fa rappresentavano veri catalizzatori di processi produttivi.

Infatti, se per un attimo, ci liberiamo della trama geografica regionale, scopriamo, partendo dal sud del Paese, che ad esempio;

- l'asse geoeconomico Martina Franca – Bari – Barletta è un asse in cui si concentra oltre il 16% della produzione meridionale,
- l'asse Nola – Marcianise – Napoli – Salerno raggiunge e supera il 28% della produzione meridionale, il sistema abruzzese oltre il 15%.