*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

# Programma Infrastrutture Strategiche

## 3° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria

## Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse

**Luglio 2005**

# Sommario

Premessa: l'operato di quattro anni di legislatura ..... 1
Le priorità del Dicastero Infrastrutture e Trasporti nell'ultimo anno di Legislatura: un crash programme per dodici mesi ..... 17
1. Il Mezzogiorno ..... 19
2. La offerta di trasporto pubblico locale ..... 24
3. La organizzazione funzionale di alcuni impianti portuali ..... 28
a) Identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del Master Plan Euromediterraneo ..... 30
b) Definizione di un quadro di interventi per consentire una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale ..... 33
c) Identificazione delle possibili alleanze e delle possibile forme di copertura finanziaria ..... 37
4. Il costo del trasporto e della logistica ..... 38
5. La complessità dei sistemi urbani ..... 47
6. Il rapporto con le Regioni ..... 53
7. Il rapporto con i Sindacati ..... 55
Le criticità incontrate nell'attuazione del Programma ..... 59
1. La quantità e la qualità degli elaborati progettuali ..... 61
2. L'iter autorizzativo ..... 63
3. La carenza delle risorse ..... 65
4. La rilevanza dei vincoli comunitari ..... 69
Le proposte per la prossima Legislatura ..... 73
a) La definizione di un modello gestionale per la manutenzione di alcune infrastrutture realizzate dalla Legge Obiettivo ..... 75
b) La costituzione di una Scuola Superiore della Logistica sul modello dell'ENAS francese ..... 76
c) La definizione di progetti mirati per le grandi aree metropolitane, come proposto nel Disegno di Legge sulla "Competitività" ..... 78
d) L'attuazione di un Piano strategico per ottimizzare il contenimento energetico nel comparto trasporti. ..... 85
e) La definizione di un provvedimento legislativo per l'attribuzione di competenze all'organo centrale in merito alle scelte dei progetti ubicati all'interno delle reti TEN. ..... 89
f) La Costituzione un Fondo Rischi per le grandi opere della Legge Obiettivo, simile a quello comunitario. ..... 90
g) La creazione di apposite Società per la gestione dei Corridoi Europei. ..... 93
Adeguamento Delibera del CIPE 121 del 21 dicembre 2001 a quanto definito nel DPEF 2005 – 2008 approvato dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2005 ..... 95
Quadro programmatico delle opere della Delibera CIPE 121/2001 e del monitoraggio delle opere inserite nel DPEF 2005 – 2008 ..... 113
Opere presentate alla Struttura Tecnica di Missione ed in corso di istruttoria ..... 169
Adeguamenti funzionali del quadro programmatico definito nella Delibera CIPE 121 e rivisitato con la Delibera CIPE del 18 marzo 2005 ..... 221
Argomentazioni da inserire nel redigendo Disegno di Legge Finanziaria 2006 ..... 223
Argomentazioni da inserire all'interno del I° Programma delle Infrastrutture e dei Trasporti approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 Delibera del CIPE nel rispetto di quanto previsto nella Legge 166/2002 e nella Legge 443/2001. ..... 226
Tematiche da approfondire e da risolvere entro il 2005 ..... 235
Il trasporto ferroviario ..... 235
Verso una nuova organizzazione del trasporto delle merci ..... 236

Il trasporto aereo ..... 237
Il trasporto marittimo ..... 239
Le Autostrade del Mare ..... 240
Quadro generale delle accessibilità infrastrutturali dei porti situati nel Mezzogiorno ..... 241
Quadro generale delle accessibilità infrastrutturali dei porti situati nel Centro-Nord ..... 244
Elenco degli interventi infrastrutturali urgenti del sistema "Autostrade del Mare" ..... 244
Interventi conseguenti alle azioni legate alla sicurezza del territorio ..... 247
Interventi mirati al rilancio organico delle politiche residenziali ed abitative ..... 248
Quadro temporale del raggiungimento degli obiettivi del Programma delle Infrastrutture Strategiche ..... 251
Opere terminate funzionalmente al 31.12.2006 ..... 252
Opere con un livello di avanzamento superiore al 60% al 31.12.2006 ..... 252
Opere con un livello di avanzamento superiore al 40% al 31.12.2006 ..... 253
Opere con un livello di avanzamento superiore al 20% al 31.12.2006 ..... 253
Opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2005 ..... 255
Opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2006 ..... 258
Opere cantierate al 31 dicembre 2006 ..... 261
Quadro globale delle risorse attivate dalla Legge Obiettivo e da altre fonti di finanziamento coerenti con le finalità della Legge Obiettivo e prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative ..... 265
Risorse finanziarie finora destinate all'attuazione del Programma; con identificazione delle fonti di provenienza (pubblica e privata) ..... 267
Risorse finanziarie previste da apposite norme e quadro fonti impieghi per l'arco temporale 2006 – 2009 ..... 270
Prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative ..... 272
Impatto macroeconomico del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche Primi indicatori significativi ..... 275
Crescita del Prodotto Interno Lordo ..... 276
Crescita Occupazionale ..... 277
Contenimento dei costi della logistica ed aumento della competitività ..... 277
Contenimento dei costi nel trasporto nelle aree metropolitane ..... 279

# Premessa: l'operato di quattro anni di legislatura

- **Sono sufficienti pochissimi dati per misurare quanto, in quattro anni, si sia riusciti a fare sul fronte della infrastrutturazione organica del Paese, sul fronte della politica dei trasporti nel Paese.**

- **Sono stati approvati progetti rientranti nelle finalità della Legge Obiettivo per il 46,4% del valore di risorse globale previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche; in particolare opere per un valore pari a**

**57.9 Miliardi di Euro**

**(112.000 miliardi di lire)**

- **Cantierati interventi pari al 25,4% del valore di risorse globale previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche; sono cantierate e appaltate opere pari a**

**32 miliardi di Euro**

**(61.760 miliardi di lire) su**

**125,8 miliardi di Euro**

- **Le opere cantierate hanno generato un incremento del PIL pari al 1,6%; cioè, senza la cantierizzazione delle opere della Legge Obiettivo, saremmo oggi in una stagnazione ancora più grave.**

- **Dall'Europa potremo ottenere le risorse pari al 20% degli interventi sulle nuove reti TEN, circa 3,2 miliardi di Euro (6.195 miliardi di lire),**

- **All'interno dei porti italiani è continuata ad aumentare, in modo esponenziale, la movimentazione di merci e di passeggeri:**

- **l'attività crocieristica è aumentata del 40%**

- **le merci sono passate da 300 milioni di tonnellate alla fine del 2000 a 450 milioni di tonnellate del 2003**

- **i container sono passati da 3 milioni di unità della fine del 2000 a 9 milioni di unità nel 2003**

- **sulle strade è diminuita in modo sostanziale la incidentalità; in particolare ogni anno, nell'ultimo biennio: il numero di morti è diminuito di oltre il 20%**

- **Il trasferimento delle merci dalla strada agli altri modi di trasporto è aumentato dell'8%; non era mai accaduto in Italia**

- **Sono state trasferite risorse, per interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno, pari ad oltre: il 43%; fino al 2001 questo dato non aveva mai superato la soglia del 20%**

- **In questi quattro anni, in realtà, sono crollati una serie di tabù, quali in particolare:**

- **Il completamento dell'autostrada Palermo – Messina; un sogno dei siciliani che durava dal 1958.**

- **L'apertura dei cantieri per la realizzazione del MO.S.E a Venezia; un progetto fermo da oltre 37 anni.**

- **L'approvazione, da parte del CIPE, del progetto del valico ferroviario del Frejus e la firma dell'accordo con la Francia (5 maggio 2004).**

- **L'approvazione, da parte del CIPE, del progetto del valico ferroviario del Brennero e la firma dell'accordo con l'Austria (30 aprile 2004).**

- **L'apertura dei cantieri sulla variante di valico autostradale lungo l'asse Firenze – Bologna (un progetto fermo dal 1982).**

- **L'approvazione del progetto del ponte sullo Stretto di Messina ed il bando di gara per scegliere il General Contractor (un obiettivo annunciato dal 1952, un progetto voluto ed approvato da tutti i Governi precedenti ma mai approvato tecnicamente, mai supportato finanziariamente).**

- **L'approvazione di tre maxi lotti su cinque dell'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e la contestuale certezza di completare l'opera entro il 2008 e non nel 2035.**

- **Mille morti in meno, all'anno, sulle strade e, finalmente, una coscienza sulla sicurezza stradale che ci viene riconosciuta da tutti i paesi della Unione Europea,**

- **Un rapporto con tutte le Regioni di grande collaborazione e di grande stima (è sufficiente ricordare le Intese generali Quadro sottoscritte con tutte le Regioni)**

- **Un rapporto nuovo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dei Beni Culturali;**

- **L'allegato Infrastrutture al DPEF si è rivelato un grande strumento di trasparenza programmatica.**

- **Il ruolo del Paese all'interno della Unione Europea: siamo stati coloro che hanno proposto la redazione di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tutti ci riconoscono che nella redazione di tale strumento siamo stati attori principali ed essenziali. Abbiamo ora proposto la redazione di un Master Plan Euromediterraneo e, sicuramente, riusciremo ad attuarlo. Prima il nostro Paese era solo noto per i problemi relativi ai transiti attraverso le Alpi.**

Dopo questa sintetica analisi sull'operato del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti si ritiene utile ricordare, in modo sintetico, quanto si sia riusciti a fare all'interno del Dicastero nell'anno 2004 e, al tempo stesso, quanto si ritiene indispensabile fare sia nell'ultimo anno di Legislatura, sia nel prossimo quinquennio di Legislatura.

- **Nel mese di luglio 2004, finalmente, è stato approvata la riforma del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti**. Questo sicuramente nel tempo sarà uno degli eventi più rilevanti di tutta la Legislatura. Senza dubbio ci vorrà ancora del tempo prima che diventi un unico Dicastero, prima che coloro che lavorano al suo interno riescano a

sentirsi responsabili della stessa missione, tuttavia indietro non si torna e proprio questa unitarietà renderà possibile, a scala comunitaria, di poter interagire con i Dicasteri degli altri Paesi della nuova Unione Europea.

- **L'approvazione da parte del Parlamento Europeo del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti**, voluto dal nostro Paese ed al cui risultato si è arrivati vincendo anche i tentativi denigratori sollevati proprio dagli italiani. Questo è, senza dubbio, un successo a livello europeo del nostro Paese; un successo, solo pochi anni fa, inimmaginabile, in quanto ha offerto al Paese un quadro programmatico su cui poter impostare un nuovo assetto della nuova rete infrastrutturale. Infatti l'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, si inserisce in modo organico all'interno delle scelte approvate dalla Unione Europea. Il Corridoio 5, il Corridoio 1, il Corridoio 8, le Autostrade del mare, il sistema dei valichi ed il quadro finanziario e gestionale del Master Plan comunitario sono il tessuto connettivo che caratterizzerà ogni azione futura di infrastrutturazione territoriale macro e micro.

- **La firma il 30 aprile 2004 dell'accordo, fra l'Italia e l'Austria, per la realizzazione del tunnel del Brennero**, l'approvazione da parte del CIPE del progetto, il supporto finanziario pari al 20% per la realizzazione dell'opera grazie a quanto previsto nel Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti; costituiscono tutti eventi e risultati solo un anno fa inimmaginabili. Va detto che, a differenza degli accordi e dei protocolli firmati in passato, alla luce di quanto previsto nel nuovo Piano delle reti TEN approvato il 21 aprile 2004, questi accordi prevedono che qualora uno dei firmatari non dovesse rispettare le scadenze temporali condivise,

rischierebbe di perdere la quota a fondo perduto da parte della Unione Europea.

- **La firma il 5 maggio 2004 dell'accordo, fra l'Italia e la Francia, per la realizzazione del collegamento ferroviario Torino – Lione**, l'approvazione da parte del CIPE del progetto, il supporto finanziario pari al 20% per la realizzazione dell'opera grazie a quanto previsto nel Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti, costituiscono tutti eventi, anche in questo caso, capaci di azzerare quel pessimismo e quella stasi operativa che ormai dava per scontato un trasferimento nel tempo, addirittura dopo il 2020, di ogni decisione, di ogni scelta. Come nel caso del tunnel del Brennero anche questo accordo se non onorato nel tempo produce gli effetti negativi evidenziati in precedenza.

- **Il bando di gara per la scelta del General Contractor che dovrà realizzare il ponte sullo Stretto di Messina**. Anche in questo caso si è, dopo quasi un secolo, posta la parola fine agli annunci, alle gratuite dichiarazioni di intenti. Questo lo si è potuto fare grazie al fatto che il ponte sullo Stretto è stato voluto dalla Unione Europea e fa parte del Corridoio 1.

- **L'approvazione da parte del CIPE dell'asse ferroviario ad alta velocità Genova – Novara – Milano**; questo asse fa parte integrante del Corridoio Genova – Rotterdam previsto sempre dal Master Plan della Unione Europea e quindi sarà anch'esso supportato dalla Comunità con un contributo a fondo perduto del 20%. L'intervento può oggi essere avviato perché supportato integralmente dall'ISPA. Per raggiungere tale obiettivo **è stato necessario** ripristinare il contratto con il General Contractor,

contratto che era stato azzerato per Legge; **è stato necessario** riverificare il progetto, **è stato necessario** sottoporlo al CIPE e farlo approvare.

- **L'approvazione da parte del CIPE dell'asse ferroviario ad alta velocità Milano – Verona**; questo asse fa parte integrante del Corridoio 5 (Lisbona – Kiev) previsto sempre dal Master Plan della Unione Europea e quindi sarà anch'esso supportato dalla Comunità con un contributo a fondo perduto del 20%. L'intervento può oggi essere avviato perché supportato integralmente dall'ISPA. Anche in questo caso, **è stato necessario** ripristinare il contratto con il General Contractor, contratto che era stato azzerato per Legge; **è stato necessario** riverificare il progetto, **è stato necessario** sottoporlo al CIPE e farlo approvare.

- **L'apertura concreta dei cantieri della variante di valico autostradale; questa era un'opera ferma dal 1982**, cioè da oltre venti anni e sarebbe rimasta tale se non fosse stato firmato l'apposito Accordo tra l'A.N.A.S. e la Società Autostrade e se, contestualmente, non fossero state azzerati una serie di vincoli imposti dai vari Enti.

- **Si sono aperti i cantieri del Passante di Mestre**; anche in questo caso ciò che è più importante non è il superamento dei vincoli autorizzativi, ma quello di essere riusciti a garantire le risorse. Questa opera rende plurimodale il Corridoio 5, cioè consente all'asse autostradale Torino – Trieste di non avere una strozzatura come quella che è rappresentata attualmente dal nodo di Mestre.

- È stata bandita la gara per la realizzazione del "**quadrilatero Umbria Marche**"; in realtà si è dato il via alla realizzazione di un asse trasversale fondamentale nei collegamenti di aree con elevata intensità

produttiva come le Marche e l'Umbria. All'inizio della Legislatura si disponeva solo di uno studio di fattibilità, quindi è davvero encomiabile il lavoro capillare svolto anche con le amministrazioni locali per raggiungere in soli due anni risultati così concreti.

- È stato approvata definitivamente dal CIPE **la linea C della metropolitana di Roma ed è stata bandita la gara**; un'opera essenziale per la mobilità della città, un'opera che, in questa fase, supera il costo di **1.510 milioni di € (3.000 miliardi di lire).** Questo volano, che supera abbondantemente le risorse stanziate con la Legge su Roma capitale, rappresenta l'impegno finanziario più elevato che lo Stato ha trasferito, dal dopo guerra ad oggi, al Comune di Roma. Ma soprattutto tale opera consente alla città di Roma di disporre di una metropolitana efficace ed efficiente

- **Si sono appaltati tre maxi lotti della autostrada Salerno Reggio Calabria per un valore globale di oltre 2.700 milioni di € (5.400 miliardi di lire).** Mai nessun Governo aveva garantito risorse così rilevanti per una opera chiave dell'intero Mezzogiorno del Paese; ma, soprattutto, mai nessun Governo aveva garantito l'avvio reale delle opere e la certezza del completamento di tale asse chiave per la fluidità delle relazioni Nord – Sud - Nord entro il 2008/2009.

- **Si sono affidati i lavori dell'asse autostradale Catania – Siracusa per un importo di 804 milioni di €**; un'opera progettata nel lontano 1973 e, senza la Legge Obiettivo, sarebbe rimasta nella fase progettuale.

- **Dopo oltre 35 anni si è aperto l'intero asse autostradale Palermo – Messina**; pochi sanno che un terzo dell'intero intervento è stato fatto proprio nel triennio 2002 - 2004. Pochi sanno che, senza le risorse della Legge Obiettivo, questa opera sarebbe rimasta incompiuta ancora per molti anni.

- Dopo la chiusura della Cassa del Mezzogiorno, cioè dal 1982, nessun intervento era stato portato avanti **per l'approvvigionamento idrico del Mezzogiorno; nel triennio 2002 - 2004 sono stati avviati interventi per oltre 913 milioni di € (1.800 miliardi di lire).** Questa operazione costituisce senza dubbio l'intervento più incisivo per il Mezzogiorno. In proposito è utile ricordare che in alcune città della Sicilia l'acqua viene erogata solo due volte a settimana per sole quattro ore. Questo limite rappresenta senza dubbio una delle cause che vede il turismo nel mezzogiorno fermo ad una soglia non superiore al 1% rispetto all'intero paese; una soglia identica a quella che interessa il territorio riminese.

- **È stata approvata la Legge sulla nautica da diporto**; in tal modo si è resa possibile una vera esplosione della utenza con ricadute nel comparto della produzione industriale davvero inimmaginabili.

- È stata approvata la **Riforma del Trasporto Aereo**. Finalmente disponiamo di un provvedimento che risponde concretamente a due distinte esigenze. La prima a livello comunitario in quanto si dà adempimento al regolamento della Unione Europea entrato in vigore il 20 aprile del 2004; tale regolamento dispone che gli stati membri istituiscono una o più autorità nazionali di vigilanza indipendenti dai fornitori dei servizi di navigazione aerea. La seconda invece a scala nazionale in quanto

si perviene, in tempi brevi, ad un riassetto organizzativo degli enti deputati alla gestione del trasporto aereo.

- È stato approvata la Legge **relativa al riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose. Tale provvedimento** riveste una particolare rilevanza; in realtà si configura come un vero provvedimento che rivisita integralmente il nostro sistema normativo relativamente al trasporto su gomma. Un provvedimento che, oltre a recepire le direttive comunitarie, azzera quelle rilevanti discrasie strutturali presenti nel nostro sistema della offerta di trasporto e della logistica.

- Sono stati autorizzati, anche se dopo una serie di vincoli di natura finanziaria, interventi, all'interno delle varie realtà portuali, per un valore pari a **2 miliardi di Euro** e sono stati tutti finalizzati al **supporto funzionale delle piastre logistiche**, di quegli impianti intermodali cioè capaci di dare concreta operatività alle "autostrade del mare", di quegli impianti capaci di ottimizzare, al massimo, determinate filiere logistiche. Allo stato però è in corso un delicato lavoro **sulla modifica alla Legge 84/94**, su quel processo che dovrebbe in realtà modificare l'attuale assetto della portualità italiana, generando finalmente un chiarimento su due peculiarità:**il rapporto tra Stato e Regioni ed il ruolo della Autorità portuale.**

- Nel 2004 è diventato operativo il "**certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori**" e ciò sicuramente produrrà rilevanti risultati positivi; il primo dato che testimonia un reale controllo su chi guida i ciclomotori è fornito dal fatto che su circa 800 mila soggetti esaminati ben 200 mila sono stati bocciati. Una verifica capillare dell'accesso alla guida

rappresenta sicuramente un primo atto significativo per aumentare la sicurezza stradale.

- **La grande attenzione del Governo al tema della sicurezza stradale** trova non solo nei risultati già ottenuti un misurabile riscontro positivo, ma anche nel riconoscimento, a scala comunitaria, del ruolo di Paese pilota in una simile azione. Questo riconoscimento emerge in modo evidente nella scelta della città di Verona come sede permanente del Seminario annuale della Commissione della Unione Europea sulla sicurezza stradale. Infatti nel 2004 si è tenuto, sempre a Verona il II° Convegno della U. E. sulla Sicurezza Stradale. Prima l'Italia non aveva svolto un ruolo a scala sovranazionale.

- Per quanto concerne invece le attività e **le scelte compiute sulla sicurezza stradale** è sufficiente leggere i dati relativi al contenimento della incidentalità e della mortalità sulle strade dopo l'adozione delle nuove norme del Codice della Strada ed il monitoraggio delle infrazioni attraverso il sistema della "**patente a punti**". I dati rilevati da Polizia stradale e Arma dei Carabinieri mettono in evidenza i risultati raggiunti in soli dieci mesi. Tra i vari dati uno, più degli altri, penso testimoni il successo della norma: circa 1000 morti in meno in un anno.

- Sono stati avviati, ed in alcuni casi cantierati, i progetti delle reti metropolitane di **Milano, di Brescia, di Padova, di Verona, di Parma, di Bologna, di Rimini, di Roma (oltre alla linea C anche la linea B1), di Napoli, di Palermo, di Catania**. Mai nessun Governo aveva operato una azione così organica e così mirata nella infrastrutturazione delle nostre realtà metropolitane. Esiste una Legge la 1042 del 1969 che stanziava per la realizzazione di reti metropolitane un importo globale, pari a 500

miliardi di lire, e riguardava solo quattro città Torino, Milano, Roma e Napoli.

- **un nuovo approccio alla riqualificazione delle nostre città.** La Legge Obiettivo aveva affrontato questo tema essenzialmente dal punto di vista trasportistico, ipotizzando nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001 un volano di risorse pari a **15,3 miliardi di euro** per la realizzazione di nuove reti metropolitane. Questo è avvenuto e, come detto nel punto precedente, sono già appaltate e cantierate opere per oltre **6,5 miliardi di euro**, cioè 121 nuovi km di rete metropolitana. La Legge Obiettivo però non aveva affrontato un altro tema essenziale quello della riqualificazione urbana, quello della ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado. Il mio Dicastero di concerto con gli organi locali aveva predisposto una norma che rispondesse a tali esigenze, una norma cioè che consentisse una integrazione funzionale tra infrastrutture trasportistiche ed ambiti residenziali . Nel Disegno di Legge che dà attuazione al "Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale", all'art. 26, in modo sintetico si affronta tale tematica.

- **l'emergenza della logistica.** Si ritiene opportuno ricordare solo un dato: la produzione industriale del Paese nel 2003 si è attestata intorno ad un valore di 920 miliardi di €; la incidenza del costo della logistica nel nostro Paese, sempre nel 2003, 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 della 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 vuoto, se non usiamo, soprattutto per alcune merci, ad esempio quelle pericolose, la ferrovia, 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. Nel Decreto Legge 35 convertito nel Disegno di legge 80 del 14 maggio 2005 all'articolo 5 bis sono previste forme di incentivazione per le piattaforme tecnologiche e logistiche a servizio della piccola e media impresa.

- Sono stati approvati dalla **Società ARCUS interventi per oltre 38 milioni di €;** tale impegno genera un volano di risorse superiore a 170 milioni di €. Cioè si è trasformata in azione concreta l'idea di coniugare funzionalmente "infrastruttura e cultura". Siamo riusciti ad azzerare il pregiudizio nei confronti delle infrastrutture; queste infatti venivano quasi demonizzate in quanto distruggevano ogni assetto territoriale e soprattutto sottovalutavano le componenti artistiche ed architettoniche presenti nel nostro Paese. Cioè **il binomio infrastruttura – arte, il binomio infrastruttura – cultura erano binomi rimasti nell'ambito della pura utopia.**

- Il progetto delle "**Autostrade del mare**" è finalmente comparso nella Legge Finanziaria; il Progetto delle "autostrade del mare" fa parte integrante del Master Plan della Unione Europea e rappresenta, senza dubbio, la più grande iniziativa ambientalista. È la iniziativa più condivisa dalla nuova Europa, è l'iniziativa che fa scoprire al nostro Paese una nuova offerta modale, è una operazione che coinvolge molti soggetti**: gli autotrasportatori, gli armatori, le autorità portuali, l'ANAS, le concessionarie autostradali, le Ferrovie dello Stato, gli enti locali. Un anno fa era ancora un obiettivo da perseguire.**

- **Redazione di un Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe for Transport)**. Un Master Plan voluto dal nostro Governo durante il semestre di Presidenza italiano della Unione Europea e proposto formalmente durante il Consiglio informale dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti della Comunità tenuto a Napoli nel luglio del 2003. Oggi tale documento strategico, che coinvolge tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo e della nuova Europa, sta per essere definito da un apposito Gruppo ad Alto Livello, presieduto da Loyola De Palacio. In particolare entro il mese di settembre la proposta sarà approvata da tale Gruppo e trasmesso alla Commissione. Già in questa fase l'Italia ha presentato un apposito documento sulla portualità e sulle "Autostrade del mare" all'interno del bacino del Mediterraneo ed un motivato approfondimento del Corridoio Bari – Durazzo – Sofia – Varna; un approfondimento che dovrebbe far recuperare a tale corridoio il ruolo strategico già sostenuto dal nostro Paese durante la ridefinizione delle reti TEN.

# Le priorità del Dicastero Infrastrutture e Trasporti nell'ultimo anno di Legislatura: un crash programme per dodici mesi

Le aree tematiche che si ritiene opportuno affrontare con particolare attenzione cercando di raggiungere, in tempi certi, risultati misurabili sono sei. Di tali aree quattro sono legate a specifiche finalità trasportistiche e funzionali, due invece cercano di affrontare in modo più incisivo ed operativo il rapporto tra il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia con le Amministrazioni regionali, sia con il Sindacato.

È necessario identificare prima le aree tematiche che si ritiene opportuno scegliere come aree prioritarie, come aree obiettivo, come aree capaci di aggregare il consenso.

Le sette aree, in particolare, sono così articolate:

1. **Il Mezzogiorno**

2. **La offerta di trasporto pubblico locale**

3. **La organizzazione funzionale di alcuni impianti portuali**

4. **Il costo del trasporto e della logistica**

5. **La complessità dei sistemi urbani**

6. **Il rapporto con le Regioni**

7. **Il rapporto con i Sindacati**

## 1. Il Mezzogiorno

Sarà necessario continuare a trasformare, come già avvenuto in questi quattro anni, le iniziative progettuali previste nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche in opere cantierate.

Sarà necessario cioè identificare corsie preferenziali che consentano anche una ulteriore accelerazione sia al processo autorizzativo iniziale, sia a quello conclusivo in sede CIPE.

Alla luce dello stato di avanzamento progettuale, nonché di quello strettamente legato alle procedure di appalto e di cantierizzazione, siamo in grado, per ogni realtà del Mezzogiorno di identificare specifiche are tematiche.

In particolare il quadro degli interventi riportato, in modo sintetico, qui di seguito può ritenersi efficace in quanto affronta quattro tematiche essenziali:

- **l'approvvigionamento idrico**
- **l' asse trasportistico siciliano**
- **l'asse autostradale calabro**
- **i sistemi metropolitani**

All'interno di tali aree, dovrà quindi prendere corpo questa azione mirata non solo alla accelerazione ulteriore delle procedure, ma anche, come d'altra parte già avvenuto con la Legge 80/2005, la identificazione di una preferenza nel processo di assegnazione delle risorse.

| | |
|---|---|
| **Abruzzo** | **1. Adeguamento sistemi idrici** |
| **Campania** | **2. Autostrada Salerno – Reggio Calabria**<br>**3. Sistema metropolitano regionale**<br>**4. Adeguamento sistemi idrici** |
| **Molise** | **5. Adeguamento sistemi idrici** |
| **Puglia** | **6. Sistema metropolitano di Bari**<br>**7. Sistema portuale di Taranto** |
| **Basilicata** | **8. Adeguamento sistemi idrici** |
| **Calabria** | **9. Porto Gioia Tauro**<br>**10. Autostrada Salerno – Reggio Calabria** |
| **Sicilia** | **11. Sistemi metropolitani di Catania e Palermo**<br>**12. Asse ferroviario Palermo – Messina**<br>**13. Asse autostradale Catania – Siracusa - Gela** |
| **Sardegna** | **14. Sistema portuale e nodo urbano di Cagliari**<br>**15. Adeguamento sistemi idrici** |

Questo giusto impegno sul Mezzogiorno, sugli interventi che ricadono al suo interno, non va visto come un fatto nuovo; infatti in questi quattro anni di Legislatura si sono effettuati cambiamenti sostanziali nell'approccio concreto alle esigenze di infrastrutturazione di tale ambito territoriale. In proposito è opportuno ricordare che su circa 32 miliardi di Euro di opere appaltate e cantierate, rientranti sempre nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche circa il 22% interessa interventi già appaltati o cantierati nel Mezzogiorno. Cioè oltre 6 miliardi di Euro (12.000 miliardi di lire) sono interventi cantierati ed appaltati dall'agosto 2002 ad oggi (agosto 2002 perché la Legge 166/2002, la Legge che ha supportato il I° Programma delle Infrastrutture Strategiche è diventata operativa solo nell'agosto 2002).

Accanto a queste opere che caratterizzano la straordinarietà, nel Mezzogiorno l'A.N.A.S. e le Ferrovie dello Stato, sempre in questi anni di Legislatura hanno cantierato ed appaltato opere per circa 4,2 miliardi di Euro, in tal modo la percentuale di risorse destinate ad interventi nel Mezzogiorno supera il 31%.

Nelle passate Legislature nel Mezzogiorno di solito le opere cantierate ed appaltate non hanno superato mai il 6 – 7%.

Se infine prendiamo come riferimento i progetti approvati dal CIPE, sempre all'interno del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche (il Programma cioè che caratterizza la Legge Obiettivo) possiamo verificare che su 58,6 miliardi di progetti approvati oltre il 47% riguarda interventi ubicati nel Mezzogiorno.

# ALLEGATO 1

## Opere appaltate e cantierate nel Mezzogiorno dal luglio 2001 al febbraio 2005 in attuazione del I° Programma delle Opere Strategiche approvato dal CIPE il 21.12.2001

| Intervento | Importo in milioni di € |
|---|---|
| Asse autostradale Messina - Palermo | **650** |
| Nodo ferroviario di Palermo | **624** |
| Napoli: metropolitana | **921** |
| Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria I° maxilotto | **597** |
| Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria 2° maxilotto | **1.193** |
| Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria 3° maxilotto | **674** |
| Autostrada A1 – Caianello – Grazzanise e variante di Caserta | **62** |
| Napoli risanamento sottosuolo | **37** |
| Strada Statale 106 megalotto 5 bis | **134** |
| Strada Statale 106 megalotto 2 | **740** |
| Strada Statale 131 "Carlo Felice" | **133** |
| Asse autostradale Catania - Siracusa | **804** |
| Schemi idrici Mezzogiorno | **238** |
| HUB interportuale di Catania | **60** |
| **Totale** | **6.867** |

Questo impegno diretto a superare il gap infrastrutturale del Mezzogiorno è evidentemente parte della strategia complessiva del Governo per lo sviluppo di tali aree.

In questo contesto si inserisce quindi l'utilizzo del Fondo Aree Sottoutilizzate per il finanziamento di interventi del Programma infrastrutture strategiche.

Nel 2004, il CIPE ha, con la delibera n. 121, approvato una ripartizione di risorse a favore di interventi situati nel Mezzogiorno per un ammontare complessivo di 1.130,0 milioni di euro che al momento sono stati allocati per il 76,6% sugli interventi per cui sia stata conclusa l'istruttoria tecnica.

Nel 2005 il decreto-legge 14 marzo 2005 n. 35 (cd. "decreto competitività"), confermando questo indirizzo, ha destinato ulteriori risorse del FAS, per 750,0 milioni di euro, in via prioritaria per il finanziamento di infrastrutture strategiche. Ricorrendo alla consolidata chiave di riparto, 637,5 milioni di euro saranno destinati a quelle del Mezzogiorno, mentre i restanti 112,5 milioni di euro copriranno interventi infrastrutturali prioritari nelle Regioni del Centro - Nord.

Nel selezionare gli interventi destinatari della nuova ripartizione, con la quale saranno allocate anche le risorse residuate dalla manovra 2004, saranno rispettati gli stessi principi già applicati: essi saranno quindi ordinati in base ad una graduatoria che, tenendo conto del grado di maturazione progettuale e del correlato avanzamento dell'iter

procedimentale, si basa sul criterio della maggiore accelerazione della spesa.

## 2. La offerta di trasporto pubblico locale

Occorre, innanzitutto, conoscere quale sia oggi, regione per regione, provincia per provincia, comune per comune, azienda per azienda lo stato della offerta di trasporto pubblico locale.

Occorre cioè effettuare una vera **due diligence,** a scala capillare, per capire se quello che, dopo il monitoraggio pluriennale del Governo centrale sulle varie realtà regionali, può definirsi come una forma patologica irreversibile dell'intero sistema o sia possibile attivare una terapia organica capace di riportare, in ambito fisiologico, un assetto dell'offerta di trasporto che diventa sempre più legata alla qualità della vita, al consenso diffuso degli utenti, alla crescita ed allo sviluppo delle attività terziarie e quindi al PIL.

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

**Prima emergenza:**

- l'indebitamento delle aziende, degli enti locali può esplodere entro il primo semestre del 2005 il valore di tale indebitamento supera i 3 miliardi di €;
- l'indebitamento generato da inefficienza gestionale;
- l'indebitamento generato dal mancato ricorso a scelte impopolari quali quelle legate all'uso di un sistema tariffario corretto.

**Seconda emergenza:**

- la liberalizzazione del settore.

**Terza emergenza:**

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

**Quarta emergenza:**

- i livelli occupazionali, la organizzazione del lavoro.

**Quinta emergenza:**

- i contratti di servizio tra Ferrovie dello Stato e Regioni; questo tipo di contrattualistica rischia di rivisitare integralmente la gestione della offerta di trasporto pubblico in vaste aree del Paese.

**Sesta emergenza:**

- l'inquinamento atmosferico ed il blocco della mobilità.

**Settima emergenza:**

- il costo della congestione: oltre 8 miliardi di € nel 2003.

Rispondere a queste emergenze significa in realtà costruire gli algoritmi capaci di superare, in modo organico, una emergenza che va al di là dei livelli e delle competenze locali e riveste a tutti gli effetti la dimensione "nazionale".

**Sarebbe opportuno quindi muoversi seguendo il seguente itinerario:**

- **percorso normativo:** produrre una norma dedicata o produrre un disegno di legge delega o, addirittura, un decreto legge soprattutto per quanto concerne la definizione di un apposito "Fondo per la ristrutturazione gestionale del trasporto pubblico locale", la gestione del "Fondo", la sistematicità del trasferimento delle risorse.

- **percorso amministrativo:** produrre un vero patto di stabilità, tra Stato e Regioni, dedicato al trasporto pubblico locale.

**Accanto a queste due azioni sarebbe poi opportuno:**

- rivisitare la logica fiscale sulle aziende di trasporto pubblico locale.

- identificare una linea preferenziale per gli ammortizzatori sociali nel settore del trasporto pubblico locale o forme di mobilità a scala nazionale;

- approfondire, attraverso un approccio metodologico pilota, se nelle seguenti città:

| | | |
|---|---|---|
| **Torino** | **Padova** | **Roma** |
| **Genova** | **Parma** | **Napoli** |
| **Milano** | **Modena** | **Bari** |
| **Brescia** | **Bologna** | **Palermo** |
| **Verona** | **Rimini** | **Catania** |
| **Venezia** | | |

su cui si sta cercando di realizzare una complessa rete di trasporto su guida vincolata, possa essere recuperato un apposito volano finanziario, utilizzando le quote degli sconti derivanti da gara, per la costituzione di un apposito "Fondo".

Se si tiene conto di una media dei ribassi del 5%, il "Fondo" potrebbe generare un volano di circa 600 milioni di €.

Questo volano finanziario dovrebbe essere destinato essenzialmente al superamento della emergenza relativa all'inquinamento atmosferico ed al blocco della mobilità.

Per comprendere questa emergenza bisogna ricordare alcuni dati:

- **L'inquinamento in ambito urbano** è causato in modo rilevante dagli autobus: pur incidendo solo per il 7% come mezzi all'interno dell'urbano le emissioni inquinanti superano il 40%.

- **L'attuale parco circolante di autobus** supera di poco le 17.000 unità.

- **Solo 550 autobus** utilizzano il metano cioè il Compressed Natural Gas (Cng).

- La soglia accettabile, alla luce dell'**Accordo di Kyoto,** dovrebbe essere almeno di 6.000 nuovi mezzi a Cng.

- Ma una simile operazione impone la realizzazione di una rete distributiva **(450 nuovi impianti)** ed una rete manutentiva.

- **La stima di una simile organica ed articolata operazione si aggira intorno a: 1,8 miliardi di €.**

- **Ipotizzare l'utilizzo dell'idrogeno** significa rinviare la soluzione del problema al 2015.

- **Nel breve, invece, utilizzando il volano di risorse prima identificato, lo Stato potrebbe garantire una quota parte rilevante per l'attuazione di un simile Programma.**

## 3. La organizzazione funzionale di alcuni impianti portuali

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

In realtà vivremo la stessa esperienza già vissuta con la redazione del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. I corridoi delle nuove reti TEN hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi, al tema delle "autostrade del mare", così le conclusioni dei lavori del Gruppo Wider Europe azzereranno l'assurda logica che finora ha fatto si che una rendita di posizione, posseduta dal nostro Paese all'interno del bacino del Mediterraneo, rimanesse solo una sommatoria anonima di scali, una sommatoria anonima di offerte infrastrutturali fisiche non interconnesse con il territorio, con il retroporto, con le reti.

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

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

a) identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe);

b) definizione di un quadro di interventi che consenta una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale;

c) identificazione delle possibili alleanze ed identificazione delle possibile forme di copertura finanziaria.

**a) Identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del Master Plan Euromediterraneo**

Se effettuiamo una analisi della movimentazione nei nostri porti dal 1996 ad oggi scopriamo che si è passati da un volume di merci pari a **356 milioni di tonnellate** a **454 milioni di tonnellate** del 2003 (oltre il 27% in soli 7 anni), si è passati da **3,8 milioni di container** del 1996 a **8,9 milioni di container** del 2003 (oltre il 134% in soli 7 anni).

Se effettuiamo una analisi per verificare in quali porti è stata movimentata una quantità di merci superiore a **10 milioni di tonnellate** scopriamo che il numero è di **14 impianti portuali: Savona, Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Messina – Milazzo, Augusta e Cagliari**, se portiamo la soglia a **25 milioni di tonnellate** il numero di porti si riduce a **8 soli impianti (Genova, Livorno, Gioia Tauro, Taranto, Venezia, Trieste, Augusta, Cagliari).**

Se poi entriamo nel merito delle filiere logistiche e merceologiche scopriamo che, scartando le rinfuse liquide, scartando cioè quella componente che non caratterizza la intermodalità dell'impianto portuale, rimangono, con soglia **superiore sempre ai 25 milioni di tonnellate** di merci, **solo 2 porti: Genova e Gioia Tauro.**

Se scendiamo alla soglia di **15 milioni di tonnellate** questo numero sale, oggi, a **7 porti (Genova, La Spezia, Livorno, Gioia Tauro, Taranto, Ravenna,Venezia).**

Questa fredda analisi è scomoda in termini assoluti ma, al tempo stesso, mette in evidenza la rilevanza e la forza di alcuni HUB portuali del nostro Paese nel Mediterraneo.

Questo approccio porta a due distinte denuncie:

- i nostri porti, anche quelli che chiamiamo HUB, anche quelli che movimentano 25 milioni di tonnellate di merci (escluse le rinfuse liquide), hanno collegamenti stradali e ferroviari non integrati con l'entroterra;

- alla luce della crescita dei container, una crescita, come detto prima, davvero inimmaginabile (da 3.806.000 container nel 1996 a circa 9.000.000 di container nel 2003), ancora oggi non è nata una cabina di regia capace di ottimizzare al massimo questo crescente volume di quantità movimentate, questa interessante filiera logistica.

A queste denuncie, però, fa seguito una immediata considerazione quella legata alla definizione urgente della nuova griglia stradale, ferroviaria e portuale capace di dare concretezza ed incisività all'altro grande progetto strategico quello relativo alle "**autostrade del mare**", quel progetto che dispone ormai di un apposito Master Plan sinteticamente riportato nel Capitolo "**Adeguamenti funzionali del quadro programmatico definito nella Delibera CIPE 121 e rivisitato con la**

**Delibera CIPE del 18 marzo 2005 (Nota integrativa Conferenza Stato Regioni)"**

La singolarità della ubicazione dell'Italia all'interno del Mediterraneo impone quindi, in questa fase, la chiara identificazione non dei ruoli delle singole portualità ma della offerta organica di portualità dell'intero Paese.

Potrebbe sembrare impopolare, identificare un elenco dei porti che costituisce, insieme ad una rete stradale e ferroviaria, esistente o in fase di realizzazione, quello che prima definivamo una nuova griglia infrastrutturale, ma non è impopolare se diamo certezza funzionale ai collegamenti tra porto e retroporto perché in tal modo eviteremo, nell'arco di poco tempo, un collasso dovuto proprio alla incapacità di rispondere alla esplosione della domanda di trasporto nei sistemi portuali italiani

Questo modo di capire o di concepire la nostra portualità deve essere interpretato come una cosciente analisi dell'enorme lavoro da fare solo per un numero limitato di HUB portuali i quali, indipendentemente dalle gratuite forme di pianificazione, sono ormai inequivocabilmente i nodi cerniera delle reti del Mediterraneo.

Alcuni di loro cresceranno solo se potranno interagire funzionalmente con il retroterra, alcuni di loro potrebbero scomparire se rimarranno semplici piastre per il transhipment.

Questo numero limitato si attesta al di sotto delle 7 unità. Questo approccio dovrebbe portare ad identificare alcune famiglie di realtà portuali su cui innescare forme di partenariato **pubblico – privato**, forme di

azionariato diffuso, soprattutto per quanto concerne le infrastrutture logistiche.

**b) Definizione di un quadro di interventi per consentire una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale**

Questa emergenza è legata al fatto che, negli ultimi 5 anni, si sono verificati alcuni eventi che riguardano direttamente l'Italia.:

1. **La nuova Europa geografica, geoeconomica, geopolitica ed il ruolo del Mediterraneo**

2. **Il perdurare della crescita del PIL della Cina**

3. **La bassa crescita dell'economia europea**

## 1.

Il Mediterraneo oggi movimenta **32,3 milioni di TEU**, un volume di traffico enorme anche se Singapore da solo ne movimenta **19 milioni di TEU**, ma una previsione, fatta da Ocean Shipping Consultants, dichiara che nel **2015 nel Mediterraneo si movimenteranno 59 milioni di TEU.**

Ebbene questa è una previsione pessimistica, addirittura, per la maggior parte degli operatori del settore è una previsione volutamente restrittiva; tutti sono convinti che nel **2015 il Mediterraneo movimenterà circa 70 milioni di TEU**.

I Corridoi plurimodali **Rotterdam – Genova, Berlino – Palermo e Lisbona - Kiev e Bari – Durazzo – Varna e le sue proiezioni di connessione con i Paesi del Mar Nero** sono **tutti canali secchi che rendono il Mediterraneo il grande teatro economico delle convenienze di tre aree quali il Nord Africa, la nuova Europa ed il complesso ed articolato sistema euroasiatico.**

Tutto questo potrà generare una sostanziale rilettura delle aree a minor tasso di sviluppo del sistema Mediterraneo, quali le Regioni Obiettivo Uno.

**2.**

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

Una simile crescita, infatti, per la dimensione demografica, supera ogni livello fisiologico e si caratterizza, a tutti gli effetti, come un fenomeno dirompente che azzera automaticamente le evoluzioni lineari di crescita dei Paesi industrialmente avanzati, ed, al tempo stesso, **genera squilibri nei costi di alcuni prodotti essenziali quali l'acciaio, il petrolio, il cemento**.

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

**Se l'aumento del PIL in Cina, dovesse mantenersi nei prossimi tre anni su livelli dell'8%, automaticamente il costo di alcune materie**

**prime, proprio in base ad un corretta logica del rapporto domanda-offerta, renderebbe alcuni prodotti semilavorati e finiti della nostra produzione industriale non competitivi ed, al tempo stesso, si produrrebbe, nel terzo millennio, un anacronistico ritorno a forme di protezionismo che renderebbero ingestibile quel processo di naturale scambio, tra l'Europa e la Cina, già presente in diverse filiere merceologiche.**

Il Mediterraneo quindi di fronte alla naturale esplosione commerciale generata da un simile fenomeno dovrà necessariamente far fronte ricorrendo a tre distinte tipologie di offerta portuale:

- L'offerta portuale finalizzata al **transhipment**

- L'offerta portuale capace solo di fare da **cabina di regia, cioè rete tra porti**

- L'offerta portuale in grado di rafforzare il rapporto porto – retroporto a tal punto da generare **rete**, da generare **sistema, da costruire organicamente l'offerta generata dalle "autostrade del mare"**

In tale contesto quindi, se si vuole assicurare un'ampia funzionalità, tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sovranazionale, occorre poter ottimizzare gli interventi al fine di riqualificare l'offerta organica di portualità del Paese e consentire ad essa di mantenere il necessario "impeto competitivo" e far fronte alle nuove sfide del mercato attraverso una appropriata allocazione delle risorse, che "stressi" i tempi di realizzazione delle dispensabili opere di ampliamento ed ammodernamento delle infrastrutture portuali retroportuali e logistiche.

## 3.

In merito al terzo evento quello legato **alla bassa crescita dell'economia europea**, è opportuno ricordare intanto che è, a tutti gli effetti, un fenomeno che non è stato previsto nel tempo e quindi ha generato e sta generando di nuovo aree forti ed aree deboli, modificando quella che noi oggi conosciamo invece come un'unica realtà europea.

La geografia economica delle aree ricche e delle aree povere specialmente dell'Europa che si affaccia sul Mediterraneo, potrebbe essere fortemente modificata dalla mancata configurazione di una politica infrastrutturale organica a scala comunitaria generando in un futuro prossimo forti squilibri tra ambiti territoriali già impoveriti.

Viene fortunatamente incontro a questa assenza di assetto strategico il lavoro fatto dal Gruppo Van Miert e dalla contestuale approvazione dello stesso documento da parte del Parlamento europeo il 21 aprile del 2004.

In realtà si potrebbe assistere, in assenza di azioni organiche a scala comunitaria, ad una naturale evoluzione strutturale, solo di determinati porti:

- **Malta e Cipro** potrebbero diventare **cabina di regia** della portualità mediterranea;

- **Porto Said o Alessandria d'Egitto, Algeciras e Gioia Tauro** potrebbero diventare gli unici **porti per il transhipment;**

- **Barcellona, Fos, Trieste e Genova** potrebbero diventare i porti integrati con i grandi corridoi delle reti TEN**.**

Diventa quindi essenziale l'azione programmatica e strategica della Unione Europea per evitare che rendite di posizione possano mettere in crisi la organicità e la ottimizzazione della offerta trasportistica sia del bacino del Mediterraneo, sia degli altri bacini come quel del Mar Nero e del Mare del Nord e del Baltico che, proprio nella logica del "Wider Europe" si configurano come i teatri economici della nuova Europa.

Diventa quindi essenziale, per evitare in un sistema liberista azioni dirigistiche, definire quali strategie possano garantire una crescita delle singole piastre logistiche nel rispetto delle regole di concorrenza e nella ottimizzazione dei flussi di traffico sulla intera rete europea.

## c) Identificazione delle possibili alleanze e delle possibile forme di copertura finanziaria

Dovrebbe prendere corpo un processo di esperienze di tipo "Partenariato Pubblico Privato" capace di realizzare e gestire tutti i sistemi di integrazione tra porto e retroporto.

Per dimostrare la bancabilità dell'iniziativa è sufficiente ricordare che, qualora si volesse approfondire solo il caso delle portualità italiane, nei soli porti di **Genova, Civitavecchia, Gioia Tauro, Taranto e Trieste** dove si movimentano globalmente circa 90 milioni di tonnellate di merci, una royalties di soli 2 € per tonnellata movimentata produrrebbe un valore di 180 milioni di € per anno. Una soglia annuale questa che consentirebbe un

break even dell'investimento di riqualificazione funzionale degli impianti portuali prima richiamati, in dieci anni.

Le alleanze sono tutte da costruire; sicuramente nel caso italiano, il gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., le Società Concessionarie di reti autostradali, la Rete Autostrade del Mare S.p.A., i vettori marittimi ed alcuni soggetti privati potrebbero candidarsi per attuare e gestire simili iniziative.

## 4. Il costo del trasporto e della logistica

Gli indicatori chiave e l'approccio analitico e programmatico

1. PIL 1980 – 2005 = + 41,7%

2. I veicoli pesanti nello stesso periodo sono aumentati del 108%,i veicoli leggeri del 152%

3. Il costo del trasporto delle merci in ambito urbano è il 33% del costo totale dell'autotrasporto

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

1. Oltre l'80 % delle consegne delle merci avviene su aree pubbliche

2. Il numero delle consegne giornaliere per veicolo (parametro inversamente proporzionale al costo del servizio) si è dimezzato nel corso dell'ultimo quinquennio a causa delle difficoltà di sosta e degli intralci alla circolazione

3. I processi produttivi, le filiere merceologiche, le aree della produzione, i costi della produzione in un mercato di 25 Stati e, tra poco di 28, sono cambiati integralmente.

4. La filiera logistica, o meglio, la intelligenza logistica è esplosa ma ancora non si è radicata. Infatti:

   - 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 e non del vivere
   - l'abitudine o le abitudini dei consumatori
   - la distinta articolazione ed organizzazione territoriale

   costituiscono un sistema di equazioni complesso e difficile

5. Un sistema che ancora oggi non consente agli analisti di capire perché, ad esempio, il 25% di consumi food e no food dell'area romana siano prodotti in ambiti interni alla regione Lazio e, nel caso di Napoli e di Milano, rispettivamente il 30% ed il 40% all'interno delle regioni Campania e Lombardia. C'è da chiedersi cioè come mai:

- se il costo del trasporto nelle aree urbane rappresenta il 33% del costo dell'autotrasporto , cioè incide per 21.500 milioni di € (42.000 miliardi di lire)

- se la produzione legata ai consumi è pari a 180.000 milioni di € (360.000 miliardi di lire), si ottiene una incidenza del costo del trasporto sul trasportato in ambito urbano superiore al 12%

- se sui prodotti food il margine di competitività non supera il 7 – 10%

come mai, ripetiamo, si è fatto, fino al 2002, così poco per generare una vera rivoluzione culturale, si è fatto così poco per gemmare concretamente cultura logistica?

6. **La logistica non è mai un segmento di un processo; 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 è l'unico DNA della gestione di tutti i processi che concorrono alla produzione ed alla commercializzazione dei prodotti.**

7. Il passaggio dal dirigismo al liberismo, dal centralismo al federalismo, dai corridoi interni a quelli eurasiatici, dal Piano Nazionale dei trasporti al Master Plan comunitario. Tutto questo testimonia che la pianificazione è legata ormai ad un processo di confronto, tra domanda ed offerta di impianti fissi e servizi, coerente essenzialmente ad una sola finalità:

   - **l'abbattimento dei costi e l'aumento del MON (Margine Operativo Netto)**

**8.** Questo nuovo approccio 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.**

**9.** La serie di argomentazioni sollevate nei punti precedenti ha portato, finalmente, alla identificazione di uno strumento essenziale**: il Patto della Logistica.**

10. **Il Patto della Logistica, così come impostato, è il naturale complemento al Piano delle Infrastrutture in una logica europea. Da tale strumento emerge in modo chiaro che la logistica è una categoria concettuale che contiene già al suo interno le condizioni proprie di quel processo naturale che porta al concetto di "mercato", al concetto di "competitività", al concetto di "libero scambio", cioè al concetto che, addirittura, rappresenta il vero lievito del Prodotto Interno Lordo di un sistema economico.** Il fatturato generato da un container, nel caso in cui ci si limiti solo a movimentarlo e qualora invece il container venga sdoganato, stoccato, manipolato e distribuito, e qualora venga supportato adeguatamente da una rete infrastrutturale efficiente, passa da 300 Euro a 2.300 Euro, l'utile da 20 Euro passa a 200 Euro, il beneficio dello Stato da 110 Euro a 1000 Euro e ogni mille unità movimentate invece di generare cinque unità lavorative ne generano 42. Questi dati sono ulteriori indicatori che denunciano quanto miope sia stato, in passato, l'approccio verso la identificazione ottimale degli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali, verso ogni azione organica di potenziamento delle reti e dei nodi.

11. Questo approccio denuncia come, addirittura, sia emerso, in questi quattro anni, un convincimento 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.**

**12.** 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 ha capito che la vera condizione per generare competitività è quella che consente una interazione funzionale tra offerta infrastrutturale e domanda di trasporto. Chi viaggerà il prossimo anno sul nuovo asse ad alta velocità Torino – Novara, potrà guardare lateralmente il flusso di auto e di TIR che corre sull'autostrada Torino – Milano, cioè, viaggerà all'interno del Corridoio plurimodale Lisbona – Kiev, all'interno non di una strada parallela casualmente alla ferrovia ma su un asse modale che, correndo parallelamente ad un asse ferroviario, disegna e realizza il concetto più avanzato di corridoio plurimodale, sia per la densità di funzioni di trasporto che per l'impatto ambientale. Si viaggerà all'interno non di una infrastruttura ma all'interno di una arteria che contiene le condizioni capaci di generare competitività.

**13.** 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 paneuropei 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 l'assetto infrastrutturale materiale ed immateriale. L'obiettivo che si voleva conseguire e, siamo convinti, stiamo conseguendo, era ed è la costruzione di una politica dei trasporti capace di caratterizzarsi essenzialmente nelle sue componenti economiche, nelle sue componenti modali, nelle sue componenti che generano un valore aggiunto socio economico misurabile.

**14.** 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 2004 si è attestata intorno ad un valore di 920 miliardi di €; la incidenza del costo della logistica nel nostro Paese, sempre nel 2004, si è attestata intorno ad un valore pari al 22%; in realtà circa 180 miliardi di € costituiscono il valore della logistica e del trasporto nel nostro Paese. Negli altri Paesi dell'Unione Europea tale valore si attesta intorno al 14% – 16%. Ebbene se non riusciamo nel breve periodo ad ottimizzare tale incidenza, se non riusciamo ad ottimizzare il carico vuoto, se non usiamo, soprattutto per alcune merci, ad esempio quelle pericolose, la ferrovia, 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 di cambiamento dell'assetto fino ad oggi conosciuto e che vedeva contrapposte aree di consumo e di produzione. 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.

**15.** All'interno di questo specifico paragrafo, all'interno di questa specifica analisi, che denuncia l'essenzialità della organizzazione infrastrutturale e della utilizzazione ottimale delle reti, si ritiene opportuno prospettare una proposta organica in materia di Piastre Logistiche che dovrà necessariamente caratterizzare il nuovo tessuto connettivo infrastrutturale del Paese. Tessuto connettivo che dovrà trasformare l'attuale spontaneismo, l'attuale entropia esistente anche in aree con grande tradizione di tipo trasportistico, come l'area ligure, l'area della Padania, ecc. in sistema funzionale ed efficiente.

È oggi possibile identificare ambiti territoriali vasti al cui interno sono già presenti riferimenti nodali che si configurano come punti chiave di vere Piastre Logistiche.

In realtà, l'attività logistica, intesa come ulteriore modalità di trasporto, possibile solo se sistemi produttivi e sistemi modali sono strettamente funzionali l'uno all'altro, producono, anche in territori geograficamente "continentali", forme di "insularità" trasportistica, riproducendo esattamente, come nel caso della Sardegna, realtà territoriali integrate che si configurano come "Piattaforme Logistiche".
Si configurano, così, territori caratterizzati da omogeneità connettive come:

- la Piattaforma Logistica del Nord Ovest costituita dal sistema portuale ligure Genova, la Spezia, Savona, con la retroportualità di Rivalta Scrivia e Alessandria e le strutture intermodali di Novara e Orbassano strettamente integrate con il nodo ferroviario di Mortara e

le piattaforme logistiche di Piacenza Pavia e l'hub aeroportuale di Malpensa;

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

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

Un mosaico che nel tempo renderà sempre più evidente quale ruolo il Paese gioca nel bacino del Mediterraneo, quale ruolo delicato il Paese svolge come ambito cerniera tra il Mediterraneo stesso e l'Area centrale

dell'Europa, quale ruolo il Paese svolge attraverso i suoi distretti produttivi ubicati lungo i corridoi Berlino – Palermo (Corridoio 1), Lisbona – Kiev (Corridoio 5), Rotterdam – Genova (Corridoio dei due Mari) ed il Corridoio Bari – Varna (Corridoio 8).

## 5. La complessità dei sistemi urbani

Le attività del terziario incidono ormai quasi per il 70% nella formazione del Prodotto Interno Lordo e queste attività avvengono per oltre il 95% nelle nostre città.

Quindi, la crescita economica di un Paese è strettamente legata alla qualità della offerta dei servizi logistici presenti all'interno delle nostre città. In realtà, lo abbiamo capito forse in ritardo, ma **l'organizzazione della mobilità**, l'efficienza nell'offerta dei servizi di trasporto, la intelligenza e la incisività dei sistemi logistici sono le uniche condizioni per consentire alle attività del Terziario di produrre **processi economici efficienti e funzionali**.

In effetti, in questo ultimo ventennio, soprattutto l'Europa ci ha fatto capire che l'offerta trasportistica è il tessuto connettivo di ogni processo di sviluppo economico e, in tale contesto, **la città assume finalmente una sua vecchia definizione, vecchia perché definita oltre un secolo e mezzo fa da Max Weber: ambito territoriale caratterizzato dalla presenza di un complesso di funzioni e di attività integrate e complementari, organizzato in modo da garantire elevati livelli di efficienza e da determinare condizioni ottimali di sviluppo delle strutture socio-economiche**.

Questa definizione, che denuncia chiaramente quanto il liberismo contemporaneo sia dipendente da un simile concetto di **città efficiente**, è anche una occasione per misurare la distanza dai livelli di efficienza e funzionalità che caratterizza le nostre realtà urbane.

Ma prende corpo automaticamente una difficile dicotomia tra la città ambito storico da difendere e la città ambito della produzione economica. Una dicotomia che non può assolutamente risolversi distinguendo il centro storico dal contesto, dal contorno all'interno del quale il centro storico è ubicato. Una simile dicotomia, in realtà, è comoda solo per distruggere sia la qualità del centro storico, sia la crescita economica del ruolo della città.

Le città vivono e producono solo se si ha il coraggio di leggerle, di analizzarle nella loro organicità, nella loro capacità di essere a tutti gli effetti, così come voleva che fossero Max Weber.

Ma oggi, purtroppo, all'interno delle nostre città è solo presente una sommatoria di costi, di diseconomie. In particolare:

- **il costo** sopportato **dalle famiglie** italiane per il trasporto sia in ambito urbano, sia nel pendolarismo generato in aree metropolitane, è stato superiore, nel 2003, a **30 miliardi di €**;
- i servizi di trasporto nelle nostre realtà urbane non sono in grado di rispondere alle **esigenze della domanda** (siamo all'ultimo posto all'interno dell'Unione Europea per quanto concerne la dotazione di reti di trasporto su guida vincolata). Il trasporto pubblico locale costituisce così una crescente **voce di diseconomie e di debito pubblico**. Questa carenza di servizi fa esplodere il costo della congestione che, nella grandi realtà urbane, ha superato nel 2003 i

**7,5 miliardi di €** (solo Roma **900 milioni di €),** aumenta l'inquinamento atmosferico, incrementa i tassi di incidentalità già elevati. Nelle grandi e medie aree urbane appena il 22 – 25% dei cittadini utilizza mezzi pubblici. Solo nella città di **Roma** ogni giorno la popolazione spende oltre **13 milioni di € di carburante**;

- il **55% della incidentalità stradale avviene in ambito urbano**;
- il **consumo** del prodotto **energetico,** nel trasporto su strada, nel 1999 è stato pari a **21 miliardi di €**; il trasporto privato di persone in ambito urbano incide su tale valore per oltre il 48%;
- il blocco della mobilità in ambito urbano, imposto per motivi di inquinamento, genera **danni rilevanti alle attività del terziario**; non si dispone ancora di dati, ma sicuramente si è di fronte a importi rilevanti.

Questo enorme costo, questa enorme **diseconomia** frena lo sviluppo del Paese.

Finalmente questo Governo ha capito che la **questione urbana è, a tutti gli effetti, una questione nazionale;** è ormai un obbligo del Paese quello di garantire, in tutti i modi, ampie certezze nei processi di infrastrutturazione dei nodi urbani, e per traguardare un simile obiettivo ci si è mossi su quattro distinti ambiti:

- quello legato alla **costruzione dell'offerta di trasporto** capace di far vincere il trasporto collettivo,
- quello legato al **contenimento dell'inquinamento atmosferico all'interno delle città,**
- quello legato alla **rivisitazione delle norme** che consentono una migliore pianificazione urbanistica delle città,

- infine, quella legata al rapporto proprio con la **componente architettonica ed urbanistica**.

Le prime due aree tematiche sono state affrontate sia nel Paragrafo relativo al "Trasporto Pubblico Locale" del Capitolo "Le priorità del Dicastero Infrastrutture e Trasporti nell'ultimo anno di Legislatura:Un crash program per dodici mesi", sia in quello relativo a " La definizione di progetti mirati per le grandi aree metropolitane, una proposta questa già presente nel Disegno di Legge sulla "Competitività" del Capitolo "Le proposte per la prossima Legislatura".

Si ritiene invece opportuno approfondire, soprattutto in questo ultimo anno di Legislatura, le altre due aree tematiche.

**a) Norme che consentono una migliore pianificazione urbanistica delle città**

La Legge sulle aree metropolitane è rimasta una interessante dichiarazione di intenti, un interessante processo che, nel migliore dei casi, produrrà mosaici territoriali tipici della pianificazione cartacea.

La Legge Obiettivo ha affrontato questo tema essenzialmente dal punto di vista trasportistico, ipotizzando - come detto prima - nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001 un volano di risorse pari a 15,3 miliardi di euro per la realizzazione di nuove reti metropolitane. Questo è avvenuto e sono già appaltate e cantierate opere per oltre **6,5 miliardi di euro, cioè 121 nuovi km di rete metropolitana.**

La Legge Obiettivo però non ha affrontato un altro tema essenziale, quello della riqualificazione urbana, quello della ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado.

Il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti come anticipato già nel DPEF dello scorso anno ha predisposto una norma che risponde a tali esigenze, una norma cioè che consente una integrazione funzionale tra infrastrutture trasportistiche ed ambiti residenziali. La norma si prefigge tra l'altro di:

- valorizzare gli ambiti urbani e territoriali di area vasta anche attraverso l'incremento della dotazione di infrastrutture e servizi;
- rafforzare i sistemi urbani e territoriali di area vasta anche attraverso la risoluzione dei problemi di mobilità conseguenti al traffico urbano e di attraversamento di merci e passeggeri;
- configurare un insieme di interventi, di funzioni e di attrezzature capaci di assicurare processi economici di sviluppo sostenibile;

Nel "**Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale**", oggetto di un apposito Disegno di legge, in questi giorni all'esame del Parlamento, si affronta finalmente tale tematica.

### b) La componente architettonica ed urbanistica

Ma non ci si è fermati solo alle azioni normative, si è anche perseguito un cambiamento sostanziale nell'approccio tra il mondo delle infrastrutture e quello legato alla componente legata alla qualità storico – ambientale delle nostre città, del nostro territorio.

A tale proposito, nel programma degli interventi che "toccano" il territorio, il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** ha studiato e messo a punto un sistema che, d'intesa con il Ministero dei Beni Culturali, **consente di avviare le grandi opere interagendo con il patrimonio artistico e archeologico per evitare che questo costituisca un ostacolo, che causi ritardi per le realizzazioni e che sia, in ogni caso, pesantemente mortificato.**

L'articolo della Legge Finanziaria 2003, che destina il 3% degli investimenti della Legge Obiettivo (oggi tale soglia con apposita norma è stata elevata addirittura al 5%) per interventi mirati alla salvaguardia e alla conoscenza dei reperti storico – artistici che sono in connessione con l'opera stessa o che riguardano ambiti di vario interesse, è stato concepito per accompagnare l'esecuzione delle grandi opere e renderle così sicuramente eseguibili.

Il cammino da fare, sulla riqualificazione funzionale delle nostre città è lungo perché impone ancora azioni normative, azioni progettuali, azioni finanziarie; tuttavia questa legislatura ha finalmente interrotto una abitudine, un approccio quasi scontato:

- quello che considerava le città, il costruito, estraneo alla dinamica dei processi produttivi;
- quello che riteneva impossibile coniugare le esigenze del centro storico con quelle della città sede delle convenienze, sede della crescita;
- quello che riteneva monumentale, quasi museale, ciò che di storico, di archeologico era presente all'interno dell'urbano, preferendo l'azzeramento delle funzioni di una città invece di intervenire con azioni intelligenti di sana infrastrutturazione.

**In realtà ci si è convinti che la città vive solo se riusciamo a renderla ricca di funzioni, a renderla chiave dei nostri interessi socio-economici.**

Senza dubbio, questa serie di finalità rientra nelle competenze degli Enti locali ma, sarebbe davvero assurdo, come d'altra parte ottenuto attraverso lo strumento delle **Intese Generali Quadro** con tutte le Regioni, non cercare di individuare le tappe di un percorso che porti il Governo, nella stesura del prossimo Disegno di Legge Finanziaria, alla definizione di un primo **Fondo Pilota Pubblico Privato** finalizzato alla realizzazione di recuperi sostanziali di alcuni impianti residenziali delle nostre città o di alcuni impianti tipicamente destinati allo svolgimento di attività del terziario.

Cioè qualcosa che possa diventare davvero l'inizio di un processo catalizzatore **mirato al recupero vero delle nostre città**, mirato all'azzeramento di un degrado che diventa sempre più irreversibile togliendo alle nostre città la vivibilità.

## 6. Il rapporto con le Regioni

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

partecipano direttamente e indirettamente nella definizione di ogni atto programmatico, di ogni azione strategica.

Lo Stato sceglie quindi all'interno di questa griglia che vede coinvolti più soggetti, più organismi e questa logica, se seguita in modo organico, rende, addirittura, più forti ed incisive le decisioni assunte.

Non è stato facile, proprio in questi anni abituarsi a questa nuova impostazione metodologica, non è stato facile convincersi che all'ottenimento dell'intesa si perviene non attraverso forme di condizionamento legate, ad esempio, alla garanzia della copertura finanziaria.

La stessa Legge Finanziaria e le Direttive Comunitarie, proprio in questi ultimi anni, hanno privilegiato il ricorso alle forme di Partenariato Pubblico Privato. D'altra parete il ricorso alle risorse previste nel PON, nel POR, nel FAS, ecc. impongono quasi un obbligo a tener conto sempre più delle partecipazioni finanziarie, anche parziali di altre Amministrazioni.

Questo approccio e questo convincimento è stato seguito e recepito sin dall'inizio della esperienza che ha caratterizzato la Legge Obiettivo.

Finora, escluso la Regione Toscana, il rapporto con le Regioni sul tema della infrastrutturazione è stato costruttivo e, senza dubbio, se si è riusciti ad approvare interventi per oltre **58,4 miliardi di €** al CIPE e ad appaltare e cantierare circa **32 miliardi di €,** un merito è stato senza dubbio proprio delle Regioni.

Oggi però, dopo i risultati delle elezioni regionali, necessariamente sarà necessario ripetere la stessa esperienza che nei mesi di giugno, luglio, agosto, settembre, ottobre e novembre del 2001 è stata vissuta con tutte le Regioni per redigere il I° Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Un programma che è stato supportato dalla Legge Obiettivo e che ha visto nello strumento delle Intese Generali Quadro un ottimo strumento per monitorare gli avanzamenti del Programma stesso.

Il confronto però dovrebbe essere mirato alla individuazione di priorità e alla definizione di una **tessera del Patto di Stabilità Interno** dedicato alla offerta dei servizi di trasporto nelle aree urbane ed alla ottimizzazione dei processi logistici.

## 7. Il rapporto con i Sindacati

Per quattro anni il rapporto con i Sindacati è stato legato essenzialmente al superamento dei contenziosi; un rapporto che nella maggior parte dei casi è stato svolto dalle aziende vigilate, cioè dalle Ferrovie dello Stato, dall'A.N.A.S. dall'ALITALIA, dall'ENAV, dall'ENAC, dalle Aziende di Trasporto Pubblico Locale ecc..

In realtà è stato un rapporto che ha prodotto, finora, un rilevante numero di ore di scioperi.

Un contenzioso che, purtroppo, ha trasferito tutte le negatività, generate dal blocco dei servizi di trasporto nelle varie modalità, al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Con il Sindacato rimangono in realtà aperti quattro distinti fronti, quattro distinte emergenze:

- **Il contratto nel trasporto pubblico locale**. Occorre identificare, come già detto nel **paragrafo del presente Capitolo,** le condizioni per costruire una rivisitazione sostanziale dei modelli gestionali delle Aziende preposte alla gestione del trasporto pubblico locale
- **Le emergenze contrattuali nel comparto aereo**. In realtà l'ENAV e l'ALITALIA costituiscono le aree in cui il contenzioso si esprime nelle forme più pesanti e più dannose per la sistematicità della offerta dei servizi. Ancora oggi non si sono create delle sedi adeguate in cui "raffreddare" e possibilmente prevenire queste spesso imprevedibili crisi relazionali.
- **La sicurezza nelle Ferrovie dello Stato**. La costituzione **dell'Osservatorio per la Sicurezza nei trasporti,** rappresenta la risposta più garantista per il Sindacato. Le principali finalità dell'**Osservatorio** sono:

    - monitoraggio della sicurezza nelle varie modalità di trasporto;

    - confronto fra i vari soggetti finalizzato alla definizione di azioni condivise che ciascun soggetto metterà in atto in relazione alle proprie competenze per attuare una corretta prevenzione;

    - sviluppo e promozione dell'informazione.

Attualmente, pur se definito da tutte le parti tale organismo non è ancora operativo. Questo Organismo dovrebbe "raffreddare" le forme di

contenzioso che producono, da molti mesi, rilevanti penalizzazioni nella offerta di trasporto su ferrovia.

- **Il contenzioso sollevato dal mondo degli autotrasportatori.** Per oltre 19 mesi non ci sono state forme di contenzioso o fenomeni di crisi nelle relazioni tra Governo e mondo dell'autotrasporto. Eppure ci sarebbero state tante occasioni, tante emergenze che avrebbero potuto generare forti contenziosi, in proposito è sufficiente solo un esempio: **il costo del gasolio. La Consulta dell'Autotrasporto** senza dubbio è stata un ottimo organismo per ridimensionare quelle criticità tipiche di questo comparto ed al tempo stesso è stata la sede migliore per prevenire momenti di crisi nei confronti tra le parti.

# Le criticità incontrate nell'attuazione del Programma

Le criticità incontrate sono tutte ormai leggibili e misurabili in quanto dopo ormai quattro anni di operatività della Legge Obiettivo sono emersi, in modo chiaro, **tutte le obbligate forme di condivisione delle scelte progettuali** che non possono, in nessun modo, essere sottovalutate, **tutte le inerzie procedurali** che spesso rendono poco incisiva non tanto lo strumento legislativo quanto la carica di volontà posseduta dai soggetti preposti alla attuazione concreta delle scelte progettuali.

Riteniamo quindi opportuno elencare le cause o gli eventi che hanno reso, in alcuni casi, difficile, in altri casi complesso l'iter evolutivo del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche, l'iter cioè di quel Programma approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001.

Dopo la descrizione delle criticità legate alla Legge Obiettivo, esponiamo alcuni fattori che hanno inciso negativamente sul processo attuativo delle linee strategiche di politica dei trasporti voluta dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In merito all'intero telaio della Legge Obiettivo, telaio che come è noto si compone di 4 distinti impianti uno programmatico, uno legislativo, uno finanziario ed uno operativo, riteniamo che le criticità possono essere allocate all'interno delle seguenti aree tematiche:

1. **La quantità e la qualità degli elaborati progettuali**
2. **L'iter autorizzativo**
3. **La carenza delle risorse**
4. **La rilevanza dei vincoli comunitari**

# 1. La quantità e la qualità degli elaborati progettuali

All'encomiabile sforzo programmatico - è utile ricordare che dal mese di giugno 2001 al mese di novembre il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha definito con tutte le Regioni il I° Programma delle Infrastrutture Strategiche - non ha fatto riscontro la disponibilità di una progettualità qualitativamente difendibile e, soprattutto, in grado di poter essere immediatamente inoltrata alle sedi preposte alla istruttoria ed alla approvazione dei progetti.

In particolare, specialmente in questo ultimo anno, si è criticato il Programma delle Infrastrutture Strategiche per il numero rilevante di opere contenute al suo interno e si è spesso data la responsabilità alle Regioni in quanto artefici di aggiuntività ritenute spesso immotivate.

Ebbene prima di entrare nel merito della carenza progettuale, si ritiene utile azzerare questo gratuito luogo comune. Se infatti effettuiamo una analisi dettagliata di ogni singola opera, inclusa nel Programma, non solo possiamo riscontrarne la sua essenzialità ma possiamo anche misurarne quanto il singolo intervento sia tessera determinante di un organico impianto progettuale.

Spesso dimentichiamo che una serie di caratteristiche infrastrutturali quali:

- I valichi
- I corridoi plurimodali
- Gli impianti portuali

- Le aree metropolitane
- Gli HUB intermodali
- Gli schemi idrici

per un Paese così antropizzato, per un Paese geograficamente determinante all'interno della nuova configurazione europea, per un Paese fisiograficamente così complesso, per un Paese che da oltre trenta anni non aveva dedicato risorse per costruire una infrastrutturazione organica, da soli costituiscono un riferimento numerico rilevante.

Il numero di opere non è eccessivo e se entriamo all'interno di ognuna di esse ne misuriamo, in modo oggettivo, la obbligata priorità.

Il numero di opere e la rilevanza strategica delle stesse, invece, ha generato una criticità: la difficoltà sia della qualità che della quantità progettuale. Nel 2002, cioè nei primi mesi a valle della approvazione della Legge Obiettivo che del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche, il numero dei progetti disponibili sia preliminari che definitivi non superava il **10%** del numero globale delle opere programmate.

Quel **10%**, a sua volta, aveva una qualità progettuale ed un livello autorizzativo ed istruttorio davvero basso. Solo all'inizio del 2004, dopo quasi due anni dalla approvazione della Legge Obiettivo, la percentuale dei progetti preliminari e definitivi di livello adeguato ha raggiunto la soglia del **70%**.

Quindi è stato già un merito rilevante quello di rivisitare e, in alcuni casi, elaborare integralmente le varie proposte progettuali sia da parte della apposita Struttura Tecnica di Missione prevista dalla Legge Obiettivo, sia

da parte delle varie Amministrazioni titolari della progettazione. Tuttavia questa è stata, senza dubbio, e in alcuni casi continua ad esserlo, una incisiva criticità nel processo attuativo del Programma di Governo.

## 2. L'iter autorizzativo

Ancora oggi spesso si sottovaluta il fatto che la riforma del Titolo V della Costituzione ha praticamente tolto all'organo centrale il ruolo di decidere e di scegliere senza il diretto consenso, senza l'intesa della Regione.

La Corte Costituzionale, dopo l'impugnativa sollevata da alcune Regioni, ha riconosciuto la costituzionalità della Legge Obiettivo solo perché con una apposita norma, successiva alla stessa Legge Obiettivo, il Governo aveva riconosciuto alle Regioni l'azione programmatica delle "Intese".

Questo obbligo costituisce, senza dubbio, un riconoscimento sostanziale del ruolo di ogni singola Amministrazione Regionale nella gestione del territorio, ma toglie, contestualmente, all'organo centrale la possibilità e l'autonomia di tracciare e di definire politiche e strategie che, nel caso dei trasporti, superano la soglia e la dimensione nazionale.

Questa criticità è stata in parte superata dallo strumento della Intesa Generale Quadro sottoscritto con tutte le Regioni; tuttavia è cambiato, in modo sostanziale, quell'itinerario autorizzativo che non contemplava la condivisione tra organo centrale ed organo locale.

A questa che possiamo definire non una criticità ma un incontestabile riconoscimento della rilevanza strategica della Regione ha però, proprio in questi anni, fatto seguito un processo estensivo della istituzione regionale in alcune competenze regionali come quelle relative agli HUB portuali. Tutto questo non è assolutamente una criticità ma, senza dubbio, in alcuni casi questo obbligato consenso dell'Ente locale si è trasformato in un vincolo alla evoluzione di un quadro programmatico sovra regionale e, in alcuni casi addirittura, sopranazionale.

Forse potrebbe essere presa in considerazione una procedura che invochi in un modo più incisivo il ruolo della Conferenza Stato Regioni nei casi in cui una singola Regione non condivida una determinata linea strategica. È senza dubbio una linea metodologica tutta da approfondire ma se il Governo trova non consenziente una Regione nell'attuazione di un'opera che ricopre valenza nazionale o, addirittura, sovranazionale, forse il confronto non dovrebbe esaurirsi nel rapporto tra il Governo e la singola Regione. Il confronto dovrebbe avvenire tra il Governo e la Conferenza Stato Regioni. Dovrebbe in realtà prendere corpo un confronto non tra il Governo e l'organismo responsabile di un ambito territoriale, anche se vasto.

La decisione assunta dal Parlamento Europeo il 21 aprile del 2004 sulla rivisitazione delle reti TEN affronta in modo chiaro il concetto di "**territorialità**"; concetto che indica cosa debba intendersi per rilevanza strategica di un determinato ambito territoriale; la rilevanza strategica di un ambito territoriale, anche se ubicato non in un'area frontaliera, è tale da non consentire autonomie decisionali che possono bloccare il raggiungimento di un interesse che supera quella determinata specificità territoriale.

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

## 3. La carenza delle risorse

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2004 – 2007 definiva nelle linee generali un Quadro Fonti Impieghi per onorare e supportare le esigenze finanziarie definite nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21.12.2001. Tale quadro, di seguito riportato, mette chiaramente in evidenza un dato: in dieci anni l'impegno finanziario pubblico avrebbe dovuto attestarsi intorno ad un valore pari a **54,6 miliardi di €.** Un volano a cui vanno aggiunti, come si evince sempre dal Quadro Fonti Impieghi, gli **11,9 miliardi di €** di risorse già destinate da leggi pluriennali di spesa per la realizzazione di opere incluse nel Programma

## Quadro fonti impieghi di cui al DPEF 2004 -2007

| in miliardi di € | **Totali** | **Unione Europea** | **Capitali Privati** | **Risorse disponibili** | **Risorse pubbliche** |
|---|---|---|---|---|---|
| | | di cui | | | |
| **Esigenze Finanziarie** | **125,8** | **25,8** | **33,5** | **11,9** | **54,6** |

Senza dubbio anche se la partecipazione pubblica finora può considerarsi rilevante, va tuttavia evidenziato che dall'agosto 2002 (mese ed anno in cui è diventata operativa la Legge 166, la Legge che ha previsto le prime risorse mirate al supporto delle scelte della Legge Obiettivo) le risorse pubbliche assegnate dall'impianto legislativo della Legge Obiettivo risultano pari a **8,1 miliardi di €.** A tali risorse vanno aggiunte quelle garantite dall'A.N.A.S. e dalle Ferrovie dello Stato pari a **10,3 miliardi di €** (a questa somma va aggiunta quella relativa dei privati e della Unione Europea pari a 8,4 Md. di €)**.**

In realtà su 54,6 miliardi di € lo Stato in questi tre anni di operatività della legge 166/2002 ha garantito una quota globale pari a:

**11,9 Md. di € + 8,1 Md. di € + 10,3 Md. di € = 30,3 Md. €**

Questo valore potrebbe già ritenersi rilevante, addirittura, se il valore di 54,6 miliardi di € lo si articolasse nell'arco temporale di 10 anni saremo pienamente in linea: al quarto anno di attuazione del Piano, infatti, avremmo dovuto avere una disponibilità pubblica, aggiuntiva agli **11,9 miliardi di €,** di circa **21,8 miliardi di €**. Invece lo Stato, finora, ha

garantito **18,4 miliardi di €.** Ci sarebbe in realtà solo uno sfasamento di **3,4 miliardi di €.**

Ma questo approccio, però, non tiene conto del cronoprogramma finanziario che, invece, esige una disponibilità finanziaria non cadenzata nel tempo in modo omogeneo ma esige, proprio per garantire le procedure di gara, per garantire le procedure di affidamento dei lavori, una articolazione temporale con punte più elevate durante l'arco temporale iniziale.

Quindi il volano di risorse pubbliche (sempre aggiuntive agli 11,9 miliardi di €) si sarebbe dovuto attestare intorno ad un valore pari a circa **32 miliardi di €.**

Un ulteriore approfondimento ed una ulteriore ricerca va fatta anche sul fronte delle risorse provenienti dalla Unione Europea: inizialmente si era ipotizzato, nel decennio, un volano pari a **25,8 miliardi di €,** oggi si ritiene che si possa contare su un volano di **7,9 miliardi di €**. A tale importo si arriva aggiungendo, alla soglia finanziaria già definita, un volano pari a 3,2 miliardi di € che rappresenta il 20% dei costi presunti dei valichi ferroviari del Frejus e del Brennero.

Questa previsione minima dovrebbe vedere da subito però un chiaro impegno a livello Comunitario, tradotto in atti formali di budget comunitari, per consentire già, nel redigendo Disegno di Legge Finanziaria 2006, una apposita voce, destinata alla realizzazione di tali opere essenziali per il Paese e per l'Europa, che possa però contare su un riferimento chiaro, su un impegno formale che proprio in questi mesi potrebbe assumere la Comunità.

Questa minore assegnazione di risorse pubbliche è motivata da vari fattori uno, senza dubbio, sarà affrontato nel paragrafo successivo ed è relativo al rispetto dei parametri di Maastricht.

Un altro fattore è, invece, da ricercarsi nel momento congiunturale che il Paese vive da ormai tre anni. In proposito è sufficiente un dato: **il PIL negli anni 2002, 2003, 2004 si è sempre attestato sotto la soglia del 30% di quello programmato.**

Questo fattore congiunturale, legato ad un fenomeno diffuso a scala europea, ha prodotto automaticamente un contenimento delle assegnazioni di risorse pubbliche nelle varie leggi Finanziarie che si sono susseguite nell'ultimo triennio. Un contenimento però che non ha ancora prodotto cambiamenti sostanziali nel cronoprogramma tecnico – finanziario fissato dal Governo sin dal 2001. Occorre, però, ricordare che diventa essenziale la decisione che, proprio in termini di assegnazione finanziaria, il Governo prenderà con il Disegno di Legge Finanziaria 2006.

Sin da ora, proprio alla luce sia dei programmi e dei progetti finora approvati dal CIPE, sia dei tiraggi di cassa generati dai cantieri già aperti, si può già indicare una soglia di almeno **12 miliardi di €** nel biennio 2006 – 2007 (tale volano comprende sia le risorse ottenibili dal rifinanziamento della Legge 166/2002, sia quelle relative agli investimenti destinati alle Ferrovie dello Stato ed all'A.N.A.S.).

Un'altra differenza tra previsione di copertura finanziaria e disponibilità reale si è avuta anche sia nella quota di risorse previste a carico della Unione Europea, sia nella quota a carico dei privati. Sia nel

caso della Unione Europea, sia in quello dei privati siamo ancora a circa un terzo della soglia prevista nel richiamato quadro fonti impieghi.

Per questo motivo bisognerà approfondire i motivi e le cause che non hanno consentito, finora, di raggiungere, almeno, la soglia del 50% della quota di risorse proveniente dal sistema privato.

## 4. La rilevanza dei vincoli comunitari

In più occasioni abbiamo ribadito che oltre l'80% degli interventi inseriti nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche sono strettamente coerenti alle scelte assunte dalla Unione Europea nella riformulazione organica delle reti TEN, quella riformulazione che abbiamo definito in più parti Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della nuova Unione Europea. Come più volte ricordato tale Master Plan è stato approvato dal Parlamento europeo il 21 aprile del 2004 e da quella data il quadro strategico comunitario è diventato al tempo stesso un riferimento forte ma anche una condizione obbligata da rispettare.

**È utile ricordare, ad esempio, che la Unione Europea garantisce fino al 20%, a fondo perduto, delle risorse necessarie per realizzare le opere previste nei corridoi plurimodali; questa disponibilità, però, essenziale e condizionante i piani finanziari di opere come i nuovi valichi ferroviari, scompare se entro una certa data (2006 – 2010) non vengono cantierati concretamente gli interventi programmati.**

Un altro vincolo da affrontare, come detto in precedenza, è quello relativo alla incidenza sui parametri di Maastricht delle risorse pubbliche

destinate dai singoli Stati alla realizzazione delle opere previste all'interno dei Progetti definiti dal nuovo strumento di Piano della Comunità.

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

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

Un altro vincolo sostanziale è stato quello legato alla definizione degli Accordi tra alcuni Stati frontalieri come la Francia, l'Austria e l'Italia in merito alla realizzazione dei nuovi valichi ferroviari del Frejus e del Brennero. Il 30 aprile 2004 ed il 5 maggio 2004 sono stati sottoscritti, rispettivamente, gli appositi Accordi tra l'Italia e l'Austria per il valico ferroviario del Brennero e tra l'Italia e la Francia per il valico ferroviario del Frejus.

A differenza del passato, grazie a quanto definito dalla Comunità nella approvazione delle reti TEN il 21 aprile del 2004, tali accordi, se non onorati, producono automaticamente specifiche penalizzazioni per gli Stati che non hanno consentito il rispetto degli accordi con relativo azzeramento delle risorse comunitarie. Questo rispetto degli accordi trova oggi un ulteriore forma di controllo sistematico nei Coordinatori di Corridoio già definiti da Commissione europea. Senza dubbio è interessante che

finalmente gli accordi tra i vari Stati assumano una forma così incisiva ma al tempo stesso questo impone una chiara responsabilità degli Stati stessi ad evitare che localismi interni mettano in crisi scelte a scala comunitaria.

# Le proposte per la prossima Legislatura

Un merito della politica è la lungimiranza delle strategie, la lungimiranza delle idee e delle proposte. In realtà la **Legge Obiettivo**, il **I° Piano delle Infrastrutture Strategiche**, il **Master Plan Europeo**, sono azioni che vanno solo monitorate e attuate. Si è ritenuto quindi opportuno definire nel presente capitolo una serie di proposte capaci di identificare nuovi itinerari quali ad esempio:

a) **La definizione di un modello gestionale per la manutenzione di alcune infrastrutture realizzate dalla Legge Obiettivo**
b) **La costituzione di una Scuola Superiore della Logistica sul modello dell'ENAS francese**
c) **La definizione di progetti mirati per le grandi aree metropolitane, una proposta questa già presente nel Disegno di Legge sulla "Competitività"**
d) **L'attuazione di un Piano strategico per ottimizzare il contenimento energetico nel comparto trasporti.**
e) **La definizione di un provvedimento legislativo che faccia ricadere all'interno delle competenze dell'organo centrale le decisioni conclusive in merito alle scelte dei progetti ubicati all'interno delle reti TEN.**
f) **La costituzione di un Fondo Rischi per le grandi opere della Legge Obiettivo, simile a quello comunitario.**
g) **La creazione di apposite Società per la gestione dei Corridoi Europei.**

## a) La definizione di un modello gestionale per la manutenzione di alcune infrastrutture realizzate dalla Legge Obiettivo

Per quanto concerne le opere in corso di realizzazione in attuazione del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche, è necessario, sin da ora, definire un modello organizzativo che consenta, con una adeguata sistematicità operativa, un controllo manutentivo di un numero di opere programmate, progettate, appaltate e realizzate nello stesso arco temporale e che quindi sarà soggetto, nel tempo, ad un processo manutentivo ordinario e straordinario che sarebbe bene monitorare e gestire in logica quanto meno unitaria.

Non si intende proporre un organismo o una sede istituzionale nuova e quindi una aggiuntività burocratica ma solo un modello gestionale mirato, al limite, solo ad un numero di infrastrutture che per complessità, per essenzialità e per rilevanza ingegneristica impone, sin dalla fase realizzativa, un codice comportamentale da seguire durante l'intera vita dell'opera stessa.

Questo approccio è senza dubbio presente in tutti gli interventi, questo approccio è senza dubbio contenuto nelle varie logiche di ammortamento delle singole infrastrutture, tuttavia si ritiene che queste logiche debbano, anche alla luce di alcune tecniche costruttive e della specificità di materiali di costruzione, essere rivisitate.

## b) La costituzione di una Scuola Superiore della Logistica sul modello dell'ENAS francese

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

Una simile operazione è necessario sia intrapresa dal **Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti** di concerto con almeno altri quattro Dicasteri:

- **Il Ministero della Istruzione, Università e Ricerca Scientifica**
- **Il Ministero delle Politiche Agricole e Forestali**
- **Il Ministero della Salute**
- **Il Ministero delle Attività Produttive**

Infatti, come emerso proprio dal Patto della Logistica e dal Piano per la Logistica, prodotto dalla Consulta dell'Autotrasporto, la "**logistica**" possiede una peculiare singolarità: **la forte valenza intersettoriale,** una valenza intersettoriale che spesso, invece, viene vissuta come specificità solo trasportistica.

In realtà le componenti legate alla produzione, al consumo, allo stoccaggio, all'uso degli spazi, alla definizione delle filiere (merceologiche e logistiche), alla sicurezza del trasporto intesa in termini globali ecc.,

ancora oggi non hanno momenti di aggregazione funzionale tali da essere affrontati e risolti con un approccio carico di "**sintesi**".

Occorre quindi, proprio per la eccellenza di una disciplina così "innovativa" e così "anomala", che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti svolga il ruolo di soggetto non solo promotore ma, anche, di soggetto catalizzatore di una simile iniziativa.

Una iniziativa che può, davvero, essere concepita con la stessa impostazione metodologica con cui viene gestito un Istituto come l'ENAS in Francia.

## c) La definizione di progetti mirati per le grandi aree metropolitane, come proposto nel Disegno di Legge sulla "Competitività"

**Un punto da approfondire, da affrontare e da risolvere è, sicuramente, quello legato alla definizione di una politica organica per la gestione dei trasporti delle grandi aree urbane del Paese. In realtà va costruita una politica mirata per le seguenti dodici città: Torino, Milano, Genova, Mestre – Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, la città dello Stretto, Palermo, Catania.**

Dodici realtà urbane dove vive oltre il 30% della popolazione ed in cui, però, non ci sono, ancora, sistemi funzionali ed organici della offerta di trasporto.

Sono città, come d'altra parte ribadito in altre parti del testo, che, attualmente, sono solo serbatoi residenziali in cui, però, si produce oltre il 55% del Prodotto Interno Lordo della intera Nazione.

Queste realtà urbane vivranno nei prossimi anni un forte cambiamento strutturale. In particolare, all'interno delle città prima elencate, si disporrà di interventi il cui importo è oggi stimato intorno ai **20 miliardi di Euro.**

- **la città di Torino sarà collegata con Milano** oltre che in soli 40 minuti, ma con una sistematicità simile ad una offerta di tipo metropolitano; le due città di Milano e di Torino disporranno inoltre,

al loro interno, di una offerta di trasporto su guida vincolata tale da rendere davvero interagenti sia le due città, sia la corona di comuni del loro intorno;

- **la città di Milano sarà collegata con un vero corridoio plurimodale** (ferrovia ed autostrada) con Bergamo, Brescia, Verona, Padova, Venezia. In realtà questo asse (il corridoio 5) diventerà un asse dorsale di un tessuto urbano diffuso finalmente servito;

- **la città di Genova** oltre a contare su un asse ferroviario efficiente che la collegherà con Ventimiglia avrà finalmente risolto alcuni problemi della offerta di trasporto interna al complesso nodo; ma Genova sarà collegata, in soli 45 minuti, con Milano e, questo, amplificherà, in modo imprevedibile, le relazioni commerciali fra le due città;

- **la città di Bologna**, finalmente, disporrà di un nodo stazione e di un sistema metropolitano capace di rispondere anche alle esigenze di coloro che vivono nella città e non solo di chi utilizza il nodo come attraversamento;

- **la città di Roma** disporrà di una rete metropolitana e non di segmenti di rete; la linea A, la linea B, la linea B1 e la linea C offriranno, insieme agli assi della Roma – Ostia, della Roma – Nord e delle reti ferroviarie dei Castelli, ai fruitori della città un sistema organico di trasporto su guida vincolata. Ma la città di Roma sarà collegata in modo sistematico, e nell'arco di un'ora, con Firenze e con Napoli. Questo, oltre a ribaltare le abitudini dei cittadini di queste tre realtà urbane, offrirà al sistema turistico oltre il 50% dei

giacimenti archeologici del Paese, cioè consentirà una vera esplosione ed ottimizzazione della domanda turistica su tali città;

- **la città di Napoli** disporrà di una rete di trasporto su guida vincolata comparabile con quella di Londra e si integrerà a tal punto con il sistema regionale, da garantire un vero riassetto del sistema residenziale di una delle aree più dense e più complesse del Paese;

- **la città di Bari** con le sue tre ferrovie locali (Ferrovie del Sud Est, Bari Nord, Appulo Lucane) e con la sistemazione dei relativi nodi stazione disporrà di un sistema di trasporto capace di garantire una sistematica interazione tra il centro e l'intero hinterland;

- **la città dello Stretto**, fra cinque anni, non avrà ancora il ponte, tuttavia il reale e concreto avanzamento delle opere troveranno i cittadini delle due realtà regionali sempre più convinti del grande cambiamento, del grande processo di integrazione di questi due sistemi di città. Quando sarà disponibile il collegamento stabile, è bene ricordarlo, disporremo di un nuovo sistema urbano, del sistema urbano più baricentrico nel bacino del Mediterraneo. Questo aspetto, affrontato più volte da illustri territorialisti, ha sottovalutato, a nostro avviso, un aspetto che sicuramente fa assumere all'intervento una particolare valenza. Si costruisce cioè una città lineare che da Catania a Reggio Calabria offre al Paese un nuovo bacino residenziale, un nuovo bacino produttivo, un nuovo bacino turistico, una nuova occasione di amplificazione sia del PIL delle due Regioni, sia di quello dell'intero Mezzogiorno.

- **la città di Catania** disporrà di una rete metropolitana e di un sistema di nodi intermodali altamente efficienti; disporrà di una rete metropolitana che la collegherà con l'HUB aeroportuale che si va sempre più caratterizzando come uno degli HUB aeroportuali più importanti del Mediterraneo.

- **la città di Palermo** sarà servita da un asse ferroviario che consentirà, al vasto hinterland (da Punta Raisi a Termini Imprese) di interagire funzionalmente con il vasto sistema urbano; la città di Palermo disporrà finalmente di un metropolitana capace di rispondere alle esigenze della spina dorsale longitudinale che oggi caratterizza, per oltre il 60%, le funzioni del nucleo urbano.

Abituati ai tempi ed alle logiche del passato spesso stentiamo a credere che questo tipo di offerta trasportistica sarà presente in tempi certi nelle nostre città, tuttavia in tali realtà urbane si sono avviate concretamente tutte le iniziative e quindi questo quadro previsionale sicuramente sarà rispettato. **Questo però comporta, con la massima urgenza un attento esame del modo con cui tali realtà urbane sono oggi governate. non in termini politico – istituzionali, ma economico – finanziari.**

**Ci si chiede potranno questi nuovi sistemi essere gestiti con le stesse logiche con cui si gestiscono ambiti urbani di 10.000 abitanti ?**

Cioè, proprio per la rivoluzione dinamica che la offerta trasportistica regalerà sia all'interno che all'esterno di queste realtà urbane, sarà necessario, da subito, cominciare a ripensare alla municipalità, alla sua gestione.

La Legge sulle aree metropolitane è rimasta una interessante dichiarazione di intenti, una interessante volontà mirata al disegno di possibili nuove identità teoriche di geografia urbana.

Le attuali amministrazioni, quindi, dovranno sforzarsi, con il contributo di esperti di gestione di sistemi complessi, di capire cosa significhi mantenere un continuum urbano, in cui il costruito ed il non costruito perdono ogni significato ed in cui i fruitori chiedono e reclamano servizi sempre più efficienti.

Le attuali amministrazioni dovranno capire come, questi nuovi sistemi, possano superare le imprevedibili crisi strutturali legate alla esplosione del numero degli anziani (nel 1970 solo il 9% della popolazione con una età superiore ai 65 anni, nel 2003 oltre il 18%).

Sempre le attuali amministrazioni dovranno cominciare ad identificare quel piano fonti impieghi capace di garantire adeguate risorse per rendere funzionante ed efficiente questa nuova offerta di trasporto.

In questo approfondimento, in questa giusta ricerca di affinamento gestionale emergerà, automaticamente, un interrogativo**: ha più senso per queste realtà urbane parlare di Patto di Stabilità Stato – Regioni?**

Emergerà, senza dubbio, questa esigenza di chiarezza e questa necessità di rivedere un patto non più difendibile. Sarà così necessario comprendere quale possa essere il rapporto, non istituzionale, ma economico e finanziario, tra tali realtà urbane e le Regioni e lo Stato.

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

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

La Legge Obiettivo aveva affrontato questo tema essenzialmente dal punto di vista trasportistico, identificando, nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001, un volano di risorse pari a 15,3 miliardi di euro per la realizzazione di nuove reti metropolitane.

Questo è avvenuto e, come detto in altro punto del testo, sono già appaltate e cantierate opere per oltre 7 miliardi di euro, cioè 121 nuovi km di rete metropolitana.

La Legge Obiettivo però non aveva affrontato un altro tema essenziale, quello della riqualificazione urbana, quello della ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado.

Il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come già detto in precedenza, ha quindi predisposto una norma che risponde a tali esigenze, una norma cioè che consente una integrazione funzionale tra infrastrutture trasportistiche ed ambiti residenziali.

Nel "Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale", all'art. 26, in modo sintetico si affronta tale tematica.

Bisognerà dare consistenza ed incisività, con la massima urgenza, a tale noma perché solo in tal modo eviteremo che questo cambiamento funzionale delle nostre realtà metropolitane non produca quel valore aggiunto aspettato, non produca quella corretta correlazione tra le esigenze della domanda di servizi e la organizzazione della offerta.

## d) L'attuazione di un Piano strategico per ottimizzare il contenimento energetico nel comparto trasporti.

Un elemento che creerà, in futuro, una vera discriminante è quello legato alla componente energetica; in realtà assisteremo a forme di crisi inimmaginabili proprio perché il paradosso del rapporto tra sistema trasporti e sistema energetico rimane ancora insoluto, almeno nel nostro Paese.

Dobbiamo, in realtà, approfondire molto questa tematica, cercando di comprenderne le irrisolte anomalie che esplodono, sistematicamente, ogni volta che il costo del greggio aumenta.

Cerchiamo di leggere le seguenti considerazioni e, sicuramente, emergerà la esigenza di approfondire e risolvere un simile pericoloso fattore distorcente dello sviluppo:

- le accise sui carburanti incidono per un valore pari a circa il 70 – 75% sul costo del prodotto alla pompa;

- se lo Stato mantiene tale margine automaticamente, aumentando il costo del greggio, aumenta il costo del carburante alla pompa e, automaticamente, aumenta anche il tasso inflativo;

- se lo Stato decide di ridurre le accise, cioè di ridurre i propri margini di guadagno, allora il costo del carburante alla pompa rimane invariato e il tasso inflativo rimane stabile;

- lo Stato riceve annualmente dalle accise sui carburanti un volano di risorse pari a circa 22,5 miliardi di €;

- nell'ultima esplosione dei costi del greggio, quella dell'estate 2004, la stima del danno è stata pari ad un valore di 3 miliardi di €;

- se il trasporto delle merci su strada non avesse il 45% di carico vuoto, un simile danno sarebbe abbondantemente contenuto. È sufficiente un dato: se il carico vuoto fosse pari al 20 – 25% si otterrebbe un contenimento pari a circa 6 miliardi di € dei consumi di carburante che, nel nostro Paese, ogni anno supera i 24 miliardi di €.

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

Forse ciò è anche vero ed è anche possibile, ma "bruciare" carburante significa spreco di risorse, inquinamento atmosferico, danno diretto alle economie pubbliche, aggravio della bilancia dei pagamenti, crescita dei livelli inflattivi.

In realtà, quindi, "bruciare" carburante, per un Paese totalmente dipendente in campo di risorse energetiche, è sicuramente uno dei paradossi più indecifrabili del nostro sistema economico.

La assurda osservazione di chi ritiene che, ottimizzando la domanda di trasporto diminuiscono i proventi per lo Stato derivanti dalle accise sui

carburanti, trova una immediata risposta: **il costo dell'energia**, è utile ricordarlo, **sarà**, come detto prima, **un fattore chiave per ridisegnare nuovi assetti geoeconomici**.

A titolo d'esempio, sarebbe opportuno che:

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

- Le Amministrazioni di 12 aree metropolitane producessero (Milano ha già definito tale strumento) un apposito piano che ottimizzi la distribuzione delle merci all'interno dell'area metropolitana. Tale ottimizzazione dovrebbe proprio traguardare il contenimento dei consumi di carburante.

**e) La definizione di un provvedimento legislativo per l'attribuzione di competenze all'organo centrale in merito alle scelte dei progetti ubicati all'interno delle reti TEN.**

Alcuni interventi, come si è avuto modo di esporre nel Capitolo dedicato alle **Criticità incontrate nell'attuazione del Programma,** superano la rilevanza e la dimensione nazionale e rivestono, a tutti gli effetti, una funzione sopranazionale quindi sarebbe opportuno identificare percorsi ancora più incisivi e più veloci nella fase istruttoria e nella fase autorizzativa. Sarebbe cioè opportuno invocare per tali interventi provvedimenti molto simili a quelli utilizzati in caso di emergenza, cioè provvedimenti simili a quanto previsto dalla Legge 225/92.

Occorrerebbe cioè, per un numero limitato di interventi, come ad esempio: **i valichi, alcuni corridoi e gli HUB portuali di oggettiva rilevanza strategica,** eliminare procedure o vincoli di natura locale che possano ritardare il completamento del processo autorizzativo o, ancora peggio, mettere in dubbio decisioni assunte a scala comunitaria.

Un simile itinerario non va visto né come una ipotesi di elusione di quanto appositamente previsto dal Titolo V della Costituzione, né come un tentativo per evitare i vincoli di natura ambientale e paesaggistica. Questi ultimi vincoli infatti sono ampiamente contemplati anche dalle norme comunitarie.

## f) La Costituzione un Fondo Rischi per le grandi opere della Legge Obiettivo, simile a quello comunitario.

È utile approfondire questa tematica ricollegandola a quanto espressamente detto, in merito, dal Documento Van Miert, cioè dal Documento che ha consentito la rivisitazione delle reti TEN.

In particolare in tale Documento, approvato dal Parlamento Europeo, viene ribadito che le partnership tra pubblico e privato, anche se non apportano quote significative di capitale privato, possiedono un pregio essenziale che sta nell'obbligare alla massima trasparenza nei costi e nell'indurre gli enti pubblici ad una gestione più oculata. **Le partnership obbligano gli Stati a chiarire anche le proprie politiche di lungo termine (regolamentazione, pagamento di diritti per l'uso delle infrastrutture) nonché ad assumere l'impegno contrattuale di ridurre i rischi.**

**La netta suddivisione del rischio tra enti pubblici e settore privato è essenziale.**

**Tuttavia i rischi sono di natura molto variabile (rischi futuri sulla quantità di introiti, rischi di sforamenti nel costo del progetto durante la fase di costruzione, rischi valutari per gli Stati che non fanno parte della zona dell'euro). La loro valutazione è particolarmente difficile.**

La consuetudine di valutare il rischio non è molto diffusa in un settore che rientra per tradizione nella sfera pubblica. Per questo motivo nel Documento Van Miert si propone che i principali progetti prioritari della rete transeuropea siano sottoposti sia all'analisi del rischio sia a quella delle opportunità di finanziamento privato e suggerisce che la Commissione discuta ulteriormente questo aspetto con la BEI. La ripartizione del rischio è infatti, ad avviso dei redattori del Documento, la chiave che determina il successo della partnership pubblico-privato. A questo fine, i meccanismi di garanzia svolgono una funzione essenziale.

La Comunicazione della Commissione sullo sviluppo della rete transeuropea sostiene l'idea che la Comunità garantisca i concessionari dal rischio di mancato completamento dell'opera o di ritardi in certi suoi segmenti.

La Comunità potrebbe rilasciare garanzie sul finanziamento di progetti prioritari, ai sensi dell'articolo 103 del Trattato CE, assieme agli Stati Membri interessati e alla Banca Europea per gli Investimenti.

Queste garanzie dimostrerebbero la misura dell'interesse e della fiducia dell'Unione verso un particolare progetto. A copertura di queste garanzie, si dovrebbe pensare ad un "**Fondo Mutuo per i Rischi**". Come si verifica nei sistemi assicurativi, ciò potrebbe richiedere l'accorpamento di tutti i rischi di un numero sufficiente di progetti.

Il "**'Fondo Mutuo per i Rischi**" sarebbe istituito secondo regole stabilite di concerto con la BEI e finanziato dagli Stati Membri e dalla Comunità. **Il finanziamento di questa riserva dovrebbe tenere conto del livello di probabilità che i rischi coperti si materializzino**. Il contributo

del budget della Comunità al fondo mutuo sarebbe finanziato con le voci di budget TEN-T o forse anche da contributi di altri strumenti finanziari quali i fondi strutturali e i Fondi di Coesione.

**Il Gruppo coordinato da Van Miert ha proposto che la Commissione esamini la fattibilità di questi nuovi meccanismi di garanzia e valuti il potenziale di tale approccio nel quadro delle opere incluse nelle nuove previsioni finanziarie.**

## g) La creazione di apposite Società per la gestione dei Corridoi Europei.

Verso la costituzione di una "Società del Corridoio". Una Società capace di ottimizzare al massimo i vantaggi prodotti da un "Corridoio" plurimodale.

Una Società che si configura, come nel caso dell'esperienza del "Quadrilatero Umbria Marche", come soggetto catalizzatore delle attività e delle rendite che, nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso, riesce ad attivare.

In realtà nella fascia territoriale attraversata dal corridoio si genera, in modo automatico, una serie di interessi che si amplificano proprio grazie alla qualità ed alle funzioni che il corridoio stesso riesce a garantire.

Nel caso, ad esempio, del "Quadrilatero Umbria Marche" l'apposito Progetto di Area Vasta (PAV) consente un recupero minimo di risorse necessarie per la realizzazione dell'asse stradale pari a circa il 15% dell'investimento.

Nel caso invece dei Corridoi definiti dal Gruppo Van Miert ed approvati dalla Unione Europea il 21 aprile 2004, è possibile, sin da ora, soprattutto con l'arrivo dei Coordinatori di Corridoio, cui tra l'altro compete anche il compito di identificare e di supportare le modalità per la ricerca sui mercati delle risorse necessarie per realizzare gli assi

infrastrutturali, definire una chiara elencazione delle possibili "aree di convenienza".

Nel caso, ad esempio, del Corridoio Rotterdam – Genova gli Stati interessati potrebbero accettare proposte da parte di promotori che, ricorrendo a forme di Partenariato Pubblico Privato, offrissero una serie di condizioni quali la realizzazione e la gestione di opere essenziali del corridoio stesso ottenendo non solo forme di concessione pluriennale per la gestione degli assi infrastrutturali, ma anche la possibilità di gestire appositi distretti produttivi, distretti commerciali, HUB logistici.

# Adeguamento Delibera del CIPE 121 del 21 dicembre 2001 a quanto definito nel DPEF 2005 – 2008 approvato dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2005

Si ritiene opportuno riportare, integralmente, nel rispetto di quanto previsto nella Legge 166/2002 e nella Legge 443/2001, gli interventi aggiunti nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche attraverso lo strumento del DPEF dello scorso anno. Tale aggiunta è stata approvata anche dalla Conferenza Unificata nella seduta del 14 ottobre 2004.

A seguito dei formali confronti in sede di Conferenza Unificata, nella seduta plenaria del 23 settembre 2004 e in quelle di approfondimento tecnico-istituzionale del 30 settembre 2004 e del 1 ottobre 2004, nonché in ulteriori incontri istruttori, nella presente Nota sono stati considerati tutti i suggerimenti formulati dalle Regioni, dalle Province e dai Comuni interessati. Nella seduta della Conferenza Unificata del 14 ottobre 2004 è stata raggiunta l'Intesa tra il Governo, le Regioni e le Autonomie locali (UPI, ANCI, UNCEM).

Il DPEF 2005-2008 e la presente Nota Integrativa sono stati pertanto redatti nel rispetto delle procedure di legge e che di seguito si ritiene opportuno riportare:

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

*automatica integrazione dello stesso. Il programma da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria deve contenere le seguenti indicazioni:*

*a) elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare;*
*b) costi stimati per ciascuno degli interventi;*
*c) risorse disponibili e relative fonti di finanziamento;*
*d) stato di realizzazione degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati;*
*e) quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi"*

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

Questa Nota Integrativa contiene le proposte e le varie indicazioni avanzate dalle singole Regioni e, soprattutto, si configura come una naturale evoluzione e manutenzione di quanto programmato d'intesa con le Regioni a partire dal Programma approvato con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001.

Anche il quadro delle esigenze finanziarie rispetta integralmente la previsione dello scorso anno che ipotizzava, nel triennio 2004 – 2007, un'esigenza di risorse, a carico del volano globale da destinare alle opere della Legge Obiettivo, pari a circa **21 miliardi di €.**

Per quanto concerne le nuove opere, quelle riportate nella **Tabella 2.1 "Aggiornamenti e nuove proposte",** si ritiene opportuno precisare che trattasi **o di miglioramenti progettuali di opere già programmate,** e quindi già presenti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001, **o di nuovi interventi**

funzionalmente complementari a quelli già previsti nel Programma prima richiamato, **o, infine, di interventi relativi ad aggiuntività espressamente previste in appositi strumenti normativi**, quali l'art. 3 comma 91 e art. 4 comma 151 della Legge 350/2003.

In particolare, questi ultimi due articoli della Legge 350/2003 (Finanziaria 2004) riguardano rispettivamente la messa in sicurezza degli edifici scolastici e la costituzione di un Fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.

Quindi le seguenti proposte:

1. **Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali. Legge 350/2003 Art. 4 comma 151 (importo previsto 250 milioni di Euro)**

2. **Messa in sicurezza Edilizia scolastica Legge 350/2003 Art. 3 comma 91 (importo previsto 200 milioni di Euro)**

essendo già contemplate in appositi strumenti legislativi, automaticamente, sono state inserite, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 1 della legge 443/2001 e dall'art. 3 della Legge 166/2002, nel documento allegato al DPEF 2005 – 2008.

Poi, come detto prima, ci sono due altri tipi di proposte, cioè:

- quella relative a miglioramenti progettuali di opere già programmate e quindi già presenti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001;

- quella relative a nuovi interventi funzionalmente complementari a quelli già previsti nel Programma prima richiamato.

Ebbene, per quanto concerne quest'ultimo gruppo, quello per il quale la Conferenza Unificata dovrà fornire apposito parere, si precisa che si tratta di 8 sistemi di opere infrastrutturali di mobilità, con effetti finanziari, che qui sinteticamente vengono riportate:

**1.**

**Corridoio plurimodale dorsale centrale: Collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo e Linee ferroviarie Modena - Sassuolo e Sassuolo–Reggio Emilia**

Nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche sono previsti all'interno del comparto "Corridoio plurimodale dorsale centrale" il "Collegamento stradale Campogalliano-Sassuolo", nonché sono previsti – e precisati nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta con la Regione Emilia Romagna il 19 dicembre 2003 – gli interventi che danno organicità plurimodale al sistema territoriale attualmente caratterizzato da grandi attività produttive, anche attraverso il potenziamento del collegamento ferroviario tra i centri rilevanti dell'area. In tale quadro, da un lato, si dispone una dotazione finanziaria pubblica per l'intervento di viabilità già inserito solo per il ricorso alle procedure e, dall'altro, si conferma l'impegno attuativo per la modalità ferroviaria.

**L'importo previsto per il Collegamento autostradale è pari a 334 milioni di Euro, dei quali 284 milioni di Euro sono previsti nel Piano Triennale ANAS e 50 milioni di Euro sono aggiuntivi; per la realizzazione dell'opera si attiveranno forme di partenariato pubblico-privato. Per le Linee ferroviarie si prevede la copertura finanziaria con le disponibilità residue sulla Legge 910/86.**

**2.**

**Schemi idrici (Puglia - Campania):**

**Nuova galleria Pavoncelli AP**

Trattasi di un intervento strettamente interrelato con quelli già previsti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche e che rafforza la organicità della rete idrica pugliese. L'opera ricade in territorio campano ed è prevista nelle Intese generali quadro sottoscritte con le Regioni Campania e Puglia.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 72 milioni di Euro.**

**3.**

**Schemi idrici (Sicilia):**

**Potenziamento acquedotti siciliani Centro Orientale**

Trattasi di un intervento che rende organico l'intero intervento programmatico relativo sempre agli schemi idrici previsto nel I Programma delle Infrastrutture Strategiche più volte richiamato. Lo scorso anno tale intervento non fu inserito e tale lacuna rendeva poco integrata l'area centro-orientale dell'isola con l'intero sistema insulare.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 67 milioni di Euro.**

## 4.

## Nuovo collegamento autostradale Albenga – Garessio – Ceva/Millesimo

L'intervento proposto consente un miglioramento sostanziale dei collegamenti viari tra la Regione Piemonte e la Regione Liguria. Allo stato attuale, sia per il traffico pesante che per quello leggero, questa interazione non solo non avviene, ma gli assi stradali esistenti hanno incidentalità elevate e non consentono trasferimenti fluidi tra aree essenziali per la crescita economica del Paese. L'intervento è compreso fra le opere funzionalmente aggiuntive inserite nelle Intese Generali Quadro sottoscritte con le Regioni Liguria e Piemonte.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 260 milioni di Euro; è in corso verifica ricorso a forme di partenariato pubblico privato.**

## 5.

## Metropolitana lagunare di Venezia

L'intervento è facilmente riconducibile tra quelli che fanno parte del comparto "Allacciamenti ferroviari e stradali ai grandi HUB aeroportuali" previsti sempre nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, più volte richiamato. Infatti, tale intervento consente il collegamento funzionale tra la stazione ferroviaria e l'aeroporto di Venezia (3° aeroporto nazionale). Tale intervento è previsto, tra l'altro, all'interno della Intesa Generale Quadro firmata dalla Regione Veneto, dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Presidente del Consiglio nel dicembre 2003.

**L'importo dell'opera è pari a 290 milioni di Euro; è in corso verifica ricorso a forme di partenariato pubblico privato**.

## 6.

## Complementi di viabilità del Corridoio 5:

## Opere integrate al Passante di Mestre e Asse di viabilità tangenziale Cortina d'Ampezzo

Nel quadro degli interventi di viabilità a complemento del Corridoio 5 previsti nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, l'opera è stata precisata dalla Regione Veneto per superare un blocco reale che sistematicamente si crea in uno dei centri più frequentati, sia nel periodo estivo che invernale, da parte di un turismo nazionale ed internazionale. Inoltre, tale blocco mette in crisi i collegamenti longitudinali all'interno della regione penalizzando in modo sistematico una vasta area del Paese. L'intervento proposto, tra l'altro, per la rilevanza della domanda di trasporto e per la contestuale possibilità di ottimizzare i flussi di accesso alla località turistica, riesce ad abbattere, in modo sostanziale, sia il forte tasso di inquinamento che l'attuale traffico genera, sia la incidentalità che raggiunge nella zona tassi patologici sempre più elevati. L'intervento, per le condizioni di canalizzazione dei transiti e per la serie di aree parcheggio previste, può contare per una quota rilevante su forme di partenariato pubblico privato. Inoltre, al fine della completa realizzazione del Passante di Mestre, sono precisati – solo per gli effetti procedimentali, essendo la copertura finanziaria già assicurata da norme nazionali specifiche e dalla Regione Veneto – le opere complementari e di integrazione funzionale del Passante di Mestre sulla base dell'accordo intervenuto tra i Comuni interessati, la Regione Veneto e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le opere di complemento del Corridoio 5 sono previste nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta dal Governo con la Regione Veneto.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 330 milioni di Euro ed è in corso verifica il ricorso a forme di partenariato pubblico privato.**

## 7.

## Corridoio Tirrenico – Viabilità complementare dell'autostrada Roma - Aeroporto di Fiumicino

Tale asse è strettamente interrelato con almeno tre opere già previste nel 1° Programma delle infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001: **la prima** è con quella inserita all'interno del comparto "Sistemi Urbani" sotto la voce "Roma GRA", **la seconda** è con quella relativa all'opera prevista all'interno del comparto "HUB interportuali" sotto la voce "interporti area romana", **la terza** è con quella relativa all'opera prevista nel comparto "Corridoio Tirrenico" sotto la voce "Pontina – A12 – Appia". Trattasi, quindi, di un collegamento che dà organicità funzionale.

L'opera sarà realizzata previa Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Lazio, la Provincia di Roma e i Comuni di Roma e di Fiumicino. A seguito della definizione operativa degli interventi si terrà conto della competenza della Regione Lazio per la realizzazione di eventuale viabilità di secondo livello quale opera strategica di interesse regionale.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 150 milioni di Euro ed è in corso di verifica il ricorso a forme di partenariato pubblico privato.**

## 8.

## Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto.

L'intervento funzionalmente complementare al Ponte sullo Stretto è mirato a risolvere essenzialmente le problematiche di assetto urbanistico interne alle realtà urbane di Messina e Villa San Giovanni. In realtà, trattasi di interventi che consentono alle attuali realtà urbane di poter disporre di adeguati cambiamenti di destinazione d'uso degli attuali impianti stazione, degli attuali assi ferroviari e stradali che, attraversando gli ambiti urbani prima richiamati, potrebbero penalizzare l'assetto urbanistico delle due città. Al tempo stesso l'intervento proposto cerca di dare massima forza e continuità al nuovo tessuto di relazioni che si genera, attraverso la realizzazione del ponte, tra le due città. Gli interventi, già considerati nelle Intese Generali Quadro sottoscritte con le Regioni Sicilia e Calabria, saranno realizzati previa Intesa con le Regioni e con gli Enti Locali interessati.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 300 milioni di Euro; è in corso verifica ricorso a parte Fondi PON.**

Dalla situazione sopra evidenziata, si evince chiaramente che siamo in presenza di soli 8 nuovi interventi con previsioni finanziarie e, quindi, di fronte ad una fisiologica crescita legata, essenzialmente, ad integrazioni mirate a dare al programma di infrastrutturazione la massima carica di organicità.

La Regione Piemonte, ai soli fini dell'utilizzo delle procedure previste per la Legge Obiettivo n. 443 del 2001 e norme correlate – così come analogamente previsto per altre opere nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale – ha ritenuto di avanzare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al

Ministero della Salute, in sede di Conferenza Unificata, la proposta di inserimento del nuovo **Parco della Salute – Ospedale Nuove Molinette** e delle relative infrastrutture formative e di collegamento.

Per completezza di informazioni, si riporta qui di seguito anche la serie di interventi relativi a miglioramenti progettuali di opere già programmate - e quindi già presenti nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, e nelle Intese Generali Quadro sottoscritte dal Governo con le singole Regioni – nonché relativi alla correzione di errori materiali e/o formali come convenuto con le Regioni interessate.

**Asse autostradale Milano – Torino**

Tale intervento era previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Corridoio plurimodale padano" sotto la voce: "**Completamento stradale Corridoio 5**".

**L'importo stimato dell'opera è pari a 1.120 milioni di Euro; non vengono richieste risorse ma solo il supporto delle norme della Legge Obiettivo.**

L'opera che si propone – già prevista nelle Intese Generali Quadro sottoscritte con la Regione Piemonte e con la Regione Lombardia - costituisce, quindi, solo un chiarimento formale dell'intervento, in quanto trattasi di un rilevante segmento stradale del corridoio plurimodale 5 Lisbona – Kiev.

**Viabilità di collegamenti transappennici tosco-emiliani.**

**Viabilità di scorrimento nell'area urbana di Lucca**

Nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono stati previsti: il potenziamento di tutta la principale viabilità dei valichi transappennici tosco-emiliani (SS 64, 67, 12, 63 e 62) e gli allacciamenti intermodali per l'Interporto di Guasticce, con le previsioni finanziarie che si intendono confermate nel DPEF 2005-2008, come indicato nella Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Toscana. Inoltre, nel citato 1° Programma, è stato previsto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti uno studio di fattibilità per una possibile nuova tratta Lucca – Modena, affidando a successive valutazioni e Intese con le Regioni interessate gli sviluppi. Nella conferma di questi obiettivi, in corso di attuazione, nell'Intesa Generale Quadro con la Regione Toscana sono anche state considerate le esigenze di assicurare il potenziamento della linea ferroviaria Pistoia – Lucca – Viareggio. Per il potenziamento della Linea ferroviaria Montecatini – Pistoia – Lucca – Viareggio si prevede di sottoscrivere uno specifico Accordo di Programma con la Regione, i principali Enti Locali interessati e RFI, anche al fine della copertura finanziaria delle opere nel Contratto di Programma delle ferrovie e con altri fondi pubblici locali.

Detta Intesa Generale Quadro altresì considera la realizzazione della viabilità di scorrimento nell'area urbana di Lucca per il collegamento con l'Autostrada Firenze – Mare, anche come scorrimento tangenziale nel Nodo urbano. Tale viabilità dovrà definirsi d'intesa con la Regione Toscana, la Provincia di Lucca, il Comune di Lucca e gli altri Enti Locali interessati.

**L'importo stimato degli interventi è pari a 480 milioni di Euro; una quota dovrebbe poter gravare sui fondi dell'A.N.A.S.**

**Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari**

Trattasi di un intervento previsto all'interno dell'intervento quadro presente, sempre nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, definito "**Piastra Logistica euromediterranea della Sardegna**".

**L'importo stimato dell'opera è pari a 105 milioni di Euro; è in corso verifica accesso al Fondo Aree Sottoutilizzate FAS**

L'opera che si propone, prevista nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e le Regione Sardegna, costituisce quindi, come l'intervento che segue, solo una tessera del mosaico infrastrutturale dell'intera Piastra logistica sarda.

**Porto di Cagliari ed interazione rete viaria SS 195**

Trattasi, come l'opera precedente, di un intervento previsto all'interno dell'intervento quadro presente, sempre nel I Programma delle Infrastrutture Strategiche, definito "**Piastra Logistica euromediterranea della Sardegna**".

**L'importo stimato dell'opera è pari a 110 milioni di Euro; è in corso verifica accesso al Fondo Aree Sottoutilizzate FAS**

L'opera che si propone, prevista nell'Intesa Generale Quadro tra il governo e la Regione Sardegna, costituisce quindi, come l'intervento precedente, solo una tessera del mosaico infrastrutturale dell'intera Piastra logistica sarda.

## Milano: prolungamento della linea M5 a Monza Bettola e relativo parcheggio di interscambio

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Sistemi Urbani" sotto la voce " **Monza metropolitana**".

**L'importo stimato dell'opera è pari a 370 milioni di Euro; è in corso verifica in merito alle disponibilità residue della Legge 211 nonché a risorse presenti nei capitoli degli Organi Locali.**

L'opera che si propone, come d'altra parte quella che segue, già previste nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta dal Governo con la Regione Lombardia, costituisce solo un segmento funzionale della rete metropolitana che lega Milano a Monza ed è espressamente previsto nella Intesa Generale Quadro, sottoscritto il giorno 11 aprile 2003, tra la Regione Lombardia, il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Presidente del Consiglio.

## Milano: Nuova linea M 4

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Sistemi Urbani" sotto la voce "**Allacciamenti ferroviari grandi HUB aeroportuali".** L'opera è altresì compresa nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Lombardia.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 240 milioni di Euro; è in corso verifica in merito alle disponibilità residue della Legge 211 nonché a risorse presenti nei capitoli degli Organi Locali.**

L'intervento collega l'aeroporto di Linate con Lorenteggio e, tramite le interconnessioni previste dall'attuale rete metropolitana milanese, permette un collegamento funzionale ed integrato con la rete metropolitana che collega Monza e rafforza la fluidificazione dei collegamenti con la nuova Fiera e l'intero sistema urbano milanese.

## Adeguamento Porto di Ancona ed interazione rete viaria

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "HUB portuali" sotto la voce "**Allacci plurimodali al Porto di Ancona".** L'opera è altresì considerata nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Marche il 24 ottobre 2002, e la sua concreta definizione progettuale prevede una specifica intesa operativa tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Marche, l'ANAS, l'Autorità Portuale, il Comune di Ancona e gli altri Enti Locali interessati.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 280 milioni di Euro; è in corso verifica disponibilità aggiuntive Piano A.N.A.S.**

Trattasi, come d'altra parte previsto nella Intesa Generale Quadro, di un sistema stradale di accesso al porto che evita le attuali penalizzazioni prodotte dal sistema urbano di Ancona.

## Adeguamento del sistema autostradale del Corridoio longitudinale tirrenico nel tratto ligure nord da Santo Stefano di Magra verso la Toscana

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Corridoio plurimodale TIBRE Tirreno - Brennero" sotto la voce "**Asse autostradale Brennero – Verona – Parma – La Spezia**"**.** L'intervento è inoltre previsto nelle Intese Generali Quadro sottoscritte con le Regioni Liguria e Toscana. Tale intervento interagisce funzionalmente con l'asse autostradale TIBRE (Tirreno – Brennero), consentendo un'adeguata distribuzione in rete dei flussi di traffico gravanti in modo particolare sulla parte tirrenica di tale corridoio.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 310 milioni di Euro; è in corso verifica per un partenariato pubblico privato.**
L'adeguamento di detto Corridoio Autostradale in territorio toscano si attua con le procedure ordinarie in corso e con finanziamento privato.

## Metropolitana di Brescia

L'intervento è previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "Sistemi Urbani" sotto la voce " **Brescia metropolitana**", ed è altresì compreso nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Lombardia. Le opere sono relative alla tratta funzionale urbana Prealpino-S. Eufemia, comprensiva di varianti, nonché al primo prolungamento extraurbano.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 145 milioni di Euro; è in corso verifica in merito alle disponibilità residue della Legge 211 nonché a risorse presenti nei capitoli degli Organi Locali.**

## Potenziamento delle interconnessioni con la principali SS, per razionalizzare i processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari.

Trattasi di un intervento previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 all'interno del comparto "**Piastra logistica euromediterranea della Sardegna**". L'opera è altresì prevista nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Sardegna.

**L'importo stimato dell'opera è pari a 175 milioni di Euro; è in corso verifica di accesso al Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS).**
Trattasi solo di un chiarimento degli assi stradali già inseriti nel Programma prima richiamato e quindi siamo in presenza solo di un chiarimento lessicale.

## Asse Nord-Sud Tirrenico - Adriatico: Itinerario di viabilità Lauria - Potenza - Melfi - Candela

Nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, è previsto, nel comparto **"Corridoi trasversali e dorsale appenninica"**, l'asse di viabilità stradale Lauria, Contursi – Grottaminarda – Termoli – Candela. A seguito dell'Intesa Generale Quadro, sottoscritta tra il Governo e la Regione Basilicata il 20 dicembre 2002, tale intervento è stato meglio precisato nell'itinerario trasportistico Lauria – Potenza – Melfi – Candela (collegamento tra A13 e A16).

**Per tale intervento, così precisato, si conferma la previsione finanziaria contenuta nella Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 e si rimanda la definizione degli ulteriori finanziamenti necessari al completamento alla redazione ed approvazione della progettazione**.

## Corridoio plurimodale europeo n. 1 Berlino – Palermo. Quadruplicamento della Linea ferroviaria Verona Fortezza e nodo di Trento

Nel quadro del Corridoio plurimodale europeo n. 1 Berlino – Palermo, si conferma il quadruplicamento della Linea ferroviaria Verona – Fortezza, comprensivo delle opere per il Nodo di Trento già previsto nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche approvato con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001, e nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta con la Provincia Autonoma di Trento, con finanziamenti a valere sul Contratto di Programma delle Ferrovie. L'esecuzione di tali opere dovrà essere coordinata con i tempi previsti per la realizzazione della nuova Galleria di base del Brennero perché nel 2015 possa entrare in esercizio l'intera Linea.

## Corridoio plurimodale europeo n. 5 – Potenziamento con 3^ corsia dell'Autostrada A4 nella tratta Veneta e nella tratta Friulana

Nel quadro della realizzazione del Corridoio plurimodale europeo n. 5, già previsto nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche approvato con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001, si conferma il potenziamento con la 3^ corsia dell'Autostrada A4 nella Tratta Veneta e nella Tratta Friulana in autofinanziamento.

## Corridoio plurimodale padano - Linea Ferroviaria Aosta – Martigny.

Nel quadro del Corridoio plurimodale padano e dei collegamenti ferroviari transalpini si conferma l'impegno per la predisposizione della progettazione preliminare della Linea ferroviaria Aosta – Martigny. La possibile realizzazione potrà avvenire nel quadro di una specifica intesa con il Governo Federale Elvetico e dell'inserimento dell'opera nel Programma dei Corridoi europei.

# Quadro programmatico delle opere della Delibera CIPE 121/2001 e del monitoraggio delle opere inserite nel DPEF 2005 – 2008

**La tabella che segue (in verde) contiene l'insieme delle opere deliberate dal CIPE nel periodo di funzionamento della Legge Obiettivo che va dall'ottobre 2002 al giugno 2005.**

Le intestazioni di Tabella sono così rappresentate

| Opera strategica | Costo 2001 | Costo aggiornato dei progetti deliberati | Delibera CIPE adottata | totale risorse assegnate | Fabbisogno= Costo aggiornato - tot risorse | Avanzamento lavori | Completamento lavori |
|---|---|---|---|---|---|---|---|

Alla indicazione dell' **Opera Strategica** corrisponde il costo storico dell'opera nel 2001, così come era stato riportato dalla Delibera CIPE 121 del 21 dicembre 2001.

Il completamento dell'iter istruttorio presso la Struttura Tecnica di Missione e il successivo esame del CIPE, ha prodotto nel corso di questi anni e per alcuni progetti una variazione del costo iniziale (**Costo aggiornato dei progetti deliberati)**. La variazione dei costi in qualche caso ha risposto ad esigenze fisiologiche trattandosi, in molti casi di vecchi progetti anche precedenti al 2001 (variazione che ha pesato mediamente per il 20% del costo iniziale dichiarato), in altri casi si è trattato di un miglioramento sostanziale e funzionale delle proposte progettuali. In ogni caso sia per rispettare sia il valore complessivo del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche (125,8 miliardi di €) e sia per rispettare le conseguenti articolazioni territoriali, eventuali variazioni in aumento dei costi dei progetti deliberati, sono state stornate, opera per opera dallo stesso insieme di opere presenti sullo stesso territorio.

Dopo la voce **Delibera CIPE adottata,** compare la voce **totale risorse assegnate.** Tale voce è, forse, l'esempio più eclatante del successo della Legge Obiettivo e del ruolo di catalizzatore di varie, residue e latenti risorse, che erano disponibili ma non utilizzabili. Infatti il valore complessivo della voce **totale risorse assegnate** è composto da risorse nuove della Legge Obiettivo stanziate dalle Leggi pluriennali di spesa, dai Fondi messi a disposizione dai soggetti aggiudicatori (R.F.I., A.N.A.S., Regioni, Province, Comuni), dai privati (Concessionari) e da Fondi derivanti da Finanziamenti Europei.

La voce **Fabbisogno = Costo aggiornato - tot risorse** rappresenta l'attività di programmazione economica e finanziaria operata sugli interventi Legge Obiettivo, in assoluta coerenza con le **Linee guida** della politica economica e fiscale operata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. In tal senso un'opera deliberata ma non completamente coperta finanziariamente risponde solo ad una logica di ottimizzazione di risorse a disposizione e non una mancanza di risorse: sono stati finanziati solo i lotti pronti e rispondenti ad una logica di reale funzionalità ed efficienza anche territoriale.

L'ultima voce è relativa alla previsione di **Completamento lavori.**

La Tabella mette in evidenza globalmente i seguenti dati:

- Il valore complessivo delle opere deliberate sul costo storico decennale di **125,8 miliardi di €** è di: **57,9 miliardi di €**

- Il valore delle risorse complessivamente assegnate è di: **38,7 miliardi di €,** di cui **8,1 miliardi di €** finanziati dalla Legge Obiettivo

- Il fabbisogno decennale di ulteriori risorse è di: **19,2 miliardi di €**

| | Opera strategica | Costo 2001 | Costo aggiornato dei progetti deliberati | Delibera CIPE adottata | totale risorse assegnate | Fabbisogno= Costo aggiornato - tot risorse | Avanzamento lavori | Completamento lavori |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Numerazione ottobre 2002** | **SISTEMA VALICHI** | | | | | | | |
| **2** | **Frejus** | **1.808** | **2.278** | **5-dic-03** | **92** | **2.186** | **In corso lavori gallerie di ispezione** | **2017** |
| **4** | **Brennero** | **2.582** | **2.550** | **20-dic-04** | **65** | **2.485** | **Avvio tunnel pilota 01/05/2006** | **2017** |
| **Opere di accesso ai valichi ** (tali interventi parzialmente approvati con Delib.113/03 e 89/04)** | | | **4.800** | | **2.500** | **2.300** | | **2012** |
| **Totale Valichi** | **Totale Valichi** | **4.390** | **9.628** | | **2.457** | **6.671** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO** | | | | | | | |
| | **Sistemi ferroviari** | | | | | | | |
| **5** | **Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione – Kiev (Torino-Trieste)** | **A.V. MI-VR** | **4.720** | **5-dic-03** | **4.720** | **0** | **In corso definizione rapporti con il General Contractor** | **2012** |
| | **Accessibilità ferroviaria Malpensa** | **Saronno-Seregno** | **75** | **29-set-04** | **75** | **0** | **In corso definitivo** | **2008** |
| | **Accessibilità ferroviaria Malpensa** | **Gallarate-Rho (nessuna indicazione di copertura)** | **302** | **27-mag-05** | **0** | **302** | **In corso definitivo** | **2011** |
| | **Accessibilità ferroviaria Malpensa** | **Arcisate-Stabio** | **204** | **20-dic-04** | **0** | **204** | **In corso definitivo** | **2010** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Accessibilità ferroviaria Malpensa** | **Novara-Seregno variante di Galliate (nessuna indicazione di copertura)** | **87** | **18-mar-05** | **0** | **87** | **In corso definitivo** | **2008** |
| | | **1.133** | **668** | | **75** | **593** | | |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO TOTALE SISTEMI FERROVIARI** | | **11.088** | **5.388** | | **4.795** | **593** | | |
| | **Sistemi stradali ed autostradali** | | | | | | | |
| | **Complemento stradale Corridoio 5 (solo proc.)** | **Tang.Sud Brescia** | **296** | **18-mar-05** | **296** | **0** | **Progetto esecutivo in corso** | **2009** |
| | **Complemento stradale Corridoio 5 (solo proc.)** | **Villesse – Gorizia** | **101** | **27-mag-05** | **101** | **0** | **Progetto esecutivo in corso** | **2010** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Complemento stradale Corridoio 5 (solo proc.)** | **Ve –TS Ampliamento autostradale A4 da Quarto d'Altino a Villesse)** | **747** | **18-mar-05** | **747** | **0** | **In corso definitivo** | **2011** |
| | **Complemento stradale Corridoio 5 (solo proc.)** | **Raccordo Autostrada A4 Valtrompia** | **769** | **27-mag-04** | **769** | **0** | **Approvato progetto definitivo** | **2010** |
| | **Asse autostradale medio padano Brescia – Milano – Passante di Mestre** | **Passante di Mestre** | **750** | **20-set-04** | **750** | **0** | **lavori in corso** | **2008** |
| | | **2.874** | **2.663** | | **2.663** | **0** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO TOTALE SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI** | | **9.279** | **2.663** | | **2.663** | **0** | | |
| **TOTALE CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO** | | **20.367** | **8.051** | | **7.458** | **593** | | |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO – BRENNERO** | | | | | | | | |
| | **Sistemi ferroviari** | | | | | | | |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO – BRENNERO TOTALE SISTEMI FERROVIARI** | | **1.511** | **0** | | **0** | **0** | | |
| | **Sistemi stradali ed autostradali** | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **19** | **Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia** | **Raccordo autostradale CISA: Fontevivo Brennero Nogarole Rocca (stima di copertura)** | **1.550** | **20-ott.-04** | **917** | **633** | **progetto definitivo in corso** | **2012** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO – BRENNERO TOTALE SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI** | | **1.033** | **1.550** | | **917** | **633** | | |
| **TOTALE CORRIDOIO TIRRENO BRENNERO** | | **2.544** | **1.550** | | **917** | **633** | | |

| CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO – NORD EUROPA | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Sistemi ferroviari** | | | | | | | |
| **20 E PPI 2004** | **Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)** | **Potenziamento infrastrutturale Voltri – Brignole** | **622** | **29-set-03** | **622** | **0** | **Progetto definitivo in istruttoria** | **2014** |
| | **Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)** | **Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.** | **4.719** | **29-set-03** | **4.719** | **0** | **in fase definizione rapporti con il General Contractor** | **2013** |
| | | **4.378** | **5.341** | | **5.341** | **0** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **22 e PPI 2004** | **Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania** | **Messina-Catania: raddoppio Giampilieri Fiumefreddo** | **1.970** | **27-mag-05** | **1.970** | **0** | **in corso la progettazione definitiva** | **2014** |
| | | **12.291** | **1.970** | | | | | |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO – NORD EUROPA TOTALE FERROVIARIO** | | **17.914** | **7.311** | | **7.311** | **0** | | |
| | **Sistemi stradali** | | | | | | | |
| | **SS 28** | **SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28** | **201** | **20-dic-04** | **5** | **196** | **Progettazione esecutiva in corso** | **2010** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **SS 28** | **SS 1 Aurelia bis – Variante all' abitato di Imperia** | **214** | **20-dic-04** | **5** | **209** | **Progettazione esecutiva in corso** | **2010** |
| | | **279** | **415** | | **10** | **405** | | |
| **25** | **Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsia)** | **181** | **295** | **18-mar-05** | **7** | **288** | **Progettazione esecutiva in corso** | **2011** |
| **28** | **Adeguamento SS 156** | **SS 156 Monti Lepini – 2° Tronco 2° Lotto Pontinia Sezze (291)** | **67** | **27-dic-02** | **67** | **0** | **Lavori in corso** | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **30** | **Pontina-A12-Appia** | **Corridoio tirrenico meridionale – Collegamento A12 – Appia (Roma – Terracina) (1.136)** | **1.854** | **29-set-04** | **260** | **1.594** | **Progetto definitivo stralcio in istruttoria** | **2010** |
| **31** | **Cisterna-Valmontone – Bretella autostradale** | **310** | **742** | **29-set-04** | **100** | **642** | **Progetto definitivo stralcio in istruttoria** | **2010** |
| | **Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria** | **Sa-Rc Km 053+800-082+330. Da svincolo Sicignano a svincolo Atena 1^ macrolotto (1° megalotto)** | **597** | **31-ott-02** | **597** | **0** | **Lavori in corso** | **2006** |
| **33** | **Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria** | **Sa-Rc Km 393+500 – 423+300 – Dallo svincolo Gioia Tauro escluso allo svincolo Scilla escluso 5^ macrolotto (2° megalotto)** | **1.193** | **27-mag-04** | **1.193** | **0** | **Lavori in corso** | **2008** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria** | **Sa-Rc da Km 423+300 sv Scilla incluso a Km 442+920 sv RC 6^ maxilotto (3° Megalotto)** | **675** | **20-dic-04** | **675** | **0** | **In corso affidamento lavori a General Contractor** | **2009** |
| **34** | **Asse autostradale Palermo – Messina: completamento** | **1.083** | **85** | **20-dic-04** | **85** | **0** | **Lavori completati** | |
| **35** | **Asse Autostradale Messina – Siracusa – Gela** | **Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114** | **694** | **25-lug-03** | **694** | **0** | **lavori in corso** | **2009** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO – NORD EUROPA TOTALE STRADALE** | | **21.994** | **6.617** | | **3.688** | **2.929** | | |
| **TOTALE CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO – NORD EUROPA** | | **39.908** | **13.928** | | **10.999** | **2.929** | | |

| CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Sistemi ferroviari** | | | | | | | |
| **41** | **Raddoppio Bari Taranto** | **Raddoppio Bari S. Andrea – Bitetto** | **200** | **29-set-04** | **173** | **27** | **Progetto definitivo in corso** | **2009** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO TOTALE FERROVIARIO** | | **742** | **200** | | **173** | **27** | | |
| | **Sistemi stradali** | | | | | | | |
| **49** | **S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca – Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001** | **114** | **165** | **20-dic-04** | **165** | **0** | **Lavori in corso** | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio** | | **36** | **20-dic-04** | **36** | | **Lavori in corso** | |
| | | **114** | **201** | | **201** | **0** | | |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO TOTALE STRADALE** | | **1.364** | **201** | | **201** | **0** | | |
| **TOTALE CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO** | | **2.106** | **401** | | **374** | **27** | | |

| CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Sistemi ferroviari** | | | | | | | |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE TOTALE FERROVIARIO** | | **2.737** | **0** | | **0** | **0** | | |
| | **Sistemi stradali** | | | | | | | |
| **54** | **Collega. Campogalliano – Sassuolo. A22 – A1 Campogalliano Km 313+000** | **176** | **285** | **18-mar-05** | **285** | **0** | | **2009** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE TOTALE STRADALE** | | **1.016** | **285** | | **285** | **0** | | |
| **TOTALE CORRIDOIO DORSALE CENTRALE** | | **3.753** | **285** | | **285** | **0** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **58** | **Progetto per la salvaguardia della Laguna e della città di Venezia – 'Sistema MO.SE'** | **4.132** | **4.132** | **23-nov-02** | **1.159** | **2.973** | **Lavori in corso** | **2.011** |
| **59** | **Ponte Stretto di Messina – Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente** | **4.958** | **4.958** | **1-ago-03** | **4.958** | **0** | **Appalto scelta del General Contractor in corso** | **2.011** |

| CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICO | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Sistemi ferroviari** | | | | | | | |
| **60** | **Trasversale ferroviaria Orte-Falconara (1.926)** | **Raddoppio Spoleto – Terni** | **532** | **27-mag-05** | **532** | **0** | **Progetto definitivo in corso** | **2015** |
| **61** | **Nuova linea Passo Corese – Rieti** | **336** | **792** | **23-mag-03** | **1** | **791** | **Progettazione definitiva in corso** | **2011** |
| **CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICO TOTALE FERROVIARIO** | | **2.444** | **1.324** | | **533** | **791** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Sistemi stradali** | | | | | | | |
| **66** | **Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna** | **SS 77 Val di Chienti: tratto Pontelatrave – Collesentino II (1° maxilotto – I° stralcio)** | **45** | **27-mag-04** | **45** | **0** | **Gara per General contractor in corso** | **2008** |
| **66** | **Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna** | **SS 77 Val di Chienti: Foligno-Pontelatrave. Allacci SS3 e SS16 (1° maxilotto – 2° stralcio) 1° lotto funz.le** | **425** | **27-mag-04** | **425** | **0** | **Gara per General contractor in corso** | **2010** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **66** | **Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna** | **SS 77 Val di Chienti: Foligno-Pontelatrave (1° maxilotto – 2° stralcio) 2° lotto funz.le** | **708** | **27-mag-04** | **238** | **470** | **Gara per General contractor in corso** | **2010** |
| **66** | **Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna** | **Intervallive Macerata e Tolentino-San Severino (1° maxilotto – 2°stralcio) 2°lotto funz.le** | **57** | **27-mag-04** | **19** | **38** | **Gara per General contractor in corso** | **2009** |
| **66** | **Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna** | **SS 76 Val d' Esino ed SS 318 Pianello – Valfabbrica (2° maxilotto – 1°stralcio)** | **503** | **27-mag-04** | **503** | **0** | **Gara per General contractor in corso** | **2010** |
| **66** | **Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna** | **□ugio□□rope Marche: tratto Fabriano-Muccia/Sfercia (2°maxilotto – 2°stralcio)** | **295** | **27-mag-04** | **249** | **46** | **Gara per General contractor in corso** | **2008** |
| | | **1.808** | **2.033** | | **1.479** | **554** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **68** | **Strada Tre valli** | **Strada Tre valli – Tratto Eggi / S. Sabino (196)** | **15** | **25-lug-03** | **15** | **0** | **Affidamento lavori in corso** | |
| **69** | **Terni-Rieti strada: tratta Terni – confine Regionale** | **119** | **235** | **19-nov-03** | **235** | **0** | **Affidamento appalto integrato** | |
| **74** | **Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante Caserta (1.446)** | **Strada 'Fondo Valle Isclero' lavori di completamento Valle di Maddaloni SS 265 5° lotto ex 4°** | **23** | **28-nov-02** | **23** | **0** | **Lavori in corso** | **2005** |
| | | **Strada 'Fondo Valle Isclero' lavori di completamento Valle Caudina SS7 Appia 4° lotto ex 6°** | **39** | **28-nov-02** | **39** | **0** | **Lavori in corso** | **2006** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **78** | **Corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria (3.098)** | **S.S. 106 megalotto 5 bis – Variante esterna all'abitato di □ugio□□ Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750** | **134** | **20-dic-04** | **134** | **0** | **Affidamento appalto integrato** | **2009** |
| | **Corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria** | **S.S. 106 megalotto 2 – Tratto 4° da Squillace a □ugio Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e □ugio□□ropee □ della S.S. 280 (lotti 1-2)** | **740** | **20-dic-04** | **740** | **0** | **Affidamento General Contractor** | **2010** |
| **CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICO TOTALE STRADALE** | | **13.617** | **3.219** | | **2.665** | **554** | | |
| **TOTALE CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICA** | | **16.061** | **4.543** | | **3.198** | **1.345** | | |

| SISTEMI URBANI | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **79** | **Milano – Stazione Ferroviaria** | **Milano – Infrastrutture Stazione** | **40** | **14-mar-03** | **40** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |
| | | **Milano – Riqualificazione Stazione Ferroviaria** | **108** | **14-mar-03** | **108** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |
| **80** | **Accessibilità Metropolitana Fiera di Milano** | **Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto Pubblico-Privato su gomma** | **36** | **27-mag-05** | **0** | **36** | **In corso progetto definitivo** | **2006** |
| | | **Milano Prolungamento linea Metro M1: Rotabile – 11 unità di trazione** | **116** | **27-giu-03** | **116** | **0** | **Lavori in corso** | **2006** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **81** | **Accessibilità Fiera di Milano** | **Accesso Stradale Fiera Milano – Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero** | **387** | **27-giu-03** | **387** | **0** | **Lavori completati** | **2005** |
| **82** | **Torino – Stazione Ferroviaria** | **Torino – Infrastrutture Stazione** | **15** | **14-mar-03** | **15** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |
| | | **Torino – Riqualificazione Stazione Ferroviaria** | **39** | **14-mar-03** | **39** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |
| **84** | **Monza – Metropolitana (376)** | **Monza Metropolitana – Prolungamento della linea metropolitana M1: Monza – Bettola** | **175** | **29-set-04** | **124** | **51** | **In corso appalto** | **2009** |
| **84** | **Monza Metropolitana (376)** | **Monza Metro- Nuova metro M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi – Bignami** | **495** | **29-set-04** | **495** | **0** | **In corso appalto** | **2009** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **86** | **Venezia – Stazione Ferroviaria** | **Venezia – Infrastrutture Stazione** | **15** | **14-mar-03** | **15** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |
| | | **Venezia – Riqualificazione Stazione Ferroviaria** | **18** | **14-mar-03** | **18** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |
| **87** | **Verona – Stazione Ferroviaria** | **Verona – Infrastrutture Stazione** | **17** | **14-mar-03** | **17** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |
| **87** | **Verona – Stazione Ferroviaria** | **Verona – Riqualificazione Stazione Ferroviaria** | **3** | **14-mar-03** | **3** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |
| **90** | **Bologna – Stazione Ferroviaria** | **Bologna – Infrastrutture Stazione** | **37** | **14-mar-03** | **37** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Bologna – Riqualificazione Stazione Ferroviaria** | **22** | **14-mar-03** | **22** | **0** | **In corso appalto** | **2006** |
| **93** | **Costa Romagnola – Metropolitana** | **Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs – Riccione Fs** | **93** | **20-dic-04** | **93** | **0** | **In corso progettazione esecutiva** | **2007** |
| **94** | **Genova – Stazione Ferroviaria** | **Genova – Infrastrutture Stazione** | **22** | **14-mar-03** | **22** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |
| | | **Genova – Riqualificazione Stazione Ferroviaria** | **21** | **14-mar-03** | **21** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |
| **97** | **Firenze – Stazione Ferroviaria** | **Firenze – Infrastrutture Stazione** | **10** | **14-mar-03** | **10** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Riqualificazione funzionale della stazione di Firenze S.M. Novella** | **12** | **14-mar-03** | **12** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |
| **99** | **Roma – Stazione Ferroviaria** | **Roma Termini: riqualificazione piazza, realizzazione parcheggio su piastra, bus terminal e videosorveglianza** | **79** | **14-mar-03** | **79** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |
| **100** | **Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare** | **GRA Adeguamento 3 corsie dal km. 0+450 km.18+800 – 2° Lotto 1° stralci** | **70** | **31-ott-02** | **70** | **0** | **Lavori in corso** | **2005** |
| | | **GRA Adeguamento a tre corsie dal km 0+450 al km 18+800 – 2° Lotto 2° stralcio** | **66** | **31-ott-02** | **66** | **0** | **Lavori in corso** | **2005** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **GRA Adeguamento 3 corsie km 0+450 al km 18+800 – 3° Lotto 1° stralcio** | **82** | **31-ott-02** | **82** | **0** | **Lavori in corso** | **2005** |
| | | **GRA Adeguamento a tre corsie dal km 0+450 al km 18+800 – 3° Lotto 2° stralcio** | **85** | **31-ott-02** | **85** | **0** | **Lavori in corso** | **2006** |
| | | **GRA Adeguamento a tre corsie dal km 0+450 al km 18+800 – 3° Lotto 3° stralcio** | **110** | **31-ott-02** | **110** | **0** | **Lavori in corso** | **2006** |
| | | **GRA – Adeguamento a tre corsie dal km. 0+450 al km.18+800 – 4° Lotto** | **39** | **31-ott-02** | **39** | **0** | **Lavori in corso** | **2005** |
| | | **GRA – Adeguamento a tre corsie dal km. 0+450 al km.18+800 – 5° Lotto** | **68** | **31-ott-02** | **68** | **0** | **Lavori in corso** | **2005** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **GRA – Adeguamento a tre corsie dal km. 0+450 al km.18+800 – 6° Lotto** | **93** | **31-ott-02** | **93** | **0** | **Lavori in corso** | **2006** |
| | | **Metropolitana linea C 'Tracciato Fondamentale': tratte T2-T6A (Torrenova) + T7 + Graniti deposito** | **3.047** | **1.8.2003** | **1.510** | **1.537** | **Gara per affidamento General Contractor** | **Per lotti dal 2011** |
| | | **2.892** | **5.420** | | **3.796** | **1.624** | | |
| **102** | **Napoli – Stazione Ferroviaria** | **Infrastrutture stazione Napoli Centrale e Piazza Garibaldi** | **22** | **14-mar-03** | **22** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |
| | | **Napoli – Stazione Ferroviaria Centrale Riqualificazione Funzionale** | **45** | **14-mar-03** | **45** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **103** | **Napoli – Metropolitana** | **Collegamento linea Alifana – linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)** | **232** | **29-nov-02** | **232** | **0** | **Lavori in corso** | **2007** |
| | | **Completamento Linea 6 Metropolitana di Napoli 'Mostra-S.Pasquale-Municipio'** | **567** | **20-dic-04** | **330** | **237** | **Progettazione esecutiva in corso** | **2011** |
| | | **Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / centro direzionale** | **689** | **27-dic-02** | **647** | **42** | **Lavori in corso** | **2007** |
| | | **3.886** | **1.555** | | **1.276** | **279** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **104** | **Napoli Risanamento sottosuolo** | **Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (I° e II° lotto)** | **31** | **29-nov-02** | **31** | **0** | **Lavori in corso** | **2006** |
| | | **Consolidamento costoni collina dei Camaldoli – lato Soccavo** | **7** | **29-nov-02** | **7** | **0** | **Lavori in corso** | **2006** |
| **106** | **Bari – Stazione Ferroviaria** | **Bari – Infrastrutture Stazione** | **19** | **14-mar-03** | **19** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |
| | | **Bari – Riqualificazione Stazione Ferroviaria** | **11** | **14-mar-03** | **11** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |
| **108** | **Palermo – Stazione Ferroviaria** | **Palermo – Infrastrutture Stazione** | **9** | **14-mar-03** | **9** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Palermo – Riqualificazione Stazione Ferroviaria** | **14** | **14-mar-03** | **14** | **0** | **Appalto in corso** | **2006** |
| **110** | **Nodo di Catania** | **Sistemazione Nodo di Catania: interramento stazione centrale** | **507** | **29-set-04** | **11** | **496** | **Appalto in corso** | **2015** |
| **TOTALE SISTEMI URBANI** | | **15.366** | **7.573** | | **5.174** | **2.399** | | |
| **111** | **Piastra Logistica Sardegna** | **SS 131 'Carlo Felice' da Km 32+300 a Km 41+000** | **133** | **29-set-04** | **133** | **0** | | **2009** |
| | | **SS 131 'Carlo Felice' da km 23+475 a km 32+300** | | **29-set-04** | | **0** | | **2008** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **SS 131 'Carlo Felice' da Km 41+000 a Km 47+600 – Abitato di Sanluri** | | **29-set-04** | | **0** | | **2009** |
| **TOTALE PIASTRA LOGISTICA SARDEGNA** | | **1.165** | **133** | | **133** | **0** | | |
| **HUB PORTUALI** | | | | | | | | |
| **113** | **Hub Portuali Civitavecchia – Opere strategiche per il Porto** | **Civitavecchia – Molo di sottoflutto darsena grandi masse** | **474** | **20-dic-04** | **0** | **474** | **In corso progettazione definitiva** | **2008** |
| | **(119)** | **Civitavecchia – Nuove banchine per l'area crocieristicacommerciale** | | **20-dic-04** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2008** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Civitavecchia – Nuovo accesso al bacino storico** | | **20-dic-04** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2008** |
| | | **Civitavecchia – Ponte mobile collegamento antemurale Traianeo** | | **20-dic-04** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2008** |
| | | **Civitavecchia – Realizzazione nuova darsena traghetti (lotto 1°)** | | **20-dic-04** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2009** |
| | | **Civitavecchia – Prolungamento della banchina n° 13** | | **20-dic-04** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2008** |
| | | **Civitavecchia – Riqualificazione banchine del bacino storico** | | **20-dic-04** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2008** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Civitavecchia – Viabilita' principale** | | **20-dic-04** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2008** |
| | | **Civitavecchia – Realizzazione nuova Darsena Servizi (lotto 1°)** | | **20-dic-04** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2009** |
| | | **Civitavecchia – Prolungamento dell' antemurale C. Colombo (lotto 1°)** | | **20-dic-04** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2009** |
| **114** | **Hub Portuali – Taranto (52)** | **Hub Taranto – Ampliamento del IV sporgente** | **156** | **29-set-03** | **156** | **0** | **Appalto lavori in corso** | **2008** |
| | | **Hub Taranto – Darsena a Ovest del IV sporgente** | | **29-set-03** | | | | **2008** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Hub Taranto – Realizzazione strada dei Moli, rete elettrica, idrica e fognante** | | **29-set-03** | | | | **2008** |
| | | **Piattaforma logistica integrata al sistema □ugio□ □ropee intermodale del 'Corridoio Adriatico'** | | **29-set-03** | | | | **2008** |
| **116** | **Piattaforma Logistica Trieste – Opere strada/ferr Scalo Legnami P.F. Oli Min.** | **414** | **272** | **20-dic-04** | **47** | **225** | **In corso progettazione definitiva** | **2009** |
| **TOTALE HUB PORTUALI** | | **2.650** | **902** | | **203** | **699** | | |

| HUB INTERPORTUALI | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **118** | **Hub Interportuali Gioia Tauro – Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale** | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Allacciamenti ferroviari** | **76** | **19-nov-03** | **12** | **64** | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Capannoni prefabbricati** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Impianti d' illuminazione, strade e piazzali** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Ingresso pedonale aereo zona MCT** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Laboratori Fitopatologici** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Magazzini della 'Piastra del freddo'** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Parcheggio multipiano zona MCT** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Reti distribuzione idrica e fognaria** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Reti elettriche e trasmissione dati** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Collegamento rigassificatore e piastra del freddo** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Sistemazione piazzale Nord del Porto** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **Hub Interport: Gioia Tauro – Strada di collegamento S. Ferdinando – piazzale nord del Porto** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Hub Interportuali: Gioia Tauro – Viabilita' interna e di raccordo verso la ' Piastra del freddo'** | | **19-nov-03** | | | **In corso progettazione definitiva** | **2007** |
| | | **93** | **76** | | **12** | **64** | | |
| **119** | **Hub Interportuale – Nola, Battipaglia, Marcianise/ Maddaloni** | **Hub Interportuali – Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.** | **18** | **5-dic-03 27-mag-05** | **18** | **0** | **Affidamento lavori in corso** | **2007** |
| **119** | **Hub Interportuale – Nola, Battipaglia, Marcianise/ Maddaloni** | **Hub Interportuali Nola – Potenziamento infrastrutture esterne viabilita' d'accesso** | **31** | **18-mar-05** | **0** | **31** | **In corso progettazione esecutiva** | **2007** |
| | **Hub Interportuali – Area romana (150)** | **Piastra logistica di Civitavecchia: Adeguamento sedime** | **12** | **25-lug-03** | **12** | **0** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **120** | | **Piastra logistica di Civitavecchia: Collettore fognario e vasche di laminazione** | | **25-lug-03** | | | **Lavori in corso** | **2006** |
| | | **Piastra logistica di Civitavecchia: Raccordo ferroviario** | | **25-lug-03** | | | | |
| | | **Piastra di Civitavecchia: Rampe carreggiata sud superstrada Porto e svincolo d' ingresso** | | **25-lug-03** | | | | |
| | | **Piastra di Civitavecchia: Recinzione con impianti di video sorveglianza ed antintrusione** | | **25-lug-03** | | | | |
| | | **Piastra logistica di Civitavecchia: Spostamento Acquedotto** | | **25-lug-03** | | | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto** | **18** | **27-mag-05** | **18** | **0** | **Definizione procedure di appalto in corso** | **2007** |
| **121** | **Hub Interportuali Catania 1° stralcio della fase 1 – Piastra infrastrutture trasporto gomma-binario-mare e ruota** | **11** | **60** | **29-set-03** | **60** | **0** | **Lavori in corso** | **2007** |
| **122** | **Hub Interportuali Piastra Logistica Umbra – Terni, Foligno e Citta' di Castello.** | **Piastra Logistica Umbra – Citta' di Castello / S.Giustino.** | **59** | **27-mag-04** | **59** | **0** | **Lavori in corso** | **2007** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Piastra Logistica Umbra – Foligno.** | | **27-mag-04** | | | **Lavori in corso** | **2007** |
| | | **Piastra Logistica Umbra – Terni e Narni.** | | **27-mag-04** | | | **Lavori in corso** | **2007** |
| **123** | **Hub Interportuali Porto di Cremona** | **58** | **61** | **20-dic-04** | **0** | **61** | **Definizione e progetto esecutivo in corso** | **2010** |
| **HUB interportuali** | **Totale Hub Interportuali** | **1.530** | **335** | | **179** | **156** | | |

| ALLACCIAMENTI HUB AEROPORTUALI | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **124** | **Metropolitana di Parma** | **Metropolitana di Parma linea A+ linea C** | **307** | **20-dic-04 27-mag-05** | **268** | **38** | **Appalto lavori in corso** | **2008** |
| **124** | **Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia** | **Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia** | **224** | **27-mag-05** | **0** | **224** | **Definizione progetto definitivo in corso** | **2009** |
| **TOTALE ALLACCIAMENTI HUB AEROPORTUALI** | | **310** | **531** | | **268** | **263** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **125** | **SCHEMI IDRICI** | | | | | | | |
| | **Schemi Idrici Abruzzo** | **Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo** | **37** | **29-set-04** | **37** | **0** | **In corso consegna lavori** | **2008** |
| | | **465** | **37** | | **37** | **0** | | |
| | **Schemi Idrici Basilicata** | **Acquedotto Frida-Sinni-Pertussillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale** | **16** | **19-dic-02** | **16** | **0** | **In corso consegna lavori** | |
| | **Schemi Idrici Basilicata** | **Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale** | **17** | **29-set-04** | **17** | **0** | **In corso consegna lavori** | **2007** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Schemi Idrici Basilicata** | **Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni** | **20** | **19-dic-02** | **20** | **0** | **In corso consegna lavori** | **2007** |
| | **Schemi Idrici Basilicata** | **Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)** | **60** | **20-dic-04** | **60** | **0** | **In corso consegna lavori** | **2008** |
| | **Schemi Idrici Basilicata** | **Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni valli Noce e Sinni** | **26** | **20-dic-04** | **26** | **0** | **In corso consegna lavori** | **2007** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Schemi Idrici Basilicata** | **Ristrutturazad duttore S.Giuliano – □ugio□ (lotto 2)** | **32** | **20-dic-04** | **32** | **0** | **In corso consegna lavori** | **2007** |
| | | **821** | **171** | | **171** | **0** | | |
| | **Schemi Idrici Calabria** | **Completamento galleria derivazione ed opera di presa diga Menta;(I lotto)** | **23** | **29-set-04** | **23** | **0** | **In corso consegna lavori** | **2008** |
| | | **325** | **23** | | **23** | **0** | | |
| | **Schemi Idrici Molise** | **Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.** | **79** | **20-dic-04** | **79** | **0** | **In corso consegna lavori** | **2009** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Schemi Idrici Molise** | **Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro** | **30** | **25-lug-03** | **0** | **30** | **In corso definizione progetto** | **2009** |
| | | **248** | **109** | | **79** | **30** | | |
| | **Schemi Idrici Puglia** | **Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello** | **20** | **19-dic-02** | **20** | **0** | **In corso definizione progetti** | **2008** |
| | **Schemi Idrici Puglia** | **Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania** | **53** | **20-dic-04** | **49** | **4** | **In corso definizione progetti** | **2008** |
| | | **901** | **73** | | **69** | **4** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Schemi Idrici Sardegna** | **Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori – Lotto 1 (fase 1 e completamento)** | **92** | **29-set-04** | **92** | **0** | **Lavori in corso** | **2008** |
| | **Schemi Idrici Sardegna** | **Opere di Collegamento Flumineddu – Tirso** | **39** | **25-lug-03** | **0** | **39** | **Lavori in corso** | **2008** |
| | **Schemi Idrici Sardegna** | **Schema n° 39 P.R.G.A. – Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° Lotto costa Sud-Orientale fino a Villasimius.** | **61** | **25-lug-03** | 1 | **60** | **In corso progettazione definitiva** | **2008** |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Schemi Idrici Sardegna** | **Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro) 1° e 2° lotto** | **72** | **25-lug-03** | **71** | **1** | **In corso progettazione esecutiva** | **2008** |
| | | **525** | **264** | | **164** | **100** | | |
| | **Schemi idrici Sicilia** | **Acquedotto Favara di ugio lavori di rifacimento** | **66** | **19-dic-02** | **66** | **0** | | |
| | **Schemi idrici Sicilia** | **Acquedotto Gela – Licata – Aragona serbatoio di S.Leo** | **89** | **19-dic-02** | **89** | **0** | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Schemi idrici Sicilia** | **Acquedotto Montescuro Ovest** | **82** | **20-dic-04** | **82** | **0** | | |
| | | **272** | **237** | | **237** | **0** | | |
| **TOTALE SCHEMI IDRICI** | | **4.641** | **914** | | **780** | **134** | | |
| **Costituzione di un Fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di Organismi istituzionali** | | | **250** | **20 dic. 04** | | | **In corso affidamento lavori** | **2007** |
| **Edilizia scolastica** | | | **200** | **Ott.04** | **200** | **0** | **In corso procedure** | **2007** |
| **TOTALE OPERE ISTRUITE DALLA LEGGE OBIETTIVO E DELIBERATE DAL CIPE** | | **125.858** | **57.974** | | **38.742** | **19.232** | | |

**** Tali interventi sono stati parzialmente approvati con le delibere n° 113 del 2003 e 89 del 2004**

# Tabella riepilogativa degli aggiornamenti da delibere Cipe

| | | Costo 2001 | Costo aggiornato dei progetti deliberati | totale risorse assegnate | Fabbisogno = Costo aggiornato - tot risorse |
|---|---|---|---|---|---|
| **Totale Valichi** | | **4.390** | **4.828** | **157** | **4.783** |
| **Totale Accesso Valichi Opere funzionali al deliberato CIPE** | | | **4.800** | **2.500** | **2.300** |
| **Corridoio plurimodale padano** | **sistemi ferroviari** | **11.088** | **5.388** | **4.795** | **593** |
| **Corridoio plurimodale padano** | **sistemi stradali** | **9.279** | **2.663** | **2.663** | **0** |
| **Totale Corridoio plurimodale padano** | | **20.367** | **8.051** | **7.458** | **593** |
| **Corridoio plurimodale tirreno – Brennero** | **sistemi ferroviari** | **1.511** | **0** | **0** | **0** |
| **Corridoio plurimodale tirreno – Brennero** | **sistemi stradali** | **1.033** | **1.550** | **917** | **633** |
| **Totale Corridoio Tirreno Brennero** | | **2.544** | **1.550** | **917** | **633** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa** | **sistemi ferroviari** | **17.914** | **7.311** | **7.311** | **0** |
| **Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa** | **sistemi stradali** | **21.994** | **6.617** | **3.688** | **2.929** |
| **Totale Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa** | | **39.908** | **13.928** | **10.999** | **2.929** |
| **.Corridoio Plurimodale Adriatico** | **sistemi ferroviari** | **742** | **200** | **173** | **27** |
| **Corridoio Plurimodale Adriatico** | **sistemi stradali** | **1.364** | **201** | **201** | **0** |
| **Totale Corridoio plurimodale adriatico** | | **2.106** | **401** | **374** | **27** |
| **.Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale** | **sistemi ferroviari** | **2.737** | **0** | **0** | **0** |
| **Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale** | **sistemi stradali** | **1.016** | **285** | **285** | **0** |
| **Totale Corridoio dorsale centrale** | | **3.753** | **285** | **285** | **0** |
| **Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico** | **sistemi ferroviari** | **2.444** | **1.324** | **533** | **791** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico** | **sistemi stradali** | **13.617** | **3.219** | **2.665** | **554** |
| **Totale Corridoio trasversale e dorsale appenninica** | | **16.061** | **4.543** | **3.198** | **1.345** |
| **Sistemi Urbani** | | **15.366** | **7.574** | **5.174** | **2.399** |
| **Piastra Logistica Sardegna** | | **1.165** | **133** | **133** | **0** |
| **HUB Portuali** | | **2.650** | **902** | **203** | **699** |
| **HUB interportuali** | | **1.530** | **335** | **179** | **156** |
| **Allacciamenti Hub aeroportuali** | | **310** | **531** | **269** | **262** |
| **Schemi idrici** | | **4.641** | **913** | **779** | **134** |
| **Ponte sullo Stretto** | | **4.958** | **4.958** | **4.958** | **0** |
| **Mo.SE** | | **4.131** | **4.132** | **1.159** | **2.972** |
| **TOTALE GENERALE** | | **125.858** | **57.974** | **38.742** | **19.232** |

# Opere presentate alla Struttura Tecnica di Missione ed in corso di istruttoria

**La Tabella che segue (in giallo) contiene l'insieme delle opere presentate alla Struttura Tecnica di Missione ed in corso di istruttoria.**

| Corridoio europeo | Numerazione ottobre 2002 | Opera strategica | Lotti funzionali e Costo 2001 | Costo aggiornato progetti consegnati alla Struttura Tecnica di Missione | Esame CIPE previsto | Totale risorse disponibili | Fabbisogno Costo aggiornato-tot risorse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|

Nella prima colonna, come già fatto nel DPEF dello scorso anno, viene riportato il riferimento programmatico a scala comunitaria, viene cioè indicata la voce **Corridoio Europeo**.

A tale proposito è opportuno ricordare che oltre ai Corridoi indicati dal Piano Van Miert, così come approvato dal Parlamento Europeo il 21 aprile 2004, e cioè **i Corridoi Berlino – Palermo (1), Lione – Kiev (5), Rotterdam – Genova (Corridoio dei due mari**), sono indicati altri due Corridoi: il **corridoio 8 (Bari – Varna**), che continua ad essere significativo per la programmazione nazionale e comunitaria, sono anche indicati i Corridoi considerati di coesione economica e territoriale ai fini del raggiungimento di una piena accessibilità di tutto il territorio nazionale ai Corridoi europei. È inoltre necessario sottolineare come in una logica di integrazione europea con i Paesi del bacino del Mediterraneo, la continuità programmatica delle conclusioni del Gruppo Van Miert abbia trovato piena realizzazione nel Wider Europe for Transport.

Nella seconda colonna si riporta la numerazione dei 127 progetti così come riportati nella delibera del CIPE 121 del 2001.

Nella terza colonna viene indicata **l'opera strategica** intesa come un unicum la cui scomposizione in lotti funzionali che costituiscono l'opera strategica stessa è indicata nella quarta colonna. In questa colonna **Lotti funzionali e Costo 2001,** oltre al lotto funzionale ed alla sua imputazione all'opera strategica, è indicato il costo storico, dove presente, del 2001.

La colonna dal titolo **Costo aggiornato dei progetti consegnati alla Struttura Tecnica di Missione,** rappresenta lo stato della conoscenza del quadro progettuale finora presentato. L'insieme del quadro progettuale prospetta una articolazione eterogenea in quanto in alcuni casi l'aggiornamento del costo deriva da una semplice dichiarazione del soggetto aggiudicatore, in altri è il risultato dell'attività istruttoria della Struttura Tecnica di Missione.

Nella sesta colonna è indicata la previsione di inoltro del progetto **all'Esame del CIPE** sulla base della effettiva compiutezza delle procedure.

Nella colonna dal titolo **Totale risorse disponibili** sono indicate le disponibilità assegnate ai singoli lotti da varie fonti di finanziamento.

Nell'ultima colonna dal titolo **Fabbisogno Costo aggiornato - totale risorse** sono indicate le necessità decennali derivanti dall'attuale stato dell'arte dei progetti indicati dalla Delibera CIPE 121 del 2001.

Questa Tabella insieme alla precedente non contiene l'insieme dei progetti,presenti nella Delibera CIPE 121 del 2001 per i quali i soggetti aggiudicatori non hanno presentato alcun elaborato progettuale.

La Tabella mette in evidenza globalmente i seguenti dati:

- Il valore complessivo delle opere in fase di istruttoria risulta pari a: **64,3 Miliardi di €**

- Il valore delle risorse ad oggi disponibili risulta pari a: **19,7 Miliardi di €**

- Il fabbisogno decennale di ulteriori risorse è di: **44,5 Miliardi di €**

| Corridoio europeo | Numerazione ottobre 2002 | Opera strategica | Lotti funzionali e Costo 2001 | Costo aggiornato progetti consegnati alla Struttura Tecnica di Missione | Esame CIPE previsto | Totale risorse disponibili | Fabbisogno Costo aggiornato-tot risorse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **SISTEMA VALICHI** | | | | | | | |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **1** | **Traforo di sicurezza del Frejus (parte italiana)** | **168** | **137** | **dic-05** | **137** | **0** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | **Sempione: Linea Novara-Borgomanero-Sempione: Raddoppio Vignale-Oleggio-Arona ( Accesso da SUD )** | **1.808** | **535** | **Ott-05** | **0** | **535** |
| | **TOTALE VALICHI** | **Totale Valichi** | **6.365** | **672** | | **137** | **535** |

| CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Sistemi ferroviari** | | | | | |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **5** | **Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste) (7.902)** | **Nodo Verona** | **470** | **Ott.-05** | **470** | **0** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | | **A.V: Verona - Padova** | **2.630** | **Luglio -05** | **2.630** | **0** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | | **A.V. Venezia - Trieste** | **1.929** | **dic-05** | **0** | **1.929** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | | **Bergamo -Seregno** | **1.000** | **Ott-05** | **83** | **917** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **7** | **Accessibilità ferroviaria Malpensa (1.133)** | **Raddoppio MI-Mortara tratta Cascina Bruciata – Parona** | **392** | **Set-05** | **392** | **0** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | | **Accessibilità da Nord a Malpensa** | **1200** | **Feb-06** | **0** | **1200** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **Dpef 2005 2008** | **Linea ferroviaria Aosta Martigny** | | **220** | **Giu 06** | **220** | **0** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **8** | **Gronda ferroviaria merci nord Torino** | **1.291** | **2.375** | **Dic-05** | **2.375** | **0** |
| | **CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO** | **Totale sistemi ferroviari corridoio plurimodale padano** | **11.088** | **10.216** | | **6.170** | **4.046** |
| | | **Sistemi stradali ed autostradali** | | | | | |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **11 e Dpef 2005 2008** | **Complemento stradale Corridoio 5** | **A4 TO-MI** | **181** | **Dic.-05** | **0** | **181** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Complemento stradale Corridoio 5** | **Riqualific. SS13 da Ronche a Confine Provincia Pordenone** | **189** | **Nov-05** | **0** | **189** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Complemento stradale Corridoio 5** | **SS.56** | **133** | **Nov-05** | **0** | **133** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Complemento stradale Corridoio 5** | **Collegamento SS 13 – A23 SS 464** | **605** | **Dic.05** | **0** | **605** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **Dpef 2005 2008** | **Complemento stradale Corridoio 5** | **Opere integrate al Passante di Mestre e Asse di viabilità tangenziale Cortina d'Ampezzo** | **330** | **Dic. 05** | **330** | **0** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **Dpef 2005 2008** | **Complemento stradale Corridoio 5** | **Potenziamento 3^ corsia A4 tratta Veneta e Friulana** | **300** | **Giu 06** | **300** | **0** |
| | | | **137** | **1.738** | | **630** | **1.108** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **12** | **Accessibilità Valtellina** | **SS.38 Fuentes – Tartano I° Stralcio** | **280** | **ott-05** | **148** | **132** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Accessibilità Valtellina** | **SS.38 Stazzona Lovero I° stralcio** | **133** | **Dic-05** | **113** | **20** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Accessibilità Valtellina** | **Tang. Sondrio** | **45** | **Gen-06** | **45** | **0** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | | **481** | **458** | | **306** | **152** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **13** | **Accessibilità Malpensa** | **SS.341 Tratta A8 SS.527** | **93** | **ott-05** | **90** | **3** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Accessibilità Malpensa** | **SS.33 Variante Sempione** | **282** | **ott-05** | **72** | **210** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Accessibilità Malpensa** | **SS.11-Tang. Ovest MI (variante di Abbiategrasso sulla SS 494 interv T 312 dell'APQ)** | **216** | **ott-05** | **216** | **0** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | | **386** | **591** | | **378** | **213** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **14** | **Autostrada Asti-Cuneo (1.086)** | **Tang. Di Cuneo** | **52** | **lug-05** | **52** | **0** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **16** | **Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)** | **Dalmine Valico del Giaggiolo opere varie** | **3.681** | **lug-05** | **0** | **3.681** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)** | **Bergamo - Lecco: Carusco d'Adda - Terno d'Isola** | **114** | **Ott.-05** | **0** | **114** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)** | **Bergamo - Lecco Variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco** | **26** | **Ott.-05** | **0** | **26** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | | **3.099** | **3.821** | | **0** | **3.821** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Asse autostradale medio padano Brescia-Milano – Passante di Mestre Solo procedure** | **Tangenziale Est esterna Milano** | **1.000** | **Ott-05** | **1.000** | **0** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **17** | **Asse autostradale medio padano Brescia-Milano – Passante di Mestre (2.737)** | **Brescia - Bergamo - Milano** | **1.480** | **lug-05** | **1.480** | **0** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO** | | **Totale sistemi stradali e autostradali corridoio plurimodale padano** | **9.279** | **9.140** | | **3.846** | **5.294** |
| **TOTALE CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO** | | | **20.367** | **19.356** | | **10.016** | **9.340** |

| CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO BRENNERO | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Sistemi ferroviari** | | | | | |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **18** | **Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia** | **Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transcispadano: Parma - Poggio Rusco** | **342** | **Dic-05** | **0** | **342** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | **Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia** | **Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti Parma - Fornovo, Berceto - Pontremoli-Chiesaccia** | **2.194** | **feb-06** | **0** | **2.194** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **1.511** | **2.536** | | **0** | **2.536** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO** | | **Totale sistemi ferroviari Corridoio Tirreno Brennero** | **1.511** | **2.536** | | **0** | **2.536** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Sistemi stradali ed autostradali** | | | | | |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **19 dpef 2005 2008** | **Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia** | **Terza Corsia A12 (parte Ligure) Carrara Santo Stefano di Magra** | **310** | **Feb-06** | **0** | **310** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO** | | **Totale sistemi stradali e autostradali Corridoio Tirreno Brennero** | **1.033** | **310** | | **0** | **310** |
| **TOTALE CORRIDOIO TIRRENO BRENNERO** | | **Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero** | **2.544** | **2.846** | | **0** | **2.846** |

| CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO NORD EUROPA | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Sistemi ferroviari** | | | | | |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | **20** | **Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione) (4.380)** | **Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina** | **1.540** | **Lug-05** | **1.540** | **0** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | **21** | **Potenziamento sistema Gottardo ferroviario (1.243)** | **Gottardo - Quadruplicamento Monza-Chiasso: tratta Bivio Rosales - Seregno** | **1.412** | **Mar-06** | **0** | **1.412** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **22** | **Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania (12991)** | **Quadruplicamento Salerno Battipaglia** | **1.855** | **Ott-05** | **1.855** | **0** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **Battipaglia-Paola-R. Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)** | **230** | **ott-05** | **200** | **30** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia** | **76** | **mag-06** | **0** | **76** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **Dpef 2005 2008** | | **Ponte sullo Stretto di Messina - Opere ferroviarie connesse** | **305** | **gen-06** | | **305** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **12.292** | **2.466** | | **2.055** | **411** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA** | | **Totale Ferroviario Corridoio Tirrenico Nord Europa** | **17.914** | **5.418** | | **3.595** | **1.823** |
| | **Sistemi stradali** | | | | | | |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **23** | **SS 28 (279)** | **SS 28 del Colle di Nava- Variante a monte dell'abitato di Imperia** | **55** | **feb-06** | **0** | **55** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio Rotterdam Genova** | **Dpef 2005 2008** | **Nuovo collegamento autostradale Alberga Garessio Ceva/Millesimo** | | **260** | **Gen 06** | **260** | **0** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | **Pontina-A12-Appia (1.136)** | **Itinerario A12 Pontina-Appia. Variante alla SS7 Appia in comune di Formia** | **Il costo del progetto è oggetto di stima** | | | |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | **A1(Capua) - Domiziana ed Adeguamento (308)** | **SS 7 Quater Domitiana: tratta Garigliano - Castelvolturno compresa la variante di Mondragone** | **1.049** | **mar-06** | **82** | **967** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **33** | **Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria** | | | | | |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **Sa-Rc Km 108+000-139+000 2^ maxilotto: lavori di ammodernamento ed adeguamento tipo 1/a norme CNR/80** | **1.039** | **Nov-05** | **81** | **958** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **Sa-Rc Km 222+000-225+800 - Tronco 2° tratto 4° lotto 3° stralci 1° e 2° Ammodernamento e adeguamento** | **150** | **Nov.-05** | **81** | **69** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | | **1.189** | | **162** | **1.027** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **35** | **Asse Autostradale Messina - Siracusa - Gela** | **Rosolino Ragusa Tronco 2 - Lotto 9 'Scicli'** | **150** | **Mar-06** | **80** | **70** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | **Totale Asse Autostradale Sud** | **13.449** | **1.339** | | **242** | **1.097** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | **Agrigento-Caltanisetta. A19 SS640 di Porto Empedocle (620)** | **Agrigento-Caltanisetta A19: Agrigento Canicattì (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400** | **595** | **Ott-05** | **0** | **595** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **38** | **Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaromonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114) sezione tipo B(4 corsie) (491)** | | **505** | **mar-06** | **53** | **452** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **39** | **Gela-Agrigento-Trapani (1033)** | **Trapani-Mazara: variante svincolo 'Birgi' sulla A29/dir e il collegamento alla SS 115** | **287** | **mar-06** | **0** | **287** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **40** | **Palermo-Agrigento autostrada (781)** | **Palermo - Agrigento: tratto Palermo - Lercara, adeguamento 4 corsie della SS 121, SS 189, della SS 118 con variante Marineo** | **781** | **mar-06** | **0** | **781** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA** | | **Totale Stradale Corridoio Tirrenico Nord Europa** | **18.200** | **4.871** | | **637** | **4.234** |
| **TOTALE CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA** | | | **36.114** | **10.289** | | **4.232** | **6.057** |

| CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Sistemi ferroviari** | | | | | | |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **41** | **Asse ferroviario Bologna Bari Lecce Taranto** | **Pescara-Bari raddoppio tratta Termoli-Chieuti-Lesina** | **204** | **Dic-05** | **204** | **0** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **Nodo Ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica** | **210** | **Sett-05** | **4** | **206** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **742** | **414** | | **208** | **206** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO** | | **Totale Ferroviario Corridoio plurimodale Adriatico** | **742** | **414** | | **208** | **206** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO** | | **Totale Stradale Corridoio Plurimodale Adriatico** | **1.364** | **0** | | **0** | **0** |
| **TOTALE CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO** | | | **2.107** | **414** | | **208** | **206** |

| CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Sistemi ferroviari** | | | | | | |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **50** | **Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero** (1446) | **Quadruplicamento Fortezza-Verona: Fortezza-Ponte Gardena L 1,circonvallazione di Bolzano L 2, ingresso a Verona Nord L 4** | **2.500** | **Ott-05** | **0** | **2.500** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE** | | **Totale Ferroviario Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale** | **2.737** | **2.500** | | **0** | **2.500** |
| | **Sistemi stradali** | | | | | | |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **53** | **Nodo Stradale e Autostradale di Bologna (701)** | **Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno** | **Il costo del progetto è in corso di stima** | **Gen--06** | **0** | **0** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio di Connessione** | **42 e 57** | **Riqualificazione E45 e Nuova Romea: Corridoio Civitavecchia - Mestre (930)** | | **Il costo del progetto è in corso di stima** | **Ott.06** | | |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE** | | **Totale Stradale Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale** | **1.016** | **0** | | **0** | **0** |
| **TOTALE CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE** | | | **3.753** | **2.500** | | **0** | **2.500** |
| **58** | | **Progetto per la salvaguardia della Laguna e della città di Venezia - 'Sistema MO.SE'** | **4.132** | **400** | **Gen.06** | **0** | **400** |

| CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Sistemi ferroviari** | | | | | |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **60** | **Trasversale ferroviaria Orte-Falconara** | **Direttrice Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano** | **1.868** | **Dic-05** | **0** | **1.868** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **Raddoppio Orte-Falconara tratta Posto 228-Castelplanio** | **573** | **Mar-06** | **0** | **573** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **1.926** | **2.441** | | **0** | **2.441** |
| **CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICO** | | **Totale ferroviario Corridoio Trasversale e dorsale appenninico** | **2.444** | **2.441** | | **0** | **2.441** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Sistemi stradali** | | | | | |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **64** | **Valichi Stradali Appenninici Toscana (298)** | **S.S. 63 del Cerreto rettifiche Fivizzano - Interventi di miglioramento della viabilità trà il Km 11+970 e il Km 14+386** | **15** | **Sett-05** | **9** | **6** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **65** | **Asse viario Fano-Grosseto** | **E78 Grosseto - Fano. Tratto Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8)** | **277** | **Ott-05** | **0** | **277** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **E78 Tratto 5 Selci-Lama(E45)-S.Stefano di Gaifa. Lotto 4 'Mercatello sul Metauro Ovest' - 'Mercatello sul Metauro Est'** | **143** | **Dic-05** | **0** | **143** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **1.854** | **420** | | **0** | **420** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **Dpef 2005 2008** | **Modena Lucca Tangenziale di Lucca** | | **498** | **Lug 05** | **0** | **498** |
| **Corridoi di connessione e coesione territorial** | **66** | **Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna** | **SS 78 Val di Fiastra: tratto Sarnano - Sforzacosta (1°maxilotto - 3°stralcio)** | **72** | **Mar-06** | **31** | **41** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **SS 3 Via Flaminia tratto Pontecentesimo - Foligno** | **14** | **Mar-06** | **14** | **0** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **1.808** | **86** | | **45** | **41** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **67** | **Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna delPiano/Collestrada /Ellera** | **336** | **732** | **Sett-05** | **310** | **422** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **68** | **Strada Tre valli (196)** | **Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina** | **627** | **Sett-05** | **0** | **627** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **73** | **Bretella di collegamento Meridionale A1-A14. Itinerario Termoli-S.Vittore** | **1.549** | **3.257** | **Nov-05** | **114** | **3.143** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **74** | **Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante Caserta** | **Adeguamento a 4 corsie della SS372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900** | **708** | **Gen-06** | **0** | **708** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | **Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante Caserta** | **Collegamento autostradale Caserta-Benevento con bretelle di collegamento alla variante di Caserta ed alla Tangenziale di Benevento** | **1.118** | **Gen-06** | **0** | **1.118** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **1.446** | **1.826** | | **0** | **1.826** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **75 Dpef 2005 2008** | **Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela ( coll. A 13 e A16).** | **1.738** | **4.493** | **Dic-05** | **165** | **4.328** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **78** | **Corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria** | **S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI)** | **1.147** | **Gen-06** | **0** | **1.147** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | | | **S.S. 106 megalotto 4 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)** | **54** | **Dic-05** | **54** | **0** |
| **Corridoi di connessione e coes.territor.** | | | **3.099** | **1.201** | | **54** | **1.147** |
| **CORRIDOI DI CONNESSIONE E COESIONE TERRITORIALE** | | **Totale Stradale Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico** | **13.617** | **13.155** | | **697** | **12.458** |
| **TOTALE CORRIDOIO TRASVERSALE E DORSALE APPENNINICO** | | | **16.061** | **15.596** | | **697** | **14,899** |

| Sistemi urbani | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **Dpef 2005 2008** | **Monza Metropolitana: prolungamento linea M5 a Monza Bettola e relativo parcheggio di inetrscambio** | | **370** | **Giu 06** | **0** | **370** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **Dpef 2005 2008** | **Milano nuova linea M4** | | **240** | **Giu 06** | **240** | **0** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **83** | **Torino – Metropolitana (788)** | **Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi** | **215** | **Mar-06** | **0** | **215** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **85 e Dpef 2005 2008** | **Brescia - Metropolitana leggera (405)** | **Metro Brescia Prealpino-Concesio S eufemia** | **173** | **Dic-05** | **149** | **24** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **88** | **Veneto - Sistema Metropolitano** | **Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfra Treviso/Coneglia Quarto d'Altino/ Portogruaro, Padova/Monselice** | **140** | **Gen-06** | **56** | **84** |
| | | | **Padova - Trasporto a guida vincolata SIR3: Stazione – Ospedali - Voltabarozzo** | **53** | **Mar-06** | **16** | **37** |
| | | | **Padova - Tras a guida vincolata SIR2 (Sistema Intermedio a Rete) : Rubano-Stazione-Vigonza** | **127** | **Mar-06** | **38** | **89** |
| | | | **274** | **320** | | **110** | **210** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **Dpef 2005 2008** | **Metropolitana lagunare di Venezia** | | **290** | **Feb 2006** | **290** | **0** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **91** | **Bologna - Metropolitana ( 878)** | **Bologna - Metropolitana)** | **595** | **Lug. 05** | **224** | **335** |
| **Corridoi di connessione e coesione territoriale** | **93** | **Costa Romagnola - Metropolitana** | **Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Rimini Fs - Rimini Fiera** | **20** | **Gen-06** | **12** | **8** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | **96** | **Nodo Stradale ed Autostradale di Genova (2765)** | **Genova - Tunnel Sottomarino/Sotterraneo infrastruttura subportuale** | **1071** | **Dic-06** | **326** | **745** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **103** | **Napoli metropolitana** | **Stazione del Nodo di Cilea per l' interscambio tra la ferrovia Circumflegrea e la linea 1 della Metropolitana di Napoli** | **87** | **Ott-05** | **49** | **38** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **Completamento della ristrutturazione stazione di Montesanto, terminale cittadino delle Ferrovie** | **48** | **Sett-05** | **6** | **42** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale** | **365** | **Lug-05** | **245** | **120** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **Completamento Metropolitana di Salerno: tratta Stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto** | **39** | **Mar-06** | | **39** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **3.886** | **539** | | **300** | **239** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | **105** | **Bari - Nodo Ferroviario e Metropolitano** | **Nodo di Bari - Completamento (piano del ferro)** | **36** | **Mar-06** | **0** | **36** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Fermata ferroviaria metropolitana e raccordi ferroviari di servizio con la futura Cittadella Annonaria** | **8** | **Mar-06** | **0** | **8** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Nuova Fermata ferroviaria metropolitana FSE Bari Executive Center** | **5** | **Mar-06** | **0** | **5** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Sottopasso ferroviario per soppressione del P.L. al Km 3+477 Linea Ferroviaria Bari Taranto e nuova viabilità di servizio** | **12** | **Mar-06** | **0** | **12** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Soppressione passaggio a livello Km 0+800, realizzazione sottovia in via Oberdam e raddoppio ferroviario tratta Bari Sud-Est-Bari Centrale** | **10** | **Mar-06** | **0** | **10** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Nuova stazione Bari Sud-Est delle ferrovie in Via Postiglione** | **15** | **Mar-06** | **0** | **15** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Realizzazione di sottovia per il collegamento dei quartieri Japigia-Madonella: tra Via Caldarola e Via Dieta di Bari** | **13** | **Mar-06** | **0** | **13** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Sottovia per il collegamento quartieri Japigia-San Pasquale sul prolungamento di Via Postiglione** | **23** | **Mar-06** | **0** | **23** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Nuovo centro direzionale FSE in Bari** | **70** | **Mar-06** | **70** | **0** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Sistemazioni viabilita' , parcheggi ed opere a verde per la nuova stazione Bari Sud-Est** | **18** | **Mar-06** | **0** | **18** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Sovrapasso ferroviario di collegamento tra i quartieri Japigia e Carrassi S.Pasquale di Bari** | **6** | **Mar-06** | **0** | **6** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Fabbricato servizi e nodo di scambio intermodale di Bari del Sud Est in località Mungivacca** | **15** | **Mar-06** | **0** | **15** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Completamento linea Bari Bitritto: nuovo percorso da S.Andrea a Bari C.le** | **13** | **Mar-06** | **0** | **13** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **Collegamento ferroviario Bari - Quartiere S. Paolo: prolungamento da fermata Ospedale a St. delle Regioni** | **28** | **Mar-06** | **14** | **14** |
| **Corridoio n° 8 Bari Varna** | | | **341** | **272** | | **84** | **188** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **solo procedure** | **Nodo Urbano di Roma** | **Nodo Urbano di Roma Cintura Nord e shunt merci** | **545** | **Feb-06** | **545** | **0** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | **Nodo Urbano di Roma Cintura Sud** | **847** | **Feb-06** | **847** | **0** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | | | **1.392** | | **1.392** | **0** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **Dpef 2005 2008** | **Viabilità complementare dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino** | | **150** | **Gen – 06** | **150** | **0** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **Dpef 2005 2008** | **Sistemazione Nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto** | | **600** | **Mag-06** | **300** | **300** |
| **TOTALE SISTEMI URBANI** | | | **15.366** | **6.247** | | **3.577** | **2.670** |
| **PIASTRA LOGISTICA SARDEGNA** | | | | | | | |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | **111** | **Piastra Logistica Sardegna (671)** | **SS 131 'Carlo Felice' da Km 108+300 a 209+482** | **1.032** | **mar-06** | **0** | **1.032** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | **Adeguamento SS 125 - 131/bis Nuoro - Olbia - S. Teresa di Gallura (103)** | **SS 125-133/ bis adeguamento itinerario Olbia - Palau** | **191** | **Mar-06** | **33** | **158** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | **SS 291 Della Nurra - Sassari - Alghero / aeroporto Fertilia (104)** | | **210** | **Mar-06** | **120** | **90** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | **Porto di Olbia - Adeguamento impianti portuali (52)** | **Adeguamento impianti portuali e centro intermodalità** | **85** | **Dic-05** | **10** | **75** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | **Porto di Golfo Aranci (21)** | **Prolungamento del pontile est del Porto di Golfo Aranci** | **2** | **Dic-05** | **0** | **2** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | **Porto di Porto Torres (8)** | **Adeguamento impianti portuali, centro intermodalità e viabilità** | **74** | **Mar-06** | **24** | **50** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | **SS 131-SS 125 Interconnessione aeroporto Olbia 'Costa Smeralda' - lotto 1 e 2** | | **37** | **Mar-06** | **0** | **37** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | **Dpef 2005 2008** | **Interconnessione: asse mediano di scorrimento di Cagliari con le SS 130, 131, 554 e 195 - L Funzionale** | | **131** | **Mar-06** | **100** | **31** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | **dpef 2005 2008** | **Percorso sotterraneo nell' area metropolitana di Cagliari** | | **72** | **Mar-06** | **4** | **68** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | **Fermata per il colleg. ferroviario Cagliari e l'aeroporto** | | **9** | **Mar-06** | **4** | **5** |
| **TOTALE PIASTRA LOGISTICA SARDEGNA** | | | **1.165** | **1.843** | | **295** | **1.548** |
| **HUB PORTUALI** | | | | | | | |
| **Corridoi di connessione economico e territoriale** | **Dpef 2005 2008** | **Adeguamento Porto di Ancona ed interazione rete viaria** | | **280** | **Mar 06** | **280** | **0** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | **115** | **Hub Portuali - Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia** | **Genova: Collegamento Porto-Autoporto viabilita' sponda destra/sinistra nell'area di Campi** | **11** | **Dic-05** | **0** | **11** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | | **Genova: riassetto accesso portuale Voltri** | **18** | **Dic-05** | **0** | **18** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | | **Savona: Nuovo varco doganale fase 2 il terrapieno** | **18** | **Dic-05** | **0** | **18** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | | **Savona: nuovo varco doganale - fase 3 la sopraelevata** | **6** | **Dic-05** | **0** | **6** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | | **Savona: variante SS 1 Aurelia bis tra torrente Letimbro e Savona/casello autostradale** | **104** | **Nov-05** | **0** | **104** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | | **Savona: variante SS 1 Aurelia bis tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore** | **268** | **Ott-05** | **0** | **268** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | | **La Spezia: variante SS 1 Aurelia 3° lotto tra Felettino e raccordo autustradale.** | **255** | **Mar-06** | **0** | **255** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | | **La Spezia: variante SS 1 Aurelia - 4° lotto tra San Benedetto e Beverino** | **157** | **Nov-05** | **0** | **157** |
| **Corridoio Genova Rotterdam** | | | **1.808** | **1.117** | | **0** | **417** |
| **TOTALE HUB PORTUALI** | | | **2.650** | **1.117** | | **0** | **1.117** |

| HUB INTERPORTUALI | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | **118** | **Poggio Mirteto - C.I. Tevere a Stimigliano in sostituzione Scalo Merci Roma/San Lorenzo** | **258** | **55** | **Nov-05** | **0** | **55** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | **Hub Interportuale - Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni** | **Marcianise - Svincolo Autostradale sull' A30 Caserta/Salerno ed opere accessorie** | **19** | **Sett-06** | **0** | **19** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | **Hub Interportuali Segrate - Opere complementari del centro intermodale (1 lotto, 2° stralcio)** | **114** | **114** | **Feb-06** | **0** | **114** |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | | **Hub interportuale – Novara (297)** | **Hub Interportuali Novara centro merci: nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.** | **297** | **Nov-05** | **0** | **297** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **Legge Finanziaria per il 2005** | **Torino-Milano-interconnessione tra la strada statale n. 32 e la strada provinciale n. 299-limite impegno 15 anni-(tangenziale Novara)** | | **56** | **Ott. 05** | **56** | **0** |
| **Corridoio n° 1 Berlino Palermo** | | **Hub Interportuali - Allacciamenti plurimodali Porto di Livorno ed Interporto di Guasticce** | **Livorno-Guasticce: Settore Nord-Ovest lotto 1, 2, 3, 4** | **26** | **Nov-06** | **0** | **26** |
| **TOTALE HUB INTERPORTUALI** | | | **1.530** | **567** | | **57** | **510** |
| **ALLACCI HUB AEROPORTUALI** | | | | | | | |
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **dpef 2005 2008** | **Allacciamenti Stradali e Ferroviari** | **Nuova linea Metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - Prima Tratta Funzionale** | **789** | **Gen-06** | **0** | **789** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Corridoio n° 5 Lione Kiev** | **120** | | **Collegamenti ferroviari Aeroporto di Verona (linea Modena-Verona)** | **90** | **Marz. 06** | **0** | **90** |
| **TOTALE ALLACCIAMENTI HUB AEREOPORTUALI** | | | **310** | **879** | | **0** | **879** |
| **SCHEMI IDRICI** | | | | | | | |
| **Altro** | **124** | **Schemi Idrici Abruzzo** | **Completamento Sistema acquedottistico della Val Pescara** | **5** | **Nov-06** | **0** | **5** |
| **Altro** | | | **Vasche di accumulo e impianti irrigui Piana del Fucino** | **62** | **Dic-05** | **0** | **62** |
| **Altro** | | | **465** | **67** | | **0** | **67** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Altro** | | **Schemi Idrici Basilicata** | **Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G** | **78** | **Ott-05** | **0** | **78** |
| **Altro** | | | **821** | **78** | | **0** | **78** |
| **Altro** | | **Schemi Idrici Calabria** | **Condotta forzata ed opere per centrale idroelettrica** | **22** | **Feb-06** | **0** | **22** |
| **Altro** | | | **Schema Menta: opere a valle della centrale idroelettrica (II lotto)** | **72** | **Feb-06** | **3** | **69** |
| **Altro** | | | **325** | **94** | | **3** | **91** |
| **Altro** | | **Schemi Idrici Campania** | **Adeguamento ripartitrice principale acquedotto campano** | **293** | **Giu-06** | **293** | **0** |
| **Altro** | | | **Miglioramento e Completamento del Sistema di ripartizione primaria dell'Acquedotto Campano** | **387** | **Giu-06** | **16** | **371** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Altro** | | | **Completamento dello schema Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Volturno** | **45** | **Dic-05** | **44** | **1** |
| **Altro** | | | **Adeguamento direttrice principale dell'Acquedotto del Sarno** | **62** | **Dic-06** | **13** | **49** |
| **Altro** | | | **1.086** | **787** | | **366** | **421** |
| **Altro** | | **Schemi Idrici Molise** | **Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore** | **77** | **Dic-05** | **77** | **0** |
| **Altro** | | | **248** | **77** | | **77** | **0** |
| **Altro** | | **Schemi Idrici Puglia** | **Acquedotto del Sinni - Condotta Adduttrice dal Torrino di Monte Ciminiello al serbatoio S. Paolo** | **22** | **Mar-06** | **0** | **22** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Altro** | **DPEF 2005 - 2008** | | **Schema idrico Puglia – Campania: Nuova Galleria Pavoncelli** | **72** | **Feb.06** | **0** | **72** |
| **Altro** | | | **Acquedotto del Sinni lotto II - Ampliamento del serbatoio S. Paolo** | **17** | **Mar-06** | **0** | **17** |
| **Altro** | | | **Acquedotto del Sinni - III Lotto Condotta adduttrice dal serbatoio S. Paolo al serbatoio di Seclì** | **37** | **Mar-06** | **0** | **37** |
| **Altro** | | | **901** | **148** | | **0** | **148** |
| **Altro** | | **Schemi Idrici Sardegna** | **Condotta pedemontana di adduzione irrigua - Lotto 2 (diga di Sa Stria sul Rii Monti Nieddu Traversa di Medau Ainiu sul Rio Is Canargius)** | **9** | **Giugn. 06** | **0** | **9** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Altro** | | | **Interconnessione tra i bacini idrici. Collegamento Flumendosa Casa Fiume (Tirso-Casa Fiume)** | **71** | **Giu-06** | **0** | **71** |
| **Altro** | | | **Sardegna Sud-Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte Perdosu** | **182** | **Giu-06** | **52** | **130** |
| **Altro** | | | **525** | **262** | | **52** | **210** |
| **Altro** | **DPEF 2005 - 2008** | **Schemi idrici Sicilia** | **Potenziamento Acquedotti Siciliani Centro Orientale** | **67** | **Feb.06** | **0** | **67** |
| **TOTALE SCHEMI IDRICI** | | | **4.641** | **1.580** | | **498** | **1.082** |
| | **125** | **.Giacimenti Idrocarburi** | **Insediamento produttivo Tempa Rossa** | **0** | **Apr.06** | **0** | **0** |
| **Totale Giacimenti Idrocarburi** | | | **0** | **0** | | **0** | **0** |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **127** | **.Rete Elettrica di Trasmissione** | | | | | |
| | | | **Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 Kw in semplice e doppia terna Cordignano Venezia Nord** | **0** | **Mar-06** | **0** | **0** |
| | | | **Rete Elettrica - Stazione elettrica 380/220/150 Kw di Striano** | **0** | **Mar-06** | **0** | **0** |
| | | | **Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina** | **0** | **Nov-05** | **0** | **0** |
| | | | **Rete Elettrica - Elettrodotto 380kV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e rione in vulture (Potenza)** | **0** | **Ott-05** | **0** | **0** |
| **Totale Rete Elettrica di Trasmissione** | | | **0** | **0** | | **0** | **0** |
| **TOTALE PROGETTI IN ISTRUTTORIA LEGGE OBIETTIVO** | | | **125.858** | **64.306** | | **19.717** | **44.589** |

# Totale progetti presentati alla Segreteria tecnica e non ancora istruiti

| Famiglia di interventi | | Lotti funzionali e Costo 2001 | Costo aggiornato progetti consegnati alla Segr. Tecnica | Totale risorse disponibili | Fabbisogno Costo aggiornato- tot risorse |
|---|---|---|---|---|---|
| **Totale Valichi** | **Totale Valichi** | **6.365** | **672** | **137** | **535** |
| **Corridoio plurimodale padano** | **Totale sistemi ferroviari** | **11.088** | **10.216** | **6.170** | **4.046** |
| | **Totale sistemi stradali e autostradali** | **9.279** | **9.140** | **3.846** | **5.294** |
| **Totale Corridoio plurimodale padano** | **Totale Corridoio plurimodale padano** | **20.367** | **19.356** | **10.016** | **9.340** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO** | **Totale sistemi ferroviari** | **1.511** | **2.536** | **0** | **2.536** |
| | **Totale sistemi stradali e autostradali** | **1.033** | **310** | **0** | **310** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Totale Corridoio Tirreno Brennero** | **Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero** | **2.544** | **2.846** | **0** | **2.846** |
| **CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA** | **Totale Ferroviario** | **17.914** | **5.418** | **3.595** | **1.823** |
| | **Totale Stradale** | **18.200** | **4.871** | **637** | **4.234** |
| **Totale Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa** | **Totale Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa** | **36.114** | **10.289** | **4.232** | **6.057** |
| **Corridoio Plurimodale Adriatico** | **Totale Ferroviario Corridoio** | **742** | **414** | **208** | **206** |
| | **Totale Stradale** | **1.364** | **0** | **0** | **0** |
| **Totale Corridoio plurimodale adriatico** | **Totale Corridoio Plurimodale Adriatico** | **2.106** | **414** | **208** | **206** |
| **Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale** | **Totale Ferroviario** | **2.737** | **2.500** | **0** | **2.500** |
| | **Totale Stradale** | **1.016** | **0** | **0** | **0** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Totale Corridoio dorsale centrale** | **Totale Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale** | **3.753** | **2.500** | **0** | **2.500** |
| **Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico** | **Totale ferroviario Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico** | **2.444** | **2.441** | **0** | **2.441** |
| | **Totale Stradale Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico** | **13.617** | **13.155** | **697** | **12.458** |
| **Totale Corridoio trasversale e dorsale appenninica** | **Totale Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico** | **16.061** | **15.596** | **697** | **14.899** |
| **Sistemi Urbani** | **Totale Sistemi Urbani** | **15.366** | **6.247** | **3.577** | **2.670** |
| **Piastra Logistica Sardegna** | **Totale Piastra Logistica Sardegna** | **1.165** | **1.843** | **295** | **1.548** |
| **HUB Portuali** | **Totale HUB portuali** | **2.650** | **1.117** | **0** | **1.117** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Hub interportuali** | **Totale HUB Interportuali** | **1.530** | **567** | **56** | **511** |
| **Allacciamenti Hub aereoportuali** | **Totale Allacciamenti HUB Aeroportuali** | **310** | **879** | **0** | **879** |
| **Progetto per la salvaguardia della Laguna di Venezia Sistema Mo.Se** | | **4.132** | **400** | **0** | **400** |
| **Schemi idrici** | **Totale Schemi Idrici** | **4.641** | **1.580** | **498** | **1.082** |
| **TOTALE OPERE PRESENTATE ED IN CORSO DI ISTRUTTORIA PRESSO LA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE** | | **125.858** | **64.306** | **19.717** | **44.589** |

# Adeguamenti funzionali del quadro programmatico definito nella Delibera CIPE 121 e rivisitato con la Delibera CIPE del 18 marzo 2005

Il presente Capitolo si compone dei seguenti tre distinti paragrafi:

- **Argomentazioni da inserire nel redigendo Disegno di Legge Finanziaria 2006**

- **Argomentazioni da inserire all'interno del I° Programma delle Infrastrutture e dei Trasporti approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 Delibera del CIPE nel rispetto di quanto previsto nella Legge 166/2002 e nella Legge 443/2001.**

- **Tematiche da approfondire e da risolvere entro il 2005**

# Argomentazioni da inserire nel redigendo Disegno di Legge Finanziaria 2006

**Asse ferroviario Torino – Lione:**

Alla luce di una serie di fattori quali:

- L'approvazione da parte del Parlamento Europeo il 21 aprile 2004 del nuovo assetto delle reti TEN ed il contestuale avallo del Corridoio 5 (Lisbona – Kiev) al cui interno, il segmento Torino – Lione con il valico del Frejus, costituisce senza dubbio l'elemento determinante, la condizione obbligata per dare fluidità non solo alle relazioni tra due Paesi frontalieri come l'Italia e la Francia ma per offrire all'Europa la possibilità di garantire adeguata efficienza ad un asse su cui si movimenta oltre il 36% delle merci della Comunità
- L'impegno della Unione Europea, sempre a valle dell'approvazione del Parlamento Europeo delle reti TEN, di supportare con un volano di risorse, a fondo perduto, pari al 20% la infrastruttura
- L'Accordo sottoscritto il 5 maggio del 2004 tra l'Italia e la Francia proprio sulla realizzazione dell'asse Torino – Lione; all'interno di tale Accordo sono chiaramente identificati i costi dell'intera opera e gli impegni finanziari che i due Stati intendono garantire

Si ritiene opportuno che il redigendo Disegno di Legge Finanziaria tenga conto di quanto, in proposito, riportato nel presente documento. Solo in tal modo sarà possibile rispettare i tempi definiti nell'Accordo prima

richiamato, solo così sarà possibile ridimensionare i danni che, in vicinanza della saturazione del corridoio stradale e ferroviario, il nostro Paese e l'Europa sopporteranno già a partire dall'anno 2011.

**Nuovo valico ferroviario del Brennero:**

Alla luce di una serie di fattori quali:

- L'approvazione da parte del Parlamento Europeo il 21 aprile 2004 del nuovo assetto delle reti TEN ed il contestuale avallo del Corridoio 1 (Berlino - Palermo) al cui interno, il segmento Verona – Innsbruck con il valico del Brennero, costituisce già oggi una strozzatura che evidenzia sempre più i rischi ed i danni che in assenza di un nuovo valico ferroviario l'intera Comunità sarà costretta a subire soprattutto per la crisi di competitività dei Paesi direttamente interessati dal corridoio stesso quali l'Italia, l'Austria e la Germania
- La costruzione del tunnel di base del Brennero è stata ritenuta, sia dallo Stato italiano che da quello austriaco, quale condizione imprenscindibile ed essenziale per una politica dei trasporti che rispetti l'ambiente e le popolazioni dei territori attraversati
- L'impegno della Unione Europea, sempre a valle dell'approvazione del Parlamento Europeo delle reti TEN, di supportare con un volano di risorse, a fondo perduto, pari al 20% la infrastruttura
- L'Accordo sottoscritto il 30 aprile del 2004 tra l'Italia e l'Austria proprio sulla realizzazione di un nuovo valico ferroviario tra Innsbruck e Fortezza; all'interno di tale Accordo sono chiaramente

identificati i costi presunti dell'intera opera e gli impegni finanziari che i due Stati intendono garantire

- I due Paesi il 22 giugno 2004 hanno dato mandato alla Società BBT SE Brenner Basitunnel (la Società italo – austriaca cui compete la redazione del progetto) di intensificare, insieme alla BEI, gli studi relativi alle previsioni di traffico, al modello finanziario, al modello di concessione ed alle tariffe
- La Società BBT SE ha adempiuto a tale mandato e in data 22 giugno 2005 la Commissione Europea, sulla base di una serie di approfondimenti emersi proprio da tale lavoro, ha chiesto alla CIG nella riunione del 9 settembre 2005 di decidere in merito alla costruzione di un cunicolo pilota. Tale cunicolo consentirà infatti l'aumento della affidabilità nella stima dei costi di riferimento e, in particolare renderà più misurabili i contributi finanziari di investitori nell'ambito di un Partenariato Pubblico Privato. Il cunicolo pilota consentirà, grazie al miglior grado di conoscenza delle condizioni del sottosuolo, la identificazione di prezzi più aderenti alla realtà ed un contestuale minor rischio di aumento dei costi in fase realizzativa. La Unione Europea dovrebbe partecipare nella realizzazione del tunnel pilota.

Si ritiene opportuno che il redigendo Disegno di Legge Finanziaria tenga conto di quanto, in proposito, riportato nel presente documento. Anche in questo caso, come già visto per il valico ferroviario del Frejus la data del 2015 come data di messa in funzione della linea diventa un obiettivo obbligato se non si vuole sin da ora contenere i danni che, in vicinanza della saturazione del corridoio stradale e ferroviario, il nostro Paese e l'Europa sopporteranno già a partire dall'anno 2011.

## Argomentazioni da inserire all'interno del I° Programma delle Infrastrutture e dei Trasporti approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 Delibera del CIPE nel rispetto di quanto previsto nella Legge 166/2002 e nella Legge 443/2001.

In questo Paragrafo sono forniti chiarimenti sulle opere presenti all'interno di alcuni Corridoi e finora non definite in modo esplicito e proposte di inserimento di alcune opere nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche.

È opportuno precisare che tale inserimento potrà avvenire dopo il parere della Conferenza Unificata Stato – Regioni e dopo l'approvazione da parte del CIPE. **Il CIPE delibererà definitivamente solo dopo la quantificazione dei costi degli interventi che seguono. Si precisa sin da ora che la Struttura Tecnica di Missione produrrà, entro il mese di settembre 2005, la quantificazione dei costi a carico dell'intervento pubblico.**

### ➢ CORRIDOIO 5 (Lisbona – Kiev)

1. **Complanari A 4: collegamenti dei sistemi tangenziali a supporto della viabilità A4 nel tratto Brescia Padova (in autofinanziamento)**

2. **Valdastico Nord e Sud. Il completamento della Valdastico realizza un itinerario privilegiato da e per il Brennero per tutto il bacino adriatico: verso Est, lungo l'asse stradale primario della A24; verso Sud, come direttrice alternativa alla A13 Padova – Bologna ed al sistema costituito dalla A22 tra Verona e Modena e dalla A1 tra Modena e Bologna. L'opera contribuisce quindi al potenziamento del corridoio 1 (Berlino – Palermo), del Corridoio 5 (Lisbona – Kiev) e del Corridoio Adriatico. L'importo dell'opera, in completo autofinanziamento, è pari a 1,6 miliardi di Euro.**

3. **Collegamento autostradale tra la A 23 e la A 27 (Studio fattibilità)**

4. **A 28/ 29. L'A28 è un asse autostradale che attraversa due Regioni (Veneto e Friuli Venezia Giulia) ed è stata concepita inizialmente quale diramazione della A4 per collegare Pordenone; successivamente il progetto è stato sviluppato con la previsione del prolungamento dell'autostrada da Pordenone fino all'innesto, nei pressi di Conegliano, nell'autostrada A27 (Venezia – Belluno).**

5. **Collegamento viario diretto Varese – Como (studio di fattibilità)**

6. **Completamento della strada a scorrimento veloce denominata Valbelluna, attraverso la realizzazione di un collegamento diretto tra l'A27 e la SS 47 della Valsugana (innesto A27/SS47 e varianti SS 50, SS 203 di Busche, S. Giustina, Sedico, Visomelle e viadotto sul Piave con l'innesto alla variante di Belluno)**

7. **Interazione passante di Mestre. Variante di Martellago e Mirano**

8. **Asse intermodale Padova Venezia Autostrada Nogara Mare (Ve - Rovigo) (solo procedure Legge Obiettivo)**

9. **Sistema Idroviario Padano Veneto. Il I° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001 prevedeva apposite risorse per l'HUB portuale dei Cremona. Questa finalità era però legata anche alla riorganizzazione funzionale del sistema idroviario Padano – Veneto previsto dal Piano Generale dei Trasporti. Si ritiene quindi fondamentale rileggere in modo organico tale proposta e definire, per lotti funzionali, precisi interventi.**

## ➢ CORRIDOIO 1 (Berlino – Palermo)

1. **Variante di Paestum SS18**

## ➢ CORRIDOIO DI CONNESSIONE

1. **Asse di collegamento tra il Corridoio 1 ed il Corridoio 5: Asse autostradale Civitavecchia – Orte – Cesena – Mestre. (già presente nella Delibera del CIPE del 21.12.2001 come E55, E45 ed Asse Orte – Civitavecchia)**

2. **TIBRE: Nuovo Ponte sull'Adige**

3. **Miglioramento della viabilità da Forte dei Marmi a S. Anna di Stazzema (Parco nazionale della Pace)**

4. **Prolungamento linea ferroviaria Foggia – Lucera fino a Campobasso**

## ➢ CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE

1. **Asse autostradale Corridoio tirrenico meridionale - Collegamento A12 - Appia (Roma - Terracina), compresa la circonvallazione di Formia e la bretella Formia – Cassino**

## ➢ PIASTRA LOGISTICA DEL MEDITERRANEO (SARDEGNA )

1. **Completamento 131 Cagliari Porto Torres**

2. **Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari da via Ripa di Ponente a viale Colombo nell'ambito portuale della Via Roma.**

3. **Completamento banchine Porto canale, riassetto funzionale del Porto commerciale ed infrastrutture per la plurimodalità**

4. **Potenziamento delle interconnessioni viarie gravitanti nell'area vasta di Cagliari (Nuova SS 195 in collegamento con Area industriale, Asse viario in collegamento con SS 195 – Porto Canale, Adeguamento SS 554, interconnessione Asse mediano SS 131 – SS 130**

## ➢ CHIARIMENTI SULLE OPERE PRESENTI ALL'INTERNO DI ALCUNE AREE METROPOLITANE E, FINORA, NON DEFINITE IN MODO ESPLICITO.

1. **Metropolitana di Brescia: prolungamento extraurbano**

2. **Sistema di trasporto su guida vincolata di Bergamo – La tranvia delle valli**

3. **Metropolitana di Cagliari: progettazione. (compresa attivazione linea stazione Ferrovie dello Stato - Aeroporto Cagliari)**

4. **Riqualificazione aree ferroviarie comprese nell'ambito urbano nord occidentale di Cagliari (a ridosso stazione di Cagliari) (Fattibilità)**

5. **Variante alla S.S. 114 esterna agli abitati tra S. Leonardello e Mascali (sicurezza emergenza Comuni sistema etneo)**

## ➢ CHIARIMENTI SULLE OPERE PRESENTI ALL'INTERNO DEI SISTEMI INTERMODALI (PORTI, AEROPORTI ED INTERPORTI).

**1. Integrazione tra il Corridoio 5 e l'HUB di Orbassano**

**2. Integrazione tra il Corridoio Adriatico ed il porto di Ravenna (Bypass del Canale Candiano)**

**3. Interazione tra il Corridoio Adriatico e l'aeroporto di Pescara.**

## ➢ PROPOSTE DI SCHEMI IDRICI COMPLEMENTARI A QUELLE GIÀ INSERITE NEL I° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE APPROVATO DAL CIPE IL 21 DICEMBRE 2001.

1. **Reti di acquedotti minori nel comprensorio del Consorzio di Bonifica Montana del Gargano nord – centro – sud in Puglia.**

2. **Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida, in Basilicata.**

3. **Razionalizzazione delle reti idriche e fognanti comunali su tutto il territorio del Molise.**

4. **Consorzio di Bonifica di Paestum – Sinistra Sele: completamento e ristrutturazione rete irrigua consortile.**

# Tematiche da approfondire e da risolvere entro il 2005

## Il trasporto ferroviario

L'accelerazione del processo di sviluppo infrastrutturale ferroviario, per dotare il Paese di un sistema logistico efficace e competitivo, è stata tra le priorità dell'azione del Governo. Tale processo è stato accompagnato da una liberalizzazione del settore, in anticipo rispetto alla normativa comunitaria, che ha visto, per ora nel settore delle merci, l'affacciarsi sul mercato di nuove imprese private. Per promuovere lo sviluppo ordinato ed in efficienza del trasporto ferroviario, garantendo certezza del quadro regolatorio, il Governo completerà il quadro normativo di settore, in coerenza con i principi della Unione Europea di indipendenza gestionale e commerciale e di riequilibrio delle condizioni competitive rispetto alle altre modalità di trasporto. In particolar modo, si sta approfondendo la possibilità di promuovere una maggiore libertà tariffaria per i servizi passeggeri a maggior valore aggiunto, così da rendere il settore più competitivo, mantenendo al contempo un controllo sui prezzi dei servizi a maggior contenuto sociale. L'assunzione di simili provvedimenti favorirà l'entrata sul mercato di nuove imprese, la sostenibilità degli investimenti per l'ammodernamento delle flotte e delle nuove infrastrutture del sistema Alta Velocità /Alta Capacità, lo sviluppo complessivo del settore, con i conseguenti vantaggi per il sistema Paese in termini di riduzione dei costi esterni della mobilità. Il Governo intende, inoltre, valutare l'assunzione di ulteriori provvedimenti a sostegno della competitività del trasporto merci per ferrovia e misure di incentivazione al suo utilizzo, soprattutto nelle aree sensibili da un punto di vista ambientale o per le tipologie merceologiche che richiedano maggiori esigenze di sicurezza.

## Verso una nuova organizzazione del trasporto delle merci

Il Paese sta affrontando, ormai da alcuni anni, la sfida del mercato dei trasporti e della logistica operando non solo sulle singole voci che caratterizzano i costi, quanto e, soprattutto, sulle capacità dei sistemi territoriali ed infrastrutturali di migliorare i propri livelli di competitività.

Questa attenzione alla problematica trova origine nel fatto che i trasporti e la logistica giocano ormai un ruolo sempre più fondamentale, dal momento che i settori produttivi nazionali si avviano a diventare sempre più sistemi prevalentemente orientati all'assemblaggio invece che alla trasformazione.

Unitamente alla infrastrutturazione primaria ed ai progetti finalizzati a migliorare le accessibilità, diventa quindi urgente operare attraverso piattaforme logistiche e sistemi di supporto informatici e telematici capaci di ottimizzare il processo logistico nella catena di acquisizione, magazzinaggio, stoccaggio, consegna e pagamento.

Ebbene in tale ottica, in attuazione dei principi fissati dalla Legge Delega n. 32 del 1 marzo 2005 e di quanto espressamente riportato nell'Allegato Infrastrutture del DPEF 2005 – 2008, la Consulta Generale dell'Autotrasporto ha avviato 5 progetti pilota riguardanti:

- **il trasporto di merci pericolose**,
- **il trasporto di derrate deperibili (agro alimentari),**
- **il trasporto di rifiuti industriali,**

- **il trasporto di prodotti farmaceutici,**

nonché un **progetto pilota di distribuzione urbana delle merci.**

È intenzione del Governo promuovere l'adozione, da parte dei soggetti pubblici e privati (che a qualunque titolo beneficiano di contribuzioni statali), di procedure di acquisizione dei servizi di trasporto e in generale di logistica che, anche laddove ciò non sia previsto come obbligatorio dalla normativa vigente, consentano, in aderenza al principio della trasparenza, una comparazione tra i costi delle diverse modalità di acquisizione o di produzione del servizio.

Alla luce anche di quanto previsto dalla Legge 80/2002 all'articolo 10 bis sarà opportuno istituire un "**fondo unico**", anche con i contributi degli stessi operatori, sia per facilitare l'accesso al credito per i soggetti che si aggregano e si trasformano in imprese di trasporto e di logistica, sia per sostenere i processi di reingegnerizzazione aziendale.

## Il trasporto aereo

Nel 2004, finalmente, è stato trasformato in Legge (Legge 265/200) un Decreto Legge che già, nell'Allegato Infrastrutture al DPEF dello scorso anno, era stato indicato come strumento essenziale per il rilancio reale del trasporto aereo.

Questa esigenza, fu precisato sempre nel DPEF dello scorso anno, era motivata sia dalle emergenze che il settore, a scala nazionale e mondiale ha

avuto in questo ultimo triennio, sia dalla evoluzione tecnologica connessa al controllo del traffico aereo, sia infine dal capillare lavoro di recupero della domanda di trasporto aereo dopo l'11 settembre 2001.

Ma occorre anche garantire all'ENAC l'attuazione del Programma di Ammodernamento degli impianti aeroportuali già previsto da leggi precedenti e che richiede ulteriori stanziamenti, nel prossimo triennio pari a **850 milioni di Euro**, garantendo contestualmente la continuità annuale degli investimenti, già autorizzati, per un valore pari, per il solo 2006, a **59 milioni di Euro**.

A questa somma va aggiunta quella inerente il debito pregresso IRI, pari a **36 milioni di €,** relativo alla privatizzazione dell'impianto aeroportuale di Fiumicino.

In merito al Programma di Ammodernamento degli impianti aeroportuali occorre precisare che una incidenza finanziaria così rilevante impone una rilettura attenta delle possibili forme di Partenariato Pubblico Privato soprattutto per quegli impianti aeroportuali in cui sono necessarie le risorse per garantire fluidità agli accessi. Occorrono infatti collegamenti efficienti ed efficaci tra i vari HUB aeroportuali ed il relativo bacino di utenza; collegamenti sia stradali, sia, e soprattutto, ferroviari e metropolitani.

Analoga attenzione va riposta sulle attività e sui programmi dell'ENAV; il Progetto "Galileo" sta sempre più diventando organico e concreto e sta sempre più mettendo in evidenza come nei prossimi tre anni cambieranno, in modo sostanziale, le forme di gestione del traffico aereo.

Il Piano industriale predisposto dall'ENAV nel 2004 diventa così il riferimento chiave per una concreta azione di rilancio e di rivisitazione funzionale del sistema dei servizi offerti dall'ENAV.

## Il trasporto marittimo

Già lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture al DPEF fu ribadito che non andava sottovalutata la necessità di adottare politiche mirate al sostegno dell'industria cantieristica navale ed a quella connessa alla nautica da diporto. Un sostentamento che non si configura come aiuto di Stato perché, in realtà persegue obiettivi trasparenti di recupero di competitività del settore e, al tempo stesso, di difesa dell'eco sistema marino.

D'altra parte sarà necessario identificare tutti gli itinerari capaci di consentire l'utilizzazione dei fondi già stanziati dalla Legge 88/2001 a favore di armatori e cantieri per investimenti già effettuati.

Occorre in particolare mantenere altamente qualificata e competitiva l'offerta della cantieristica nazionale, specie nei segmenti della crocieristica e delle navi traghetto, nei quali manteniamo tuttora una incontrastata leadership a livello mondiale.

Consapevoli della impossibilità di ricorre agli aiuti di Stato, è fondamentale ripristinare l'ordinarietà della partecipazione pubblica alla ricerca ed alla innovazione in questo settore.

Si ritiene opportuno sottolineare un'altra esigenza derivante dalla previsione di incremento di trasporto via mare e di una forte concentrazione di un simile incremento, allo scopo di assicurare sistemi sempre più avanzati in materia di sicurezza. A tale proposito è urgente la implementazione del dispositivo aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto

## Le Autostrade del Mare

### Le accessibilità ai porti

Il grado di accessibilità portuale, viario e ferroviario rilevato in seno ai porti oggetto dell'indagine cognitiva, viene esposto mediante un confronto fra la realtà portuale italiana del Centro – Nord e quella del Mezzogiorno.

Tale metodo di comparazione individua sia i punti di criticità presenti nelle singole realtà portuali analizzate, sia i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione di opere infrastrutturali nei porti considerati, come anticipato, quali *cluster* portuali[1].

Dall'analisi condotta risulta che:

- in molti porti risultano carenti i collegamenti infrastrutturali con le reti di trasporto terrestre;

[1] Per *cluster* portuale si tende ad identificare un gruppo di porti che afferiscono ai medesimi distretti industriali, zone agricole industriali e/o nei grandi bacini di consumo e/o grandi direttrici di traffici di scorrimento di traffico.

- spesso le linee ferroviarie non consentono il transito di taluni carichi unitizzati a causa della limitatezza delle sagome e di altre restrizioni di circolazione;
- molti porti si trovano nel centro storico delle relative città e mancano collegamenti diretti con la rete della viabilità nazionale e regionale.

Il quadro delle esigenze finanziarie per dare risposta organica ad una simile domanda di trasporto è riportato, sempre in questo paragrafo, nella apposita Tabella riassuntiva. L'importo stimato è pari a **1.118 milioni di €** ed è in corso una verifica capillare per verificare quanti interventi sono già supportati dai Piani dell'A.N.A.S., delle Ferrovie dello Stato, degli Enti Locali, ecc. Una verifica utile per definire un primo quadro di esigenze finanziarie aggiuntive.

## Quadro generale delle accessibilità infrastrutturali dei porti situati nel Mezzogiorno

Un apposito lavoro, condotto dalla Società Rete Autostrade del Mare, fornisce il quadro generale delle accessibilità ai porti situati nel Mezzogiorno da e per le reti maggiori, ed evidenzia ulteriori "colli di bottiglia" la cui presenza diminuisce l'efficienza del trasporto merci e rallenta il processo di sviluppo dei porti sede di collegamenti di linea Ro - Ro e Ro - Pax.

Le opere individuate, dall'apposito Master Plan redatto sempre dalla Società RAM, programmate o cantierate riguardano la realizzazione e il completamento di opere infrastrutturali interne ed esterne al porto,

destinate a garantire una migliore fruizione dei servizi portuali, viari e ferroviari da parte degli operatori e una maggiore competitività dei sistemi economici retro-portuali delle aree interessate.

In riferimento ai cosiddetti "colli di bottiglia", nel corso dell'indagine sono emerse situazioni *eterogenee* rispetto all'accessibilità terrestre dei porti che riguardano la predisposizione di azioni mirate e finalizzate alla realizzazione di interventi che risiedono in territori interessati dalla competenza di più soggetti e che necessitano per questo di azioni di coordinamento specifico, finalizzate alla individuazione di un singolo soggetto attuatore.

A riguardo, si possono citare a titolo di esempio i casi di Catania e Bari: nel primo la priorità rilevata consiste nel reperire celermente ulteriori fonti di finanziamento da impiegare per il completamento di opere portuali già previste e autorizzate e, nella fattispecie, dedicate all'ampliamento delle infrastrutture per il traffico Ro-Ro.

Nel secondo caso, invece, assume priorità la soluzione di problemi autorizzativi che di fatto impediscono la realizzazione di opere portuali già programmate e completamente finanziate.

Particolarmente interessanti risultano le rilevazioni sulle criticità osservate all'interno degli ambiti portuali, che interessano la viabilità portuale; qui si sconta la mancanza di spazi sufficientemente ampi per una ottimale movimentazione delle merci a causa della frequente promiscuità dei traffici Ro-Ro e Ro-Pax con altri traffici commerciali.

Dal punto di vista viario, la mancanza di separazione fra il traffico urbano cittadino e quello "portuale" determina, nella maggioranza dei casi, intasamenti e quindi inefficienze.

Le reti ferroviarie appaiono appena sufficienti per quanto riguarda la capacità ricettiva della rete e, talvolta, carenti nei collegamenti.

Al di là delle rilevazioni circa il fabbisogno di investimenti dei raccordi fra porti e reti ferroviarie, si ricorda che – soprattutto lungo la dorsale adriatica – sarebbe interessante aumentare la capacità di servizi intermodali proprio grazie a una migliore combinazione nave-treno. Il traffico di casse mobili e contenitori, pure di interesse per il *Programma delle Autostrade del Mare*, presenta ancora andamenti contraddittori, destinati a migliorare grazie all'applicazione delle nuove norme d'incentivazione Treno-Tir (trasporto combinato).

Dal monitoraggio effettuato risulta, infine, inequivocabilmente che la quasi totalità dei porti considerati sono sprovvisti di una rete telematica o di reti di trasmissione e comunicazione dedicate: una parte degli investimenti richiesti (in totale 18 milioni di euro) sarà quindi finalizzata a questo importante obiettivo.

## Quadro generale delle accessibilità infrastrutturali dei porti situati nel Centro-Nord

Per quanto riguarda la rilevazione effettuata sul quadro generale dell'accessibilità ai porti situati nel Centro–Nord da e per le reti maggiori si è osservata una densa realizzazione di opere programmate volte al miglioramento sia delle opere portuali sia di quelle viarie e ferroviarie.

Dall'indagine, inoltre, si evidenzia che i porti considerati hanno ulteriormente avviato una fase di consolidamento di interventi in ambito portuale.

## Elenco degli interventi infrastrutturali urgenti del sistema "Autostrade del Mare"

È stato esplorato il quadro generale delle opere infrastrutturali prioritarie, di specifico interesse per il potenziamento del programma nazionale delle *Autostrade del Mare*, valutate in relazione alla loro cantierabilità, sulla base delle informazioni fornite dalle Autorità Portuali.

Ed è stato inoltre possibile segnalare con precisione le fonti finanziarie quando certe o già allocate dagli enti preposti.

Tale informazione viene ritenuta utile per valutare possibili priorità in caso di allocazione di co-finanziamenti.

In proposito è opportuno ricordare che i piani operativi triennali delle Autorità portuali prevedono una serie di interventi in sintonia con le linee direttrici sin qui esposte, per circa **1.200 milioni di €.**

Tale quadro di esigenze finanziarie potrà essere supportato attraverso il rifinaziamento della Legge 166/2002 oppure nell'ambito della programmazione ordinaria.

Si segnala infine che una parte rilevante del fabbisogno finanziario rappresentato dalle opere di raccordo viario fra porti e reti autostradali, può essere finanziata con il concorso dell'*ANAS* e delle società concessionarie mediante appositi atti aggiuntivi delle concessioni in essere.

# Tabella riassuntiva con fabbisogno finanziario

| Cluster Portuale | | Porto | Titolo del Progetto | Fabbisogno finanziario | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Soggetto attuatore | in M€ |
| Centro Nord | Alto Adriatico | **Trieste** | **Nuovo terminale Ro – Ro Molo VI<br>Strada di collegamento porto nuovo – scalo legnami** | | **44,00** |
| | | **Venezia** | 1)Ristrutturazione viabilità Marghera: 13M€;<br>2)Sistemazione Via Elettricità: 32M€;<br>3)Sistemazione SR11: 13,5M€;<br>4)Viadotto su rotonda:10M€<br>4)Rotonda messa in sicurezza SP81: 12M€;<br>5)Sistemazione colleg. Area ex Alumix con SS309: 12M€ | Autorità portuale più altri soggetti da individuare | **92,50** |
| | | **Ravenna** | Potenziamento degli accessi stradali al porto: ristrutturazione e nuovo raccordo SS309 | Autorità portuale più altri soggetti da individuare | **30,00** |
| | Medio Adriatico | **Ancona** | Connessione viabilità con Autostrada Adriatica A14 e SS16 | Soggetti da individuare | **260,00** |
| | Mar Ligure | **Savona** | 1) Realizzazione bretella di collegamento tra il nodo Autostradale Savonese (A10-A6) ed il porto di Vado Ligure<br>2) Altre opere portuali di completamento dedicate al traffico Ro-Ro<br>3) Vado Ligure: potenziamento strutture ricettive calate nord: 4M€ | Autorità portuale più altri soggetti da individuare | **16,00** |
| | | **Genova** | 1) Genova-Voltri-Realizzazione accosti ADM con spazi manovra a terra<br>2) Calata S. Benigno: realizzazione piastra sopraelevata<br>3) Realizzazione viabilità dedicata al porto ambito Sampierdarena e Autoporto di Campi | Autorità portuale più altri soggetti da individuare | **64,30** |
| | Medio Tirreno | **Livorno** | **Banchinaggio e risanamento darsena Colasati<br>Separazione viabilità porto - città** | | **30,50** |
| | | **Civitavecchia** | Realizzazione bretella di collegamento tra Autostrade A12 e porto | Autorità portuale/concessionario | **13,64** |
| Sud | Basso Tirreno | **Napoli** | 1) Completamento e rafforzamento della banchina di Levante del Molo Pisacane e della Calata Villa del Popolo; 2) Potenziamento raccordo ferroviario con la rete esterna; 3) Realizzazione di un tunnel a doppio fornice a due corsie allacciato all'Autostrada A3;<br>4) Riordino viabilità interna | Autorità portuale più altri soggetti da individuare | **155,00** |
| | | **Salerno** | Completamento lavori viabilità portuale e urbana | Autorità portuale più altri soggetti da individuare | **129,48** |
| | Basso Adriatico e Ionio | **Bari** | **Prolungamento banchina Mezza Luna** | | **15,80** |
| | | **Brindisi** | 1) Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro-Ro a Sant'Apollinare;<br>2) Terminal ortofrutta<br>4) Piattaforma intermodale IAIS | Autorità portuale più altri soggetti da individuare | **43,60** |
| | | **Taranto** | Completamento allaccio rete autostradale | Autorità portuale più altri soggetti da individuare | **30,00** |
| | Sicilia | **Catania** | Ampliamento dei terminal e potenziamento del porto | Autorità portuale/concessionario | **54,00** |
| | | **Palermo** | Realizzazione nodo intermodale nave-strada-ferrovia | Soggetti da individuare | **30,00** |
| | | **Messina** | Completamento terminal e viabilità dedicata con Autostrada A20 | Autorità portuale più altri soggetti da individuare | **47,50** |
| **Nuovi porti ad alto potenziale per lo sviluppo delle ADM** | | | | | |
| Centro Nord | Alto Adriatico | **Monfalcone** | Potenziamento portuale | Az.Spec. CC.IA | **16,00** |
| | | **Chioggia** | Opera di adeguamento statale Romea | Az.Spec.Porto Chioggia | **10,60** |
| | Medio Tirreno | **Marina di Carrara** | Svincolo autostradale dedicato | Soggetti da individuare | **15,00** |
| Sud | Sicilia | | | | |
| | | | | | |
| | | **Milazzo** | Completamento Molo sottoflutto | Autorità portuale | **3,00** |
| **Reti Telematiche** | | | | | **18,00** |
| **TOTALE** | | | | | **1118,92** |

## Interventi conseguenti alle azioni legate alla sicurezza del territorio

Nell'ambito dell'obiettivo strategico della sicurezza è prioritario il completamento dei programmi di infrastrutture per soddisfare le esigenze delle forze di Polizia, Arma dei Carabinieri, Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza.

Con l'art.30 comma 8 della Legge 166/2002 sono stati disposti limiti di impegno quindicennali per il periodo 2002 – 2014 ammontanti complessivamente a 30 milioni di € annui, per i predetti corpi e per altre forze come la Guardia Forestale e le Capitanerie di Porto. Per tali risorse si è proceduto alla relativa programmazione sulla base delle esigenze più urgenti.

Tra le ulteriori esigenze, si segnala in particolare quella relativa alla nuova sede del Comando Provinciale dei Carabinieri di Parma, attualmente ubicato nel Palazzo Ducale, individuato quest'ultimo come la sede più idonea per la Agenzia Europea per la Sicurezza Alimentare.

Per tale dislocazione  e per la nuova sede del Comando Carabinieri risulterebbe necessaria una somma non inferiore a 20 milioni di €.

Diventa quindi indispensabile rifinanziare l'art.30 comma 8 della Legge 166/2002.

## Interventi mirati al rilancio organico delle politiche residenziali ed abitative

Nell'ambito dei Programmi di riqualificazione urbana, occorre prevedere un adeguato impulso alle iniziative volte al sostegno delle locazioni per quelle categorie sociali che soffrono particolari condizioni di disagio, quali gli anziani, le giovani coppie, i militari delle Forze di Polizia soggetti a trasferimenti di sede.

Si evidenzia, inoltre, l'opportunità di attivare specifici programmi di edilizia sperimentale volti allo sviluppo delle tecnologie finalizzate al risparmio energetico e ad una migliore qualità della vita (demotica).

Sempre nell'ambito della riqualificazione urbana, si propone di sviluppare ulteriormente le Società di Trasformazione Urbana (STU).

Un'altra tematica che merita senza dubbio un approfondimento è quella legata alla fiscalità immobiliare. Sarebbe cioè utile un approfondimento sulla estensione, anche temporanea, alle imprese della possibilità di rivalutare gli immobili (fabbricati e aree) dalle stesse posseduti, mediante il pagamento di una imposta sostituiva pari al 4% del valore rivalutato. Tale misura consentirebbe, tra l'altro, l'adeguamento dei valori patrimoniali delle imprese a quelli di mercato, che risulta sempre più importante in vista di Basilea 2.

Infine sarà opportuno verificare la possibilità di una nuova proroga delle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie, connesse sia alla detrazione IRPEF del 36% che all'aliquota IVA ridotta al 10% per le manutenzioni delle abitazioni, entrambe previste sino al 31 dicembre 2005. Opportuna potrebbe essere anche la proroga della detrazione del 36% per l'acquisto di immobili ristrutturati, il cui termine attuale di applicazione è fissato al 30 giugno 2006.

# Quadro temporale del raggiungimento degli obiettivi del Programma delle Infrastrutture Strategiche

## Opere terminate funzionalmente al 31.12.2006

- Autostrada Palermo – Messina
- Rete metropolitana di Napoli
- 240 Km di asse autostradale Salerno – Reggio Calabria
- Asse ferroviario ad alta velocità Torino – Novara
- Asse ferroviario ad alta velocità Roma – Napoli
- Fiera di Milano e relativi accessi
- Terza corsia del Gran Raccordo Anulare di Roma

## Opere con un livello di avanzamento superiore al 60% al 31.12.2006

- Asse ferroviario ad alta velocità Firenze Bologna
- Asse ferroviario ad alta velocità Bologna – Milano
- Asse ferroviario ad alta velocità Padova Mestre
- Intera parte restante dell'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria
- Schemi idrici Sardegna
- Piastra portuale ed interportuale di Civitavecchia
- Piastra interportuale di Catania

## Opere con un livello di avanzamento superiore al 40% al 31.12.2006

- Passante autostradale di Mestre
- Piastra portuale Gioia Tauro
- Nodo di Catania
- Schemi idrici (alcuni della Puglia, della Basilicata e dell'Abruzzo)
- Centro merci Novara
- Piastra logistica umbra : Terni, Foligno e Città di Castello
- Linea B1 di Roma
- Terza corsia asse autostradale Bergamo – Milano
- Piastra portuale di Taranto

## Opere con un livello di avanzamento superiore al 20% al 31.12.2006

- Mo.Se. di Venezia
- Metropolitana di Bologna
- Metropolitana di Parma
- Brescia metropolitana
- Metropolitana di  Monza e di Milano
- Firenze sistema tranviario
- Asse viario Umbria Marche quadrilatero umbro marchigiano

- Bretella di collegamento meridionale A1 – A14 ( S. Vittore – Termoli)
- Nodo di Perugia
- Linea C metropolitana di Roma
- Asse ferroviario ad alta velocità Milano – Verona
- Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta
- HUB interportuale di Fiumicino
- Asse Nord Sud Tirreno adriatico Lauria Contursi Grottaminarda Termoli Candela
- Ammodernamento 7 – SS 106. Lavori di collegamento della 106 del casello autostradale di Taranto con la 106 Taranto – Massafra
- Bari – Matera strada
- Schemi idrici (alcuni della Campania, del Molise, della Sicilia e della Calabria)
- Asse autostradale Messina Siracusa Gela tratto **Catania – Siracusa**
- Asse autostradale Messina Siracusa Gela tratto **Siracusa – Gela**
- HUB portuale di Trieste: piattaforma logistica
- Strada Tre Valli
- Adeguamento bretella Salaria Sud

# Opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2005

| | Infrastruttura strategica/opera | Soggetto aggiudicatore | Importo in milioni di € |
|---|---|---|---|
| 1 | Asse autostradle Messina – Palermo | A.N.A.S. | 650,00 |
| 2 | Potenziamento autostrada Modena – Bologna – Firenze Nord – Incisa compresa la variante di Valico | A.N.A.S. | 4.200,00 |
| 3 | Asse ferroviario AV Torino Milano | TAV | 4.959,00 |
| 4 | Asse ferroviario AV Padova - Mestre | RFI | 439,00 |
| 5 | Asse Autostradale A4 Torino - Novara | A.N.A.S. | 590,00 |
| 6 | Nodo ferroviario di Palermo | RFI | 624,00 |
| 7 | Asse Ferroviario Bologna – Verona | RFI | 840,00 |
| 8 | Asse ferroviario Ventimiglia – Genova (Andora San Lorenzo) | RFI | 479,00 |
| 9 | Valdastico Sud Tratta Vicenza Rovigo | A.N.A.S. | 965,00 |
| 10 | Metropolitana di Roma Linea B1 | Comune Roma | 815,00 |
| 11 | Collegamento Linea Alifana – Linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa – Piscinula) Linea C | Ferrovia Alifana Benevento Napoli s.r.l. | 232,40 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **12** | **Completamento Linea 1 metropolitana di Napoli: Dante – Centro Direzionale** | **Comune di Napoli** | **689,00** |
| **13** | **Autostrada Salerno – Reggio calabria I° Macrolotto** | **A.N.A.S.** | **597,04** |
| **14** | **Grande Raccordo Anulare di Roma** | **A.N.A.S.** | **613,07** |
| **15** | **Progetto per la salvaguardia della laguna d e della città di Venezia. Progetto Mo.SE** | **Consorzio Venezia Nuova** | **4.131,00** |
| **16** | **Strada a scorrimento veloce "Fondo valle Isclero" Lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina ed in direzione valle di Maddaloni** | **Provincia di Benevento** | **61,79** |
| **17** | **Napoli risanamento sottosuolo: consolidamento dei costoni della collina dei Camaldoli lato Soccavo** | **Commissario Straordinario Sindaco Napoli** | **6,5** |
| **18** | **Napoli risanamento sottosuolo: risanamento igienico sanitario ed idrogeologico del Vallone San Rocco** | **Commissario Straordinario Sindaco Napoli** | **31,00** |
| **19** | **Schemi idrici Basilicata: Acquedotto del Frida Sinni e Pertusillo completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico I° Lotto funzionale** | **Regione Basilicata** | **16,00** |
| **20** | **Schemi Idrici Sicilia: Acquedotto Gela Aragona** | **Commissario Straordinario Emergenza Idrica** | **89,21** |
| **21** | **Schemi Idrici Sicilia: Acquedotto Favara di Burgio** | **Commissario Straordinario Emergenza Idrica** | **65,90** |
| **22** | **Stazioni ferroviarie: Milano, Napoli, Palermo** | **Grandi Stazioni S.p.A.** | **166,81** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **23** | **Accessibilità metropolitana Fiera di Milano: Prolungamento della Linea M1** | **Comune di Mlano** | **116,05** |
| **24** | **Accessibilità stradale Fiera di Milano** | **Provincia di MIlano** | **387,14** |
| **25** | **Asse autostradale Messina – Siracusa – Gela: Tronco Catania - Siracusa** | **A.N.A.S.** | **804,00** |
| **26** | **Schemi idrici Sardegna: Interconnessione Tirso - Flumendosa** | **Ente Autonomo del Flumendosa** | **67,09** |
| **27** | **HUB interportuali - Catania** | **Interporto Catania S.p.A.** | **59,93** |
| **28** | **Passante di Mestre** | **A.N.A.S.** | **750,00** |
| **29** | **Terni – Rieti: Terni confine regionale** | **A.N.A.S.** | **234.74** |
| **30** | **Rete elettrica – Elettrodotto a 380 KV Sanfiorano (I) / Robbia (CH) in doppi terna di interconnessione** | **GRTN** | **23** |
| **31** | **Asse viario Umbria Marche e Quadrilatero di penetrazione (SS 76, SS 318, SS 77, Pedemontana delle Marche e Intervallive)** | **Quadrilatero Umbria marche S.p.A.** | **2.156,71** |
| **32** | **Salerno – Reggio Calabria: da Km 393 + 500 sv Gioia Tauro escluso a Km 423 + 300 sv Scilla escluso V° Maxilotto (II° Megalotto)** | **A.N.A.S.** | **1.193,68** |
| **33** | **Strada Statale 131 – Carlo Felice da Km 23 + 885 a Km 47 + 600 – abitato di Sanluri (Tre Lotti funzionali)** | **A.N.A.S.** | **133,34** |
| **34** | **Terzo Megalotto Salerno – Reggio Calabria dallo svincolo di Scilla incluso al Km 442 + 920** | **A.N.A.S.** | **674,98** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **35** | **SS 106 : Megalotto 5 bis – Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2° Lotto Km 49 + 485 al Km 51 + 750** | **A.N.A.S.** | **134,00** |
| **36** | **SS 106 Megalotto 2 – Tratto IV da Squillace a Simeri Crichi (Lotti 1-2-3-4-5) e prolungamento della strada statale 280 (Lotti 1-2)** | **A.N.A.S.** | **740,00** |
| **37** | **Metropolitana di Roma Linea C (I° Lotto funzionale)** | **Comune di Roma** | **3.047,00** |
| | **Totale opere strategiche** | | **31.782,38** |

# Opere appaltate e cantierate al 30 giugno 2006

| | | | |
|---|---|---|---|
| **1** | **Corridoio Jonico Taranto – Sibari Reggio Calabria** | **ANAS** | **1.147.000** |
| **2** | **Ponte sullo Stretto di Messina** | **Società Stretto di Messina** | **4.958.000** |
| **3** | **Tunnel pilota del valico del Brennero** | **Società BBT** | **550.000** |
| **4** | **Asse ferroviario ad alta velocità Genova – Novara – Milano** | **RFI** | **4.719.000** |
| **5** | **Asse ferroviari ad alta velocità Milano - Verona** | **RFI** | **4.720.000** |
| **6** | **Asse ferroviario ad alta velocità Verona – Padova** | **RFI** | **2.630.000** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **7** | **Asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (BREBEMI)** | **ANAS** | **1.480.000** |
| **8** | **Asse ferroviario Voltri – Brignole** | **RFI** | **622.000** |
| **9** | **Costa Romagnola Metropolitana – tratta Rimini FS – Riccione FS** | **Regione Emilia Romagna** | **93.000** |
| **10** | **Metropolitana di Bologna** | **Comune di Bologna** | **595.000** |
| **11** | **Metropolitana di Parma** | **Comune di Parma** | **307.000** |
| **12** | **Metropolitana di Monza e di MIlano** | **Comuni di Monza e Milano** | **710.000** |
| **13** | **Nodo di Perugia** | **ANAS** | **732.000** |
| **14** | **Asse Benevento – Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta** | **ANAS** | **1.826.000** |
| **15** | **HUB interportuale di Fiumicino** | **Interporto Fiumicino** | **18.000** |
| **16** | **Asse ferroviario Rieti – Paaso Corese I° Lotto funzionale** | **RFI** | **792.000** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **17** | **Bari – Matera Asse viario** | **ANAS** | **100.000** |
| **18** | **Schemi idrici** | **Amministrazioni Varie** | **1.200.000** |
| **19** | **Asse viario Fano - Grosseto** | **ANAS** | **420.000** |
| **20** | **HUB di Trieste** | **Autorità Portuale** | **272.000** |
| **21** | **Asse autostradale A4 Torino - Milano** | **Società Concessionaria** | **380.000** |
| **22** | **Asse Autostradale CISA Fontevivo – Brennero** | **Società Concessionaria** | **1.550.000** |
| **23** | **Raddoppio Genova – Ventimiglia Tratta Andora Finale Ligure Marina** | **RFI** | **1.540.000** |
| **24** | **Quadruplicamento Salerno - Battipaglia** | **RFI** | **1.855.000** |
| **25** | **Strada Statale 131 Carlo Felice** | **ANAS** | **1.032.000** |
| **26** | **Asse ferroviario Messina Catania Completamento del raddoppio** | **RFI** | **1.970.000** |
| **27** | **Cisterna - Valmontone** | **RFI** | **742.000** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **28** | **Metropolitana di Napoli** | **Comune di Napoli** | **539.000** |
| **29** | **Asse autostradale Salerno –Reggio Calabria Lotto progressiva Km 222 – Km 225 e Lotto dal Km 47,800 al Km 53,800** | **ANAS** | **320.000** |
| **30** | **Asse autostradale Salerno –Reggio Calabria 2° Maxilotto da Km 108 al Km 139** | **ANAS** | **1.039.000** |
| **31** | **Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria** | **A.N.A.S.** | **300.000** |
| | | | **39.159.000** |

## Opere cantierate al 31 dicembre 2006

- Valico ferroviario del Brennero
- Valico ferroviario del Frejus
- Potenziamento Milano Lecco Tratto Cairate Airuno
- Nodo stradale ed autostradale di Genova
- Asse autostradale Mestre – Civitavecchia
- Asse autostradale Cecina – Civitavecchia
- Nodo di Bari

- Schemi idrici: oltre il 50% degli interventi programmati nella Delibera del CIPE 121 del 21.12.2001
- Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti La Spezia
- Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti Savona
- Asse ferroviario Brennero Verona Parma La Spezia
- Nodo autostradale di Bologna
- HUB portuale di Ancona
- Galleria sicurezza Gran Sasso
- Dorsale Atina Colli al Volturno
- Metropolitana di Palermo
- Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria

Questo quadro previsionale non è più il frutto di una ipotesi programmatica in quanto, anche le opere che saranno cantierarte nel 2006 dispongono già di elaborati progettuali capaci di fornire certezza e misura sui costi e sui tempi.

È possibile quindi impostare su questa base di partenza, ormai disegnata e definita una vera pianificazione in grado di offrire al mondo imprenditoriale ed alla domanda di trasporto passeggeri e merci, in generale, risposte coerenti alle esigenze peculiari che possono derivare da un assetto geoeconomico che solo pochi anni fa nessuno era in grado di prevedere.

Prende corpo così da questo DPEF una nuova proposta metodologica: redigere, alla luce di quell'assetto infrastrutturale che nel 2006 avrà tutti i

connotati della certezza, il nuovo modello logistico capace di essere coerente con le aspettative di una crescita economica strutturata e competitiva**.**

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

Quest'anno la serie di Tavole riassuntive ha una chiara e mirata finalità: garantire, in modo organico, un aggiornamento puntuale di tutte le opere incluse nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, nonché delle modifiche apportate a tale Programma a seguito del DPEF 2005 – 2008.

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

1. Risorse finanziarie finora destinate all'attuazione del Programma; con identificazione delle fonti di provenienza (pubblica e privata)

2. Risorse finanziarie previste da apposite norme e quadro fonti impieghi per l'arco temporale 2006 – 2009

3. Esigenze finanziarie da garantire come rifinanziamento della Legge 166/2002 nel triennio 2006 – 2008, cioè nel triennio che caratterizzerà il redigendo Disegno di Legge Finanziaria 2006

4. Prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative

# 1.

## Risorse finanziarie finora destinate all'attuazione del Programma; con identificazione delle fonti di provenienza (pubblica e privata).

Finora sono stati assegnati, aggiuntivi agli 11,9 miliardi di € disponibili alla data del 21.12.2001, ad opere riconducibili direttamente o indirettamente alla Legge Obiettivo, i seguenti importi:

| **Provenienza risorse** | **Finanziaria 2002,2003,2004 in milioni di €** |
|---|---|
| Stato (Legge Obiettivo) | 8.100 |
| A.N.A.S. | 3.100 |
| Ferrovie dello Stato S.p.A. | 7.400 |
| Mezzogiorno | 2.100 |
| Unione Europea | 200 |
| Enti Locali | 1.400 |
| Privati | 4.500 |
| **Totale** | **26.800** |

Nei prossimi dodici mesi si prevede di cantierate opere per un volano di circa 39 miliardi di €. Tale volano è relativo ai seguenti interventi:

| **Intervento** | **Importo in milioni di €** |
|---|---|
| Asse ferroviario AV/AC Milano – Genova | **4.719** |
| Asse ferroviario AV/AC Milano – Verona | **4.720** |
| Altri interventi delle Ferrovie dello Stato | **9.930** |
| Interventi A.N.A.S. | **6.200** |
| Ponte sullo Stretto | **4.960** |
| Interventi Legge Obiettivo<br>• schemi idrici<br>• metropolitane<br>• edifici pubblici Roma<br>• intermodalità (porti, interporti) | **3.700** |
| Privati | **5.000** |
| **Totale** | **39.229** |

Avremmo così, nella ipotesi più pessimistica, aperto, nell'arco della Legislatura, cantieri per un valore globale di **31,8 miliardi di € + 39,2 miliardi di € = 71,0 miliardi di €. Anche con questa ipotesi pessimistica la percentuale delle opere appaltate e cantierate si attesterebbe intorno ad un valore pari al 40%.**

È utile ricordare, in proposito che **dal 1989 al 2002** (anno questo in cui si è approvata la Legge 166 che ha garantito un volano di risorse per le opere della Legge Obiettivo) **i passati Governi, le passate Legislature, in**

**tredici anni,** hanno approvato opere per un volano globale di **20,2 miliardi di €**, mentre le opere cantierate si sono attestate intorno ad un valore pari a circa **17,3 miliardi di €.**

Per quanto concerne invece i progetti approvati, da questo Governo il volano globale si attesta, finora, intorno ad un valore pari a circa **58 miliardi di €** e le opere cantierate si attestano intorno ad un valore pari a circa **32 miliardi di €.**

**In realtà in tredici anni si sono cantierati interventi per 17,3 miliardi di €, in tre anni si sono cantierati 32 miliardi di €.**

**Alla fine della Legislatura il confronto sarà ancora più forte, più misurabile e più eclatante, infatti si comparerà un dato pari a 17,3 miliardi di € con un valore pari a 71 miliardi di €.**

**In cinque anni in tal modo avremmo quadruplicato quanto fatto in tredici anni dai passati Governi.**

# 2.

# Risorse finanziarie previste da apposite norme e quadro fonti impieghi per l'arco temporale 2006 – 2009

## Il quadro fonti impieghi iniziale

| in miliardi di € | Totali | Unione Europea | Capitali Privati | Risorse disponibili | Risorse pubbliche |
|---|---|---|---|---|---|
| | | di cui | | | |
| **Esigenze Finanziarie** | **125,8** | **25,8** | **33,5** | **11,9** | **54,6** |
| **Risorse identificate e rese in parte disponibili ad oggi** | **43,1** | **7,9** | **4,8** | **11,9** | **18,5** |

## Il quadro fonti impieghi aggiornato

| in miliardi di € | Totali | Unione Europea | Capitali Privati | Risorse disponibili | Risorse pubbliche |
|---|---|---|---|---|---|
| | | di cui | | | |
| **Esigenze Finanziarie** | **125,8** | **25,8** | **33,5** | **11,9** | **54,6** |
| **Risorse identificate e rese in parte disponibili ad oggi** | **56,1** | **7,9** | **11,8** | **11,9** | **24,5** |

**3.**

**Pertanto le ipotesi di esigenze finanziarie per il triennio 2006 – 2008 sono pari a 8 miliardi di €.**

# 4.

# Prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative

Nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2005 – 2008, lo scorso anno, furono approfondite in modo particolare due aree tematiche: quella dell'A.N.A.S. e quella dei centri intermodali.

**Per quanto concerne l'A.N.A.S.,** si precisò lo scorso anno, la rete stradale, con caratteristiche molto vicine a quelle autostradali, è oggi pari a circa 4.200 Km.; questa rete è attraversata giornalmente da un flusso superiore a 20.000 veicoli equivalenti. E si ebbe modo di precisare che se si elevassero a livello "autostradale" le caratteristiche dell'attuale rete e se si riuscisse ad identificare un modello di "tariffazione" coerente alle caratteristiche dei vari segmenti che costituiscono tale rete, allora l'A.N.A.S. potrebbe, alla fine del prossimo biennio, disporre annualmente di un volano di risorse pari a circa **1,1 – 1,4 miliardi di Euro**.

Si sono approfonditi in questo anno tanti modelli di funzionamento per rendere possibile una simile ipotesi.

Tra i vari modelli approfonditi si ritiene utile, in questa sede, prospettare il seguente:

- l'A.N.A.S. ottiene tutta la rete viaria in concessione a fronte del pagamento di un canone (ipotizzato nella misura una – tantum di **3 miliardi di €**) ed ottiene, contestualmente, introiti (pedaggi ombra ed

altri trasferimenti) a fronte delle proprie attività, distinti tra la rete attualmente esistente e le nuove opere.

- Con tali introiti A.N.A.S. uscirà dal perimetro della Pubblica Amministrazione (ricavi superiori al 50% dei propri costi gestionali) e sarà in grado di fare ricorso ai mercati finanziari, senza alcun riflesso sul debito pubblico, per il reperimento delle risorse necessarie al proprio programma di investimenti

- A.N.A.S. si assumerà il rischio, oltre che della gestione e del mantenimento in piena efficienza dell'attuale rete stradale, anche di quello di costruzione relativo alla realizzazione nei prossimi dieci anni di nuovi investimenti per un ammontare complessivo di **35 miliardi di €.**

- Lo Stato non finanzierà più gli investimenti di A.N.A.S. ma perfezionerà un contratto di servizio con A.N.A.S., un contratto attraverso il quale riconoscerà all'A.N.A.S.:

  - "pedaggi ombra", in misura dell'effettivo e registrato livello di traffico, a tariffe di mercato, sia su tratte già esistenti attualmente identificate in 8.575 Km, che su tratte di nuova costruzione per le quali il livello del traffico è sufficientemente elevato per garantire un profitto. Le tariffe per i pedaggi ombra sono state ottenute a seguito della allocazione puntuale di tutti i costi a seconda della tipologia di strade (rete esistente, nuova rete ad alto e medio traffico). Ovviamente il ricavo si realizza se effettivamente i livelli di traffico stimati risulteranno quelli

attesi, rispettando in tal modo la subordinazione dell'operazione ai rischi di mercato e non relegandola a puri e semplici trasferimenti dallo Stato all'A.N.A.S.

- Trasferimenti da parte dello Stato per la copertura dei costi sostenuti da A.N.A.S., sia su tratte già esistenti che su tratte di nuova costruzione per le quali il livello del traffico non sia sufficientemente elevato per garantire la copertura dei relativi costi.

**Per quanto concerne invece le aree destinate alle attività intermodali,** nel DPEF dello scorso anno si è prospettata la opportunità di identificare, nelle sedi opportune, un apposito **Fondo Rotativo HUB Intermodali** capace di ridimensionare in modo sostanziale, da un lato, il coinvolgimento di risorse pubbliche nella realizzazione delle infrastrutture intermodali, dall'altro in grado di incentivare anche processi tecnologici congeniali con le nuove filiere logistiche.

Tale Fondo, in realtà risponderebbe in modo organico a quanto previsto nell'apposito articolo della Legge 80/2005, all'articolo cioè finalizzato allo sviluppo di efficaci strumenti a sostegno della incentivazione di un sistema nazionale della logistica.

# Impatto macroeconomico del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche Primi indicatori significativi

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

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

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

## Crescita del Prodotto Interno Lordo

Il valore complessivo delle opere approvate produce una crescita di **5,5 punti di PIL**. Di tali punti, in questi tre anni di avvio operativo della Legge Obiettivo e di cantierizzazione delle opere, sono stati attivati **1,6 punti di PIL**.

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

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

## Crescita Occupazionale

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

## Contenimento dei costi della logistica ed aumento della competitività

Come già detto al Capitolo 2 Paragrafo 4 del presente Documento la produzione industriale del Paese nel 2004 si è attestata intorno ad un valore di 920 miliardi di €; la incidenza del costo della logistica nel nostro Paese, sempre nel 2004, si è attestata intorno ad un valore pari al 22%; in realtà circa 180 miliardi di € costituiscono il valore della logistica e del trasporto nel nostro Paese. Negli altri Paesi dell'Unione Europea tale valore si attesta intorno al 14% – 16%.

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

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

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

Se si stima che il totale complessivo delle opere approvate finora consiste in circa 3.150 Km l'impatto sull'attuale patrimonio di infrastrutture a disposizione di ciascuno di noi fa modificare l'attuale valore **di 100 a 145**.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto l'attuale valore di **100** passa, alla conclusione del processo finora attivato, **a 125**.

La riduzione dei tempi di collegamento generati da questo aumento di dotazione infrastrutturale, la riduzione dei vincoli nell'accesso alle aree urbane e nella uscita dalle stesse, l'azzeramento dei vincoli generati nei transiti alpini, la riduzione dei tempi di accesso agli HUB portuali ed interportuali, il miglioramento della rete tecnologica ferroviaria, consentono solo alla luce degli interventi finora approvati dal CIPE di poter prevedere una riduzione della forbice dei costi della logistica tra quelli del nostro Paese e quelli della Unione Europea di circa il 30% cioè di almeno 3% e quindi l'incidenza attuale passa dal 22% al 19% e quindi il sistema produttivo italiano ridimensiona il gap che lo distanzia dagli altri Paesi della Comunità. In realtà questa operazione produce un vantaggio misurabile pari a 54 miliardi di € ogni anno. Contenimento tanto più importante e significativo non solo perchè strutturale ma, soprattutto perché equamente distribuito nel territorio e tra tutte le attività produttive del nostro sistema economico.

## Contenimento dei costi nel trasporto nelle aree metropolitane

Attualmente il trasporto collettivo nelle aree metropolitane del Paese, nelle aree in cui si concentra circa il 36% della popolazione, non supera il 25% e ciò, soprattutto, per la inesistenza di una offerta organica di trasporto, in particolare di una offerta di trasporto su guida vincolata.

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche con i soli interventi finora approvati dal CIPE ed in corso di appalto o di realizzazione consente il raddoppio dell'attuale offerta di trasporto su guida vincolata (dagli attuali 125 Km di rete ad oltre 250 Km).

Solo questo dato abbatte:

- il costo della congestione in ambito urbano di almeno il 15% (il costo della congestione nelle aree metropolitane ha superato nel 2004 i 7,5 miliardi di €);
- il costo energetico si riduce di oltre il 20%
- il costo della incidentalità e dell'inquinamento atmosferico si riduce in modo sostanziale