

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

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

Il nuovo tunnel ferroviario del Brennero	Non solo il CIPE ha approvato il progetto ma è stato realizzato un tunnel pilota lungo 10 Km
Il passante di Mestre	Completato
La BreBeMi	Lavori cantierati
La Pedemontana lombarda	Una parte dei lavori già cantierati e per una seconda parte è in corso la gara
Nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino - Lione (opera inserita nella Legge Obiettivo)	Si dispone finalmente del progetto da sottoporre entro ottobre al CIPE e sono in corso i sondaggi.
Asse ferroviario AV Milano – Genova. Terzo valico dei Giovi	In corso l'affidamento dei lavori. Si realizza un valico con una galleria di 39 Km che consente al porto di Genova di interagire con il retroporto.
Asse ferroviario AV Milano – Verona	In corso l'affidamento dei lavori. Si annulla in tal modo la saturazione oggi presente sui collegamenti ferroviari tra Milano e Venezia. Si rende fluido il Corridoio 5.
Gronda ferroviaria di Genova	In corso lavori per oltre 700 milioni di €
L'asse autostradale CISA	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto
La Variante di Valico autostradale	È in avanzata fase di realizzazione
L'asse autostradale Livorno–Civitavecchia	È stato approvato il progetto dal CIPE ed è stato cantierato un primo lotto
La terza corsia raccordo anulare di Roma	Completato al 90%
Asse autostr. Salerno – Reggio Calabria	Aperti cantieri per oltre 6 miliardi di €
La Strada Statale Ionica	Il CIPE ha approvato interventi per circa 1,7 miliardi di € e sono in corso lavori per oltre 800 milioni di €
L'asse autostradale Palermo - Messina	Completato
L'autostrada Catania – Siracusa	Completato
Nodo ferroviario di Palermo	Sono in corso i lavori per oltre 900 milioni di €
L'autostrada Ragusa – Catania	È in corso la gara per l'affidamento della concessione.
L'asse ferroviario Pontremolese	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto

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

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

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

Ed è stato possibile garantire già una copertura finanziaria di circa **89,2 miliardi di €** sull'importo globale di **231 miliardi di €**. È utile ricordare che questa copertura finanziaria è davvero apprezzabile se si tiene conto che nei 231 miliardi di € ci sono opere come il valico del Brennero, l'asse Torino – Lione, il Terzo Valico dei Giovi, il Ponte sullo Stretto, che hanno un'esigenza di cassa distribuita nel prossimo quinquennio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il nuovo patrimonio di infrastrutture

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PAGINA BIANCA

Verso una rimodulazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Richiesta della Regione Piemonte

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

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

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

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

Richiesta della Regione Lombardia

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

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

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

Richiesta della Regione Lazio

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

Richiesta della Regione Veneto

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

Sono state quindi accolte le proposte della Regione Veneto.

Richiesta della Regione Campania

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

Richiesta della Regione Emilia

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

- Sistemi ferroviari

Raddoppio linea ferroviaria Parma - La Spezia

Raddoppio Parma – Fornovo

Raddoppio Berceto – Pontremoli

Raddoppio Chiesaccia – Pontremoli

- Sistemi stradali ed autostradali

Nodo stradale e autostradale di Bologna così composto:

Passante autostradale

Nodo di Rastignano

Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo

Nuova Romea E55 tratta Ravenna- Mestre

Riqualficazione E45 tratto Orte – Ravenna

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

- Reti metropolitane

Bologna metropolitana – Linea 1.

Richiesta della Regione Valle d'Aosta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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