

Introduzione

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

Il primo capitolo ribadisce il ruolo chiave del X° Allegato Infrastrutture come strumento che ha modificato in modo sostanziale l'intero approccio al Programma delle Infrastrutture Strategiche,

Il secondo capitolo si sofferma sia sui cambiamenti generati dalla Legge Obiettivo nell'assetto programmatico del Paese che nelle azioni dell'attuale Governo mirate ad un aggiornamento del contesto normativo.

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

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

Il quinto capitolo contiene il quadro degli interventi che ricoprono una precisa funzione comunitaria. Con questo Capitolo si persegue un preciso obiettivo: dimostrare alla Unione Europea la rilevanza sovra nazionale di una serie di interventi. Tale elenco di opere da un lato testimonia quanto, finora, il nostro Paese ha già investito su infrastrutture ubicate su corridoi e su nodi comunitari e quanto intende investire nell'arco temporale 2014 – 2020.

Il sesto capitolo contiene le priorità funzionali da supportare finanziariamente nel triennio 2014 – 2016.

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

L'**ottavo capitolo** contiene integralmente quanto concordato con le Regione in occasione del X° Allegato Infrastrutture in occasione della sua approvazione alla Conferenza Stato Regioni del dicembre 2012. Il documento che costituisce base dell'aggiornamento dell'attuale Allegato Infrastrutture contengono le responsabilizzazioni comuni tra Stato e Regioni, i veri detentori delle strategie di programmazione territoriale nel rispetto del Titolo V° della Costituzione.

Il **nono capitolo** riporta, in sintesi, l'operato del Dicastero nel 2012 riportato nel Documento prodotto dallo stesso Ministero denominato "Cantiere Crescita – Sintesi delle Attività";

Il **decimo capitolo**, come ogni anno, mette in evidenza alcuni elementi significativi dell'Allegato.

1 Il X° Allegato Infrastrutture riferimento chiave per l'attuale Allegato

Il Decimo Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza rappresenta il riferimento portante di ogni azione strategica che si intende portare avanti anche nel prossimo triennio. Tale Allegato, infatti, aveva avviato una stagione nuova nell'intero approccio alla infrastrutturazione organica del Paese.

Un approccio basato essenzialmente su due distinti punti base:

1. La piena coerenza delle scelte assunte a scala nazionale di quanto definito a scala comunitaria attraverso il nuovo assetto delle Reti TEN – T
2. La rilettura critica dell'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche mirata a dare certezze finanziarie e realizzative all'intera operazione.

L'attuale documento, quindi, cerca solo di dare continuità e compiutezza alle linee strategiche contenute nel X° Allegato ricordando che tale Allegato è stato approvato dal Parlamento, dal CIPE e dalla Conferenza Stato Regioni e, quindi, è supportato da una piena condivisione istituzionale.

Il rinnovato ruolo attribuito al Programma delle Infrastrutture Strategiche come atto in cui **“si realizza la coincidenza delle priorità nazionali con quelle degli investimenti di valenza europea (TEN-T core network) con l'obiettivo di dar corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese”**, è stato formalizzato a partire dal 10° Allegato Infrastrutture.

Tale ruolo comporta inevitabilmente una necessaria revisione nell'articolazione dei contenuti, e alcune integrazioni, anche per adempiere alle condizionalità ex ante attraverso cui la Commissione Europea intende garantire alcune condizioni minime – per lo più di carattere normativo, amministrativo e organizzativo – in grado di assicurare l'efficienza e l'efficacia nel raggiungimento degli obiettivi della politica di coesione 2014-2020.

Si tratta di dare attuazione a quanto già stabilito nella versione dell'Allegato Infrastrutture approvata in Conferenza Stato Regioni nello scorso dicembre 2012, laddove esso **“si configura come strumento in grado di fornire quella cornice strategica necessaria al soddisfacimento della condizionalità ex ante di cui al Regolamento Generale COM(2011) 615 del 14/03/2012¹ e di definirne “realisticamente” il percorso attuativo”**.

¹ Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio

Sulla base di tali premesse si è pervenuti ad una articolazione dei contenuti integrativi che la stesura dell'aggiornamento nel mese di settembre 2013 il presente Allegato dovrà recepire.

Si è inoltre stabilito che tali integrazioni possano utilmente costituire un'apposita sezione del documento, dotata di propria autonomia e di orizzonte temporale di riferimento almeno pari all'intero periodo di programmazione 2014-2020, al fine di garantirne la stabilità dei contenuti anche in occasione degli aggiornamenti annuali cui l'Allegato Infrastrutture è soggetto.

In generale mentre il richiamo agli obiettivi di interesse comunitario e la loro declinazione a livello nazionale è già ampiamente presente all'interno dell'Allegato, contenuti di carattere integrativo dovranno concentrarsi prevalentemente sull'inserimento di opportune analisi di contesto, di più precisi criteri per l'individuazione delle priorità di intervento e la selezione dei progetti, di metodologie di misurazione e valutazione dei risultati e, infine, di misure poste a garanzia di una maggiore efficacia in fase realizzativa.

Alla luce di quanto condiviso con la Commissione Europea, dunque, nel prossimo mese di settembre in occasione dell'aggiornamento del Documento di Economia e Finanza e con la disponibilità del quadro strategico e finanziario delle Reti TEN – T approvato dal parlamento Europeo, il presente Allegato Infrastrutture sarà caratterizzato dai seguenti elementi:

- **indirizzi di programmazione e quadro normativo** a livello europeo e nazionale – si tratta di una restituzione sintetica dei principali elementi di più recente evoluzione nella strategia comunitaria sulla rete infrastrutturale di interesse europeo e sui trasporti - e della relativa declinazione negli atti di programmazione nazionale - nel più ampio quadro degli obiettivi di crescita competitiva e sostenibile delle regioni europee. Sul fronte normativo, inoltre, occorre produrre una ricognizione sulle principali modifiche, intervenute o attese, nella legislazione comunitaria e nazionale nel settore dei trasporti e in altri ambiti di particolare rilevanza quali, ad esempio, le liberalizzazioni e la regolamentazione degli aiuti di Stato;
- **domanda e offerta infrastrutturale e di trasporto** – occorre fornire una panoramica sui principali indicatori riguardanti la condizione dell'offerta infrastrutturale e di servizi di trasporto e logistica di interesse nazionale con riferimento alle diverse modalità e alla dimensione intermodale. In termini di domanda si tratta di descrivere l'evoluzione recente dei flussi di passeggeri e merci domestici e internazionali, introducendo laddove possibile elementi a carattere previsionale e fornendo dettagli sulle diverse modalità di trasporto e i servizi intermodali. Le analisi devono inoltre prevedere una focalizzazione sui caratteri della domanda e offerta nelle regioni in ritardo di sviluppo;
- **opere programmate e individuazione delle future priorità di intervento** – accanto a una restituzione sintetica dello stato di avanzamento degli interventi finanziati a valere sul Programma delle Infrastrutture Strategiche, occorre implementare la descrizione del quadro delle opere di interesse europeo e nazionale programmate a valere su altri strumenti con specifica

attenzione ai programmi cofinanziati con Fondi comunitari e dal Fondo di Sviluppo e Coesione. A partire da tale ricognizione sarà quindi possibile delineare il quadro delle priorità di intervento nel breve-medio periodo alla luce in primo luogo dei criteri individuati a livello normativo e inerenti la coerenza con gli indirizzi strategici comunitari, il livello di maturità progettuale degli interventi e la partecipazione dei capitali privati. Una specifica attenzione dovrà essere inoltre dedicata agli aspetti riguardanti l'integrazione della componente ambientale nella selezione e realizzazione delle opere e al rispetto degli obblighi normativi in materia di Valutazione Ambientale Strategica. Il quadro delle opere prioritarie dovrà essere corredato da un opportuno prospetto finanziario e individuato in coerenza con la definizione di "progetto maturo" elaborata a livello comunitario;

- **misurazione dei risultati e incremento della capacità realizzativa** – tale sezione potrà contenere opportune indicazioni volte a rafforzare i meccanismi di gestione e sorveglianza nella realizzazione degli interventi, ponendo particolare attenzione agli aspetti riguardanti il coordinamento tra l'Amministrazione centrale e gli Organismi Intermedi e Beneficiari, la disponibilità di strumenti tali da aumentare la capacità di previsione sulla realizzazione e sulla spesa, così come la possibilità di monitorare e valutare i risultati progressivamente conseguiti in relazione agli obiettivi stabiliti.

PAGINA BIANCA

2 I cambiamenti generati dalla Legge Obiettivo nell'assetto programmatico del Paese e le azioni del Governo mirate ad una rivisitazione della norma

In una fase critica come l'attuale spesso ci si confronta sulla opportunità di realizzare grandi infrastrutture nel Paese o sulla opportunità che tali scelte, effettuate con la Legge Obiettivo dal 2002 ad oggi, siano ancora attuali e indispensabili; per questo motivo si ritiene opportuno, con il presente documento, chiarire la rilevanza dell'azione avviata finora e la incisività della stessa soprattutto nell'ultimo biennio.

Pur in presenza di una serie di considerazioni critiche sull'operato della Legge Obiettivo non possiamo però non riconoscere a tale strumento un ruolo di cambiamento, sia nella fase programmatica, sia in quella progettuale, sia infine in quella realizzativa, della intera offerta infrastrutturale del Paese.

1. La Legge ha annullato la vecchia procedura della Conferenza dei Servizi; per la Variante di Valico autostradale furono necessari **12 anni**; per l'asse ad Alta Velocità Firenze – Bologna furono necessari **7 anni**.
2. La Legge ha istituito lo strumento della **Intesa Generale Quadro** tra Stato e Regione; in un momento in cui la Conferenza Stato Regioni stava diventando un riferimento forte per la definizione delle scelte dell'organo centrale ed è bene ricordare che nel 2001 **non era stato ancora riformato l'art. 117 della Costituzione**.
3. La Legge **ha trasferito al CIPE** e non ad un Ministero o ad un organo controllato da un Ministero, **l'approvazione delle scelte**, dei programmi, dei progetti.
4. La Legge ha chiarito, sin dall'inizio, attraverso l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, che lo Stato non poteva più trasferire, come in passato, il 90% delle risorse pubbliche per realizzare infrastrutture ma poteva solo garantirne il **50% (nel 2001 l'Allegato conteneva il Primo Piano Fonti Impieghi)**. Sempre attraverso l'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Economia e Finanza, il Parlamento ha esaminato annualmente sia l'avanzamento delle opere, sia le scelte programmatiche.
5. La Legge Obiettivo ha reso possibile la cantierizzazione, tra il 2002 e il 2012, di circa 74 miliardi di € di investimenti: tra il **1985 e il 2001, prima della legge Obiettivo, erano state cantierati solo 7 miliardi di € di investimenti**.
6. La Legge Obiettivo è stato il primo provvedimento a livello comunitario che ha recepito, nella Programmazione nazionale, le decisioni assunte all'interno del Programma delle Reti TEN – T.

Ma sarebbe miope non ammettere le criticità e, in alcuni casi, le negatività che, sempre in questi anni di attuazione della Legge Obiettivo, sono diventate sempre più evidenti e misurabili.

Per questo motivo lo scorso anno il primo riferimento che ha caratterizzato sia le Linee Guida, sia l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, è stata proprio la redazione di **una due diligence** analitica su ciò che si è fatto e su ciò che si intende fare nel breve e medio periodo. Una due diligence che ha portato ad una rivisitazione delle scelte del breve e medio periodo.

Il X° Allegato Infrastrutture, prodotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, aveva una precisa finalità: definire un quadro di priorità e di scelte per offrire una eredità utile per la prossima Legislatura.

1.

Una prima esigenza è stata quella di indirizzare le risorse sugli obiettivi infrastrutturali definiti dalla Commissione Europea. In particolare elemento prioritario del X° Allegato Infrastrutture è stato il riconoscimento del quadro programmatico delle Reti TEN – T. D'altra parte, ed in questo nel 2012 il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha svolto un ruolo determinante, è la prima volta che l'Unione Europea produce uno strumento operativo che contiene un chiaro disegno programmatico ed indica, ai vari Stati membri, un quadro dettagliato di priorità. Accanto ad una simile impostazione, nell'Allegato Infrastrutture, compare una ulteriore esigenza quella legata alla esplicitazione della Programmazione finanziaria della Unione Europea. È partito così un lavoro mirato a definire ed approfondire il quadro dei criteri per l'individuazione delle priorità di intervento, al fine di orientare la selezione dei progetti da finanziare mediante i fondi strutturali 2014/2020, ed individuare una metodologia di misurazione e valutazione dei risultati.

2.

Legato a questa prima esigenza ha preso corpo la necessità di operare una collaudazione, cioè una due diligence sulla capacità di dare concreta attuazione ad opere che, in alcuni casi, sono ancora ferme alla conclusione del completamento dell'iter istruttorio ed autorizzativo e ancora prive di copertura finanziaria pubblica e/o privata o, in altri casi, sono già avviate, già cantierate ma prive della copertura integrale. E in questa due diligence si sono seguiti principi di strategia industriale, commerciale e logistica; sono stati monitorati i vari interventi all'interno delle seguenti quattro distinte famiglie:

- La realizzazione degli assi stradali e ferroviari portanti del sistema Paese.
- L'abbattimento dei vincoli per l'accesso ai nodi logistici ed interventi di adeguamento funzionale dei nodi stessi.
- La riqualificazione della offerta nelle grandi e medie realtà urbane.
- La realizzazione di nuovi valichi e di assi frontalieri.

La lettura dei macro dati, relativi alle opere che si è ritenuto opportuno scegliere tra quelle che hanno una ricaduta strategica e che, anche se avviate, necessitano ancora di ulteriori risorse finanziarie per la continuità degli stralci

costruttivi o funzionali, ha reso possibile una rilettura dell'intero quadro programmatico. Si è avviata così una due diligence non mirata solo alla ricerca di priorità ma alla presa di coscienza contestuale dell'enorme lavoro fatto in un decennio e alla esigenza di misurare le possibilità di copertura alla luce, anche, delle norme assunte dall'attuale Governo.

Ebbene, effettuando una analisi dettagliata su ogni singola opera, è emerso che la reale esigenza di copertura, con risorse pubbliche, può subire una diversa articolazione.

Si potrebbe passare, in particolare, da una esigenza di risorse², nel prossimo triennio di circa **60,5 miliardi di € con un fabbisogno di 24,8 miliardi di € e con una esigenza reale nel triennio riconducibile a 20 miliardi di €, riduzione legata al ricorso sia di quanto previsto dall'articolo 18 della Legge 183/2011 e successive modifiche ed integrazioni così come sono confluite nelle Linee Guida sulla defiscalizzazione approvate dal CIPE nella seduta del 18 febbraio 2013, sia attraverso una rivisitazione ed una riarticolazione dei progetti depositati presso la Struttura Tecnica di Missione.**

Se dal breve periodo passiamo al medio e lungo periodo scopriamo che l'esigenza finanziaria³ passa da circa **53,6 miliardi di € con un fabbisogno di circa 55 miliardi di € e con una esigenza reale nel medio e lungo periodo riconducibile a 35 miliardi di €, valore, anche questo, individuato come per l'esigenze del breve periodo.**

Questi dati sono gli aggiornamenti del X° Allegato Infrastrutture e costituiscono un riferimento nel processo di acquisizione di risorse di qualunque fonte stante la legislazione comunitaria e nazionale in materia di infrastrutture.

3.

Questa azione sarebbe rimasta semplice intuizione procedurale se non fosse stata supportata da un terzo elemento chiave, quello relativo alla capacità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di razionalizzare l'esistente. Ed il terzo elemento è stato un apposito provvedimento legislativo: quello relativo all'articolo 41 del Decreto Legge 201 del 6 dicembre 2011. Con tale articolo il Governo ha distinto, in modo inequivocabile, due precisi momenti della programmazione delle opere strategiche, quella in cui vengono confermate tutte le opere approvate finora dal CIPE, e quella in cui, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Governo indica un quadro di interventi essenziali e prioritari. Solo in tal modo sarà possibile semplificare e razionalizzare i processi di autorizzazione e realizzazione.

4.

Un quarto elemento è stato quello di approfondire le esigenze poco supportate programmaticamente e finanziariamente a livello centrale; esigenze

² Con tale termine si indica il costo a vita intera delle esigenze totali pubbliche e private

³ Vedi nota precedente

infrastrutturali determinanti per la crescita e relative alla offerta portuale ed a quella aeroportuale.

La tematica portuale riveste un particolare rilievo; infatti sia le scelte assunte a scala comunitaria, sia i provvedimenti già assunti dall'attuale Governo, impongono, con la massima urgenza, la definizione di una nuova offerta del nostro sistema portuale e retro portuale. Una offerta che, superando possibili localismi, sia in grado di rispondere alle esigenze di una domanda di trasporto che, nel breve periodo, in assenza di una organizzazione dei traffici diversa dall'attuale, sceglierà altri siti del Mediterraneo. Per anni abbiamo assistito alla concorrenza tra le nostre portualità dimenticando che contestualmente veniva progettato in Irak, nella regione di Bassora, il porto di Al Faw. Tale impianto portuale diventerà nei prossimi cinque anni il terminale di un asse ferroviario e stradale che collega il Golfo Persico con Bagdad, con Mossul, con Ankara e, attraverso il Corridoio comunitario Istanbul – Varsavia, raggiungerà il centro della Unione Europea. In tal modo la competitività non avverrà più tra porti all'interno del Mediterraneo ma tra sistema Mediterraneo e Golfo Persico.

In merito alla tematica aeroportuale non si può non ricordare che, dopo 28 anni, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dispone di uno studio approfondito dell'intera offerta aeroportuale e ultimamente ha prodotto un quadro dettagliato degli orientamenti comunitari e degli indirizzi strategici in materia di razionalizzazione degli aeroporti e delle relative infrastrutture, nonché dei pertinenti servizi. Si è delineato così un quadro di indirizzi teso ad individuare gli aeroporti di interesse nazionale sui quali concentrare le priorità di investimento e sviluppo attraverso una razionalizzazione delle risorse e l'individuazione delle priorità per rendere il sistema aeroportuale italiano, nel suo complesso, competitivo.

5.

Una quinta esigenza è quella relativa al riassetto funzionale delle nostre città. Nell'ultimo quinquennio, infatti, è cambiata ogni ipotesi tendenziale di organizzazione della domanda di trasporto e delle possibili forme di offerta all'interno dei nostri sistemi urbani:

- la congestione: il costo da congestione nelle grandi e medie aggregazioni urbane è stimato annualmente intorno agli 11 miliardi di €;
- il costo sopportato dalle famiglie italiane per il trasporto sia in ambito urbano, sia nelle aree contermini alle grandi e medie aggregazioni urbane, è stato superiore nel 2011, a 38 miliardi di €;
- la sinistrosità sulle strade nel 2011 è stata di 280.000 incidenti di cui circa il 60% nelle aree urbane;
- il consumo dei carburanti nel trasporto su strada è stato nel 2011 pari a 42 miliardi di €. Solo il trasporto privato di persone in ambito urbano incide su tale valore per oltre il 45% (18,9 miliardi di €);
- il tasso di inquinamento ha superato, anche in ambiti urbani di 200.000 abitanti la soglia limite di CO₂. Una soglia superata 7 – 8 volte al mese (d'altra parte una vettura emette 152,4 grammi equivalenti di CO₂ per passeggero/chilometro);

- il forte indebitamento pubblico nel trasporto locale. Con i proventi dell'utenza si recuperano in Italia appena il 15 – 20% delle spese, in Francia tale valore sale al 30 - 35%, in Inghilterra supera il 72%, in Germania varia tra il 45 ed il 55%.

La politica della offerta dei servizi in ambito urbano, quindi, pur rientrando nelle competenze dell'organo locale non può non rivestire un ruolo chiave nella definizione delle strategie del Governo. La forte attenzione alla realizzazione delle reti metropolitane in ambito urbano ed il Piano Città recentemente varato sono una chiara e misurabile risposta a questa emergenza che incide direttamente sul PIL, che incide direttamente sul debito pubblico del Paese.

6.

Una sesta esigenza, presente nell'Allegato Infrastrutture è quella relativa alle disposizioni urgenti per l'Agenda Digitale Italiana. Nel X° Allegato si prospettavano le linee di indirizzo che permetteranno al Paese di accelerare il processo di digitalizzazione, agendo su quattro assi di intervento:

- infrastrutture di rete;
- integrazione dei sistemi ICT nella P.A.;
- digitalizzazione nei rapporti di imprese e cittadini verso la P.A. (switch-off);
- spinta all'utilizzo del digitale e incremento delle competenze digitali.

Questo rappresenterà, nei prossimi anni, un cambiamento sostanziale nelle abitudini della domanda di trasporto e ottimizzerà i flussi di mobilità delle merci e delle persone ridimensionando il rilevante costo del trasporto delle merci nel nostro Paese. In proposito il costo del trasporto nel nostro Paese è superiore rispetto agli altri Paesi della Unione Europea di circa 6 – 8 punti percentuali; tale gap ci costa annualmente circa **40 miliardi di €** (dati Confetra); la causa principale di tale diseconomia è proprio l'assenza dei processi di informatizzazione e digitalizzazione per la ottimizzazione degli itinerari.

7.

Una settima esigenza è quella legata all'accesso alle risorse. Lo Stato garantirà, in futuro, solo il 30% del costo degli investimenti; siamo passati da uno Stato che fino alla fine degli anni '80 aveva garantito quasi il 100% delle risorse per infrastrutturare il Paese, ad uno Stato che, nei primi anni 2000, ne ha assicurato il 50% e che d'ora in poi non potrà più assicurarne che il 30%.

Questa scelta, però, trova precise condizioni che consentiranno un coinvolgimento certo di capitali privati; un coinvolgimento, garantito da un sistema normativo, varato nel 2012, (oltre 120 modifiche normative) attraverso il quale è possibile:

- contenere i tempi che intercorrono tra la approvazione da parte del CIPE dei progetti e la definitiva registrazione delle relative delibere da parte della Corte dei Conti; (siamo passati da un periodo medio di 12 mesi agli attuali 40 giorni);

- introdurre il contratto di disponibilità, con il quale un'opera privata viene posta a disposizione dell'Amministrazione per l'esercizio di un pubblico servizio;
- sostenere le forme di partenariato pubblico-privato;
- introdurre nuove norme in tema di project bonds, norme innovative al punto di essere oggetto di grande attenzione anche da parte di altri Paesi europei;
- estendere l'ambito di applicazione della defiscalizzazione a tutte le tipologie di infrastrutture e a prevedere, in particolare, per le opere portuali, il riconoscimento a favore delle società di progetto di una quota dell'incremento di gettito IVA generato da una nuova opera portuale;
- Introdurre le obbligazioni di scopo come possibile forma di investimento da parte del risparmio privato.

Questi strumenti operativi sono già coerenti con le indicazioni e con le azioni strategiche di contesto così riassumibili:

- consentire alle scelte relative agli interventi strategici di rilevanza internazionale di non rimanere alla fase di intuizioni programmatiche. Ci si riferisce, in particolare, a due interventi: i nuovi valichi ferroviari del Frejus lungo l'asse Torino – Lione e del Brennero. Con la Legge 228/2012 (Legge di Stabilità per il 2013) il Governo ha assicurato risorse rilevanti: il finanziamento dell'intera quota italiana per la nuova linea ferroviaria Torino Lione, per un ammontare di 2.940 milioni di €. Uno sforzo particolarmente apprezzato anche in sede europea, un segno della volontà italiana di rispettare gli impegni presi a livello comunitario. Analogo sforzo è stato fatto per finanziare il secondo lotto costruttivo del nuovo tunnel ferroviario del Brennero;
- assicurare ai collegamenti ferroviari con il Mezzogiorno del Paese adeguate risorse agli interventi nei collegamenti ferroviari tra Napoli – Bari – Lecce, tra Salerno e Reggio Calabria, tra Palermo e Catania, agli interventi autostradali Olbia – Sassari ed all'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria;
- garantire la realizzazione di nuove reti metropolitane. In questi ultimi anni si è fatto molto per aumentare il numero di chilometri della reti metropolitane; agli inizi del 2000 il nostro Paese disponeva di soli 104 Km di reti metropolitane, entro il prossimo biennio le nostre grandi aree urbane disporranno di circa 280 Km. di rete;
- sbloccare finanziamenti relativi ad opere per un valore globale pari a circa 37 miliardi di euro. Questo volano di risorse attivato è solo una prima tranche di interventi che può raggiungere entro il 2015 il valore di circa 105 miliardi di €.

In proposito, è opportuno ricordare che nel 2012 è stato necessario rendere operativi una serie di decisioni assunte dal passato Governo ma non attuate.

Ci si riferisce ad un Piano per il Sud di 6.850 milioni di € approvato all'inizio dell'agosto del 2011 e praticamente privo di ogni atto operativo.

Ci si riferisce ad un elenco di opere cosiddette confermate anche se approvate dal CIPE prima del 2008 e mai però avviate a realizzazione, un elenco di opere il cui importo era pari a 4.869 milioni di €.