

## EMILIA ROMAGNA

Con delibera di Giunta Regionale (DGR 401/2011) è stata approvata l'Intesa Generale Quadro non ancora sottoscritta dal MIT e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nelle more della sottoscrizione dell'Intesa non è possibile modificare l'elenco delle opere di Legge Obiettivo.

Si condividono le indicazioni di strategicità indicate dalla Regione Emilia Romagna sul sistema autostradale che attraversa il territorio regionale e si invita la Regione stessa a trasmettere un documento programmatico relativo alla fattibilità economica derivante dall'applicazione dell'art 18 della legge 183/2011 e successive modificazioni alle fattispecie presenti in Regione. Si condividono altresì le indicazioni sul nodo autostradale di Bologna e sul Nodo di Rastignano, indicazioni che non impattano su fabbisogno.

### ***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Regione Emilia Romagna, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibili presso la Struttura Tecnica di Missione, sono state accettate.*

## TOSCANA

Da un punto di vista programmatico, rimane necessario prevedere la sottoscrizione di un protocollo d'intesa con l'ANAS ed il MIT per la realizzabilità ai sensi dell'art 33 del decreto crescita 2.0 relativo al miglioramento del sistema stradale individuato come Firenze Livorno Pisa.

La regione Toscana ritiene di esprimere un ordine di priorità ai lotti della Fano Grosseto che attraversano il territorio regionale. In particolare ed, anche alla luce delle possibilità date dall'art 33 del Decreto Legge Sviluppo 2.0, la Regione considera strategica la parte terminale dei lotti 0, 4 e 9 e da Arezzo fino al confine regionale.

In relazione al completamento della viabilità di Prato raddoppio Viale Leonardo da Vinci, si sottolinea che la sua assenza nel X Allegato di settembre 2012, è dovuta ad un mero errore materiale.

In relazione al sistema portuale toscano Livorno, Piombino e Carrara, i progetti che interessano tale sistema portuale, saranno oggetto di inserimento complessivo alla luce delle determinazioni che il Governo ed il Parlamento vorranno assumere in relazione al punto 5 indicato in Premessa e a valle del Disegno di Legge sulla riforma portuale già approvato da un ramo del Parlamento.

### ***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Le integrazioni richieste dalla Regione sono state integralmente acquisite.*

## MARCHE

La regione chiede di sottoscrivere l'Intesa generale Quadro, i cui contenuti sono stati approvati con DGR n 936/2011. In sua assenza è possibile procedere, ove indicato, alle mere correzioni materiali del X Allegato Infrastrutture.

### ***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Regione Marche, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibile presso la Struttura Tecnica di Missione, sono state accettate.*

## **ABRUZZO**

La Regione chiede alcune correzioni materiali

In tema di Schemi idrici, la STM rimane in attesa di un documento programmatico della Regione in grado di superare lo stallo derivante dall'assenza di finanziamenti nel settore.

### ***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Regione Abruzzo, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibili presso la Struttura Tecnica di Missione, sono state accettate.*

## **UMBRIA**

La Regione Umbria chiede l'inserimento nella parte programmatica dell'Allegato infrastrutture, del tratto del Nodo di Perugia non interessato dall'attraversamento della Orte Mestre; "Nodo Stradale di Perugia - M. del Piano – Collestrada". Si invita la Regione a trasmettere un documento programmatico sulla modalità autostradale che abbia per oggetto la fattibilità economica derivante dall'applicazione dell'art 18 della legge 183/2011 e dell'applicazione dell'art 33 del Decreto Legge Crescita 2.0 per individuare la fattibilità dell'opera.

### ***Integrazioni informali richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Si ribadisce l'importanza per il MIT di disporre di uno studio di natura programmatica elaborato dalla Regione sull'impatto dell'asse autostradale Orte – Mestre sull'attuale organizzazione dei traffici nell'intero assetto regionale.*

*Si sottolinea che in relazione alla Foligno Terontola, la STM porrà in essere ogni azione utile per l'inserimento della stessa nella documentazione programmatica di RFI*

## **LAZIO**

Le richieste della regione Lazio di inserimento delle opere previste dalla sottoscrizione dell'Intesa Generale Quadro relative al sistema aeroportuale e portuale potranno essere accolte in adempimento alle scelte che il Governo ed il Parlamento vorranno adottare in relazione al punto 5 di cui alla premessa di questa appendice.

Relativamente alla componente ferroviaria si ravvisa l'impossibilità di inserimento dei progetti richiesti, per l'assenza degli stessi nel Contratto di Programma di RFI. Pertanto la Regione chiede che in occasione del nuovo contratto di programma di RFI si possa procedere a tali inserimenti.

Si ritiene di dover richiamare anche in questo caso la Regione a farsi parte attiva nello sblocco dei finanziamenti riferiti alle opere confermate.

### ***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Non sono pervenute integrazioni*

## **CAMPANIA**

1. Rimane da sottoscrivere l'Intesa Generale Quadro con la Regione Campania. Tale programmazione, pur essendo confluita nella Delibera di Giunta Regionale n. 601/11 non è al momento formalizzata. Pertanto potranno essere accettate le sole

correzioni materiali aggiornate al giugno 2012, data del monitoraggio del X Allegato infrastrutture.

2. Si condivide la richiesta della Regione Campania in tema di razionalizzazione ed assetto delle reti Metropolitane, alla luce sia dei costi di gestione connessi all'estensione della rete metropolitana regionale, sia alla mancata conferma, per assenza di obbligazioni giuridicamente vincolanti nei confronti di terzi, di alcuni finanziamenti non confluiti nella delibera CIPE 6/2012. Si ravvisa proprio in merito ad opere connesse a sistemi metropolitani, la necessità che la Regione si faccia parte attiva nei confronti dei soggetti aggiudicatori titolari di investimenti confermati. Pertanto in relazione ai definanziamenti avvenuti in seguito a decisioni di tagli, si proporrà un incontro con i soggetti aggiudicatori di tali finanziamenti per una rimodulazione dei progetti da operare sulla base delle risorse effettivamente disponibili ad oggi.

3. In relazione alle richieste di inserimento di progetti di legge obiettivo coperti in parte con il ricorso ai fondi del Piano Nazionale per il Sud (PNS), è da segnalare che in alcuni casi, così come anche indicato dalla tabella F del 9° allegato infrastrutture, per alcune opere a cui si fa riferimento i progetti disponibili presso la STM non sempre corrispondono alle coperture ed ai costi a vita intera dichiarati in occasione della redazione del PNS. Si ravvisa pertanto la necessità di aggiornamento di tali opere e soprattutto dei progetti che costituiscono le opere inserite nel PNS

4. In ogni caso anche con riferimento al Raccordo Salerno Avellino ed alla necessità di procedere ad aggiornamento del costo del progetto, si sottolinea come tale proposta ancora non abbia trovato, da parte del soggetto aggiudicatore, alcuna formulazione nei limiti degli art 18 della Legge 183/2011 ed art 33 del Decreto Legge Sviluppo 2.0 in grado di descriverne la sostenibilità finanziaria.

5. Si condividono le preoccupazioni della Regione in relazione al mancato avvio della Telesina, asse di fondamentale importanza a supporto di aree soggette a riconversione produttiva agricola ed attraversata da intenso traffico merci.

6. Relativamente agli inserimenti nel Documento 2 dell'Allegato di opere che interessano la Regione Campania, e relativamente alle richieste di inserimento in materia di interventi portuali, aeroportuali e digitali queste saranno oggetto di inserimento alla luce delle determinazioni che il Governo ed il Parlamento vorranno assumere in relazione al punto 5 indicato in Premessa.

#### ***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*In relazione alle tematiche relative agli HUB aeroportuali, si rinvia a quanto dichiarato al punto 6*

*In relazione alla AV/AC Napoli Bari, si ribadisce che le tratte di cui si compone l'opera sono disponibili presso la STM come progettazioni preliminari.*

*D'altra parte la logica del Documento Due all'Allegato infrastrutture si caratterizza per un insieme di opere previste dalle vigenti Intese Generali Quadro, ma che, nel rispetto dell'art 41 della legge 214/2011, rappresenteranno la componente propositiva del MIT proprio in occasione della stipula delle Nuove Intese. In questa logica, la tabella del Documento Due rappresenta alcune indicazioni infrastrutturali che possono essere definite come obiettivo "invariante" di infrastrutturazione, cioè come conditio sine qua non, a parere della STM, per il perseguimento dell'obiettivo dell'equità infrastrutturale del territorio nazionale e del connesso sviluppo economico e territoriale. La richiesta della Regione Campania di inserire il*

*complessivo sistema di interventi riferito alla Napoli Bari nel documento 2 può essere accolta nei limiti di quanto appena detto.*

*In relazione alle disponibilità riferite alla Napoli Bari, le rilevazioni su cui si basa il X Allegato sono anteriori alla sottoscrizione del CIS e comunque in corso di controllo.*

*Rispetto alle opere del Sistema Metropolitano Campano nell'Allegato Infrastrutture sono confluite tutte le informazioni ad evidenza pubblica sostanziate da delibere CIPE. Le variazioni che la Regione chiede non possono che essere accolte dopo le relative puntualizzazioni possibili, previa istruttoria della STM, proprio attraverso deliberati CIPE.*

*In relazione all'opera Valle Caudina d'Ardine Terzo Lotto, si invita la Regione a voler comunicare, per quanto di sua competenza ed a firma del Presidente, gli impegni di finanziamento assunti con il Por Fesr Campania.*

## **MOLISE**

*Non sono al momento pervenute osservazioni*

## **BASILICATA**

La Regione fa emergere i problemi connessi con la razionalizzazione dell'accessibilità alle grandi direttrici. In relazione alle richieste riferibili al Murgia Pollino, è da segnalare che ad oggi risulta necessario un aggiornamento del progetto preliminare. Pertanto le indicazioni della Regione, riferibili al dettaglio dei singoli lotti, non sono accoglibili perché non sostanziate da progetti presentati dall'Anas.

L'Intesa Generale Quadro, benché particolarmente avanzata, non ha però trovato formale sottoscrizione. Solo dopo tale formalizzazione sarà possibile procedere ad aggiornamento dell'elenco di opere di legge obiettivo.

***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Non sono pervenute integrazioni*

## **PUGLIA**

Non sono al momento pervenute osservazioni

***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Non sono pervenute integrazioni*

## **CALABRIA**

Non sono al momento pervenute osservazioni

***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Non sono pervenute integrazioni*

## **SICILIA**

Si condivide la posizione della Regione Sicilia sulla necessità di concentrare sulla direttrice Messina Catania Palermo la programmazione ferroviaria di medio e lungo periodo. In relazione agli inserimenti di nuove opere così come alla ottimizzazione dei progetti riferiti ad alcuni tracciati stradali, è necessario che la Regione proponga e sottoscriva la Nuova Intesa Generale Quadro.

***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Regione Sicilia, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibile presso la Struttura Tecnica di Missione, sono state accettate.*

## **SARDEGNA**

Con DPCM 3869 in scadenza al 31 dicembre 2012, il presidente della Regione è stato nominato Commissario per la Olbia – Sassari. Pertanto la STM è in attesa di ricevere i progetti che costituiscono i lotti ed i relativi quadri economici approvati dal Commissario per sottoporre, quanto prima, al CIPE l'intero progetto relativo alla Sassari Olbia.

Si ritiene indispensabile raggiungere un equivalente stato di progettazione in riferimento alla SS 131.

In riferimento al Porto di Cagliari, il MIT porrà in essere tutte le necessarie azioni perché la Commissione europea possa prevedere tale intervento tra quelli "core".

### **Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012**

*Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Sardegna, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibili presso la Struttura Tecnica di Missione e riferite ad opere inserite nella vigente Intesa Generale Quadro, sono state accettate.*

Si riportano di seguito, in azzurro, le correzioni apportate alle tabella 0, 1 e 2 del X Allegato Infrastrutture.

Rispetto all'Allegato Infrastrutture al DEF approvato dal Governo e sottoposto ad intesa della Conferenza Unificata Stato Regioni si sottolinea che:

- 1 **Il Programma delle Infrastrutture Strategiche passa da 235 miliardi di € a 238,9 miliardi di €, le disponibilità da 96,6 a 104 miliardi di € con un abbattimento del fabbisogno finanziario complessivo da 140 miliardi di € a 136 miliardi di €. In tal modo emerge chiaramente che il saldo sul debito pubblico è rimasto invariato.**  
L'aggiornamento dei costi è dovuto solo al fatto che per le relative alla tangenziale Alemagna ed al Sistema tangenziali venete, è stato necessario effettuare un aggiornamento dei dati forniti dei RUP  
L'incrementano del costo complessivo del programma infrastrutture strategiche è integralmente coperto da capitale privato.
- 2 **In merito alla Tabella 1. (opere appaltate o in fase di realizzazione) le stesse, sempre alla luce dell'ultimo aggiornamento effettuato dai RUP) passano da 73 miliardi di € a circa 78 miliardi di € con abbattimento di circa 1 miliardo di € di fabbisogno.**
- 3 **Parimenti le opere in progettazione passano da circa 161 miliardi di € a 160 miliardi di € con un abbattimento del fabbisogno di circa 4 miliardi di € passando da circa 126 miliardi di € a circa 122 miliardi di €. Tale variazione è dovuta essenzialmente ad un maggior coinvolgimento di capitali privati**

PAGINA BIANCA

## 7 PRIORITÀ FUNZIONALI DA SUPPORTARE FINANZIARIAMENTE NEL TRIENNIO 2014 – 2016.

Tenuto conto di quanto assegnato lo scorso anno dalla Legge 228/2012 (Legge di Stabilità), le ipotesi di esigenze finanziarie, necessarie per dare continuità alle scelte strategiche definite nel X° Allegato In infrastrutture, si possono articolare nelle seguenti quattro distinte priorità funzionali

1. **priorità obbligate**
2. **priorità legate alle decisioni assunte a scala comunitaria sul nuovo assetto delle Reti TEN – T**
3. **priorità supportate da un reale coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione delle opere**
4. **priorità legate a dare continuità ad impegni assunti**

**Fanno parte del primo filone** funzionale interventi che nel triennio richiedono risorse globali, in conto capitale, per circa **2.400 milioni di €** di cui circa **1.400 milioni di €** relativi alla annualità 2014. Un simile importo consente, sempre nel triennio, la realizzazione dei seguenti interventi:

- Contratti di programma 2013 dell'ANAS e di RFI
- Ulteriori tranche per il completamento della messa in sicurezza della città di Venezia e della laguna (Mo.SE)
- Messa in sicurezza ponti e viadotti Anas
- Interventi di completamento di opere già cantierate e bloccate

**Fanno parte del secondo filone** una serie di interventi che a livello strategico sono coerenti con il quadro delle priorità definito a livello comunitario in termini di core network. L'importo delle esigenze finanziarie del triennio è pari a circa **1.900 milioni di €** di cui circa **800 milioni di €** relativi all'annualità 2014. Trattasi, in particolare, di interventi relativi a:

- Assi viari
- Nodi metropolitani
- Nodi logistici di particolare rilievo (porti, aeroporti, interporti)

**Fanno parte del terzo filone** una serie di interventi che, grazie alla norma sulla defiscalizzazione, possono consentire un forte ridimensionamento delle risorse pubbliche necessarie per la realizzazione di assi strategici fondamentali ed al tempo stesso assicurare un coinvolgimento di rilevanti capitali privati. Con una base pubblica di circa **1,5 miliardi, di €** di cui circa **un miliardo a partire dal 2014**, si rende possibile l'avvio di investimenti superiori a **15 miliardi di €**. Trattasi, in particolare, dei seguenti interventi:

- Asse autostradale Termoli – San Vittore
- Asse autostradale “Telesina”
- Asse autostradale Roma – Latina
- Completamento asse autostradale Salerno – Reggio Calabria

**Fanno parte del quarto filone** una serie di azioni che invocano sia impegni in conto capitale che in conto esercizio. Il valore globale di tali finalità, in conto capitale, si attesta su un valore di circa **600 milioni di €**, di cui circa **400 milioni di €** per l'annualità 2014, ed è essenzialmente finalizzato a completare il Piano delle “opere piccole e medie nel Mezzogiorno” e su interventi legati al “Piano Città”



## 8 GLI ULTERIORI OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

### UNA PROPOSTA A SCALA COMUNITARIA

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

### UN LABORATORIO PER APPROFONDIRE LA ESPERIENZA DELLA LEGGE OBIETTIVO

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

Tale impegno può trovare attuazione nella costituzione di un laboratorio operativo in cui analizzare le esperienze vissute nella attuazione di determinati progetti e nel verificare le negatività e le criticità incontrate. In tal modo la esperienza di dieci anni di attività e gli approfondimenti effettuati nell'ultimo biennio nel comparto amministrativo e legislativo possono diventare un riferimento utile nel processo di programmazione del Paese.

### LA RILEVANZA DEL COMPARTO ENERGETICO

L'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40% e tale dato impone un immediato approccio responsabile finalizzato alla ottimizzazione dell'uso delle varie modalità di trasporto. Dobbiamo, **in realtà, sfruttare la ricchezza certa energetica di cui disponiamo: una ricchezza legata al contenimento ed alla ottimizzazione dei consumi.**

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

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

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

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

## LA SICUREZZA STRADALE

La sicurezza stradale costituisce una importante criticità sociale ed economica per il nostro Paese. Quasi quattromila morti, trecentomila feriti e ventimila invalidi permanenti ogni anno sono numeri che incutono paura e rendono superfluo ogni ulteriore commento. Anche se l'intenso impegno ad oggi profuso nel settore della sicurezza stradale ci ha consentito di raggiungere notevoli risultati, l'incidentalità sulle nostre strade determina ancora troppi decessi, troppi feriti, troppo dolore e sofferenza, oltre al non trascurabile risvolto meramente economico, pari a circa **28,5 miliardi di € all'anno di costi sociali**, equivalenti **2 punti percentuali del PIL**. Su questa delicata emergenza, oltre a rendere sempre più incisivo l'intervento attraverso: una azione normativa più rigorosa e sistematica, sistemi di prevenzione e controllo più capillari e diffusi, una attività di educazione /informazione sempre più ampia, lo stimolo al progresso tecnico di miglioramento della qualità del veicolo sotto i profili della sicurezza sia attiva che passiva, intendiamo continuare ad approfondire la tematica **della qualità della infrastruttura**. Questa componente, anche se nella composizione delle cause legate alla incidentalità è individuata quale responsabile in percentuali non superiori al 10% - 15% tuttavia è, senza dubbio importante in quanto spesso si configura quale concausa determinante ponendosi in associazione

alla complessa serie di fattori che caratterizzano il comportamento dei singoli utenti della strada. Su questa specifica area tematica, in la ricerca gioca un ruolo determinante e la qualità delle infrastrutture ha un ruolo essenziale.

Come noto con D.Lgs n.35/2011 è stata recepita nel nostro ordinamento la Direttiva 2008/96/CE che si prefigge l'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza delle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea (TEN) mediante l'introduzione di una serie di procedure di valutazione di impatto e di controllo volte a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali nelle diverse fasi di pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione. Dette procedure saranno progressivamente estese a tutte le altre strade non appartenenti alla rete TEN secondo le scadenze temporali previste nel citato D.Lgs 35/2011.

## **LA SICUREZZA IN MARE**

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

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

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

<b>ESIGENZE INFRASTRUTTURE COMPONENTE AEREA – GUARDIA COSTIERA</b>					
<b>TRIENNIO 2013 – 2015</b>					
<b>ANNO</b>	<b>BASE</b>	<b>ESIGENZE INFRASTRUTTURALI</b>	<b>COSTI STIMATI</b>	<b>NOTE</b>	<b>PRIORITA'</b>
2013	PESCARA	HANGAR	5.500.000		1
	CATANIA	LAVORI DI STRAORDINARIA MANUTENZIONE HANGAR	1.750.000		2
2014	PONTECAGNANO (SA)	HANGAR - PIAZZALE E STRUTTURA LOGISTICA	8.000.000	da realizzarsi in un'area che dovrebbe essere acquisita a breve	1
	SARZANA	LAVORI COMPLETAMENTO 2° HANGAR	1.750.000		2
2015	CAGLIARI	HANGAR - PIAZZALE E STRUTTURA LOGISTICA	8.000.000	Attualmente non è disponibile alcuna area (verranno presi contatti con Enac ed Ente gestione per l'individuazione di un appezzamento di terreno di almeno 7.000 mq.). La cifra potrebbe essere considerevolmente inferiore se si acquisisse una struttura già esistente.	2
<b>TOTALE EURO</b>			<b>25.000.000</b>		

## LA PREVENZIONE DALLE INFILTRAZIONI MALAVITOSE

La qualità del mondo imprenditoriale da un lato e la capacità del Governo di garantire la sicurezza sui lavori, dall'altro, rappresenta il binomio obbligato che si intende porre ogniqualvolta decidiamo di realizzare una infrastruttura.

L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria è, oggi, senza dubbio, quello su cui si è incentrato al massimo l'attenzione del Governo e del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti proprio per la serie di fenomeni legati a forme di criminalità organizzata. Fenomeni affrontati in modo organico da un apposito Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere istituito con apposito Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sin dal 15 aprile del 2002 e che insieme al Settore Tecnico, al Settore giuridico ed a quello economico costituisce l'articolazione funzionale della Struttura Tecnica di Missione.

Questa azione preventiva voluta, praticamente sin dall'inizio delle attività legate all'attuazione della Legge Obiettivo testimonia la volontà di aggredire in modo organico una simile emergenza evitando di scegliere come azione preventiva la politica del "non fare". È utile ricordarlo che fino all'aprile del 2002 il controllo, il monitoraggio delle opere non era supportato da una interazione sistematica tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Interno e le varie Prefetture. Quindi il costante impegno del Governo è quello di vincere ogni azione malavitosa che persegue un chiaro obiettivo: **governare il territorio proprio attraverso il blocco di ogni processo di infrastrutturazione.**

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

## LA SICUREZZA SUI LAVORI

Altro tema particolarmente delicato ed urgente è quello legato alla sicurezza nei lavori. Come detto prima e come ribadito già nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno la sicurezza nei cantieri è senza dubbio legata alla capacità ed alla qualità imprenditoriale delle imprese di costruzione.

Occorre quindi evitare di affrontare la preoccupante tematica legata alla sicurezza nei cantieri solo ricorrendo a forme restrittive, a penali a valle di infortuni gravi.

È necessario intervenire in modo organico nell'assetto organizzativo della impresa di costruzione. Le imprese di costruzione, in Italia, denunciano una relativamente bassa "performance" in termini di efficienza industriale. Le ragioni di ciò sono molteplici e la maggior parte di esse

risiedono nella incapacità strutturale della Pubblica Amministrazione di gestire il mercato delle opere pubbliche con efficienza e razionalità. In altre parole, non esiste ancora un meccanismo di selezione delle imprese che impedisca l'ingresso a quelle meno competitive ed agevoli, viceversa, la crescita industriale di quelle migliori.

La Pubblica Amministrazione, per superare questa patologia che, nel nostro Paese, rischia di diventare irreversibile, si dovrebbe dotare, come proposto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, di un sistema di **"rating"** delle imprese gestito da società specializzate. Il **"rating"** dovrebbe avvenire sulla base di criteri che facciano riferimento alle reali capacità imprenditoriali/realizzative dell'impresa, alla sua consistenza finanziaria, alla serietà dei suoi comportamenti (per esempio: **numero di infortuni registrati**; numero di varianti richieste; entità del contenzioso con la Pubblica Amministrazione e suoi esiti)

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

## **UNA NUOVA POLITICA PER LA RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA CITTÀ E PER IL RILANCIO DELL'EDILIZIA**

Gli interventi legati alla edilizia scolastica, al Piano Casa, alle opere piccole e medie nel Mezzogiorno, ecc. sicuramente rappresentano un grande contributo alla riqualificazione dell'assetto urbano delle nostre città, ma rischiano di essere slegati e non coerenti alla organizzazione dell'intero sistema. Per questo motivo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende dare la massima organicità alle iniziative progettuali già avviate ed a quelle che, nel breve e medio periodo, saranno avviate ad esecuzione.

**La costruzione, quindi, di una città efficiente** in cui tutte le iniziative infrastrutturali sono compiute non per risolvere segmenti logistici o residenziali ma per garantire la efficienza organica delle funzioni della città.

Per questo motivo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta cercando da un lato di recuperare in logica di sistema le iniziative già definite o avviate attraverso i richiamati progetti relativi al Piano Casa, all'Edilizia scolastica, alle opere piccole e medie, e attraverso le infrastrutture di rete come quelle metropolitane ed urbane, dall'altro dando consistenza, di intesa con gli Enti locali e con gli operatori del settore, ad una serie di iniziative che ricostruiscano in modo capillare la qualità delle nostre città.

Una simile azione produce un coinvolgimento diffuso di attività imprenditoriali e genera automaticamente un significativo volano occupazionale.

Il Ministero, quindi attraverso il **Piano Città** sta attuando un organico processo di riqualificazione urbana concordando e definendo ogni linea strategica ed operativa con Regioni e Comuni.

## **LA RICOSTRUZIONE DELLA CITTÀ DELL'AQUILA**

**La ricostruzione degli edifici pubblici della città compete al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti;** per la ricostruzione e per il restauro degli edifici pubblici erano stati assegnati, prelevandoli dal Fondo Infrastrutture, **408 milioni di €** e di tale volano di risorse è già stata garantita ed avviata concretamente una prima tranche di oltre 200 milioni di €. Senza dubbio questa prima assegnazione è esigua tuttavia le opere pubbliche diventano un vero legante dell'intero tessuto urbano. La città, infatti, è fatta di simboli: **gli edifici pubblici, le piazze, le chiese, i musei, i centri culturali sono i riferimenti chiave delle città;** nel caso di una città distrutta come l'Aquila sono il DNA che sopravvive anche dopo un evento sismico grave.

**La ricostruzione della città e l'adeguamento dell'intero assetto infrastrutturale regionale, stradale e ferroviario, che caratterizza l'attuale offerta, diventano obiettivi chiave per la crescita e per lo sviluppo di un territorio allo stato tanto penalizzato.**

## **ATTUARE LE LINEE STRATEGICHE DELLA OFFERTA LOGISTICA DEFINITE NEL X° ALLEGATO INFRASTRUTTURE**

Nelle Linee Guida all'Allegato Infrastrutture al DEF 2013 – 2015 venne ribadito che tutte le analisi, tutti gli approfondimenti avevano prodotto un dato comune: il valore delle diseconomie, generate dalla assenza di una offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace della stessa, produce annualmente un danno per il Paese che varia tra **50 miliardi di € e 60 miliardi di €.**

Le azioni definite lo scorso anno capaci di concorrere alla definizione di una offerta logistica funzionali alle esigenze della domanda possono essere così sintetizzate:

- 1.** Garantire una efficace interazione tra gli impianti portuali e gli impianti interportuali. A tale proposito uno dei punti critici di tali nodi logistici (porti ed interporti) non è la organizzazione della offerta infrastrutturale interna ai singoli impianti quanto la interazione tra i singoli nodi e le reti. Per questo motivo grande attenzione va riposta ai Contratti di Programma di RFI e di ANAS per verificare la corretta correlazione tra tali strumenti programmatici e gli intereventi che consentono il raggiungimento, in tempi certi, di tali obiettivi.
- 2.** Favorire la diffusione di servizi infrastrutturali e applicazioni ICT interoperabili, per ottimizzare l'operatività aziendale, l'integrazione modale, i rapporti con le amministrazioni e i tempi operativi.
- 3.** Favorire l'outsourcing. Le attività logistiche in outsourcing assicurano maggior efficienza economica e ambientale.
- 4.** Favorire la crescita dell'imprenditorialità logistica, fortemente sottodimensionata, e correggere l'eccessiva polverizzazione dell'autotrasporto
- 5.** Favorire la multimodalità. L'integrazione modale richiede una pluralità di interventi convergenti, anche sul piano normativo e infrastrutturale.

- 6.** Sostenere la concorrenzialità delle imprese nei segmenti più esposti a rischi di delocalizzazione per effetti di dumping, specie sui costi sociali, derivanti dalla concorrenza degli operatori dell'Est Europa e dallo sviluppo di insediamenti logistico - portuali sulla sponda sud del Mediterraneo.