

9 L'OPERATO DEL DICASTERO NEL 2012

Cosa è stato fatto nel comparto delle infrastrutture

1. Individuazione delle priorità infrastrutturali

Definire le priorità ed evitare duplicazioni e sovrapposizioni è essenziale per evitare gravi sprechi di risorse e ritardi nella realizzazione di opere strategiche. Abbiamo dato priorità alle infrastrutture strategiche inserite nel quadro programmatico europeo delle **reti TEN-T**, all'abbattimento dei vincoli per l'accesso e la piena funzionalità dei nodi logistici e portuali e alla riqualificazione dell'offerta infrastrutturale e urbanistica nelle grandi città metropolitane. Altri progetti hanno acquisito una rilevanza inferiore.



2. Le novità dell'Allegato Infrastrutture al DEF

- Chiara ed esplicita forza del quadro programmatico delle Reti TEN-T
- Definizione in modo inequivocabile di due distinti momenti della programmazione delle opere strategiche: conferma di tutte le opere approvate dal CIPE e indicazione degli interventi essenziali e prioritari
- Costituzione di una due diligence per articolare nel medio periodo l'intera azione programmatica e definire le esigenze finanziarie
- Grande attenzione alla tematica portuale ed esplicitazione delle linee guida del Piano degli Aeroporti
- Inserimento all'interno dell'Allegato le disposizioni urgenti per

l'Agenda Digitale Italiana

- f) Esplicitazione della Programmazione finanziaria della Unione Europea
- g) Riconoscimento del ruolo chiave dei project bond

3. Iter più rapidi

- a) Le tempistiche per la registrazione delle delibere del CIPE alla Corte dei Conti sono state ridotte in media da 8-14 mesi a 30-60 giorni
- b) L'introduzione dell'approvazione unica del progetto preliminare da parte del CIPE dei progetti delle opere di interesse strategico ha eliminato, ove non necessario, il passaggio al CIPE del progetto definitivo consentendo un più rapido avvio della fase di realizzazione
- c) È stata introdotta, per le opere di importo superiore ai 20 milioni di euro, la procedura di consultazione preventiva sul progetto a base di gara, quale momento di confronto tra le imprese invitate alla gara ristretta e la stazione appaltante
- d) È stata estesa la possibilità di procedere, in caso di risoluzione dei contratti in essere, al completamento del contratto mediante scorrimento della graduatoria formatasi in esito della gara originaria, in luogo dell'espletamento di una nuova gara

4. Sostegno alle Partnership Pubblico-Privato (PPP)

Il Governo ha snellito le procedure ed eliminato i vincoli normativi che non consentivano di attrarre adeguatamente il capitale privato nella realizzazione delle opere pubbliche:

- a) L'Italia è il primo Paese Ue ad aver introdotto i project bond, prevedendo forme di agevolazione fiscale che ne favoriscono l'utilizzo (tra cui l'equiparazione del trattamento fiscale a quello dei titoli di Stato)
- b) È stata estesa a tutti i titolari di contratti di PPP nonché alle infrastrutture di interesse strategico già affidate o in corso di affidamento, la defiscalizzazione a totale o parziale sostituzione del contributo pubblico a fondo perduto, introdotta dalla legge di stabilità per il 2012, laddove sia necessario per riequilibrare il PEF
- c) Per consentire la realizzazione di nuove grandi infrastrutture strategiche di importo superiore a 500 milioni da realizzare in PPP senza contributi pubblici a fondo perduto, che non sarebbero realizzate a causa della non sostenibilità dell'investimento; è stato introdotto il credito di imposta nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del PEF
- d) È stato introdotto il contratto di disponibilità, quale nuovo strumento contrattuale di PPP, con il quale un'opera viene realizzata da un privato e posta, a fronte di un canone di disponibilità, a disposizione dell'Amministrazione per l'esercizio di un pubblico servizio
- e) Per consentire l'effettivo sviluppo delle strumento obbligazionario da

parte degli enti locali per finanziare opere infrastrutturali, è stato introdotto lo strumento finanziario delle obbligazioni di scopo emesse dagli enti territoriali, per specifici progetti infrastrutturali, garantiti da beni immobili di proprietà dell'ente territoriale

- f) È stata prevista la possibilità, per le imprese di assicurazioni, di coprire le proprie "riserve tecniche", oltre che con investimenti in beni immobiliari, anche con azioni, obbligazioni o fondi che investono nel settore delle infrastrutture pubbliche
- g) Sono state introdotte disposizioni per assicurare adeguate condizioni di bancabilità del progetto posto a base di gara della concessione nonché la piena operatività dell'istituto del subentro nella concessione
- h) È stata definita una disciplina della finanza di progetto specifica per il settore delle opere di interesse strategico che tiene conto delle peculiarità proprie dei procedimenti di approvazione di tali opere
- i) È stata introdotta per la finanza di progetto l'obbligatorietà della conferenza dei servizi preliminare, da esperirsi sullo studio di fattibilità, resa vincolante per le successive fasi di progettazione e sviluppo dell'opera

5. Risorse sbloccate

Il Governo ha sbloccato una serie di opere ferme alla fase istruttoria e prive di finanziamenti per un importo globale di circa 45 miliardi di euro. Il Governo ha chiuso la fase istruttoria di un numero rilevante di progetti che potranno così essere approvati e avviati a realizzazione nel prossimo triennio per un importo globale prossimo ai 50 miliardi.

Il Governo, quando si è insediato, ha trovato una serie di atti programmatici e di Leggi di spesa che da mesi erano rimasti fermi alla fase programmatica o a quella delle mere enunciazioni:

- a) Piano per il Sud di 6.850 milioni di € approvato all'inizio dell'agosto del 2011 e praticamente privo di ogni atto operativo
- b) Fondo Infrastrutture approvato per Legge nel luglio 2011 per un importo globale di 4.930 milioni di €, ma fino al 6 dicembre 2011 rimasto solo un semplice riferimento normativo
- c) Elenco di opere cosiddette confermate anche se approvate dal CIPE prima del 2008 e mai però avviate a realizzazione, il cui importo era pari a 4.869 milioni di €
- d) Opere che dopo il taglio degli investimenti avvenuto nel settembre del 2011 erano state ritenute indifferibili con una copertura di 2.800 milioni di € ma che, anche se indifferibili, non avevano ottenuto né il reale trasferimento delle risorse, né l'approvazione da parte del CIPE
- e) Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato che dal 2010 non solo non aveva avuto la approvazione, ma non aveva ottenuto i relativi stanziamenti per un importo pari a 5.857 milioni di €

Il lavoro svolto ha reso possibile la cantierizzazione delle opere e in alcuni casi il completamento di interventi strategici:

- a) Nuovi valichi ferroviari:
 - Tunnel ferroviario del Frejus sulla Torino - Lione
 - Tunnel ferroviario del Brennero comprensivo dell'asse Fortezza

– Verona

- b) Assi ferroviari: AV Milano – Venezia, AV Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi), Napoli – Bari
- c) Sistema MoSE
- d) Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria
- e) Reti metropolitane di Torino, Milano, Brescia, Bologna, Roma, Napoli
- f) Impianti aeroportuali di Milano e Roma
- g) Interventi negli impianti portuali

6. Azione organica sul Mezzogiorno

Sono stati sottoscritti i seguenti Contratti Istituzionali di Sviluppo:

- a) La velocizzazione dell'asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria (230 milioni di €)
- b) Il nuovo asse ferroviario ad Alta Velocità ed Alta Capacità Napoli – Bari (5,2 miliardi di €)
- c) L'asse autostradale Olbia – Sassari (926 milioni di €)
- d) La ristrutturazione funzionale dell'asse ferroviario Palermo – Catania (2,2 miliardi di €)

Oltre a questi interventi il Governo ha approvato e avviato a realizzazione i seguenti interventi:

- a) Un lotto funzionale della Strada Statale 106 Ionica: 698 milioni di €
- b) Asse autostradale Catania – Ragusa per un importo di circa 870 milioni di €
- c) Asse viario Lioni – Grottaminarda, primo lotto di 70 milioni di €
- d) Piastra logistica di Taranto per un importo di 220 milioni di €
- e) Nodo metropolitano di Bari per un valore complessivo di 391 milioni di €
- f) Opere piccole e medie nel Mezzogiorno per un importo di circa 400 milioni di €
- g) Sviluppo giacimento petrolifero di Tempa Rossa per 1.340 milioni di €

Se si tiene conto delle risorse sia del Contratto di Programma dell'ANAS, sia del Contratto di Programma di RFI per la componente manutentiva l'importo globale degli interventi nel Mezzogiorno si attesta su un valore di circa **13,550 miliardi di €**.

7. La consultazione pubblica

Si è lavorato alla messa a punto di un modello di consultazione pubblica per promuovere un più alto livello di consenso sociale e di partecipazione delle popolazioni interessate dalle opere di interesse strategico di rilevante impatto sul territorio sotto il profilo sociale, ambientale e territoriale. La norma introduttiva del modello nell'ordinamento italiano, presente in un disegno di legge il cui iter di presentazione non è pervenuto a completamento nei ristretti tempi di durata in carica del Governo, potrà trovare spazio nei provvedimenti normativi della nuova legislatura. Il modello, ispirato al *debàt public* francese, se ne discosta per tenere conto delle peculiarità del nostro sistema giuridico; la consultazione permetterà di verificare preliminarmente la percorribilità di un progetto e consentirà alle popolazioni coinvolte di valutare e conoscere nel dettaglio le scelte riguardanti la realizzazione e localizzazione delle grandi opere infrastrutturali. Scopo della consultazione, che non sarà vincolante per il

decisore pubblico, è aumentare in modo significativo il livello di coinvolgimento preventivo delle comunità locali nei processi di realizzazione delle opere strategiche per il sistema Paese.

8. Più appalti alle piccole e medie imprese nelle grandi opere

A partire dall'1 gennaio 2014 viene elevata al 60% la quota minima dei lavori che i concessionari sono tenuti ad affidare a terzi attraverso procedure pubbliche. In questo modo si restituisce al mercato un'ampia quota di contratti di lavori pubblici, consentendo il coinvolgimento delle PMI nella realizzazione delle opere.

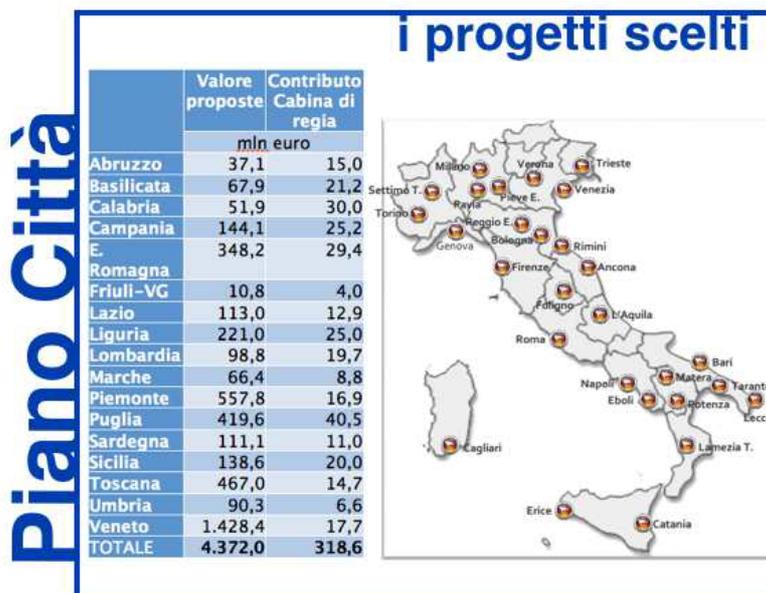
9. Trasparenza sui progetti e sui cantieri

È stato istituito un apposito portale "Cantieri Italia" per rendere trasparente l'azione di Governo e dare la possibilità a ogni cittadino di conoscere lo stato di avanzamento dei lavori, le principali criticità, le risorse impegnate e i tempi necessari per il completamento.

10. Edilizia

Dall'inizio della crisi nel settore delle costruzioni si sono persi oltre 260 mila posti di lavoro e nell'ultimo biennio hanno chiuso oltre 25 mila aziende. Rilanciare le costruzioni significa far ripartire un settore strategico e dare nuovo slancio all'intera economia: una domanda aggiuntiva di un miliardo di euro nelle costruzioni genera sul sistema economico una ricaduta pari a 3,4 miliardi tra effetti diretti, indiretti e indotti.

- a) Agevolazioni fiscali: il bonus fiscale sulle ristrutturazioni – innalzate dal 36% al 50% fino al 30 giugno 2013 le soglie di detrazione IRPEF per lavori di ristrutturazione edilizia fino a 96 mila euro (prima fino a 48 mila euro) – e il bonus fiscale per la riqualificazione energetica – prorogato fino al 30 giugno 2013 – sono misure introdotte per dare un forte impulso al sistema dell'edilizia. A questi interventi va aggiunto il ripristino della neutralità dell'IVA sugli immobili invenduti oltre i 5 anni, in grado di liberare ulteriori risorse per le imprese di costruzione
- b) Piano nazionale per le città: un programma che sta già mobilitando 4,4 miliardi di euro tra fondi pubblici e privati per interventi dedicati alla rigenerazione di aree urbane degradate: *housing* sociale, scuole ad alta efficienza energetica, valorizzazione di aree demaniali, ristrutturazioni, interventi sulla mobilità, incentivi e agevolazioni alle imprese. Le procedure per finalizzare la prima selezione del Piano Città sono terminate il 16 gennaio scorso: sono state scelte 28 proposte da finanziare, privilegiando le proposte capaci di generare il maggior volume di investimenti per interventi velocemente cantierabili



- c) Piano Casa: 833 milioni di euro investiti come volano di risorse anche locali e private che consentiranno la realizzazione di circa 72 mila alloggi creando 140.000 nuovi posti di lavoro
- d) Piano Scuola: il piano sfiora il miliardo di euro e produce interventi per oltre 3.500 scuole, a cui vanno aggiunti gli interventi relativi a uno stanziamento di 80 milioni di euro a favore di nuove scuole ad alta efficienza energetica.

Cosa è stato fatto nel comparo dei trasporti

1. Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale

Con l'emanazione dell'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale, provvedimento atteso da 26 anni, si sono poste le basi per un riordino organico del settore sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e della qualità dei servizi. Gli investimenti saranno concentrati sugli aeroporti di interesse nazionale e su quelli che rientrano nei piani infrastrutturali europei (nel complesso 31 scali commerciali). Gli altri aeroporti saranno trasferiti alle Regioni competenti che ne valuteranno la diversa destinazione d'uso in una logica di "rete aeroportuale", con l'obiettivo di conseguire vantaggi sul fronte della differenziazione e specializzazione.



2. Contratti di programma per tre hub internazionali

Sono stati approvati i contratti di programmi per l'ammodernamento degli aeroporti di Milano, Roma e Venezia. Si darà vita a dei veri *hub* europei in grado di valorizzare le potenzialità di queste grandi città.

3. Interventi per favorire l'efficientamento del sistema portuale

Per facilitare la realizzazione degli interventi in grado di incrementare l'intermodalità delle nostre infrastrutture, il Governo ha introdotto misure di defiscalizzazione per le opere portuali – volte a facilitare l'attrazione di capitali privati – e ha dato avvio all'autonomia finanziaria delle Autorità portuali – attraverso l'assegnazione diretta di parte dell'imposta sul valore aggiunto prodotta negli scali marittimi.

Di rilievo inoltre le disposizioni di recepimento della direttiva comunitaria in tema di informatizzazione delle dichiarazioni rese dalle navi in arrivo e in partenza, che consentono un più rapido avvicendamento delle unità mercantili, con conseguente riduzione dei costi legati ai “tempi morti” nella sosta delle navi, offrendo pertanto un concreto contributo per accrescere la competitività dei nostri scali commerciali.



4. Alta velocità e capacità Torino-Lione

È stato presentato il progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, approvato da Ltf (Lyon Turin Ferroviare), società responsabile dell'opera.

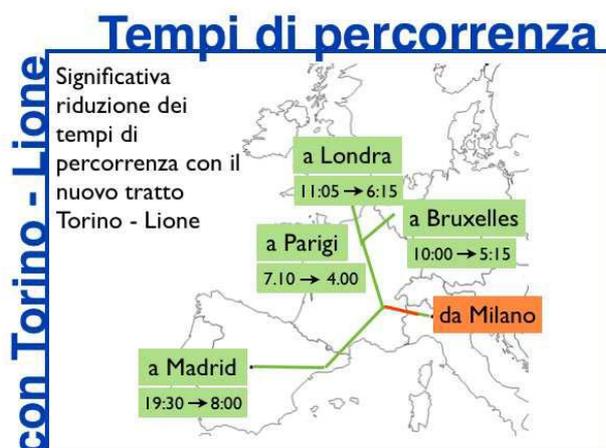
Il progetto è fondamentale per il trasporto di passeggeri e merci sulla direttrice Ovest-Est, lungo il Corridoio Lisbona-Kiev (Corridoio V Mediterraneo) e consentirà la piena connessione del sistema di piccola e media impresa dell'Europa.

Lo stanziamento di risorse pubbliche per l'opera ammonta per il nostro Paese a 2,9 miliardi.

Rispetto allo studio originario del 2005 il progetto ha recepito diverse modifiche sia come tracciato che come modalità realizzative, con l'intento di costruire un'infrastruttura strategica per il Paese inserita nella rete europea TEN-T, dando massima attenzione alle necessità del territorio e limitando ogni tipo di impatto ambientale.

Il progetto è quasi totalmente in sotterraneo e interessa il territorio italiano per 12 km di galleria profonda e per poco più di 3 km di sistemazioni in superficie nella Piana di Susa. Il consumo totale di suolo naturale previsto per la Sezione transfrontaliera (lato in Italia) è meno di un ettaro.

Benefici della nuova linea Torino - Lione:



- Dimezzamento dei tempi di percorrenza per i passeggeri (da Torino a Chambery si passa da 152 a 73 minuti)
- Incremento della capacità nel trasporto merci (portata da 1.050 a 2.050 tonnellate e lunghezza fino a 750 metri per treno, con costi di esercizio quasi dimezzati)
- Riduzione del numero di camion su strada nel delicato ambiente alpino (circa 600.000/anno) con riduzione degli incidenti stradali e dei connessi costi sociali
- Trasformazione della linea esistente in metropolitana di valle a servizio dei residenti
- Riduzione annuale di emissioni gas serra (a regime 3 milioni di tonnellate equivalenti di anidride carbonica corrispondente alla CO₂ di una città di 300mila abitanti)
- Creazione di nuovi posti di lavoro (più di 1.000 le persone direttamente impegnate in Italia nella realizzazione della nuova Linea, con un rapporto di 1 a 3 di occupati indiretti)

5. Ulteriori interventi per l'efficiamento del sistema ferroviario

- a) AV Milano-Verona: è stato aperto il cantiere per dare il via ai lavori sulla tratta Treviglio-Brescia, circa 40 chilometri per un investimento di 2.050 milioni. La chiusura dei lavori è prevista per aprile 2016
- b) Napoli-Bari-Lecce-Taranto: è stato sottoscritto il Contratto istituzionale di sviluppo (CIS) per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto. Il costo complessivo degli interventi previsti è di 7.116 milioni di euro, dei quali 3.532 già provvisti di copertura finanziaria
- c) Messina-Catania-Palermo: è stato sottoscritto il CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo. Il Contratto interessa 5 macro-interventi per un totale di 14 opere, per le quali, a fronte di un costo complessivo di 5.106,1 milioni di euro, sono già disponibili 2.426 milioni
- d) Valico alpino del Brennero: entro il prossimo triennio saranno avviati nuovi cantieri, tra cui quelli per il valico ferroviario del Brennero

6. Interventi per favorire l'efficienzamento del sistema stradale

- a) Salerno-Reggio Calabria: entro la fine del 2013 saranno chiusi tutti i cantieri ed eliminati tutti i disagi connessi alle limitazioni di traffico sulla Nuova Autostrada [Salerno-Reggio Calabria](#): sull'intero percorso di 443 chilometri ne rimarranno soltanto 3 a doppio senso di circolazione



- b) [Sassari Olbia](#): sottoscritto il CIS per i lavori di adeguamento della strada statale [Sassari-Olbia](#), la principale infrastruttura interna tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna, strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'Isola: unisce due capoluoghi di provincia, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero). I lavori di adeguamento interessano un percorso di circa 77 chilometri diviso in 10 lotti. Il programma degli interventi ha un costo complessivo di 930,7 milioni di euro interamente a valere su fondi pubblici. La conclusione dei lavori è prevista per il 2017
- c) Abbiamo avviato i lavori in diversi assi autostradali: basti pensare a quello Tirrenico, a quello che congiunge Catania e Ragusa, al collegamento tra il porto di Ancona e l'autostrada Adriatica, nonché al secondo lotto della Pedemontana Lombarda

7. Interventi per favorire la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS)

La misura recepisce la Direttiva Europea Direttiva 2010/40/UE con la quale s'intende viene definito un nuovo quadro organizzativo ed operativo per contribuire a migliorare l'efficacia e l'efficienza del trasporto (logistica e sicurezza).

Abbiamo individuato i settori d'intervento prioritari per la diffusione e l'utilizzo dei sistemi ITS, definendo gli obiettivi prioritari per la progettazione, la diffusione e la realizzazione degli stessi. Dopo un intenso lavoro condotto con tutte le Associazioni di categoria interessate, il MIT ha adottato il Piano Nazionale ITS 2013 – 2017.

In tale contesto, si è concluso positivamente il collaudo della Piattaforma Logistica Nazionale UIRNET: la sperimentazione operativa vede il coinvolgimento ad oggi di più di 800 aziende di trasporto per un totale di circa 10.000 mezzi pesanti.

Infine, sono state definite, di concerto tra i MIT e del MIUR, le Regole Tecniche per favorire la diffusione e l'interoperabilità dei sistemi di Bigliettazione Elettronica.

8. Trasporto pubblico locale

È stato istituito il "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico" con uno stanziamento annuale pari a circa 5 miliardi corrispondente a circa il 75% delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore.

PAGINA BIANCA

10 CONSIDERAZIONI FINALI

Si ritiene opportuno riportare, in modo sintetico, quali sono gli elementi significativi del presente Allegato. In particolare, nel documento di questo anno, rivestono una peculiarità strategica:

1. La conferma delle scelte riportate nel X° Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2013 – 2015 e la più volte ribadita esigenza di dare continuità all'intera azione programmatica definita dal Governo nel 2012
2. Il nuovo rapporto istaurato con le Regioni nella approvazione dell'Allegato Infrastrutture. La approvazione del X° Allegato in Conferenza Stato Regioni è avvenuta dopo una istruttoria di tre mesi caratterizzata da un confronto sistematico con le Regioni. Un simile itinerario sarà seguito anche nella approvazione del presente Allegato.
3. La identificazione delle opere consolidate, cioè delle opere ultimate, collaudate, consegnate all'esercizio, con lavori in corso, con lavori affidati, con lavori appaltati, cioè l'insieme delle opere del Programma Infrastrutture Strategiche che hanno avuto almeno una delibera approvativa. Tale lavoro consente un approccio efficace nella lettura degli interventi in quanto distingue formalmente le opere per le quali è sufficiente una attività di monitoraggio da quelle per le quali è necessario una fase di approfondimento programmatico e startegico
4. La analitica elencazione delle attività e dei risultati del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2012
5. La elencazione degli impegni assunti dal nostro Paese, a scala comunitaria, per assicurare la realizzazione di un sistema infrastrutturale coerente alle esigenze della Unione Europea
6. La conferma di due priorità startegiche: la offerta portuale e la offerta aeroportuuale.
7. La attenzione alle esigenze delle nostre realtà urbane; sia attraverso la realizzazione di reti metropolitane, sia attraverso lo strumento del Piano Città; uno strumento che diventa il riferimento di base per il rilancio della qualità delle nostre città, e ciò, come detto in precedena, attraverso la rigenerazione di aree urbane degradate: *housing* sociale, scuole ad alta efficienza energetica, valorizzazione di aree demaniali, interventi sulla mobilità, incentivi e agevolazioni alle imprese. Sono state scelte 28 proposte da finanziare, privilegiando le proposte capaci di generare il maggior volume di investimenti.
8. Il riconoscimento della funzione svolta dalla Legge Obiettivo e, al tempo stesso, la definizione di ciò che va rivisitato e di ciò che rimane ancora da fare
9. L'impegno nel misuarre, nel breve periodo, le ricadute prodotte dall'intero quadro di investimenti presente nel Programma delle Infrastrutture Strategiche

10. La indicazione di due proposte:

- La richiesta alla Unione Europea di redigere un Piano Economico e Finanziario per ogni Corridoio Comunitario per identificare un quadro fonti – impieghi certo
- La costruzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un laboratorio in cui approfondire la intera esperienza che ha caratterizzato la intera gestione del Programma delle Infrastrutture Strategiche

PAGINA BIANCA

€ 6,40



170570000190