

IV. LA ARTICOLAZIONE DELLE PRIORITÀ NEL PROSSIMO TRIENNIO

IV.1 LA COERENZA TRA LA LINEA PROGRAMMATICA COMUNITARIA E LA STRATEGIA DEL COMPARTO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI NAZIONALE

All'interno dell'XI Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza dell'aprile 2013, è stato stabilito di costituire un'apposita sezione - dotata di propria autonomia e di orizzonte temporale almeno pari al periodo di programmazione 2014-2020 - finalizzata a garantire l'adempimento delle condizionalità *ex ante*¹ previste dal Regolamento (UE) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013 quale requisito necessario per accedere all'utilizzo dei Fondi strutturali europei.

Poiché l'iter procedurale dell'Allegato Infrastrutture al DEF coinvolge più soggetti, più organismi (Consiglio dei Ministri, CIPE, Commissioni competenti del parlamento, Conferenza Stato Regioni, Corte dei Conti), si è ritenuto opportuno utilizzare un simile strumento quale riferimento portante per dare adeguata incisività e concretezza ad un processo programmatico.

Al fine di fornire una risposta in tutto coerente con i requisiti di condizionalità stabiliti dal Regolamento comunitario è emersa la necessità di integrare il documento sotto il profilo dei contenuti, oltre che della valenza strategica. L'obiettivo, a regime, è quello di caratterizzare l'Allegato infrastrutture al DEF quale Quadro generale nazionale per gli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti.

Pertanto, in occasione della redazione, a settembre, del XII Allegato Infrastrutture al DEF saranno sviluppati i contenuti² di cui all' indice ragionato contenuto nel successivo riquadro

¹ Per l'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete" dell'Accordo di Partenariato previsto dal citato Reg.UE 1303/2013 è richiesta la "esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti"

² L'attività di elaborazione è attualmente in corso nel rispetto del Piano di azione per il soddisfacimento della condizionalità contenuto nell'Accordo Partenariato.

ASPETTI GENERALI**L'adempimento delle condizionalità ex ante 2014-20**

[Descrizione delle principali motivazioni che sottendono all'attività di integrazione e del percorso che ha portato all'individuazione dell'Allegato Infrastrutture come documento sul quale verificare il rispetto delle indicazioni comunitarie.]

L'esigenza di ricucire la dimensione delle politiche con la programmazione degli interventi

[Il rapporto tra Programma Strategico delle Infrastrutture e il redigendo nuovo Piano Generale della Mobilità - I possibili scenari di convergenza tra i due strumenti e dunque tra la dimensione strategica di lungo periodo e la programmazione di breve-medio periodo]

Contenuti e percorso di elaborazione del Documento**IL CONTESTO PROGRAMMATICO E NORMATIVO****Livello comunitario**

Europa 2020 e il Nuovo Libro Bianco sui Trasporti

[Strategia comunitaria con orizzonte temporale al 2020 con una focalizzazione sulle tematiche afferenti ai trasporti e agli obiettivi ambientali connessi in termini di riduzione delle emissioni e lotta al cambiamento climatico.]

Connecting Europe Facility e Reti TEN-T

[Indicazioni strategiche in merito alle priorità di investimento derivanti dalla revisione delle linee guida sulle Reti Transeuropee di Trasporto TEN-T (Reg. (UE) N. 1315/2013 dell'11 dicembre 2013) nel più ampio quadro della strategia sulle Reti di interesse comunitario definita nel Connecting Europe Facility.]

La regolamentazione di settore

[Decisioni politiche e normative di livello comunitario riguardanti le diverse modalità di trasporto – nonché gli ambiti collegati quali ambiente, liberalizzazioni e aiuti di Stato – con attenzione alle evoluzioni in atto e alle ulteriori modifiche attese nel breve periodo.]

Livello nazionale

L'evoluzione del quadro normativo e della pianificazione di settore

[Principali atti legislativi approvati e in discussione e ricognizione sulla pianificazione nazionale relativa ai diversi settori afferenti ai trasporti.]

I trasporti nella politica di coesione 2014-20

L'elaborazione della nuova programmazione sui trasporti

[Quadro di sintesi sulle indicazioni e le modalità operative riguardanti la formulazione dei nuovi programmi nazionali e regionali a partire dal Position Paper della CE e all'elaborazione dell'Accordo di Partenariato.]

LA DOMANDA DI MOBILITÀ: SITUAZIONE ATTUALE E TENDENZE FUTURE

[Restituzione sintetica dei principali indicatori riguardanti la domanda di mobilità di persone e merci in Italia articolata per: dinamiche dei flussi rispetto al quadro internazionale ed europeo, trasporto passeggeri, trasporto delle merci, mobilità in ambito urbano e TPL.]

L'Italia nelle dinamiche di trasporto europeo e internazionale

Il trasporto passeggeri

Trasporto delle merci e sistema logistico nazionale

Mobilità in ambito urbano e Trasporto Pubblico Locale

Sintesi delle priorità di intervento derivanti dall'analisi della domanda di mobilità

LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

La competitività infrastrutturale del Paese

[Posizionamento del Paese in termini di dotazione infrastrutturale a livello globale (ad esempi o attraverso gli indici del World Economic Forum e della Banca Mondiale) e con riferimento ai Paesi UE27]

Lo stato delle infrastrutture in Italia

[Principali indicatori riguardanti la condizione dell'offerta infrastrutturale di interesse nazionale con riferimento alle diverse modalità.]

Sintesi delle priorità di intervento derivanti dall'analisi della dotazione infrastrutturale

LO STATO DELLA PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE NEI TRASPORTI

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche

Fondi Strutturali e Fondo di Sviluppo e Coesione: programmazione nazionale e regionale

CRITERI DI SELEZIONE E PRIORITÀ PER LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

Elementi per le valutazioni sulle priorità di interventi:

- Coerenza con gli orientamenti strategici comunitari
- La cantierabilità degli interventi
- Gli incentivi alla partecipazione dei capitali privati
- Progettualità esistente e ambiti di intervento innovativi

L'integrazione della componente ambientale nella selezione e realizzazione delle opere - Valutazione Ambientale Strategica a supporto delle decisioni di programmazione

PRIORITÀ DI INTERVENTO E MISURE PER INCREMENTARE LA CAPACITÀ DI REALIZZAZIONE

L'approccio adottato per la valutazione degli interventi

Ambiti di intervento prioritari: un quadro di progetti realistici e maturi

Rafforzamento della governance per la realizzazione delle infrastrutture -Le relazioni tra Amministrazioni centrali, regionali e locali, Organismi Intermedi e soggetti attuatori

[Le misure e gli strumenti attivabili al fine di rafforzare il ruolo di coordinamento dell'Amministrazione centrale e in generale per migliorare il sistema di relazioni partenariali e la capacità realizzativa di Organismi Intermedi e Beneficiari.]

Strumenti a supporto dell'efficienza realizzativa - Monitoraggio e valutazione dei risultati attesi

Quanto sopra è peraltro strettamente legato al processo di riforma della Legge Obiettivo.

A distanza di oltre dieci anni dall'introduzione della Legge Obiettivo, si è infatti palesata la necessità di colmare la distanza tra la dimensione più propriamente strategica, relativa cioè alla formulazione degli indirizzi di politica dei trasporti, e quella afferente alla programmazione e alla efficace ed efficiente realizzazione delle singole opere, ristabilendo un diverso equilibrio.

Tale necessità è stata ribadita all'interno delle già citate Linee Guida laddove si è data una prima risposta tramite l'avvio di "una verifica della coerenza delle opere già definite strategiche secondo le procedure della 'Legge Obiettivo' con la scelta di adesione alle priorità europee sopra richiamate: dando attuazione a quelle, prioritarie, già assentite come opere strategiche nazionali o modificando in coerenza l'elenco delle opere strategiche nell'ambito dell'Allegato Infrastrutture che si va a rivisitare".

Tale verifica ha visto in effetti la realizzazione di un primo passaggio operativo rappresentato dalla *due diligence* del Programma delle Infrastrutture Strategiche i cui esiti sono stati illustrati all'interno del X Allegato Infrastrutture del settembre 2012.

IV.2 LA RIFORMA DEL CIPE

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica non è un organismo dedicato solo all'esame delle proposte avanzate dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tuttavia negli ultimi sei anni la maggior parte dei provvedimenti (oltre l'80%) ha riguardato interventi e proposte inserite nei Programmi della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo).

Questa pluriennale esperienza ha messo in evidenza delle criticità e delle anomalie che vanno con la massima urgenza superate.

1. il primo elemento critico è quello legato alla sottoposizione al CIPE del progetto sia preliminare che definitivo, alla obbligatorietà di passare all'esame del CIPE due volte ampliando in modo rilevante i tempi. Già una norma varata nel 2012 consente di non passare al CIPE una seconda volta se il progetto definitivo mantiene inalterate le caratteristiche del progetto preliminare; tuttavia si ritiene opportuno porre il seguente vincolo procedurale: il CIPE approva solo il progetto preliminare e ne stanziava le risorse; il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è delegato alla approvazione del progetto definitivo; nel caso in cui il progetto definitivo comporta oneri aggiuntivi rispetto al progetto preliminare l'intervento viene approvato con

Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dell'Economia e delle Finanze

2. il secondo elemento innovativo è quello legato al ruolo programmatico del CIPE. In particolare si ritiene opportuno che il CIPE approvi programmaticamente il quadro delle risorse da assegnare ad ogni singolo progetto in occasione dell'approvazione dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza. Tale copertura programmatica è legata all'arco temporale del DEF
3. il terzo elemento riformatore è da ricercarsi nel fatto che il CIPE approva contestualmente la proposta formulata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la relativa Delibera. Operando in tal modo non ci sono tempi lunghi nella redazione della Delibera, nella bolli natura della stessa, nella firma della Segreteria del CIPE, nella firma del Presidente del Consiglio
4. il quarto elemento riformatore è relativo all'annullamento del Nucleo di consulenza per l'Attuazione e Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS). Attualmente trattasi di un organismo tecnico di consulenza e supporto alle attività del CIPE in materia tariffaria e di regolazione dei servizi di pubblica utilità non regolamentati da una specifica autorità di settore. Al NARS sono attribuiti compiti diretti a promuovere una corretta e omogenea regolamentazione delle tariffe, ferma restando la competenza delle Amministrazioni di settore, con la possibilità di formulare proposte al Governo qualora necessario. In realtà simili funzioni sono state integralmente assorbite dalla **Autorità di Regolazione dei Trasporti** istituita ai sensi dell' art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201
5. Queste criticità saranno superate attraverso apposito provvedimento normativo d'urgenza tenuto conto della serie di anomalie e di ritardi che subisce il rilevante numero di proposte relative ad investimenti infrastrutturali determinanti per la crescita.

IV.3 LA RIFORMA DEL TITOLO V° DELLA COSTITUZIONE

Una serie di cambiamenti avvenuti proprio nell'ultimo triennio quali:

- la decisione a scala comunitaria di un quadro di interventi “core network” e “comprehensive network” che incidono direttamente sugli assetti pianificatori ed urbanistici locali
- la identificazione a scala comunitaria di nodi metropolitani e logistici (porti, aeroporti ed interporti)
- l'annullamento delle Provincie e la istituzione di 13 Città metropolitane e le unioni e le fusioni di comuni

impone un cambiamento sostanziale del tessuto normativo che caratterizza i rapporti tra Stato e Regioni previsti dal Titolo V° della Costituzione.

Nell'attuale Programma di Governo non vengono conferite azioni specifiche al tema delle “infrastrutture” tuttavia c'è un preciso richiamo ad un obiettivo che viene definito “obiettivo obbligato” per il Governo e per il Parlamento: si tratta della “**riforma del Titolo V° della Costituzione**”.

Un tema ed un obiettivo che trova come primo riferimento utile, in termini di esperienza storica nel rapporto tra organo centrale e organo locale, proprio l'esperienza vissuta dalla Legge Obiettivo (dal 21 dicembre 2001 ad oggi).

Se si analizza sia il dibattito in seno al Parlamento durante la approvazione della norma (Legge n. 443/2001), sia le impugnative avanzate da tre Regioni, impugnative di incostituzionalità, ci si convince che ogni approccio alla riforma del Titolo V° non può che partire avendo come riferimento prioritario proprio la articolata esperienza della Legge Obiettivo.

Diventano quindi essenziali i seguenti cinque pilastri metodologici e, al tempo stesso, concettuali:

1. Il concetto della “intesa” così come formulato all’interno del Decreto Legislativo 190/2002 (Decreto prodotto a valle sia della Legge Obiettivo e a valle della impugnativa di incostituzionalità avanzata dalle Regioni)
2. La oggettività della dimensione strategica delle scelte e degli interventi scelti a scala nazionale
3. Il rapporto tra Stato e Regione e tra Stato e Regioni intese come organismi aggregati in un unico contesto istituzionale quale la Conferenza Stato Regioni
4. Il ruolo ed il valore della Pianificazione comunitaria su quella nazionale e regionale (vedi quanto riportato nel 1° Paragrafo di questo Capitolo)
5. Il ruolo e la funzione della normativa regionale in termini di pianificazione e gestione del territorio.

IV.4 LA RIFORMA DEL PATTO DI STABILITÀ INTERNO

Una ulteriore ambito normativo da affrontare è quello relativo al Patto di Stabilità Interno. Dal 1999 ad oggi l'Italia ha formulato il proprio Patto di stabilità interno esprimendo gli obiettivi programmatici per gli enti territoriali ed i corrispondenti risultati ogni anno in modi differenti, alternando principalmente diverse configurazioni di saldi finanziari a misure sulla spesa per poi tornare agli stessi saldi.

La definizione delle regole del patto di stabilità interno avviene durante la predisposizione ed approvazione della manovra di finanza pubblica; momento in cui si analizzano le previsioni sull'andamento della finanza pubblica e si decide l'entità delle misure correttive da porre in atto per l'anno successivo e la tipologia delle stesse.

Un simile approccio anche se evita una esplosione del debito pubblico azzera, in modo integrale, l'azione programmatica sia a scala comunale che regionale.

Un simile vincolo, in realtà, condiziona in modo sostanziale la crescita soprattutto in presenza di forme recessive virulente come quella vissuta dal nostro Paese da oltre cinque anni.

Rimane quindi essenziale e vitale per l'economia nazionale e, soprattutto, per quella locale, individuare meccanismi di esclusione dal patto per quegli enti territoriali sul cui territorio ed a carico delle proprie finanze, i procedimenti autorizzativi di opere, grandi e piccole, siano concluse e permettano l'avvio dei cantieri.

Si intende, cioè, varare una sorta di “golden rule” di scala nazionale: l'esclusione dal patto di stabilità interno delle spese per infrastrutture locali, che - al pari e forse ancora di più delle grandi opere - costituiscono uno degli assi portanti dello sviluppo e della crescita.

IV.5 LA RIFORMA DELLA LEGGE OBIETTIVO

Dopo dodici anni dalla emanazione della Legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) si rende necessaria una verifica delle positività e delle negatività della norma. Senza dubbio due sono gli elementi da approfondire e da riprodurre in modo sostanziale:

- Il nuovo rapporto con le Regioni e le aree metropolitane e quelle definite di “area vasta” passa attraverso, come detto in precedenza, una riformulazione dello strumento della Intesa Generale Quadro che offra anche nuovi strumenti di interlocuzione e negoziazione con le autonomie territoriali, adeguate alle specifiche caratteristiche dei contenuti della programmazione
- La chiara definizione dei riferimenti di base del Programma delle Infrastrutture Strategiche; precisando che rientrano nella dimensione strategica solo alcune precise tipologie di intervento quali ad esempio:

- i valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero;
- i Corridoi Comunitari Core Network sia ferroviari che stradali;
- le aree metropolitane così come definite dal Decreto Legge 95 del 6 luglio 2012 ed i nodi logistici portuali, interportuali ed aeroportuali di cui al Programma delle Reti TEN - T
- la manutenzione sistematica delle reti e dei nodi.

La riforma, inoltre, dovrà segnare il passaggio dalla fase caratterizzata dalla costruzione dei “corridoi” che ha consentito al territorio italiano di rimanere collegato all’Europa alla fase caratterizzata dai nodi, urbani, portuali, logistici, della mobilità, telematici, quali punti di intersezione delle reti, ad alta efficienza tecnologica e organizzativa e vere sedi di produzione di valore.

Il sistema infrastrutturale sarà sempre più misurato in termini qualitativi e in termini di dotazione “immateriale”.

Tale passaggio di fase - per la natura stessa dei suoi obiettivi - non potrà che essere realizzato attraverso forme di collaborazione e di sussidiarietà fra amministrazione centrale e autonomie territoriali.

Altro elemento da affrontare in questa azione riformatrice è quello relativo al tema, esposto al 1° punto del Paragrafo, della coerenza tra indicazione programmatica a scala comunitaria e scelta a scala nazionale; soprattutto della reale applicazione di decisioni assunte dal Parlamento Europeo attraverso l’apposito accordo sul *Connecting Europe Facility* (CEF).

Il nuovo meccanismo per finanziare i progetti infrastrutturali della rete transeuropea di trasporto TEN-T che avrà un bilancio complessivo di circa **29,3 miliardi di euro** per il periodo 2014-2020, di cui 23,2 miliardi di euro saranno utilizzati per il settore dei trasporti al fine di migliorare i collegamenti transfrontalieri ed eliminare le strozzature, **5,12 miliardi di euro per l’energia**, per modernizzare ed espandere le infrastrutture energetiche e aumentare la sicurezza degli approvvigionamenti ed **un miliardo di euro** per le telecomunicazioni, per stimolare lo sviluppo di reti a banda larga e dei servizi digitali.

Occorre, cioè, che nella rivisitazione della Legge Obiettivo si tenga conto del riferimento strategico comunitario come base pianificatoria obbligata.

IV.6 RIVISITAZIONE DELLE LOGICHE CON CUI VENGONO ASSEGNATE LE RISORSE ANNUALMENTE PER IL COMPARTO INFRASTRUTTURE (DA INSERIRE NELLE LINEE GUIDA DEL DEF)

La costruzione di una offerta infrastrutturale organica, dalla difesa del territorio alla sua infrastrutturazione, economica e sociale, costituisce una finalità strategica primaria per la crescita e lo sviluppo del Paese.

Una offerta infrastrutturale caratterizzata da grandi, medie e piccole opere. Una simile finalità strategica non può subire annualmente scostamenti programmatici e finanziari rendendo così non incisiva l’azione del Governo e limitando il ritorno di investimento in tempi certi delle scelte prodotte dallo stesso Governo.

Per venire incontro ad una simile esigenza si deve dare attuazione a quanto già previsto dall’Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, approvato nel mese di settembre 2013 da questo Governo e dal Parlamento, relativamente alla istituzione di un Fondo Unico Infrastrutture. Tale Fondo viene annualmente implementato con una quota pari allo **0,3% del Prodotto Interno Lordo**.

Una scelta questa che ci rende simili a quasi tutti i Paesi della Unione Europea e, al tempo stesso, offre al mondo della finanza condizioni di certezza tali da garantire davvero un misurabile e significativo coinvolgimento di capitali privati.

IV.7 DECRETO LEGGE MIRATO ALL'USO DELLE RISORSE DESTINATE AD INTERVENTI APPROVATI E NON ANCORA APPALTATI

L'esperienza del Decreto Legge 69/2013 è senza dubbio stata positiva: utilizzo delle risorse assegnate a interventi ancora fermi nella fase di approvazione ha reso immediatamente cantierabili interventi che rischiavano di rimanere bloccati per carenza di cassa come la Linea 1 di Napoli, la Tangenziale Est di Milano, l'asse ferroviario Canello - Frasso Telesino, la Pedemontana Veneta, ecc.

La Legge di Stabilità 2014 ha fissato che le risorse stanziare per interventi approvati prima del 31 dicembre 2010 e non ancora appaltati possono essere revocate.

Quindi il successo del Decreto Legge del Fare e la chiara linea strategica della Legge di Stabilità ci impongono, in tempi brevi, una rilettura di tutti gli interventi che pur approvati prima del 2010 sono ancora fermi nella fase procedurale; una simile analisi sarà mirata non ad annullare la strategicità del singolo intervento ma consentirà solo una rimodulazione temporale delle risorse ad esso assegnate in modo da utilizzare davvero la "cassa" e non compromettere così l'avvio di opere immediatamente cantierabili. Anche nel provvedimento che intendiamo proporre sarà posto un vincolo temporale sulla reale capacità di cantierare gli interventi entro e non oltre il 31 dicembre del 2014, sovvertendo così la logica dell'intervento pubblico: non risorse assegnate che aspettano di essere utilizzate, ma la creazione di un sistema di disincentivazione per le proposte progettuali che non hanno possibilità di realizzazione in tempi brevi.

IV.8 NORME DI RIFORMA DELLA OFFERTA PORTUALE

Il Paese riveste un ruolo chiave nell'intero bacino del Mediterraneo; un ruolo che una volta superata questa lunga fase recessiva, consentirà alla nostra portualità di svolgere una funzione determinante a scala nazionale e comunitaria.

Occorre pervenire rapidamente ad una innovazione radicale nella *governance* dei porti italiani immettendo in tutto il sistema una dinamica di integrazione e di concentrazione dell'offerta e rafforzando le funzioni unitarie strategiche attraverso un nuovo strumento - il Piano nazionale dei porti e della logistica - di programmazione e indirizzo strategico unitario, valido per l'intero sistema nazionale.

Quello che la nuova disciplina intende offrire è la migliore cornice istituzionale per quest'opera di modernizzazione e innovazione, che viene individuata nel distretto logistico. Strumento questo che integra la funzione portuale con quella retro portuale.

Inseguire la logica delle 24 autorità portuali significa regalare ad altri bacini la rendita di posizione del nostro Paese all'interno del Mediterraneo. È una responsabilità che il Governo non può assumersi.

IV.9 LA APPROVAZIONE DEL PIANO AEROPORTI

Dopo oltre trenta anni di assenza di una pianificazione funzionale della nostra offerta aeroportuale prenderà corpo una proposta pianificatoria che in funzione di precisi bacini di traffico caratterizzerà due distinte famiglie quelle relative agli aeroporti strategici e quelli relativi agli aeroporti di interesse nazionale; per la prima famiglia la identificazione è già da oggi definita perché supportata da dati oggettivi, per la seconda famiglia invece viene offerto un arco temporale di tre anni per dimostrare attraverso apposito Piano Economico e Finanziario la reale autonomia finanziaria dell'impianto.

Una simile linea strategica annulla i rilevanti oneri a carico dello Stato derivanti dalla polverizzazione dell'offerta e ottimizza la intera logica gestionale del settore. Inoltre, la

tendenza alla proliferazione di iniziative localistiche che non portano alcun vantaggio al sistema va contrastata anche limitando pratiche anticoncorrenziali e non in linea con il diritto europeo, di trasferimento di risorse pubbliche a compagnie aeree a scopo di promozione dei flussi turistici.

IV.10 RIVISITAZIONE DELLE INTESE GENERALI QUADRO CON LE REGIONI

Per quanto concerne le Intese Generali Quadro con tutte le Regioni relative all'attuazione degli interventi previsti dalla Legge Obiettivo, si stanno analizzando le varie Intese Generali Quadro e i relativi Atti Aggiuntivi già sottoscritti, individuando, per ogni singola realtà territoriale, l'azione strategica più forte, quasi l'invariante che, **in modo obbligato, sia l'organo centrale che l'organo locale, devono porre come obiettivo in ogni scenario strategico.**

In questo primo approccio è emersa una chiara interazione non solo tra la dimensione locale e quella nazionale ma, soprattutto, tra la dimensione locale e quella comunitaria ed internazionale.

Questa prima analisi ha consentito di verificare che il nostro Paese - al netto di ritardi ed inevitabili errori - sta progressivamente acquisendo una visione strategica non provinciale e una carica programmatica di lungo e medio periodo.

Il tema del rapporto con le Regioni, ne introduce un altro, di più ampio respiro che è quello della cooperazione e della interazione con le realtà territoriali. Assistiamo a fenomeni, sempre più diffusi, di ostruzionismo alla realizzazione di opere che interessano l'intera collettività, nonostante siano da tutti riconosciute come necessarie, ma la cui concreta esecuzione è spesso condizionata ed interdetta da sterili ed infondati interessi localistici. Su queste contraddizioni, se non prevenute e gestite, possono anche innestarsi strumentalmente - come dimostra il caso della Val di Susa - processi eversivi che **nulla hanno a che vedere né con gli interessi del territorio, né con le infrastrutture.** Se lo Stato cedesse a questi ricatti eversivi dimostrerebbe solo una gravissima forma di debolezza e di sfiducia nella capacità di tenuta delle istituzioni democratiche.

Sul piano dei processi programmatori e preparatori della esecuzione delle grandi opere infrastrutturali è doveroso, invece, da parte di tutte le Istituzioni, sia a livello centrale che territoriale, porre in essere gli indispensabili meccanismi di **consultazione pubblica e di trasparenza**, ponendo in essere efficaci campagne comunicative, informando costantemente ed in maniera trasparente la cittadinanza interessata, consultandola e ragguagliandola preventivamente delle ragioni e dei benefici che possono derivare dal compimento dei lavori, benefici che, nella quasi totalità dei casi, compensano abbondantemente disagi temporalmente e territorialmente circoscritti.

Deve prendere corpo quindi senza dubbio uno strumento innovativo di consultazione propedeutica senza però tornare indietro di 20 anni, quando per cantierare un'opera era necessario ottenere l'unanimità dei consensi e, soprattutto, quando il Ministero dell'Ambiente era diventato il riferimento portante delle decisioni da assumere nel comparto delle infrastrutture. Ricordo che il **"dibattito pubblico"** è accettabile solo con dei paletti che garantiscano il ruolo del Governo.

Senza dubbio nella definizione di un simile strumento seguiremo esperienze già consolidate come quella francese e la attueremo nello stesso modo senza inventare vincoli ulteriori; tuttavia vorrei ricordare che sia la Francia, sia altri Paesi della Unione Europea non hanno la Conferenza dei Servizi come quella prevista nella nostra normativa, non hanno le Intese Generali Quadro Stato Regioni, non vanno al CIPE, non vanno alla Conferenza Stato Regioni, non aspettano, prima di approvare un progetto, i pareri del Ministero dell'Ambiente o di quello dei Beni Culturali.

IV.11 LE AZIONI E DELLE INIZIATIVE DA PROPORRE DURANTE IL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA DELLA UNIONE EUROPEA

La Presidenza del semestre italiano deve essere una grande occasione per ribadire il ruolo strategico che il nostro Paese svolge all'intero dell'intero assetto comunitario ed in modo particolare all'interno del bacino del Mediterraneo

Questo Governo avverte la esigenza di un confronto nuovo con la Unione Europea, un confronto basato sul misurabile impegno del nostro Paese nella realizzazione di strategie e di scelte che riguardano essenzialmente interventi che non hanno una mera valenza e funzione nazionale ma sovra nazionale.

L'obiettivo del semestre di presidenza è quello di compiere passi in avanti verso lo sviluppo sostenibile del sistema dei trasporti nelle sue diverse modalità al fine di migliorare il funzionamento del Mercato Unico e la sua crescita economica.

Il settore infrastrutturale gioca un ruolo fondamentale nel sostegno della crescita sia in termini di occupazione sia in quanto strumento essenziale per le relazioni economiche e sociali. Considerata questa rilevanza delle infrastrutture, l'Italia intende sostenere il principio che gli investimenti per la realizzazione delle grandi reti infrastrutturali europee inserite nella core - network della TEN-T non debbono gravare sul calcolo della spesa pubblica nazionale degli Stati membri.

Attraverso appositi strumenti a scala comunitaria bisognerà:

- dimostrare quanto il nostro Paese abbia programmaticamente rispettato le indicazioni strategiche definite a scala comunitaria attraverso il Piano delle Reti TEN - T (Trans European Networks Transport) (oltre il 90% delle opere è ubicata su Corridoi o Nodi definiti "core network" dalla Commissione Europea);
- dimostrare quanto rilevante sia stato, nell'ultimo decennio, il coinvolgimento del nostro Paese nel garantire risorse pubbliche e private nella realizzazione di un simile Piano, in particolare ad oggi il nostro Paese ha realizzato interventi per **37,7 miliardi di €**, ha in corso lavori per **62,9 miliardi di €** e possono essere avviati in futuro interventi per circa **77,6 miliardi di €**.;
- dimostrare che tutti gli interventi ricoprono una valenza strategica che supera la rilevanza regionale o nazionale e riveste un ruolo comunitario e quindi la necessità di rivedere la incidenza sui parametri di Maastricht di tali interventi;

Fino ad un anno fa la Unione Europea, ed in particolare per l'ECOFIN, non avevano mai condiviso la ipotesi di "non far gravare sugli investimenti infrastrutturali di rilievo comunitario i vincoli di Maastricht" in particolare evitare l'incidenza di tali opere sul debito pubblico compromettendo in tal modo la clausola che impone il debito pubblico al di sotto del 3% del PIL.

Oggi oltre ad un atteggiamento diverso di molti Paesi della Unione Europea, la stessa ECOFIN sta rivedendo l'approccio vissuto in passato. Ebbene, per raggiungere una simile finalità, si è ritenuto urgente produrre un documento da cui si evinca in modo chiaro quale sia stato e quale sia attualmente l'impegno finanziario del nostro Paese su interventi che rivestono, a tutti gli effetti, rilevanza comunitaria.

Sempre sulla operazione legata alle Reti TEN - T la presidenza italiana si caratterizzerà per un *focus* sui corridoi multimodali e, in particolare sulle misure previste a livello europeo per i collegamenti tra i "nodi" e le "reti".

Infine durante il semestre di Presidenza si esamineranno le logiche, predisposte dalla Commissione, con cui attribuire le risorse del Fondo delle Reti TEN - T. Senza dubbio in tale operazione si terrà conto degli investimenti già effettuati dai singoli Stati membri sulle reti TEN - T.

L'Italia intende proporre un monitoraggio sistematico sull'avanzamento degli interventi effettuato dalla Commissione attraverso i Coordinatori dei Corridoi

Gli altri temi che affronteremo durante la Presidenza italiana sono quelli relativi:

- **nell'ambito ferroviario** rivestirà carattere prioritario l'esame del IV Pacchetto che mira alla costituzione di un'unica area di trasporto europea e alla piena liberalizzazione di tutti i segmenti del mercato ferroviario. L'Italia ritiene essenziale, per raggiungere il successo dell'iniziativa, perseguire un approccio olistico dell'intera questione.

La Presidenza, in particolare, proseguirà la discussione sul *pilastro tecnico* adoperandosi per raggiungere *l'orientamento generale* nel Consiglio, sulla Direttiva Sicurezza ferroviaria e complessivamente sul pilastro tecnico del Pacchetto. Il Governo considera inoltre, prioritaria la nuova Direttiva *Recast*, sulla liberalizzazione e la governance del settore ferroviario ed intende adoperarsi per la definizione della *posizione comune* nel Consiglio.

Durante il semestre di presidenza, verranno pertanto predisposti questionari mediante i quali si intende stimolare un confronto aperto tra tutti gli Stati Membri volto a conoscere l'effettiva disponibilità a dare vita ad un mercato ferroviario europeo, reale, unico e liberalizzato e ad una gestione dei corridoi merci prioritari efficace ed economicamente sostenibile.

- **per quanto riguarda il settore stradale**, la Presidenza intende muoversi nel quadro della nuova politica infrastrutturale della UE dell'ottobre 2013 basata su una rete di nove corridoi principali. Ritiene che lo sviluppo dell'infrastruttura di settore nei singoli Paesi UE ed il conseguente aumento dei flussi di traffico dovrà essere accompagnato da un miglioramento dell'efficienza della mobilità, degli standard di sicurezza così come da una riduzione dei consumi energetici.

In questo senso, l'Italia si impegnerà nel coinvolgere i partners europei in iniziative volte a evidenziare la necessità di dare attuazione alle misure previste dalle direttive europee in materia di diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale con riferimento, in particolare, alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale, alla diffusione di servizi di informazione sul traffico in tempo reale, nonché alla predisposizione armonizzata di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali

In materia di riduzione del consumo di energia e delle emissioni di CO₂, l'Italia intende esaminare la proposta di revisione della direttiva sui pesi e dimensioni dei veicoli commerciali al fine di promuovere il trasporto intermodale.

- **per quanto concerne il trasporto aereo** la Presidenza intende accelerare la riforma del sistema di controllo del traffico aereo europeo al fine di rispondere alla crescente domanda di traffico prevista nei prossimi anni. E' anche intenzione della presidenza esaminare la revisione dei quattro regolamenti istitutivi del cielo unico europeo e le proposte di modifica delle norme che disciplinano l'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

IV.12 DUE DILIGENCE SULLO STATO DI AVANZAMENTO DI TUTTE LE INIZIATIVE INFRASTRUTTURALI E GESTIONALI DEL DICASTERO CON PARTICOLARE ATTENZIONE, IN QUESTA FASE, ALL'EVENTO EXPO 2015 E AL MEZZOGIORNO DEL PAESE

Per quanto concerne l'evento EXPO 2015 il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha mantenuto gli impegni assunti per le opere dell'EXPO 2015 di natura procedurale (Pareri, Conferenze dei Servizi, confronti con le istituzioni competenti in sede locale e nazionale), ingegneristica (tutti gli interventi sono stati istruiti tecnicamente dalla Struttura Tecnica di Missione, sono stati sottoposti alla apposita Unità di Finanza di Progetto, inoltrati al CIPE e seguiti fino alla fase di registrazione della Corte dei Conti) ed infine finanziaria (tutti gli interventi sono stati garantiti per oltre il 70% dalla Legge Obiettivo, per il 20% da Fondi FAS

sempre relativi al Fondo Infrastrutture della Legge Obiettivo, per il 10% da Fondi del Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato).

Gli interventi dell'EXPO, supportati parzialmente o totalmente dalla Legge Obiettivo, sono pari a circa 11 miliardi di euro, di cui 3,7 miliardi di € di fonte pubblica e 7,5 miliardi di € di fonte privata.

La procedura della Legge Obiettivo ha reso possibile un itinerario privilegiato per i progetti già pronti ed ha consentito il coinvolgimento di risorse private in una percentuale davvero rilevante.

Per quanto concerne il Mezzogiorno è necessario cogliere l'occasione offerta dal nuovo Programma di Azione e Coesione 2014 - 2020, per introdurre maggiore "consapevolezza logistica" nelle scelte di investimento partendo proprio dalla individuazione delle anomalie esistenti e da una valutazione critica delle loro origini e dei loro effetti.

Un parziale elenco di anomalie quali quelle di seguito riportate testimonia da solo quanto poco si sia fatto e con quali tempi si è infrastrutturato il Mezzogiorno, e quanto urgente sia necessario garantire una pariteticità funzionale tra ambiti territoriali del Paese; ambiti che se adeguatamente infrastrutturati consentirebbero una crescita sostanziale del Prodotto Interno Lordo non di una Regione, non di determinate aree del Mezzogiorno ma dell'intero Paese.

- Il completamento dopo 50 anni dell'asse autostradale Palermo - Messina
- La realizzazione dopo 50 anni dell'asse autostradale Catania - Siracusa
- La realizzazione dopo 50 anni degli assi autostradali Agrigento - Caltanissetta e Ragusa - Catania
- La realizzazione del sistema metropolitano della città di Catania attraverso la ottimizzazione della rete ferroviaria e di quella della Circumetnea
- La realizzazione del sistema metropolitano della città di Palermo
- La organizzazione dell'accesso al porto di Napoli. I vincoli posti dall'ultimo miglio rende praticamente non competitivo l'impianto portuale
- L'assenza del completamento in tempi certi dell'asse stradale 131 (Carlo Felice) ed Olbia - Sassari in Sardegna
- La assenza di una interazione tra il porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria
- La mancata organizzazione del nodo ferroviario di Bari
- La assenza in tutte le realtà urbane del Mezzogiorno di una strumentazione urbanistica che rendesse efficienti ed efficaci le interazioni tra sedi di attività terziarie (Ospedali, Università, Centri direzionali, ecc.) e offerta trasportistica
- La assenza di strumenti di pianificazione territoriale come i PTC (Piani Territoriali di Coordinamento)

Queste anomalie ci impongono un approccio nuovo nella realizzazione dei seguenti interventi (alcuni avviati altri da avviare con la massima urgenza):

- Asse ferroviario AV/AC Napoli - Bari
- Asse AV/AC Salerno - Reggio Calabria
- Asse AV/AC Palermo - Catania
- Nodi metropolitani di Napoli, Bari, Catania e Palermo

Per questi interventi la prossima Legge di Stabilità dovrà garantire un volano di risorse dedicato non alla realizzazione di segmenti infrastrutturali ma dell'intero impianto progettuale.

IV.13 UN NUOVO RAPPORTO CON LE FERROVIE DELLO STATO E L'ANAS

Innanzitutto Il Contratto di Programma di Rete Ferroviaria Italiana parte "Investimenti" e parte "Sevizi" non può essere affrontato ed esaminato dalle parti Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed RFI in modo disgiunto e, soprattutto, non può essere oggetto di contrattualizzazione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ferrovie dello Stato Italiane.

Questa esigenza trova, tra l'altro, ampia motivazione dopo l'approvazione del Decreto Legge 69/2013 con l'articolo 24 ha introdotto norme che favoriranno una maggiore leggibilità dei bilanci del Gruppo FS, nel suo insieme, con una più chiara rappresentazione dell'erogazione delle attività di servizio pubblico, in tutte le loro componenti, e dei corrispettivi e/o fondi percepiti per ogni altra attività.

La legge, quindi, impone ora una analitica ed organica visione di ciò che le scelte nel comparto degli investimenti e dei servizi può generare in un'altra Società del Gruppo.

In secondo luogo il Contratto di Programma sia "Investimenti" che "Servizi" non può essere sottoposto a verifica con una cadenza temporale così anomala e con una procedura così lunga (prima il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, poi il CIPE, poi le Commissioni Parlamentari competenti). Devono, invece essere chiari e codificati i seguenti cinque momenti procedurali:

- Atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle linee strategiche che dovranno caratterizzare il nuovo Contratto (investimenti e servizi)
- Il Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rispetto di quanto riportato nell'Atto di indirizzo dovrà redigere una proposta di breve e medio periodo da cui si evinca il raggiungimento degli obiettivi delineati dal Dicastero. La proposta avrà un arco temporale di attuazione quinquennale ed una esigenza finanziaria per competenza e cassa quinquennale.
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti verificherà la validità e la coerenza del Contratto di Programma all'Atto di indirizzo e lo sottoporrà al CIPE per l'approvazione definitiva. Il Contratto verrà, quindi, inoltrato alle Commissioni Parlamentari competenti.
- Il Contratto viene verificato ogni anno in merito alla coerenza degli avanzamenti e ogni scostamento deve essere motivato da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze in presenza di scostamenti o di inadempienze sostanziali bloccherà quota parte di trasferimenti e applica apposite sanzioni.
- Gli aggiornamenti al Contratto di Programma sono inseriti nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza e, pertanto, seguiranno, in termini di approvazione, lo stesso iter del DEF.

Analoga esigenza di chiarimento procedurale va effettuata sul Contratto di Programma dell'ANAS. Anche in questo caso diventa fondamentale l'Atto di indirizzo che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti redigerà ed inoltra all'ANAS

IV.14 DISEGNO DI LEGGE DI RIFORMA DELL'ASSETTO GESTIONALE DEI SISTEMI URBANI

La città rappresenta oggi l'ambito territoriale cruciale ai fini della crescita. L'evoluzione della qualità delle aree urbane - a partire dagli immobili destinati all'abitazione e quindi al soddisfacimento di esigenze primarie - è la risultante di una sinergia di processi di modernizzazione il cui governo e la cui promozione esigono un crescente livello di coordinamento fra istituzioni locali e centrali.

Gli obiettivi, ambiziosi ma ormai maturi, per un nuovo approccio delle politiche legate al governo del territorio, da attuarsi mediante l'individuazione di principi fondamentali, sono:

- **la semplificazione delle procedure e degli iter urbanistici.** Si tratta di una semplificazione che non potrà che partire dalla esperienza realizzata dalla legislazione regionale in materia, sciogliendo - con norme unificanti - quei nodi che rientrano inevitabilmente nella competenza statale e facendosi carico fino in fondo dei grandi mutamenti intervenuti nel territorio italiano che richiedono oggi una strumentazione nuova rispetto a quella tradizionale: maggiore integrazione fra pianificazione

urbanistica e pianificazione territoriale, focalizzazione su interventi di rinnovo urbano e di rigenerazione del patrimonio immobiliare in luogo di un'espansione che ha ormai raggiunto i suoi limiti di tollerabilità sociale, **evitando ulteriore consumo del territorio**, e salvaguardando, nel contempo, la delicatezza e la fragilità dei contesti territoriali di riferimento e le eccellenze del nostro patrimonio storico-culturale e paesaggistico, trasparenza degli iter;

- la **“messa a sistema”**, attraverso un riordino del testo unico per l'edilizia, di tutte le innovazioni normative, anche recentemente introdotte con il decreto-legge del “Fare”, per rispondere a specifiche esigenze dei cittadini e delle imprese di ulteriormente snellire e semplificare il quadro amministrativo e normativo che disciplina i procedimenti sottesi alla realizzazione degli interventi edilizi, al fine di accelerare la ripresa dell'attività edilizia che possa favorire la crescita e l'occupazione, in un contesto volto a rilanciare la domanda e a far rinascere la fiducia nell'economia nazionale nel più ampio ambito di un'economia integrata europea, anche rispetto agli operatori internazionali.
- la **promozione dell'edilizia “sociale”** (intesa nella sua ampia accezione, comprensiva quindi sia delle iniziative promosse da soggetti privati con vincolo di destinazione, sia da soggetti pubblici) con contestuale valorizzazione del patrimonio esistente di edilizia pubblica, di limitarne il consumo di suolo e di rilancio di iniziative di nuova costruzione di edifici residenziali pubblici che - in molte parti del Paese - hanno subito una grave battuta d'arresto. Rientra in questo ambito una opera capillare di incentivazione e di adeguamento della strumentazione tecnica necessaria al rilancio delle operazioni di trasformazione urbana, di adeguamento sismico, di miglioramento energetico degli edifici, di dotazione tecnologica degli immobili.
- La **promozione dell'edilizia residenziale sostenibile**, sia pubblica che privata, attraverso il recupero, la riqualificazione e la nuova costruzione: nel rispetto di apposite direttive comunitarie che ci consentono già oggi, da un lato l'accesso a nuove risorse provenienti dall'Unione Europea, dall'altro un contenimento dei costi energetici attualmente gravanti sul settore dell'edilizia abitativa.

IV.15 MONITORAGGIO SULLO STATO DI ATTUAZIONE E SULLE AZIONI DA INTRAPRENDERE PER DARE COMPIUTEZZA AGLI INTERVENTI PICCOLI E MEDI (PROGETTO 6000 CAMPANILI, EDILIZIA SCOLASTICA E OPERE PICCOLE E MEDIE NEL MEZZOGIORNO)

Il successo dell'esperimento avviato con il bando dei “6000 campanili” (art. 18 del “Decreto Fare”), con la partecipazione di circa 5000 progetti “ a pronta cantierizzazione”, ha dimostrato che è possibile mobilitare energie diffuse sul territorio e rafforzare una cultura del risultato, dell'efficienza e della rapidità dell'azione amministrativa. Per dare risposta e incoraggiare queste potenzialità è necessario che entro il 2014 - 2015 tutti i progetti che hanno partecipato al bando, dotati dei requisiti richiesti, accedano al finanziamento: questo è un impegno che il Governo sicuramente cercherà di onorare.

Gli interventi di edilizia scolastica diffusi sul territorio, per i quali vi sono stati stanziamenti (da ultimo nel “Decreto fare”), nonché gli interventi di difesa del suolo, sui quali è sempre più urgente uno sforzo finanziario mirato da parte del Governo, richiedono una uniformazione e una semplificazione dei modelli e delle procedure attuative per i quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - con la rete territoriale della sua struttura tecnica - si propone come naturale sede di coordinamento. Occorre definire i giusti raccordi fra amministrazioni che promuovono e amministrazioni che coordinano l'attuazione degli interventi in questi due settori, al fine di superare ritardi e inefficienze verificatisi in passate esperienze.

Le opere piccole e medie nel Mezzogiorno sono state approvate dal CIPE il 6 novembre 2009 per un importo di 801 milioni di € ed è stata attivata una prima fase per un importo di 413

milioni di €. Tali attività sono state portate avanti dai Provveditori ai Lavori Pubblici. Occorre ora dare continuità a tale programma per un importo di 388 milioni di €. Tali opere rivestono una funzione essenziale nel Mezzogiorno in quanto sono interventistrettamente interagenti con gli altri interventi definiti a scala regionale e sovra regionale, sono interventi cantierabili entro sessanta giorni in quanto si è già completato il percorso autorizzativo.

TABELLA A.1-1 TABELLA 0 - AVANZAMENTO PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Intervento	EnteAggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
Traforo di sicurezza del Frejus (parte italiana e lato Italia)	SITAF Soc. Italiana Traforo Autostradale Frejus	204,7	204,70	-	In Realizzazione	Piemonte	Core network	Realizzazione
		204,70	204,70	-				
Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia)	Lyon Ferroviare Turin	4.272,00	916,00	3.356,00	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network	Progettazione
Torino - Lione: opere di compensazione fase 1	Lyon Ferroviare Turin	10,00	10,00	-	In Realizzazione	Piemonte	Core network	Realizzazione
Torino - Lione: opere di compensazione fase 2	Lyon Ferroviare Turin	30,00	-	30,00	Attesa Progetto Esecutivo	Piemonte	Core network	Realizzazione
Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante	Lyon Ferroviare Turin	143,00	143,00	-	In Realizzazione	Piemonte	Core network	Realizzazione
		4.455,00	1.069,00	3.386,00				
Sempione: Raddoppio Vignale Oleggio Arona	RFI	535,00	-	535,00	Progetto Preliminare	Piemonte	Completamento PIS	Progettazione
Sempione - studio raddoppio Laveno-Luino	RFI	1.270,00	-	1.270,00	Studio di fattibilità	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione

Intervento	EnteAggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
Studio nuovo valico del Sempione	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Studio di fattibilità	Lombardia, Piemonte	Completamento PIS	Progettazione
		3.005,00	-	3.005,00				
Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	RFI	260,00	260,00	-	Ultimata	Trentino Alto Adige	Core network	Realizzazione
1° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	280,00	280,00	-	In Realizzazione	Trentino Alto Adige	Core network	Realizzazione
2° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	297,00	297,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Trentino Alto Adige	Core network	Realizzazione
3° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	341,00	341,00	-	Progetto Preliminare	Trentino Alto Adige	Core network	Progettazione
4° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	2.553,00	2.553,00	-	Progetto Preliminare	Trentino Alto Adige	Core network	Progettazione
5° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	1.134,00	1.134,00	-	Progetto Preliminare	Trentino Alto Adige	Core network	Progettazione
(P) Terminal ferroviario intermodale Isola della Scala	Regione Veneto	-	-	-	Studio di fattibilità	Veneto	Completamento PIS	Progettazione