ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **LVII**
n. **3**

DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA RELATIVO ALLA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER GLI ANNI 2004-2007

(Articolo 3 della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni)

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(BERLUSCONI)

e dal Ministro dell'economia e delle finanze

(TREMONTI)

Trasmesso alla Presidenza il 17 luglio 2003

ALLEGATO

Programma infrastrutture strategiche

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Programma Infrastrutture Strategiche

1°

Documento di Programmazione Economica e Finanziaria

Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse

Luglio 2003

INDICE

Premesse ..... *Pag.* 7

La coscienza del cambiamento da sistema geografico a sistema geoeconomico: la nuova Europa ..... » 9

Infrastrutture di trasporto e infrastrutture economiche: il ruolo desiderabile della spesa pubblica ..... » 10

Le nuove categorie della programmazione ..... » 11

Le aree della produzione e dei consumi da aree statiche ad aree dinamiche ..... » 13

Le correlazioni non più misurabili PIL, crescita della domanda di trasporto, crescita dell'occupazione .... » 15

Il nuovo Master Plan Europeo dei Trasporti e delle infrastrutture ..... » 17

I nuovi rapporti istituzionali ..... » 27

La Legge Obiettivo nel quadro Costituzionale vigente . » 29

La concertazione interistituzionale e l'Intesa per il Programma ..... » 30

La Conferenza Stato-Regioni e la Conferenza Unificata . » 32

Le Intese Generali Quadro fra il Governo e ciascuna Regione Carattere e contenuti ..... » 33

Coerenza programmatica e coordinamento istituzionale ..... » 36

Aspetti e contenuti finanziari ..... » 39

Aspetti procedurali ..... » 41

Rapporti con la programmazione ordinaria ..... » 42

Nuovi rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni, con ANAS e Ferrovie dello Stato ..... » 43

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: un nuovo approccio strategico ..... » 45

Introduzione alla lettura economica del territorio ..... *Pag.* 57
Macroregioni e Corridoi ..... » 60
Il Nordovest: economia ed infrastrutture di trasporto .. » 60
Interazioni tra il Nordovest ed i corridoi europei ..... » 62
Il Nordest: economia ed infrastrutture di trasporto ... » 64
Interazioni tra il Nordest ed i corridoi europei ..... » 66
Il Centro: economia ed infrastrutture di trasporto ..... » 67
Interazioni tra il Centro ed i corridoi europei ..... » 68
Il Mezzogiorno: economia ed infrastrutture di trasporto ..... » 70
Gli Schemi idrici: infrastrutture strategiche essenziali per il Mezzogiorno ..... » 73
Interazioni tra il Mezzogiorno ed i corridoi europei . » 74

L'eccezionalità del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2004-2007 e considerazioni conclusive ..... » 79
Delibera CIPE 121/2001 ..... » 93
Il quadro complessivo degli interventi ..... » 107
Interventi finanziati dalla Legge Obiettivo ..... » 114

Prospetto 1 Le Intese generali Quadro stipulate con le Regioni ..... » 35
Prospetto 2 Le Intese Istituzionali Quadro da stipulare con le Regioni ..... » 36
Prospetto 3 I Soggetti istituzionali delle Intese Istituzionali quadro ..... » 38
Prospetto 4 Intese Istituzionali Quadro - Le Risorse finanziarie ..... » 40
Tabella 1 Le esigenze per il Nordovest ..... » 64
Tabella 2 Le esigenze per il Nordest ..... » 67
Tabella 3 Le esigenze per il Centro ..... » 70
Tabella 4 Le esigenze per il Mezzogiorno ..... » 77

Premesse

La coscienza del cambiamento da sistema geografico a sistema geoeconomico: la nuova Europa

Ora più che mai, la fase storica entro la quale ci muoviamo, sembra delineare un quadro caratterizzato da ampie modifiche dei profili dello spazio geoeconomico all'interno del quale il nostro Paese si è mosso fino ad oggi. Le modifiche delle coordinate geoeconomiche riguardano la dimensione di tipo continentale europea e la dimensione extracontinentale di più vasta scala.

Dal lato continentale l'adesione dei nuovi Paesi dell' Est cambierà non solo l'assetto attualmente conosciuto delle economie del centro Europa, ma disegnerà un nuovo sistema di opportunità, un nuovo profilo di territori economici, una nuova geografia delle aree depresse ed economicamente svantaggiate, ma anche nuove opportunità di scambio, disegnando nuovi mercati.

Dal lato extracontinentale, i recenti eventi in Medio Oriente, renderanno ancora più variabile l'assetto e la geometria dei traffici, modificando le necessità infrastrutturali ed il consumo di capacità di molte di queste infrastrutture.

Aree in cui ad oggi non è rilevabile che una bassa quota di scambi, potrebbero ora più che mai mutarsi in nuovi territori vergini per la dotazione infrastrutturale, di nuovi sistemi circolatori di scambio e di produzione. È la vocazione di alcune aree e la loro possibile variazione l'elemento realmente non programmabile in questa fase storica di transizione che il nostro Paese sta vivendo.

Ed è proprio in questo contesto che è necessario fare uno sforzo infrastrutturale: **chi avrà pianificato ed infrastrutturato in quelle porzioni di territorio che si collocano nei corridoi europei, nei principali corridoi di traffico godrà dei migliori vantaggi competitivi.**

In questo contesto, pianificare e programmare un sistema infrastrutturale che da un lato risani il debito di infrastrutture a tutt'oggi esistente all'interno del nostro Paese e dall'altro realizzi un sistema infrastrutturale incardinato sui principali corridoi europei, significa intervenire attivamente sul processo che trasforma le distanze fisiche in distanze economiche.

Il tentativo consiste nel recuperare più di una frattura del nostro sistema infrastrutturale e quindi del nostro sistema economico. Tra queste fratture, la drammatica interruzione del processo di programmazione e di pianificazione del sistema infrastrutturale italiano. programmazione e pianificazione che fino al 2001 ha visto solo laconiche liste di necessità e

raramente ha trasformato i programmi in cantieri, rappresenta l'elemento più preoccupante per ridare al Paese condizioni di sviluppo e di competitività. Raramente, nella breve storia della programmazione del territorio in Italia, si è verificata la contestualità di alcuni elementi di programmazione come gli strumenti giuridici o le risorse finanziarie o il pensiero strategico; elementi tutti necessari ed indispensabili per l'individuazione e la realizzazione di soluzioni in grado di modificare stabilmente il patrimonio di infrastrutture del sistema italiano. Essendo mancata la logica di infrastrutturazione economica del territorio, sfondo strategico indispensabile per la realizzabilità di infrastrutture di trasporto chiave, il tessuto connettivo del nostro Paese si è come scomposto, favorendo la localizzazione industriale e quella residenziale extra urbana in luoghi in cui la dotazione dello sistema infrastrutturale poteva garantire, in modo illusorio, migliori accessibilità.

L'entropia del territorio ha provocato un fenomeno misurabile in modo oggettivo: **infatti se da un lato la mancata infrastrutturazione del Paese ha trasformato le distanze fisiche in distanze economiche, dall'altro nelle aree più infrastrutturate, come i sistemi urbani o lungo i corridoi a maggiore traffico che attraversano territori economicamente significativi, si sono creati nuovi disagi economici, del tutto pari a quelli della mancata infrastrutturazione, creati dalla congestione.**

Infrastrutture dì trasporto e infrastrutture economiche: il ruolo desiderabile della spesa pubblica

Il Primo Programma delle infrastrutture strategiche, descritte dalla base normativa della Delibera C.I.P.E. del 21.12.2001, dalla legge obiettivo 443/2002 e dal suo decreto delegato 190/2002, dalla Legge 166/2002 (Collegato alla Finanziaria 2001), **costituisce al momento l'insieme delle necessità di infrastrutturazione del Paese**.

In realtà il primo programma delle infrastrutture strategiche risponde ad una logica articolata per territori economici.

È innegabile che le infrastrutture di trasporto da un lato modificano le caratteristiche fisiche ed economiche del territorio, dall'altro modificano la produttività e le relazioni tra fattori produttivi.

Le teorie economiche hanno sempre cercato, nel corso del tempo, di spiegare non tanto l'esistenza del rapporto relativo tra infrastrutture e sviluppo, quanto la direzione di quello sviluppo: **se cioè è la produzione di infrastrutture ad essere condizione necessaria e sufficiente**

all'aumento dello sviluppo economico o se è lo sviluppo economico causa, motore primo di domanda di infrastrutture.

La questione, a tutt'oggi irrisolta, non sembra di secondo momento, data la natura macroeconomica di una infrastruttura di trasporto e l'importanza che a questa natura attribuiscono da sempre le strutture pubbliche preposte all'erogazione di finanziamenti da un lato ed i vincoli agli impegni di spesa dall'altro.

Le infrastrutture economiche, sono cioè fattori di sviluppo insieme a molti altri come, la struttura produttiva di un territorio data dalla composizione del suo tessuto imprenditoriale, il ruolo che svolge la pubblica amministrazione, la sua organizzazione territoriale. In quanto fattori di sviluppo, appartengono e costituiscono il panorama dello sviluppo potenziale di un territorio.

Le infrastrutture di trasporto ed il patrimonio di servizi sono fattori di sviluppo perché rappresentano risorse che per le loro caratteristiche sono identificabili come beni pubblici. La definizione di bene pubblico attribuito alla produzione di infrastrutture non ha in questo contesto riferimento alla proprietà del capitale investito, quanto all'individuazione di alcuni parametri che ne definiscono il grado di ***publicness, cioè il grado di valore collettivo.***

Una risorsa è a completa *accessibilità pubblica* quanto più alto è il grado, il livello del valore collettivo. Ad una minore intensità del valore collettivo, corrisponde un grado minore di accessibilità pubblica.

Quindi, se le infrastrutture di trasporto sono capitale economico e se il capitale economico è fattore di sviluppo potenziale, la sua *publicness* rappresenta la quota di risorse pubbliche che si è scelto di inserire in un territorio.

Le nuove categorie della programmazione

L'individuazione di corridoi multimodali composti soprattutto da un insieme di infrastrutture lineari realizza più di un obiettivo di programmazione trasportistica, economica e soprattutto territoriale.

In primo luogo, la presa d'atto che la monomodalità accresce il rischio di isolamento di ampie porzioni del territorio, riducendone l'accessibilità.

Il patrimonio di infrastrutture di cui gode una porzione di territorio dovrebbe essere valutato non solo sulla base dello stock di patrimonio infrastrutturale, quanto sulla base della varietà di quel patrimonio. Dovrebbe, cioè essere valutato non solo in termini quantitativi, più o meno

infrastrutture ferroviarie o stradali, ma soprattutto sulla base della qualità di quel patrimonio infrastrutturale. È la presenza contestuale in una stessa porzione di territorio di una rete ferroviaria diffusa, di una rete autostradale e stradale efficiente, la contestualità di infrastrutture puntuali altamente specializzate come le strutture intermodali o gli hub portuali, a costituire la risposta coerente con le necessità di spostamento collettivo ed individuale e delle persone e delle merci.

In secondo luogo, la programmazione trasportistica e territoriale organizzata per corridoi di traffico, permette di impegnare, in un'unica area territoriale, le reali esigenze alla mobilità espresse da un contesto che altrimenti utilizzerebbe , in modo non organico, il sistema infrastrutturale venoso. Quindi il corridoio risponde ad un preciso dettato dello sviluppo sostenibile.

In terzo luogo, programmare le infrastrutture strategiche secondo una logica articolata per corridoi, consente di scomporre e quindi di pianificare gli interventi non solo sulla base di una logica funzionale ed industriale propria di ogni singola modalità di trasporto, ma di rendere quella logica sovramodale, concentrata cioè sulle reali esigenze del territorio e non solo su quelle di ogni singola modalità di trasporto. Questa sorta di flessibilità, consente di non perdere di vista la pianificazione del territorio nel processo di infrastrutturazione e di evitare che logiche monomodali, gestite da Aziende preposte alla offerta di servizi di trasporto mirati, possano creare rigidità nel processo di ottimizzazione dei processi logistici che riguardano tanto la domanda di mobilità delle merci che quella dei passeggeri .

Infine, la programmazione territoriale per corridoi, consente di rendere praticabile forme nuove di tariffazione, coerenti con le linee guida espresse dall'Unione europea nell'ultimo Libro Bianco. Inoltre, il finanziamento incrociato, che rimane un campo ancora da esplorare pienamente, consentirebbe di permettere non solo una nuova flessibilità nel pagamento del diritto di utilizzo delle infrastrutture, quanto di gestire da un lato le congestioni e dall'altro di impedire che posizioni di rendita pseudo -monopolistica dovute a processi di liberalizzazione incompiuti possano creare o alimentare strozzature alla libera concorrenza nel panorama italiano.

Negli ultimi anni la programmazione e la trasformazione del nostro assetto infrastrutturale ha avuto come unici protagonisti le ex aziende pubbliche, quelle che poi, per processi di *privatizzazione fredda*, si sono trasformate in società per azioni ed hanno reso operativi molti piani di sviluppo.

Ma la mancanza di una visione strategica ampia, tipica di chi politicamente gestisce e conosce un territorio, e cioè la rappresentanza politica democraticamente eletta, non può più essere supportata da soggetti che non possono conoscere nella più ampia organicità le esigenze incrociate di un sistema territoriale.

Il recupero riguarda, in questo caso, la restituzione della gestione strategica del territorio alla Politica. Per gestione strategica del territorio intendiamo qui indicare non solo l'infrastrutturazione fisica dello stesso, con la costruzione o l'adeguamento di nuove infrastrutture, quanto la realizzazione di una organica infrastrutturazione economica delle risorse concentrabili sul territorio. Il tentativo deve essere quello di eliminare i danni provocati dalla convinzione che attribuisce un Nord ed un Sud al disagio economico ed al sottosviluppo territoriale. Nel nostro Paese, il disagio economico, non ha più punti cardinali e la misura di questo disagio è rappresentata dalla inaccessibilità con cui si traduce sia la mancanza di infrastrutture che la congestione, fenomeni che si registrano in maniera diffusa sia al Nord che al Sud.

Le aree della produzione e dei consumi da aree statiche ad aree dinamiche

Occorre fare una volta per tutte chiarezza sul significato che continuiamo a dare **agli ambiti della produzione e agli ambiti del consumo.**

Sono cioè i grandi centri siderurgici, le grandi aree industriali, ancora gli ambiti più significativi della produzione ?

Forse questa facile identificazione dei sedimi non è più valida: Torino, Porto Marghera, il tessuto industriale lombardo, Taranto, Bagnoli, Augusta, ecc., non sono più gli ambiti in cui si concentrano le attività produttive. Nell'intero territorio nazionale, ad esempio, quattro macro regioni(Veneto, Marche, Lazio e Campania) sono oggi ricche di una intensità produttiva latente di gran lunga superiore ai luoghi classici che fino ad un decennio fa rappresentavano veri catalizzatori di processi produttivi. Infatti, se per un attimo, ci liberiamo della trama geografica regionale, scopriamo, partendo dal Sud del Paese, che ad esempio l'asse geoeconomico Martina Franca – Bari – Barletta è un asse in cui si concentra oltre il 16% della produzione meridionale, l'asse Nola – Marcianise – Napoli – Salerno raggiunge e supera il 28% della produzione meridionale, il sistema abruzzese oltre il 15%. Cioè in queste tre aree si produce circa il 60% della produzione del Mezzogiorno. Queste aree non hanno nulla a che fare con i sedimi classici, vecchi e nuovi della produzione.

Questo approccio mette in evidenza come, **in soli venti anni, sia cambiata completamente la dimensione, la tipologia e l'ubicazione del sistema produttivo**; un simile cambiamento è avvenuto anche nell'area centrale e settentrionale del Paese, è avvenuta in tutta l'Europa. Sono così

crollate le vecchie categorie che per anni hanno caratterizzato i processi produttivi; soprattutto nelle cosiddette aree designate dall'organo centrale.

Ebbene stranamente le reti infrastrutturali rispondono ancora alla vecchia geografia industriale, cioè sono rimaste statiche rispetto a questa evoluzione.

Ma c'è un altro fenomeno in questo nuovo assetto produttivo: la rilevante dinamicità evolutiva. Una industria di mobili genera una forte area mercato, nell'arco di un decennio l'attività commerciale diventa più forte di quella produttiva mentre l'attività industriale si rafforza in altre aree. Minuscole attività artigianali del settore abbigliamento si specializzano, si rafforzano attraverso accordi consortili e trasformano le attività artigianali in un vero sistema con elevata produttività e fatturato, supportando però mercati distanti.

Questa molteplicità di esempi e di fenomeni denuncia quanto complessa sia la nuova immagine del mondo della produzione. Addirittura la dinamicità evolutiva spesso mette in crisi anche le vecchie logiche legate all'ammortamento degli impianti. Se approfondiamo questo fenomeno scopriamo che esso trova origine sia nel costo del lavoro: **le attività produttive inseguono le aree in cui il costo del lavoro è basso**, sia nella offerta di infrastrutture efficienti e funzionali alle esigenze sempre più diversificate della domanda di trasporto. La qualità della manodopera, fino a pochi anni fa elemento determinante per il successo di un prodotto, diventa sempre più una condizione recuperabile attraverso la diffusione dei processi formativi o attraverso il ricorso a tecnologie capaci di sostituire il livello qualitativo della componente umana.

Le attività produttive quindi non saranno più individuabili in modo statico in determinati sedimi e soprattutto il processo produttivo di determinate tipologie merceologiche cambierà con ritmi sempre più veloci.

Gli ambiti del consumo invece corrono verso una identificazione sempre più statica, sempre più storica; le aree urbane, medie e grandi, sono diventate in modo irreversibile, le sedi del consumo. In questo processo di rafforzamento della città hanno giocato un ruolo fondamentale le attività del terziario. **In realtà in tredici macro aree urbane del Paese si concentra oltre il 70% dei consumi.**

Le attività del terziario come catalizzatrici dei processi legati al consumo da un lato ed il rafforzamento di determinate abitudini : i grossi centri mercato, la specializzazione delle vendite, il

risparmio nell'acquisto cumulativo, ecc., dall'altro, hanno in realtà cambiato il tessuto connettivo della vendita dei prodotti e, al tempo stesso, hanno mantenuto stabile le sedi del consumo.

Queste due peculiari caratterizzazioni della economia legate alla **produzione ed al consumo**, trovano come **comune denominatore: la loro stretta sudditanza dalla rete dei trasporti, dalla organizzazione della logistica , dalla qualità dei servizi di trasporto, dalla ottimizzazione dei processi di scambio.**

Ebbene dobbiamo, di fronte a questa analisi, ammettere che raramente siamo riusciti a capire le reali esigenze della domanda, quasi sempre gli operatori legati ai processi produttivi e quelli legati al consumo hanno preferito costruire in modo autonomo loro sistemi, loro logiche organizzative. L'offerta trasportistica vive oggi così un momento molto delicato che per alcuni versi può essere definito paradossale : **l'utente nelle sue più articolate manifestazioni (imprenditore, gestore di sistemi complessi, ecc.), definisce ormai da solo gli itinerari e le modalità di trasporto più rispondenti alle proprie esigenze**. Ci troviamo cioè in presenza di una miriade di micro pianificazioni. Questa forma di organizzazione autonoma potrebbe addirittura essere congeniale ad un sistema liberista quale quello che negli ultimi anni sta prendendo corpo nel nostro Paese; in realtà però questo spontaneismo programmatico non è legato a processi di ottimizzazione della offerta di trasporto, ma è solo legato ad una spasmodica ricerca, da parte della domanda, di una ipotetica offerta di trasporto.

Questa assurda forma di organizzazione spontanea è la vera patologia del sistema e soprattutto rappresenta l'elemento più rischioso per ciò che definiamo sviluppo compatibile.

Le correlazioni non più misurabili PIL, crescita della domanda di trasporto, crescita dell'occupazione

Da anni è venuta meno una correlazione tra alcuni indicatori significativi dello sviluppo; cioè tra crescita del PIL, crescita della occupazione e crescita della domanda di trasporto. Per assurdo in molte aree del Paese si assiste ad una domanda sostanziale del traffico senza contestualmente assistere ad un aumento della crescita del PIL. Questo mette in crisi non solo la consolidata logica della stretta relazione tra crescita della domanda di trasporto e crescita della produzione, ma,

addirittura, incrina anche tutti i modelli di analisi dei processi di interdipendenza tra crescita del PIL e crescita della occupazione e dello sviluppo

Innanzitutto bisogna distinguere tra "**mobilità delle cose**" e "**mobilità delle merci**", perché le cose diventino merci, perché le cose diventino prodotti, occorre che un processo di logistica intelligente consenta loro di accedere ai mercati. In realtà quindi le cose diventano prodotti e diventano merci quando **l'offerta di trasporto è in grado di dare coerenza alle esigenze della domanda di trasporto**.

Questo difficile concetto contiene al suo interno la mirabile logica del modello "**input – output**"; questo nuovo approccio alla "cultura della logistica" testimonia che **la politica dei trasporti non è una politica di un settore** ma è, a tutti gli effetti, una politica strettamente legata alla strategia economica di una regione, di un Paese, di un sistema di Paesi.

Questa diretta correlazione tra sviluppo, crescita economica e organizzazione ed efficienza della offerta di trasporto, purtroppo, nel nostro Paese è stata finora sottovalutata.

Infatti dobbiamo con rancore ammettere che, pur disponendo di più modalità di trasporto quali il mare, la strada, la ferrovia e l'aereo, in realtà la strada finora è stata la modalità chiave dello sviluppo e della crescita economica del Paese e la "plurimodalità", cioè la capacità che più modi di trasporto oltre ad ottimizzare i processi logistici abbattessero anche i costi, finora è rimasta ancora un obiettivo da perseguire.

Il convincimento di questo ruolo fondamentale della logistica consente finalmente di aprire davvero un nuovo capitolo culturale nel dibattito politico e strategico del nostro Paese, consente di chiarire una volta per tutte che nel rapporto **domanda – offerta** non si dibatte solo sul livello di servizio e di qualità delle reti infrastrutturali, non si dibatte solo sulla efficienza dei nodi intermodali (porti, aeroporti, interporti), ma si dibatte e si decide sulla crescita economica di un sistema.

Dopo molti anni e dopo differenti impostazioni metodologiche finalmente la cultura trasportistica nazionale ed internazionale si è convinta che la crescita della domanda di trasporto delle merci è strettamente correlata con la crescita del Prodotto Interno Lordo solo se la offerta risponde a logiche di ottimizzazione, risponde cioè a condizioni che abbattono concretamente l'incidenza dei costi di trasporto sul valore del prodotto trasportato.

E la diretta correlazione con il PIL e con la crescita della occupazione e dello sviluppo si ha solo se si rispetta questo particolare teorema, altrimenti si assiste non ad una biunivocità lineare; infatti **in quarant'anni, in Europa il PIL è cresciuto del 52% e il trasporto delle merci del 61%**. Addirittura, nei punti obbligati, quali in particolare i transiti lungo l'arco alpino, tale crescita ha raggiunto livelli patologici; **dal 1967 ad oggi la crescita lungo l'arco alpino è stata del 700%;**

questo paradosso denuncia che non c'è stata in Europa ed in Italia in tutti questi anni una cultura della logistica.

Si può quindi parlare di corretta correlazione tra crescita della domanda di trasporto, tra crescita del PIL e crescita dell'occupazione solo costruendo un sistema infrastrutturale ed un sistema di regole e di comportamenti capaci di evitare false diseconomie ed inspiegabili paradossi.

Questo, è bene ricordarlo, costituisce la base dello sviluppo del nostro Paese e dell'Europa.

Questa biunivocità e, al tempo stesso, questa esplosione della domanda di trasporto hanno indotto questo Governo a progettare un sistema di infrastrutturazione organica della offerta di trasporto, e questo Governo ha voluto che questa esigenza di costruire un vero ed efficiente sistema della rete dei trasporti fosse trasferita a livello europeo. Infatti, come si avrà modo di vedere dopo, la proposta del nostro Paese, a scala comunitaria, di redigere un Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della Unione Europea, risponde a tale obiettivo.

Il nuovo Master Plan Europeo dei Trasporti e delle infrastrutture

Il lavoro fatto dal Gruppo ad Alto Livello, presieduto da Karel Van Miert, costituisce un primo riferimento organico di ciò che da tanto tempo inseguivamo, di ciò che necessariamente un Europa formata da 28 Paesi non poteva fare a meno. Tale documento, richiesto formalmente dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del nostro Paese, nella prima seduta in seno al Consiglio dei Ministri della Unione Europea nel luglio del 2001, rappresenta, a tutti gli effetti, il primo Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della nuova Europa ed oltre a rivisitare le reti TEN, affronta in modo organico il tema dello sviluppo sostenibile

Prende corpo così un disegno non ingessato, non definito in trame infrastrutturali corte e, soprattutto, prende corpo un azzeramento sostanziale di ciò che per secoli abbiamo riconosciuto come "confine".

Scompare cioè il "confine" che ha rappresentato la delimitazione fisica di una economia, la distinzione fisica tra realtà che difendevano la propria competitività con l'assurda logica del protezionismo.

Il lavoro fatto dal gruppo Van Miert supera ogni schieramento concettuale tra dirigismo e liberismo, lo supera sia per la scala territoriale dell'approccio, sia per la serie di contenuti che ricordano all'Europa quante occasioni e quanti rischi si incontreranno in questi lunghi anni che ci separano dal 2020.

Il Documento prodotto dal Gruppo Van Miert, partendo da una rivisitazione delle reti TEN, ha raggiunto, come detto in precedenza, la dimensione di un vero strumento di pianificazione.

Tale strumento, ora all'esame della Commissione europea, affronta per la prima volta, in modo organico sia la costruzione dell'offerta dei trasporti, sia le modalità economiche e finanziarie capaci di raggiungere tale obiettivo. In particolare le indicazioni fornite dal nostro Paese al Gruppo ad Alto Livello che ha redatto tale Documento, ora all'esame della Commissione, hanno in particolare affrontato

sia le argomentazioni legate alla importanza:

- del prolungamento del corridoio n.5 ad Ovest consentendo in tal modo che l'asse Kiev – Trieste raggiunga Lione e Lisbona, attraversando il segmento italiano Trieste – Torino;
- del corridoio Nord Sud (Berlino – Napoli – Palermo) comprensivo del Ponte sullo Stretto;
- del corridoio Genova – Rotterdam come collegamento tra il Mare del Nord e il Mediterraneo;
- della realizzazione dei sistemi telematici ed informatici quali il progetto Galileo ed il sistema VTS necessari per ottimizzare le filiere logistiche;
- dell'abbattimento dei vincoli naturali quali quello del sistema dei Pirenei e delle Alpi;
- della rilevanza del prolungamento del corridoio 8 (Varna – Sofia – Tirana – Durazzo) fino a Bari
- della rilevanza delle autostrade del mare del sistema tirrenico e del sistema jonio adriatico

sia le argomentazioni legate:

- alla costruzione di una rete ferroviaria europea, rendendo interoperabili le reti nazionali e dedicando parte della rete ferroviaria alle merci
- alla gestione del traffico fluviale
- al controllo del traffico marittimo
- alla rimozione dei vincoli alla capacità aeroportuale
- allo sviluppo dei collegamenti con i Paesi confinanti con l'Unione quali : la Svizzera, i Balcani, i Paesi dell'Est Europeo (Russia, Bielorussia, Ucraina, Moldavia)
- allo sviluppo dei rapporti con i Paesi del mediterraneo
- alla identificazione delle forme più idonee per assicurare i finanziamenti necessari tenendo conto dei vincoli della finanza pubblica ed il principio della territorialità ben radicato
- alla definizione degli strumenti di finanziamento della Comunità per vincere la sfida che prevede, solo per i progetti prioritari, nel periodo 2004 – 2020 una esigenza finanziaria di 267 miliardi di . Si ritiene utile ricordare solo alcuni primi segnali concreti:

1. la BEI è disposta ad erogare prestiti a lungo termine (35 anni) per la copertura fino al 75% del costo dei progetti, per l'ammontare complessivo di 50 miliardi di Euro nel periodo 2004 – 2010;
2. una grande attenzione viene riposta al Partenariato Pubblico Privato; identificando una migliore gestione dei rischi e dei costi
3. una grande attenzione viene riposta all'idea del Parlamento Europeo "di creare nell'ambito delle previsioni finanziarie un Fondo Europeo per i Trasporti, che dovrà essere uno strumento finanziario dotato di un budget separato, valido per tutti gli Stati dell'Unione, destinato a tutte le forme di trasporto e a tutti i problemi del settore";
4. particolare interesse viene posto alla necessità di un quadro comune e stabile per quanto riguarda gli oneri da addebitare per l'utilizzo delle infrastrutture. L'addebito per l'uso efficiente dell'infrastruttura renderebbe possibile creare un quadro più favorevole agli investimenti, per non parlare della possibilità per i gestori delle infrastrutture di coprire in tutto o in parte i propri costi;
5. viene proposta una apposita organizzazione degli investimenti, identificando, come detto prima, un coordinamento nell'ambito dei corridoi; un coordinamento fatto da un soggetto che si assume il compito di stimolare la cooperazione ed essere vero catalizzatore di tutte le iniziative capaci di attuare nei tempi previsti il corridoio.

- Alla modulazione dei metodi di valutazione dello sviluppo compatibile

Ma il documento Van Miert è fondamentale per due ulteriori motivi : **la corretta lettura dell'attuale assetto territoriale, trasportistico ed economico e la logica di selezione delle proposte progettuali**.

In merito **alla corretta analisi, alla corretta lettura dell'attuale asseto e delle attuali problematiche**, il documento ricorda che:

1. L'esperienza dimostra che il volume complessivo di traffico aumenta, sempre o quasi sempre, ad un ritmo superiore al PIL e che i flussi interurbani e, in particolare, quelli su lunga distanza, crescono ancora più velocemente. Inoltre, l'allargamento della Comunità darà un impulso alla crescita del traffico, e in modo particolare a quella delle merci, non seguita dal parallelo incremento nella dotazione di infrastrutture a causa, tra l'altro, della carenza di finanziamenti pubblici e dell'attuale difficoltà di mobilitare i finanziamenti privati. Il divario tra necessità di trasporto e offerta di nuove infrastrutture condurrà ad un impasse non privo di conseguenze negative per la competitività dell'economia dell'Unione.

2. La coerenza della rete transeuropea risente delle azioni del passato. Le infrastrutture di trasporto delle reti nei vari Stati Membri sono state sviluppate soprattutto in una logica nazionale che assegnava la priorità allo sviluppo di percorsi radiali a servizio delle città principali; fatto che ha pesato negativamente sul bilancio complessivo. L'esperienza indica che in generale sono proprio i segmenti transfrontalieri ad essere realizzati per ultimi lungo una data direttrice di trasporto. Per di più gli Stati Membri non dimostrano lo stesso interesse verso quei modi di trasporto che si pongono in alternativa al trasporto su strada; questo atteggiamento conduce talora a situazioni in cui i progetti per canali o tunnel ferroviari per merci sono realizzati soltanto da un lato della linea di confine.

3. Per giunta la divisione dell'Europa dopo la Seconda Guerra Mondiale ha portato a investire meno del dovuto non soltanto nei collegamenti tra Stati Membri attuali e quelli futuri dell'Europa Centrale e Orientale, ma anche tra gli stessi paesi che stanno per accedere alla Comunità.

4. La politica intesa a trasferire di una quota crescente del traffico merci dalla strada alla ferrovia, alle vie navigabili interne o alle autostrade del mare, diventerà un fatto compiuto soltanto se i progetti infrastrutturali transfrontalieri e l'interoperabilità a scala europea saranno realizzati.

5. La gestione della realizzazione delle infrastrutture pogettate si sta dimostrando sempre più complessa. Attualmente la realizzazione dei grandi progetti richiede dai 10 ai 15 anni, e persino tempi più lunghi quando si tratta di progetti transfrontalieri.

6. Per di più, la realizzazione dei progetti transfrontalieri è ostacolata da fattori specifici quali programmi politici diversi, mancanza di coordinamento delle procedure amministrative su entrambi i lati del confine e difficoltà di concordare una sufficiente quantità di contributi pubblici tali da rendere bancabili i progetti. Le autorità politiche al momento di decidere sono spesso inclini a sacrificare i progetti transfrontalieri a beneficio di quelli nazionali.

7. Queste decisioni vanno prese invece nell'ottica di lungo termine evitando di adottare per il finanziamento di infrastrutture decisioni di breve termine dettate dalle priorità politiche del momento, come spesso oggi avviene. Ai fini della pianificazione delle grandi infrastrutture ciò richiede anche una visione comunitaria a livello di Europa allargata.

8. L'integrazione di almeno 12 nuovi Stati Membri a partire da questo momento fino al 2007 stimolerà enormemente gli scambi commerciali tra questi paesi. E' praticamente certo che se l'Europa non accetta di compiere sufficienti sforzi nel trasferimento modale e nella

costruzione di nuove infrastrutture, il traffico su certi segmenti della rete attuale giungerà presto alla paralisi.

9. E' ancora difficile effettuare previsioni, in particolare quelle proiettate a 20 anni. Tuttavia i servizi della Commissione hanno realizzato un importante studio che simula gli scenari di traffico nell'Europa allargata e identifica la struttura dei principali flussi a scala europea.

10. Nel caso si attuassero alcune tra le misure proposte nel Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti, prevedendo una crescita pari al 60% del PIL e una moderata integrazione delle economie dell'Europa dell'Est, il volume del traffico merci terrestre dal 2000 al 2020 dovrebbe aumentare del 68% negli attuali Stati Membri e del 94% nei futuri Stati Membri.

Risultati provvisori

Trasporto merci in miliardi t/km	***Attuali Stati Membri***			***Nuovi Stati Membri***		
	2000	***2020***	***%***	***2000***	***2020***	***%***
Strada	848	1420	67%	114	268	135%
Ferrovia	220	388	76%	167	273	63%
Vie navigabili interne	145	226	56%	7	18	157%
Totale	1213	2034	68%	288	559	94%

11. Senza voler sembrare troppo allarmista, il Gruppo richiama l'attenzione delle Istituzioni Comunitarie sull'importanza di assumere, in questo momento, decisioni coraggiose che riguardino sia le politiche comuni di trasporto, sia gli investimenti prioritari destinati a salvaguardare l'economia europea.

12. Il solo costo stimato per l'intera rete transeuropea di trasporto, calcolato nelle linee guida del 1996 e nei Trattati di Adesione del 2002, ammonta a quasi 500 miliardi di Euro, cifra che si riferisce a tutti i progetti il cui completamento era inizialmente previsto entro il 2010, e che comprende 112 miliardi, ancora da investire, destinati ai progetti prioritari concordati nel Consiglio Europeo di Essen. I lavori del Gruppo hanno dimostrato che si deve tenere conto fin d'ora anche delle nuove necessità nell'orizzonte temporale del 2020, peraltro non ancora identificate nelle linee guida. Sommando a questi nuovi fabbisogni quelli già assunti in passato per il completamento degli impegni, **si può stimare un fabbisogno totale di oltre 600 miliardi di Euro fino al 2020.**

13. Gli Stati Membri che nel corso degli anni '80 hanno investito al tasso di 1.5% del PIL in infrastrutture di trasporto stanno ora investendo ad un tasso inferiore all'1%. I Paesi in via di adesione attualmente investono al ritmo di 1,5% del loro PIL e sembra alquanto improbabile che possano incrementare in modo significativo questo livello senza l'aiuto esterno. Soltanto una minima parte degli investimenti degli Stati Membri è dedicata alle infrastrutture della rete transeuropea di trasporto, dato che la quota largamente maggioritaria è destinata a progetti di trasporto di interesse nazionale, regionale o urbano. Stime recenti rilevano che gli investimenti complessivi nella rete transeuropea di trasporto terrestre nel EU27 ammontano a circa 30 miliardi di Euro all'anno a partire dal 1996. Mantenendo questo ritmo di investimento, saranno ancora necessari svariati decenni prima di completare la rete.

14. I vincoli della finanza pubblica esigono inevitabilmente di essere estremamente selettivi nell'identificare nuovi progetti prioritari di interesse comune. Si devono concentrare gli sforzi in base a programmi congiunti, massimizzando la redditività delle nuove infrastrutture attraverso il coordinamento a livello europeo del loro sviluppo. L'efficienza e il valore aggiunto dell'azione comunitaria richiedono di concentrare in modo selettivo il supporto finanziario della Comunità.

15. Se il Gruppo da un lato ha potuto riflettere sul progresso di diversi progetti prioritari, dall'altro ha dovuto analizzare le ragioni dei ritardi accumulati dai progetti prioritari che non saranno completati entro il 2010. Certi ritardi sono inerenti alla gestione generale delle infrastrutture del progetto, come ad esempio: la carenza di studi molto approfonditi al momento in cui viene presa la decisione di costruire l'infrastruttura; la esistenza di vincoli ambientali; i rischi di ordine giuridico che derivano dalla "sindrome NIMBY - *Not In My BackYard*" (non a casa mia), infatti le decisioni adottate dagli Stati Membri per costruire le grandi infrastrutture sono sempre più frequentemente contestate dai tribunali locali.

16. Va anche ricordato che sono proprio progetti o i segmenti transfrontalieri ad accumulare i maggiori ritardi. La natura internazionale di questi progetti li espone ad ulteriori fattori di ritardo: innanzitutto, esistono difficoltà perché gli Stati Membri devono mettersi d'accordo su un percorso, come è il caso della ferrovia ad alta capacità che deve attraversare i Pirenei; in secondo luogo, è particolarmente difficile mettersi d'accordo sul soggetto che pagherà, poiché di solito i benefici non sono proporzionali ai costi sostenuti da ciascuna regione o dal paese attraversato dal progetto (è questo il caso del segmento del tunnel di base sotto il Brennero che appartiene al progetto con priorità No 1 della Lista di Essen); in terzo luogo, i

progetti transfrontalieri, a differenza di quelli nazionali, sono materia di contrattazione per coloro che, dovendo assumere decisioni a livello politico, pensano di trarne vantaggio adducendo che l'altro Stato Membro è o è probabile che sia in ritardo nel programma. Infine, i progetti transfrontalieri risentono del fatto di essere soggetti a procedure diverse a seconda degli Stati Membri al momento di ottenere le autorizzazioni preventive necessarie alla costruzione delle infrastrutture in questione. In modo analogo, è più difficile predisporre un contratto per la gestione dei segmenti transfrontalieri.

17. I ritardi nei progetti transfrontalieri esprimono la debolezza dei metodi intergovernativi utilizzati finora dagli Stati Membri, dovuta al fatto che:

- alle riunioni bilaterali non sono invitati gli Stati Membri che pur non essendo coinvolti nel tracciato del progetto, avrebbero interesse diretto alla sua costruzione in quanto li collegherebbe alla rete;
- alle riunioni "intergovernative" tra gli Stati Membri, la Comunità non è rappresentata, malgrado esistano problemi di interesse comune e nonostante che la Comunità contribuisca talvolta con una notevole quota di finanziamento attraverso il Fondo di Coesione o con i fondi ERDF o TEN;
- i ritardi nel programma di costruzione non si tramutano in "penalità" per lo Stato in questione, anche quando questi ritardi causano notevoli aggravi finanziari sui costi dell'altro Stato Membro che, pur avendo realizzato la parte che gli compete entro il termine stabilito, non può trarne profitto in quanto manca il prolungamento delle infrastrutture al di là del confine.

In merito **alla logica di selezione delle proposte progettuali**, il documento prodotto dal Gruppo diretto da Van Miert stabilisce una metodologia e criteri chiari per selezionare tra tutti i progetti candidati quelli in grado di svolgere efficacemente un ruolo chiave in una prospettiva europea. Il Gruppo ha deciso di operare in due fasi. In **una prima fase** il Gruppo ha eseguito una preselezione dei progetti suscettibili di esame più approfondito, eliminando quelli che non soddisfacevano alle seguenti condizioni:

1. Essere un asse principale del trasporto transeuropeo pertinente al mercato interno dell'Europa allargata, tenuto conto in particolare dei progetti che attraversano barriere naturali, risolvono i problemi di congestione o creano collegamenti ancora mancanti.
2. Avere dimensione europea e, in particolare, raggiungere una soglia di 500 milioni di Euro per quanto riguarda il valore delle infrastrutture.

3. Prove certe a dimostrazione di: potenziale vantaggio sotto il profilo economico, benefici addizionali di ordine socioeconomico (vale a dire di natura sociale, ambientale)e fermo impegno degli Stati Membri interessati a condurre la necessarie valutazioni di impatto in previsione di completare il progetto entro il termine concordato.

In una seconda fase, il Gruppo ha esaminato i progetti prioritari alla luce dei tre aspetti qualitativi che seguono:

1. Valore aggiunto del progetto per l'Europa, per quanto riguarda l'importanza di agevolare gli scambi commerciali tra Stati Membri, migliorando ad esempio le interconnessioni e l'interoperabilità tra le reti nazionali.

2. Rafforzamento della coesione, sia incorporando i futuri Stati Membri in un'Europa più ampia sia collegando al resto dell'Europa le principali aree periferiche e le regioni meno sviluppate.

3. Contributo dei trasporti allo sviluppo sostenibile, tenuto conto sia dei problemi inerenti alla sicurezza e alla tutela ambientale sia della promozione del trasferimento modale.

Dopo questo approccio la scelta definitiva dei progetti selezionati ha seguito tre distinti criteri:

- Il primo criterio di valutazione riguarda il valore aggiunto europeo ed è indubbiamente il più importante. Questo criterio è misurato sia con la quota di traffico intracomunitario (ossia che coinvolge almeno due Stati Membri) come percentuale del traffico totale sull'asse in questione, sia con l'aumento della capacità netta della direttrice in esame, o infine con il numero di reti che diventano interoperabili.

- Il secondo criterio di valutazione riguarda il contributo del progetto alla coesione e discende direttamente dalle disposizioni dell'articolo 154(2) del Trattato della CE. Questo criterio si esprime verificando come la popolazione di una regione "isolata" sia servita dall'infrastruttura in questione, il numero di ore risparmiate per le regioni periferiche oppure il risparmio dei costi per le merci.

- Il terzo criterio, infine, prende in esame una delle grandi preoccupazioni del Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti, ossia quella che mira a rendere il trasporto più compatibile con lo sviluppo sostenibile. Questo obiettivo si misura con il numero di passeggeri/chilometro o tonnellate/chilometro trasferiti su modi di trasporto più "sostenibili", quali le ferrovie e le vie navigabili.

Obiettivo del programma di infrastrutture strategiche è l'infrastrutturazione fisica ma soprattutto economica del Paese, di quel territorio, cioè, in cui il tessuto produttivo sempre più spesso vive drammaticamente l'inaccessibilità ai mercati di scambio, la distanza economica che lo separa da processi pieni di sviluppo.

Per rendere possibile il conseguimento dell'obiettivo della infrastrutturazione organica del Paese, è stato necessario, negli ultimi due anni, dare sostanza e contenuti a quattro distinti impianti operativi:

- ✓ ***impianto legislativo*** **del nostro sistema normativo, individuando gli strumenti normativi ritenuti più idonei alla realizzazione delle infrastrutture**

- ✓ ***impianto pattizio e programmatorio*** **del nostro sistema di Accordi Istituzionali, individuando un sistema di Intese Istituzionali Quadro ed Accordi attuativi con le amministrazioni regionali, nell'ottica della applicabilità del Titolo V della Costituzione**

- ✓ ***impianto fisico e territoriale*** **del nostro territorio, individuando le infrastrutture strategiche ed i possibili impatti sugli sviluppi economici territoriali**

- ✓ ***impianto finanziario*****, individuando quelle risorse già disponibili e programmando quelle necessarie per il futuro, articolandone l'ammontare secondo criteri strettamente connessi alle necessità di cantierizzazione delle opere.**

I nuovi rapporti istituzionali

La Legge Obiettivo nel quadro Costituzionale vigente

La Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (detta "Legge Obiettivo"), recante "*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*", costituisce una profonda innovazione nel sistema ordinamentale del Paese in materia di infrastrutture.

Il nuovo quadro normativo, infatti, definisce una correlazione organica tra fasi e procedimenti fino ad ora profondamente separati; sono così strettamente coordinati fra di loro i seguenti punti fondamentali:

- il nuovo rapporto "concorrente" tra lo Stato e le Regioni, su di una base di paritetica relazione propositiva e di comune decisione,
- la formazione del Programma, non solo come momento redazionale, ma come vero e proprio processo decisionale,
- la dotazione finanziaria, sia come previsione programmatica che come vera e propria dotazione di "cassa",
- la progettazione, preliminare, esecutiva e definitiva,
- l'approvazione amministrativa, a seguito delle necessarie valutazioni di compatibilità ambientale.

Mai in passato - se non forse solo negli anni Cinquanta, quando il quadro legislativo del Paese, nel settore degli investimenti infrastrutturali, poggiava ancora su poche grandi norme di base – la Repubblica aveva potuto dotarsi di una impostazione normativa semplificata, e al tempo stesso così organica ed avanzata.

Un assetto che, di fronte ad una evoluzione Costituzionale formale incompiuta (Legge Costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001, recante " *Modifiche al Titolo V della parte seconda della*

Costituzione"), ha affrontato tuttavia la sostanza reale del problema, ovvero quello di dare vita a nuove relazioni istituzionali autonome e forti tra lo Stato e le Regioni, ponendo queste in una condizione di sostanziale parità e di cogente responsabilità.

La Legge Obiettivo, all'articolo 1, comma 1, così come modificata con l'articolo 13 della Legge n. 166 del 1° agosto 2002 recante "*Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti*" prevede infatti che "*Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.* ***L'individuazione è operata, a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le Regioni o Province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza Unificata*****.....,** *nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l'indicazione dei relativi stanziamenti".*

La concertazione interistituzionale e l'Intesa per il Programma

L'esperienza della concreta preparazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche - approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 (Delibera n. 121 del 2001, pubblicata nella G.U. n 68 del 21 marzo 2002), a seguito di un aperto e approfondito confronto valutativo e propositivo tra il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni, sulla base degli obiettivi programmatici del Governo – ha infatti rappresentato un processo di reale maturazione delle relazioni interistituzionali fra lo Stato e le Regioni.

Ad una fase precedente di programmazione formalistica e meramente previsionale, sostanzialmente priva di reali e concreti progetti di opere e infrastrutture, ma capace solo di riepilogare le tematiche generali, si veniva a sostituire una esperienza nuova e mai vissuta nel regionalismo italiano, nella quale – secondo un vero spirito federalista e laico, di convinta e leale adesione ai principi di una sostanziale parità costituzionale nella materia – si veniva creando un tessuto di scelte e di decisioni realmente condivise dallo Stato nelle sue diverse articolazioni, e dalle Regioni, essendo altresì queste divenute capaci di rappresentare compiutamente anche le volontà del ricco reticolo di autonomie locali di base che innerva il Paese.

Il 1° Programma - che il CIPE ha prontamente approvato senza riserve, come prescritto dalla Legge Obiettivo (articolo 1, comma 1), e come mai era avvenuto in passato per decisioni di pari

ampiezza e rilevanza - contiene perciò insieme l'indicazione degli obiettivi strategici condivisi, ma è anche la sintesi di questo processo di fruttuosa e laboriosa convergenza seguita al confronto bilaterale (del Governo con ciascuna Regione) e del sistema delle Regioni nel loro insieme.

Nel momento in cui la concertazione sociale vive una fase di evoluzione, le Istituzioni di governo, ai diversi livelli, hanno così dimostrato di saper promuovere e svolgere una matura concertazione istituzionale, non formalistica e astratta, ma densa di motivazioni e di obiettivi concreti.

Il rilievo dell'Intesa per il Programma è tanto più indicativo se si osserva che, secondo la disposizione della Legge Obiettivo, la convergenza Stato-Regione si matura in un contesto istituzionale e normativo nel quale vengono ben precisate sia le finalità della programmazione stessa che i loro effetti sul quadro e sugli strumenti programmatori vigenti.

Per quanto concerne le finalità, infatti, sono indicate espressamente quelle tese al riequilibrio:

- di tipo socio-economico fra le aree del territorio nazionale;
- a fini di garanzia della sicurezza strategica e di contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese;
- per l'adeguamento della strategia nazionale a quella comunitaria delle infrastrutture;
- della gestione dei servizi pubblici locali in difesa dell'ambiente.

Per quanto si riferisce invece agli effetti nel quadro della programmazione in essere è ben necessario evidenziare come il Programma:

- tenga conto del Piano Generale dei trasporti
- le infrastrutture inserite nel Programma, e non comprese nel Piano Generale dei trasporti, costituiscano automatica integrazione dello stesso;

- gli interventi previsti nel Programma siano automaticamente inseriti nelle Intese Istituzionali di Programma (IIP) e negli Accordi di Programma Quadro (APQ) nei comparti idrici e ambientali, al fine della individuazione delle priorità e ai fini dell'armonizzazione con le iniziative già incluse nelle intese e negli accordi stessi.

La Conferenza Stato-Regioni e la Conferenza Unificata

In questo contesto di relazioni istituzionali bilaterali, la Conferenza Stato-Regioni e la Conferenza Unificata hanno giocato un fondamentale ruolo di Organismi multilaterali, con una presenza e capacità di incisiva iniziativa:

- non solo nella formulazione dei prescritti pareri,
- ma anche nella definizione delle necessarie implementazioni normative fondamentali per conseguire un quadro armonico ed equilibrato, realmente condiviso ed efficace,
- oltreché nell'armonizzazione e integrazione della programmazione complessiva.

Si può, dunque, ben rilevare come - alla luce, dei processi e dei procedimenti esperiti, con la stretta cooperazione tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Ministro per gli Affari Regionali – la funzione assolta dalle Conferenze, in modo aperto e fortemente collaborativo, abbia ulteriormente contribuito a porre le Regioni e/o le Province Autonome su di un piano effettivamente "concorrente" con lo Stato per la definizione degli obiettivi programmatici strategici e di "preminente interesse nazionale", e per la stessa individuazione degli strumenti procedurali idonei ad assicurare un'ordinata attuazione del disposto Costituzionale riformatore privo di norme di equilibrata applicazione.

In particolare poi proprio le "Conferenze" come Organismi interistituzionali permanenti, dotati di proprie autonome funzioni e poteri, sono state chiamate a verificare non soltanto la corretta distribuzione di quote di risorse finanziarie per investimenti da attribuire a ciascuna singola Regione e/o Provincia Autonoma, quanto piuttosto la coerente e articolata previsione dell'insieme di infrastrutture concorrenti a formare l'equilibrata risposta alle emergenze e alle criticità delle esigenze di mobilità a livello locale e nazionale.

Le Intese Generali Quadro fra il Governo e ciascuna Regione Carattere e contenuti

Alla fase procedurale dell'intesa per la definizione del Programma si è poi aggiunta, come sopra richiamato, la necessità della formalizzazione di detta Intesa, nonché della definizione di una permanente volontà di cooperazione nella fase di attuazione delle specifiche infrastrutture. La disposizione dell'articolo 13, 3° comma, della Legge n. 166 del 1 agosto 2002, ha inteso proprio rispondere a questa sentita esigenza, in modo da assicurare un percorso di esecuzione corresponsabile e ordinato nei diversi fondamentali passaggi operativi:

- la fase di progettazione tecnica (preliminare, definitiva o esecutiva) delle singole infrastrutture o di parti di queste a completamento dell'unità funzionale di ciascuna opera;

- la fase di verifica amministrativa e di approvazione da parte dei diversi Organismi istituzionali aventi titolo (quali, ad esempio: Enti locali, Soggetti aggiudicatori diversi, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali);

- la fase di istruttoria tecnica e amministrativa, a cura della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, propedeutica alla presentazione al CIPE dei diversi progetti;

- la fase di approvazione al CIPE del progetto, con la dotazione finanziaria integralmente necessaria all'esecuzione completa dell'opera, o con la sua integrazione (con le risorse aggiuntive della Legge Obiettivo) fino al completamento, nonché con la precisa attribuzione al Soggetto aggiudicatore della facoltà di accesso diretto alle risorse al fine dell'immediata indizione del procedimento di gara pubblica per l'individuazione dell'esecutore dell'opera;

- la fase di monitoraggio dei lavori, delle procedure e dei tempi di esecuzione delle diverse opere, sempre ad opera della Struttura Tecnica di Missione, con l'ausilio dei Commissari allo scopo nominati, sempre sentite le Regioni e/o le Province Autonome interessate.

La previsione normativa dell'Intesa Generale Quadro (IGQ), è così delineata nel combinato disposto:

dalla Legge 1 agosto 2002, n. 166, art.13, comma 3 " *Gli interventi previsti dal programma sono automaticamente inseriti nelle intese istituzionali di programma e negli accordi di programma quadro nei comparti idrici e ambientali, ai fini della individuazione delle priorità e ai fini dell'armonizzazione con le iniziative già incluse nelle intese e negli accordi stessi, con le indicazioni delle risorse disponibili e da reperire, e sono compresi in una intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere*".

e dal Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, art. 2, comma 2, lettera a) " *il Ministero promuove e propone intese quadro tra Governo e singole Regione o Province Autonome, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture* "

L'Intesa Generale Quadro (IGQ) è dunque chiamata ad assolvere non solo una semplice funzione di ratifica di una convergente volontà di definizione programmatica, ma anche e soprattutto ad assicurare una convergente volontà di costante "intesa" processuale, ovvero durante tutto il percorso necessario, preliminare e operativo, fino alla conclusione di ciascuna opera prevista.

In tale prospettiva, nel quadro di una pragmatica azione di collaborazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le singole Regioni e/o Province Autonome, la preparazione e la sottoscrizione delle diverse Intese si è avviata pressoché contemporaneamente con la fase di prima definizione programmatica, fino dal dicembre 2001, e si prevede una conclusione delle restanti sottoscrizioni nelle prossime settimane.

Nel Prospetto n. 1 sono riportate le Intese Generali Quadro fin qui sottoscritte:

Prospetto 1 Intese Generali Quadro (IGQ) con le Regioni	
Regione	*Data di sottoscrizioni*
CAMPANIA	18 dicembre 2001
LIGURIA	6 marzo 2002
LAZIO	20 marzo 2002
CALABRIA	16 maggio 2002
FRIULI VENEZIA – GIULIA	20 settembre 2002
SARDEGNA	11 ottobre 2002
MARCHE	24 ottobre 2002
UMBRIA	24 ottobre 2002
ABRUZZO	20 dicembre 2002
BASILICATA	20 dicembre 2002
LOMBARDIA	11 aprile 2003
PIEMONTE	11 aprile 2003
TOSCANA	18 aprile 2003

Prospetto 1 Le Intese generali Quadro stipulate con le Regioni

Nel successivo Prospetto n. 2 sono invece contenute le indicazioni sui tempi di completamento di questa fase:

Prospetto n. 2 – *Tempi di completamento della preparazione e sottoscrizione delle Intese Generali Quadro (IGQ) con le Regioni*	
Regioni e Province Autonome	*Data di sottoscrizioni*
PUGLIA	Testo dell'IGQ definito, in attesa di sottoscrizione
EMILIA – ROMAGNA	Testo dell'IGQ definito, in attesa di sottoscrizione
VALLE D'AOSTA	Testo dell'IGQ definito, in attesa di sottoscrizione
VENETO	Testo dell'IGQ in corso di definizione
SICILIA	Testo dell'IGQ in corso di definizione
MOLISE	Testo dell'IGQ in corso di definizione
TRENTO	Testo dell'IGQ in corso di definizione
BOLZANO	Testo dell'IGQ in corso di definizione

Prospetto 2 Le Intese Istituzionali Quadro da stipulare con le Regioni

Coerenza programmatica e coordinamento istituzionale

Ciascuna Intesa Generale Quadro (IGQ) ha trovato i suoi propri contenuti, non secondo formalistici e astratti richiami e riferimenti, ma riconnettendo l'intero e concreto percorso di convergenza seguito nelle relazioni di confronto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ogni singola Regione e/o Provincia Autonoma al fine della formazione dell'Intesa stessa.

Inoltre sono state individuate, e poste a fondamento e motivazione delle scelte programmatiche e prioritarie indicate, le effettive e cogenti situazioni di emergenza e criticità infrastrutturale delle diverse aree del Paese, nelle sue relazioni di mobilità interna e in quelle esterne, europee e mediterranee.

E' così ben evidente come ciascuna Intesa, pur seguendo un itinerario logico-funzionale omogeneo, rappresenti le diverse esigenze di ciascun ambito regionale. Così come si deve anche evidenziare come i contenuti stessi delle Intese si siano precisati e meglio definiti in relazione alla scansione temporale delle stesse sottoscrizioni, raggiungendo livelli di progressiva maturazione, e di crescente implementazione dei contenuti e delle informazioni.

Ogni Intesa sottoscritta, lungi dal rappresentare un atto formalistico e astratto, ha mirato perciò a riepilogare lo stato effettivo degli obiettivi e delle relative informazioni così come si presentava, nella conoscenza e nella condivisione pragmatica fra le Parti, alla data delle effettiva sottoscrizione.

Tutto ciò, se da un lato ben spiega le effettive differenze testuali delle diverse Intese Generali Quadro già sottoscritte, ne delinea altresì l'effettivo carattere dinamico e aperto, funzionale all'esigenza di essere strumenti di "accompagnamento" dell'intero processo interistituzionale "concorrente".

La struttura logico-contenutistica di ciascuna Intesa segue perciò un itinerario che dalle motivazioni obiettive ed effettive del fabbisogno infrastrutturale – sempre correlato alle esigenze di libera mobilità delle persone e delle merci, per una maggiore competitività delle nostre economie locali – passa a riepilogare l'elenco delle opere programmate secondo i grandi assi strategici (Corridoi plurimodali longitudinali e trasversali, Sistemi urbani, Sistemi idrici).

Per ciascuna opera, non appena questo è stato possibile – a seguito di una ricognizione condivisa fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ciascuna singola Regione – si è poi proceduto ad indicare i costi presunti di completa realizzazione e le diverse fasi temporali (conclusione delle progettazioni, apertura dei cantieri, termine dei lavori). In particolare la tempistica indicata costituisce un impegno congiunto dello Stato e della Regione per realizzare quegli investimenti in quei tempi, al fine di offrire a tutti concreti elementi di impegno verificabili.

In molteplici casi le Intese (IGQ) contengono anche ulteriori impegni particolari del Governo e della Regione finalizzati all'effettiva esecuzione dei lavori e alla successiva gestione delle infrastrutture realizzate, per assicurare quei benefici di migliore mobilità e di servizi correlati

(logistica, intermodalità, sicurezza, politiche per le diverse utenze,...) fondamentali per determinare i risultati effettivi degli investimenti.

Per assicurare questo complesso di impegni - tali da coinvolgere nelle specifiche competenze e responsabilità, non solo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma l'intero Governo – la stipula delle Intese (IGQ) si è impostata come un vero e proprio atto congiunto di Governo, tra i livelli nazionale e regionale, firmato presso la sede della Presidenza del Consiglio dei Ministri a Roma. In particolare poi il diretto coinvolgimento del Presidente del Consiglio dei Ministri costituisce il fattore di esplicitazione della volontà dell'intero Governo di assicurare tutto l'impegno necessario per il raggiungimento degli obiettivi, nonché l'attestazione della volontà di dover svolgere ogni necessaria funzione di coordinamento e indirizzo verso tutti i Ministeri interessati da parte dello stesso presidente del Consiglio dei Ministri.

Nel Prospetto n. 3 che segue sono indicati i Soggetti istituzionali che sono stati chiamati alla sottoscrizione delle IGQ:

Prospetto n. 3 –*Soggetti Istituzionali che hanno sottoscritto le Intese Generali Quadro Stato-Regioni*

- Presidente del Consiglio dei Ministri
- Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Ministro dell'Ambiente e delle Politiche del Territorio
- Ministro per gli Affari Regionali

Prospetto 3 I Soggetti istituzionali delle Intese Istituzionali quadro

Inoltre, al fine di rendere più incisivo ed evidente l'impegno del Governo, sono stati di volta in volta chiamati a sottoscrivere anche altri Ministri, nella qualità di diretti rappresentanti politici di specifici territori regionali.

Aspetti e contenuti finanziari:

Ogni Intesa (IGQ) contiene poi indicazioni riassuntive in relazione agli investimenti complessivi necessari stimati per la realizzazione delle infrastrutture indicate. Su tale aspetto si è proceduto avendo specifica attenzione alle previsioni di costo e di spesa rappresentate nella Delibera del CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001. Sulla base dell'effettivo andamento della redazione progettuale, alla data di sottoscrizione di ciascuna Intesa (IGQ), si è poi ritenuto necessario aggiornare le previsioni finanziarie, con l'indicazioni di maggiori o minori oneri effettivi, rispetto a quelli in precedenza presunti sulla base dei dati materialmente disponibili.

La previsione economico-finanziaria finale sarà infatti la risultante dei quadri economici dei progetti tecnici elaborati e approvati, e solo a quel punto si potrà disporre di un quadro organico certo e misurato. Si deve tuttavia anche ricordare, come gli scostamenti fin qui emersi, e riportati in ciascuna Intesa (IGQ), non siano tali da modificare profondamente l'entità finanziaria dell'intero Programma approvato.

Tuttavia gli atti di intesa (IGQ) predisposti e sottoscritti, hanno impegnato il Governo e ciascuna Regione a condividere l'intendimento che le risorse finanziarie *"saranno comunque rese disponibili fino alla completa realizzazione delle opere programmate"*. La volontà politica e programmatica, chiaramente espressa e condivisa dalle Parti, è infatti quella di superare ogni approccio parziale e frammentato agli investimenti infrastrutturali –quello che ha prodotto centinaia di opere incompiute, perché finanziate per piccoli lotti "ambiguamente" definiti funzionali – per puntare invece alla contemporanea cantierazione dell'intera infrastruttura e alla sua completa esecuzione.

Sul piano economico-finanziario è poi ben chiaro l'impegno, condiviso e congiunto delle Parti firmatarie (Governo e Regione), di coordinare e integrare risorse provenienti da diverse fonti finanziarie: bilancio dello Stato, fondi delle aziende del settore (ANAS, FERROVIE DELLO STATO), fondi comunitari, fondi privati (sia provenienti da soggetti finanziari, sia da imprese interessate ai servizi generati, sia provenienti dall'utenza finale), fondi aggiuntivi della Legge Obiettivo, fondi regionali e locali.

Tra i punti critici da superare nelle prassi di investimenti pubblici vi è sempre stato infatti il limite derivante dalla frammentazione e dalla eterogeneità normativa delle fonti finanziarie e dalla scarsa attitudine e volontà dei principali Soggetti di governo (centrali e locali) di porre in essere tutte le necessarie determinazioni per raggiungere il risultato della mobilitazione sinergica delle risorse, contrastando una visione per ambiti di stretta competenza e per fasi temporali non coordinate con le effettive esigenze esecutive.

Nel successivo Prospetto n. 4 sono indicate le previsioni di investimento complessivo indicate in ciascuna delle Intese sottoscritte (IGQ). Tali previsioni devono perciò intendersi alla luce delle considerazioni interpretative e chiarificatrici fin qui espresse

Prospetto n. 4 – Risorse finanziarie complessive indicate nelle Intese (IGQ) sottoscritte con le singole Regioni(importo in milioni di Euro)

Regioni	Importo
Campania	8.619,66
Liguria	7.023,81
Lazio	8.263,31
Calabria	15.074,7
Friuli Venezia –Giulia	4.544,82
Sardegna	1.689,85
Marche	2.251,75
Umbria	1.322,12
Abruzzo	1.143,7
Basilicata	4.673,1
Lombardia	31.998,85
Piemonte	22.740,3
Toscana	9.799,77

Prospetto 4 Intese Istituzionali Quadro - Le Risorse finanziarie

Aspetti procedurali

Di grande rilevanza è poi, all'interno di ciascuna Intesa (IGQ), l'impegno alla cooperazione procedurale e realizzativa tra il Governo centrale e ciascuna Regione. Le norme procedurali attuative della Legge Obiettivo, semplificate e innovate rispetto a quelle vigenti *ante*, non sono tuttavia intervenute su molteplici settori di competenza locale, sotto il profilo delle funzioni e delle politiche territoriali e urbanistiche, anche nelle loro implicazioni amministrative.

I percorsi di approvazione e di esecuzione delle opere hanno perciò la costante e stringente necessità di doversi evolvere secondo passaggi coordinati e condivisi, attraverso una permanente capacità di relazione e di vera e propria concertazione interistituzionale:

- sia tra il Governo (e in particolare il ministero delle Infrastrutture dei Trasporti) e ciascuna singola Regione;

- sia tra ciascuna Regione e i diversi Enti Locali presenti nei territori.

E' infatti essenziale per il buon esito di tutto il processo realizzativo non solo la permanente organizzazione e implementazione di un adeguato flusso informativo - che renda conosciuti e trasparenti gli obiettivi e gli strumenti, fase per fase, consentendo a tutti i protagonisti di verificarne la coerenza e l'efficacia – ma anche una capacità e una attitudine di costante convergenza fra i diversi Soggetti istituzionali per individuare i possibili fattori di criticità durante la fase realizzativi, insieme alle azioni necessarie per rimuoverli con la maggiore rapidità possibile.

In tale quadro operativo ciascuna Intesa (IGQ) prevede la possibilità che vengano definiti e sottoscritti eventuali Atti aggiuntivi, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ciascuna Regione, finalizzati ad assicurare la costante e concreta cooperazione operativa anche nel corso della realizzazione di infrastrutture complesse come la gran parte di quelle comprese nel Programma.

Rapporti con la programmazione ordinaria

La nuova programmazione strategica introdotta con la Legge Obiettivo, all'interno del nuovo ordinamento costituzionale di "concorrenza" tra Stato e Regioni nel campo infrastrutturale, è di portata tale da rendere necessaria anche una nuova e coordinata impostazione e visione dell'intervento "ordinario" dello Stato nel campo delle infrastrutture.

Nel momento in cui funzioni e competenze dei lavori pubblici sono interamente trasferite alle Regioni, e quelle infrastrutturali sono poste in un regime di "concorrenza" legislativa e attuativa – pur in assenza di una adeguata revisione dell'ordinamento fiscale tra centro e periferia - si apre di conseguenza anche il tema dei confini e dei limiti dell'intervento dello Stato nel campo dei nuovi investimenti, al di là di quelli indicati nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001.

Le Intese Generali Quadro (IGQ) sottoscritte non hanno perciò voluto sottrarsi anche al compito di dover operare un momento di saldatura e di coordinamento, in questa complessa e difficile fase di trasformazione del nostro sistema ordinamentale, soprattutto al fine di non rallentare il flusso di investimenti ma, possibilmente, di accelerarlo in ogni campo.

Negli ultimi 10 anni, nel tentativo di riprendere una ordinata e organica programmazione e attuazione degli investimenti pubblici e privati nel settore infrastrutturale, si sono attivati nuovi strumenti procedurali di cooperazione tra Stato e Regioni, al fine di individuare le priorità funzionali e le risorse necessarie. Sono nati e introdotti nel sistema così strumenti come le "Intese istituzionali di programma" e gli "Accordi di programma quadro": le prime di contenuto generale, e i secondi di contenuto più settoriale e specializzato.

Tali strumenti, grazie ad un nuovo approccio attivato dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, hanno reso possibile concrete politiche di intervento complementari e funzionali alla logica di organicità dei processi di intervento nel Mezzogiorno.

Gli effetti del combinato disposto delle nuove norme della legge Obiettivo unite alla riforma costituzionale del Titolo V della Costituzione hanno invece determinato la stringente necessità di razionalizzare e coordinare questa situazione, a partire da una condivisa definizione delle effettive

priorità generali e delle ulteriori opere complementari al sistema da prevedersi e realizzarsi con gli strumenti della programmazione ordinaria.

Ciascuna Intesa (IGQ) preparata e sottoscritta tra le Parti ha perciò introdotto un preciso e specifico percorso finalizzato ad una ricognizione congiunta, fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regioni, per definire:

- entro 4 mesi da ciascuna sottoscrizione "le ulteriori priorità programmatiche di impegno congiunto, anche revisionando le Intese Istituzionali di programma e gli Accordi di programma quadro sottoscritti", al fine di redigere un quadro condiviso e aggiornato degli impegni da affrontare e, di conseguenza, far decadere ogni ulteriore previsione;

- eventuali opere aggiuntive già chiaramente delineabili, perché strettamente complementari e correlate a quelle indicate nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche.

Questo itinerario, assai complesso ma ricco di esiti significativi sotto il profilo della semplificazione e della concretezza del processo programmatorio, è stato in molti casi avviato e potrà essere rendicontato prossimamente, offrendo finalmente una panoramica efficace e risolutiva degli interventi effettivamente necessari, sui quali catalizzare le risorse a vario titolo disponibili.

Nuovi rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni, con ANAS e Ferrovie dello Stato

Fra gli elementi di novità ordinamentale e funzionale del nuovo quadro normativo e operativo introdotto, attraverso una forte e costante coesione dell'azione Stato-Regioni, vi è quello relativo al ruolo e al compito delle Aziende strumentali nelle diverse modalità di trasporto e mobilità.

In passato infatti uno dei fattori di incertezza e indeterminatezza esecutiva degli investimenti è stato proprio quello connesso dalla non piena coordinazione di programmi e attività tra i diversi Ministeri (Lavori Pubblici, Trasporti e Navigazione, Aree urbane) e le diverse Aziende (ANAS e Ferrovie dello Stato in particolare).

La nascita del nuovo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - che ha unificato i precedenti, unita alla trasformazione societaria dell'ANAS e ai positivi risultati della societarizzazione delle FF.SS. con la separazione dei diversi compiti tra le aziende operative (RFI- Rete ferroviaria italiana e Trenitalia) – ha favorito un processo di semplificazione nelle relazioni funzionali e una più chiara e diretta definizione:

- dei compiti di programmazione strategica, di indirizzo e di controllo in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- dei compiti operativi e gestionali delle singole Aziende, chiamate ad essere sempre di più veri e propri strumenti di attuazione delle indicazioni programmatiche delle Istituzioni di Governo.

In questo quadro anche il Piano triennale dell'ANAS e il Contratto di programma delle Ferrovie dello Stato, fino ad ora strumenti non pienamente coordinati nei loro contenuti e nello loro priorità strategiche in relazione agli interessi strategici nazionali di sistema, hanno cominciato a trovare una progressiva coerenza, d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ciascuna Regione, al fine di determinare una sinergica azione mirata all'attuazione, in tempi certi, del complesso Programma delineato e dei suoi effetti sul necessario riequilibrio intermodale.

La messa in fase di tutti questi soggetti e dei loro obiettivi operativi in corso, senza introdurre ragioni di rallentamento, richiede una molteplicità di momenti di incontro e di confronto tra le strutture del Ministero, quelle delle Regioni e quelle delle diverse Aziende, avendo chiaro l'obiettivo di una costante e trasparente circolazione delle informazioni, sia quelle relative alle problematiche dei procedimenti realizzativi, che quelle connesse alla costante puntualizzazione dei contenuti programmatici, anche in riferimento all'evoluzione della domanda.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti : un nuovo approccio strategico

Nel DPEF dello scorso anno è stato ribadito che il settore dei trasporti in Italia presenta gravi carenze di tipo infrastrutturale e gestionale: questa situazione determina un freno all'espansione delle regioni più avanzate del paese e un'inibizione dello sviluppo delle aree più arretrate.
Questa presa d'atto della rilevanza del trasporto ha trovato, proprio in quest'anno 2003, uno strumento davvero innovativo, quello legato alla rivisitazione delle reti TEN (Trans European Network), una rivisitazione che ha portato alla stesura di un vero Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della nuova Europa. Tale strumento, ora all'esame della Commissione europea, affronta per la prima volta, in modo organico sia la costruzione dell'offerta dei trasporti, sia le modalità economiche e finanziarie capaci di raggiungere tale obiettivo. In particolare le indicazioni fornite dal nostro paese al Gruppo ad Alto Livello che ha redatto tale Documento, ora all'esame della Commissione, hanno in particolare affrontato

sia le argomentazioni legate alla importanza:

- del prolungamento del corridoio n.5 ad Ovest consentendo in tal modo che l'asse Kiev – Trieste raggiunga Lione e Lisbona, attraversando il segmento italiano Trieste – Torino;
- del corridoio Nord Sud (Berlino – Napoli – Palermo) comprensivo del Ponte sullo Stretto;
- del corridoio Genova – Rotterdam come collegamento tra il Mare del Nord e il Mediterraneo;
- alla realizzazione dei sistemi telematici ed informatici quali il progetto Galileo ed il sistema VTS necessari per ottimizzare le filiere logistiche;
- all'abbattimento dei vincoli naturali quali quello del sistema dei Pirenei e delle Alpi;
- alla rilevanza del prolungamento del corridoio 8 (Varna – Sofia – Tirana – Durazzo) fino a Bari
- alla rilevanza delle autostrade del mare del sistema tirrenico e del sistema jonio adriatico

sia le argomentazioni legate a:

- alla esigenza di identificare un soggetto coordinatore di ogni singolo corridoio plurimodale ;
- alla rilevanza delle procedure di accesso alle risorse
- alla rilevanza del Partenariato Pubblico Privato nella realizzazione delle opere.

A questo respiro comunitario, sempre in questo anno, ha fatto seguito una attenzione peculiare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Governo sulle seguenti undici aree tematiche:

1. **La riforma del Dicastero**
2. **L' avvio concreto ed organico della Legge Obiettivo**
3. **L' infrastrutturazione intesa come crescita culturale del Paese**
4. **La sicurezza nei trasporti**
5. **Il sistema dei valichi**

6. **La concreta attenzione al Mezzogiorno**
7. **La liberalizzazione nel trasporto ferroviario e nell'autotrasporto**
8. **Il nuovo approccio alla logistica e agli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali**
9. **Un nuovo approccio alle tematiche del trasporto marittimo**
10. **L'approccio alla politica della infrastrutturazione organica delle città e del territorio**
11. **L'approccio alla politica del trasporto pubblico locale**

1. **La riforma del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti**. Si è proprio in questo anno concluso il difficile itinerario che ha portato alla unificazione di quattro distinti Dicasteri (Trasporti, lavori Pubblici, Arre Urbane e Marina Mercantile). In tale processo di ristrutturazione si è evitato di costruire un Dicastero concepito come sommatoria dei vecchi dicasteri ed oggi finalmente interpretato come un soggetto unico capace di garantire l'attuazione di un Progetto Paese; disporremo finalmente di un Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ristrutturato secondo le esigenze reali sia del nuovo assetto amministrativo interno nazionale (Riforma Titolo V° della Costituzione), sia del nuovo assetto comunitario (dall'Europa dei 15 a quella dei 25 Stati), sia infine del nuovo processo evolutivo del sistema dei trasporti e della logistica.

2. **Avvio concreto ed organico della Legge Obiettivo** . E' diventato, proprio in questo anno, operativo l'articolato sistema di provvedimenti che caratterizza la Legge Obiettivo. Un sistema di provvedimenti che si caratterizza i tre distinti impianti: un impianto normativo supportato dalla Leggi 443/2001(legge Obiettivo), 166/2002 (Legge Collegata alla finanziaria 2002) e dal Decreto legislativo 190/2002 (Decreto delegato di attuazione della Legge Obiettivo); un impianto programmatico al cui interno sono definiti gli interventi strategici da attuare nell'arco del decennio, impianto programmatico approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001; un impianto finanziario che trova, sia nella richiamata Legge 166/2002, sia nelle Leggi Finanziarie 2002 e 2003, adeguate risorse e strumenti quali il Fondo Rotativo per le Opere Pubbliche (FROP) o la Infrastruttura S.p.A. (ISPA), strumenti capaci di dare certezza all'attuazione del quadro degli investimenti. Questo articolato impianto ha consentito nel periodo luglio 2001–giugno 2002 l'attivazione di opere il cui costo è pari a **32.214 milioni di** e la cantierizzazione di interventi per **6.000 milioni di** e sta consentendo l'attivazione, nel periodo luglio 2002–giugno 2003, l'attivazione di opere il cui costo è pari a **28.786 milioni di** e la cantierizzazione di interventi per **19.400 milioni di** . Questo quadro di investimenti, attivati o in corso di attivazione, oltre a testimoniare un cambiamento sostanziale nel processo di infrastrutturazione del Paese, fornisce un contributo di certezze sulla crescita del Prodotto Interno Lordo; una crescita che potrebbe superare, nel 2003, una valore pari allo 0,6%.

Il prossimo triennio diventa quindi il triennio determinante sia per il successo della strategia del Governo, sia per il raggiungimento di alcuni obiettivi, infatti:

- ·disporremo di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della intera Unione Europea, voluto dal nostro Paese; un Master Plan che non solo identificherà gli assi strategici della nuova Europa ma indicherà anche nuovi scenari e nuovi itinerari per accedere alle risorse;·
- avvieremo i cantieri su infrastrutture determinanti per lo sviluppo del Paese quali: il passante di Mestre, l'asse autostradale Brescia–Bergamo–Milano, la linea C e la linea B1 di Roma, il completamento della rete metropolitana di Milano ed il collegamento funzionale con l'area della Fiera, l'intero asse autostradale Salerno - Reggio Calabria, l'asse autostradale Asti–Cuneo, il completamento del sistema metropolitano campano, una serie di schemi idrici.
- attiveremo le gare per la realizzazione dello Stretto di Messina, di oltre la metà degli schemi idrici del Mezzogiorno, della metropolitana di Bologna, dell'asse autostradale Catania–Siracusa, della Nuova Romea, dell'adeguamento della E45, della circonvallazione di Perugia, di un numero rilevante di piastre logistiche quali quelle di Trieste, Savona, Civitavecchia, Fiumicino, Gioia Tauro, Catania.
- porremo le basi per definire i trattati internazionali finalizzati alla realizzazione dei nuovi valichi ferroviari del Fréjus e del Brennero.

3. L' infrastrutturazione intesa come crescita culturale del Paese All'interno del Dicastero è in corso un lavoro molto approfondito, con il contributo di esperti di varie discipline, per aggiornare la nozione di infrastruttura alle relazioni con il territorio in generale, e con i beni culturali ed archeologici in particolare. Questi ultimi rappresentano, infatti, la parte emergente e visibile delle culture locali e costituiscono un'opportunità che il Ministero non può più ignorare. Attraverso questa azione sarà possibile diffondere e rendere più accessibili le peculiarità culturali dei territori interessati dalle infrastrutture, favorire un loro uso plurifinalizzato e, tra l'altro, agevolare il consenso intorno alla realizzazione di nuove opere in quanto, finalmente, compartecipi dei valori del territorio. L'iniziativa favorirà la conoscenza e la conservazione di beni sconosciuti o remoti, inserendo beni archeologici, monumentali e naturali in circuiti molto più vasti degli attuali.

4. La sicurezza nei trasporti.

Finalmente tale tematica è affrontata non solo in modo organico ma, per la prima volta si verificano i livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto:

- per quanto concerne la mobilità su strada non essere più semplici erogatori di abilitazione alla guida (patenti), ma essere soggetti capaci di abbattere la incidentalità attraverso un articolato processo educativo, attraverso un rivisitato sistema di controllo tecnologico dei veicoli,

attraverso la creazione di vere griglie sensoriali sulla rete capaci di canalizzare e controllare i flussi di traffico (ITS: Intelligent Transport System). Entro il 2004 disporremo di un Nuovo Codice della Strada che sicuramente consentirà il raggiungimento in tempi brevi di uno degli obiettivi chiave del Dicastero, di uno degli obiettivi chiave della intera politica dei trasporti: l'abbattimento sostanziale della incidentalità e della mortalità sulle nostre strade. Sempre in tale ambito va ricordato che il CIPE nella seduta del 20.11.2002 ha approvato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; tale Piano si propone come obiettivo la riduzione del numero di morti e feriti gravi negli incidenti stradali del 40% entro il 2010;

- per quanto concerne la rete su guida vincolata (ferrovie e metropolitane), bisognerà non solo essere garantiti da adeguati livelli di sicurezza ma capaci di produrre ricerca mirata alla prevenzione ed alla innovazione tecnologica (settore diagnostico ed autodiagnostico);
- per quanto concerne il settore aereo in realtà ci si trova di fronte ad una vera rivoluzione copernicana in quanto il sistema GNSS (Global Navigation Satellite System) che entro il prossimo triennio potrebbe diventare operativo anche nel nostro sistema continentale, oltre ad aumentare i livelli di sicurezza del controllo del traffico aereo, rivisita integralmente le funzioni ed i ruoli dell'attuale ENAV; si attiverà quindi un riassetto integrale di tale comparto che, da solo, genererà, in termini di produzione e di gestione di tecnologie avanzate, un volano economico superiore a 3,2 miliardi di ;
- per quanto concerne il controllo della sicurezza degli aeromobili sarà necessario rafforzare l'Agenzia della Sicurezza del Trasporto Aereo, istituita proprio per il controllo sistematico degli aeromobili in circolazione e codici di collaudo degli stessi, azzerando inutili contenziosi;
- per quanto concerne il controllo della sicurezza nel comparto marittimo, la messa in funzione del VTS (Vessels Travel System) rafforzerà i sistemi di controllo del traffico via mare e quindi identificherà mezzi non rispondenti alla normativa vigente, ma soprattutto particolare attenzione andrà fatta nei confronti delle navi con elevata anzianità, per evitare rischi di inquinamento. Nel settore del trasporto marittimo, interessato peraltro dalla promozione del cabotaggio e dall'attuazione del progetto delle "autostrade del mare", iun ruolo determinante sarà assunto dal Corpo delle capitanerie di porto, unico soggetto pubblico che per la sua configurazione di corpo della marina militare, può assolvere in materia di *security*, con professionalità, imparzialità e riservatezza, gli obblighi che vanno configurandosi nelle competenti sedi internazionali. Il Corpo delle Capitanerie di porto risulta inoltre costantemente impegnato, in concorso con le forze di polizia, nel contrasto all'immigrazione clandestina. Pertanto, allo scopo di garantire efficienza all'apparato delle Capitanerie di porto occorre procedere al reperimento delle necessarie risorse per completare la trasformazione dei 3325 militari di leva con altrettante

figure di militari professionali, nonché prevedere adeguate risorse per consentire l'impiego e la gestione della componente aeronavale del Corpo da impiegare per la vigilanza antiterrorismo, antimmigrazione e per il soccorso in mare.

5. **Il sistema dei valichi**. La libera circolazione delle persone e delle merci costituisce da sempre uno dei capisaldi della Unione Europea, sin dal Trattato di Roma la Comunità ha sempre avuto l'obiettivo della fluidità dei traffici.

Ebbene l'arco alpino costituisce un vincolo sostanziale a tale indiscutibile principio di liberalizzazione dei processi di scambio. Tale vincolo ha due distinti risvolti:

- uno di tipo orografico e naturale costituito dall'arco alpino e quindi dalla necessità di valichi ferroviari e stradali;
- l'altro di tipo ambientale costituito da vincoli di natura amministrativa e burocratica; vincoli che spesso incrinano la "logica comunitaria della libera circolazione delle merci".

Ebbene l'Italia, in questi ultimi due anni, ha posto all'Unione Europea il tema dei valichi in un'ottica globale, denunciando la necessità di un coinvolgimento di tutti i Paesi della Unione Europea. Questo nuovo approccio trova origine nel fatto che il volume di circa 135 milioni di tonnellate di merci, transitato lungo l'arco alpino proprio nell'anno 2002, rappresenta il 35% del volume globale di import – export dell'Italia (il 50% in valore). Un blocco nei transiti sui valichi distrugge la crescita economica del Paese e dell'Europa. Per la prima volta, il Governo italiano ha fornito in sede comunitaria questi dati, attivando un confronto su un tema chiave per lo sviluppo del nostro Paese.Non ci si è fermati solo alla fase delle denunce, infatti:

- si sono avviati concretamente i lavori sull'asse ferroviario Torino – Novara e Padova – Mestre, cioè si sono avviati i lavori sul Corridoio 5, arteria chiave di accesso al valico del Frejus;
- il valico del Frèjus era fermo nella fase di studio, si è dato un impulso tale da consentire l'avvio concreto delle prime discenderie di approfondimento geognostico e geotecnica.

6. **La concreta attenzione al Mezzogiorno.** L'avvio organico dei lavori sull'autostrada Salerno – Reggio Calabria, un avvio non più fatto di micro lotti ma di ben sei maxilotti, l'avvio della progettazione del nuovo asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria, la approvazione entro il mese di luglio del progetto sul collegamento stabile dello Stretto, e quindi l'avvio concreto del corridoio plurimodale che collega il Mezzogiorno Tirrenico con l'Europa; l'intervento mirato sul rilancio dei trasporti integrati nelle realtà metropolitane di Napoli, Catania e Bari; la serie di opere di infrastrutturazione di alcuni HUB portuali ed interportuali quali quelli di Gioia Tauro, Taranto, Catania (Bicocca), la serie di interventi sulla reti stradali trasversali che consentono una adeguata interazione tra l'area tirrenica e quella ionio-adriatica, testimoniano come sia davvero cambiato non solo l'approccio, ma anche in termini misurabili, la destinazione mirata di risorse al mezzogiorno

del Paese. Questo approccio addirittura raggiungerà nell'arco temporale 2004 – 2007 un volano di risorse pubbliche superiori ai **9 miliardi di** .

Un'altra condizione essenziale, sia per incentivare i processi di delocalizzazione, sia per consentire al Mezzogiorno di superare un emergenza che ha raggiunto livelli patologici davvero irreversibili, è quella legata alla attuazione organica delle reti idriche. Tale intervento, previsto nella delibera del CIPE 21.12.2001, prospetta una esigenza finanziaria pari a **4.641 milioni di** , ed una previsione di spesa nel triennio pari a 1.316 milioni di . Sono stati istruiti ed in parte già approvati interventi per 275 milioni di . E nell'arco del 2003 si pensa di raggiungere un impegno di 800 milioni di .

La Legge Obiettivo diventa strumento strategico per lanciare definitivamente il programma per la realizzazione delle infrastrutture idriche nel Mezzogiorno e per garantire l'adeguata gestione facendo leva sulla stretta collaborazione tra lo Stato e le Regioni, sugli strumenti amministrativi acceleratori ivi previsti, sulla potenzialità finanziarie della "Infrastrutture S.p.A.", strumenti che potrebbero rendere, a regime, il sistema autofinanziabile con la sola tariffa.

7. **La liberalizzazione nel trasporto ferroviario e nell'autotrasporto** Sul fronte della "liberalizzazione" spesso si cade in interpretazioni teoriche, in semplici dichiarazioni di principio.La liberalizzazione significa in modo inequivocabile due cose:

- **Liberalizzazione del sistema ferroviario, cioè creare un vero mercato del trasporto ferroviario delle merci;**
- **Liberalizzazione tariffaria nell'autotrasporto.**

  Liberalizzazione ferroviaria significa consentire l'ingresso, sulle tracce orarie, degli operatori, di coloro che hanno la merce, non dei vettori che hanno solo i mezzi di locomozione ferroviaria, cioè significa diventare simili a coloro che operano nel mercato del trasporto marittimo, del trasporto stradale.Solo così consentiremo al progetto delle "autostrade del mare" di diventare concreto.

Liberalizzazione tariffaria dell'autotrasporto deve essere intesa come il superamento del sistema tariffario obbligatorio, attraverso la introduzione di nuovi criteri su cui fondare non solo la nuova disciplina dei prezzi, ma anche, attraverso la corresponsabilità fra vettore e committente ai fini della sicurezza, un nuovo assetto delle condizioni funzionali di mercato.

Il Governo costruirà con la massima urgenza, tutte le condizioni, tutti i presupposti perché su questo tema ci sia finalmente chiarezza. Senza dubbio oggi disponiamo di un organismo quale la "Consulta del Trasporto", un organismo, voluto dal Governo non solo per fare da camera di compensazione e di raffreddamento dei conflitti, ma, anche per produrre quelle azioni necessarie a dare risposta organica alle esigenze del sistema produttivo del Paese..

8 Il nuovo approccio alla logistica e agli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali. Il mondo del trasporto e della logistica consente a questo Paese di essere competitivo; spesso infatti sarebbe utile simulare per un attimo quale crisi irreversibile si instaurerebbe non solo nell'assetto economico delle singole Regioni, non solo nel sistema economico del Paese ma, addirittura, dell'intera Unione Europea se l'intero tessuto connettivo, rappresentato dal mondo delle aziende di trasporto, decidesse per un attimo di non collaborare nel rendere efficiente i processi logistici. E' utile ricordare che:la produzione industriale italiana annuale è pari a 1.750.000 miliardi di lire (903,8 miliardi di) e l'incidenza del trasporto e dalla logistica su tale valore è pari al 20–22%, cioè è pari a 186 miliardi di . Nell'Europa dei 15 la produzione industriale annuale supera i 9.000.000 di miliardi di lire (4.648 miliardi di) e l'incidenza del costo del trasporto della logistica supera 929,6 miliardi di .

Quali sono le azioni che consentono un ridimensionamento di tali costi? Tra tutte senza dubbio una: **la organica ed urgente infrastrutturazione dei punti critici del tessuto connettivo che caratterizzano i processi logistici, intermodali e non.** Tutto questo impone quindi:

- la costruzione di una griglia sensoriale, di una rete telematica efficiente e capace di offrire un'assistenza sistematica alla utenza, abbattendo in modo sostanziale il carico a vuoto;
- la costruzione di impianti intermodali realizzati come vere piastre logistiche e non concepiti in logica immobiliare, cioè come banale speculazione volumetrica del territorio;
- l'azzeramento dei vincoli burocratici inventati e costruiti per limitare la competitività di determinate aree della Unione Europea e mi riferisco, in particolare, a quei pedaggi discutibili quali gli "ecopunti".

9. Un nuovo approccio alle tematiche del trasporto marittimo Si ritiene di dover riprendere le linee portanti del D.P.E.F. dello scorso anno circa il ruolo che il trasporto via mare è chiamato ad assumere, nel sistema trasportistico nazionale, ai fini di uno sviluppo sostenibile e di un riequilibrio modale che abbia come finalità la sicurezza ed il rispetto degli standard ambientali.In tale contesto non può essere disconosciuta la necessità di un armamento e di una flotta che rispondano a rigorosi criteri di qualità. In questo ambito complessivo, che vede impegnate in un'azione sinergica tutte le componenti dell'economia marittima che possono concorrere ad ottimizzare le performances della marina mercantile, non può essere trascurato il ruolo dell'industria cantieristica nazionale, che versa in uno stato di grave crisi a causa del devastante dumping praticato dai cantieri della Corea del Sud. L'industria cantieristica navale, infatti, insieme al trasporto marittimo ed alla nautica da diporto, è uno dei tre pilastri principali su cui è fondata l'economia marittima nazionale. Nel quadro di una politica volta alla riqualificazione competitiva della flotta e del trasporto marittimo con l'obiettivo di incrementare la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino si dovranno avviare ulteriori iniziative per migliorare la formazione professionale della gente di mare ed incentivare

ulteriormente la demolizione del naviglio cisterniero obsoleto di minori dimensioni e dare una particolare attenzione alla qualità della costruzione navale attraverso politiche di sostegno al settore cantieristico navale nazionale ed alla ricerca e sviluppo in campo marittimo.

Nel rispetto poi di quanto contenuto nell'articolo 13 della Legge 166/2002 (articolo della Legge collegata alla Finanziaria 2002 relativo gli interventi previsti dalla Legge Obiettivo) in cui si dice espressamente che il Governo nell'individuare le infrastrutture e gli insediamenti strategici deve tener conto anche delle strutture dedicate alla nautica da diporto, sarà necessario identificare le forme più idonee per garantire una azione così mirata e così essenziale per lo sviluppo del comparto.

10. L'approccio alla politica della infrastrutturazione organica delle città e del territorio

Il Governo intende integrare la politica territoriale, avviata con il DPEF 2002-2006 e con la "legge-obiettivo" per le grandi infrastrutture a rete di rilevanza strategica per il Paese, tramite la promozione di iniziative innovative finalizzate, nel concerto con le Regioni e le Amministrazioni locali, alla riqualificazione e all'ammodernamento dei sistemi urbani e metropolitani.

In questa ottica, l'impegno del Governo per il recupero di qualità ed efficienza dei sistemi urbani e metropolitani è quello di promuovere iniziative pilota le quali, attraverso insiemi articolati di interventi materiali ed immateriali, sviluppino politiche urbane integrate per rimuovere sinergicamente i detrattori che, nelle diverse specificità territoriali, interagiscono nell'ostacolare lo sviluppo sostenibile delle città e, con ricadute a catena, la competitività degli ambiti territoriali e geografici di riferimento..

A tale scopo il Governo intende operare secondo sette "assi" rispondenti, ciascuno, ad altrettanti obiettivi di riqualificazione e ammodernamento dei sistemi urbani e metropolitani.

Asse 1 – Riqualificazione delle periferie: opererà, anche attraverso interventi di demolizione e ricostruzione, sui tessuti urbani degradati dal punto di vista fisico, economico e sociale con particolare riferimento alle periferie urbane edificate nella seconda metà del secolo scorso e connotate da tessuti insediativi, legali o abusivi, la cui scarsa qualità urbana costituisce causa ed effetto di marginalità sociali, di insicurezza per i cittadini e le imprese, di ristagno economico.

Asse 2 – Riqualificazione di ambiti urbani in declino: opererà segnatamente su ambiti in posizione di semicentralità urbana caratterizzati dal depauperamento progressivo delle funzioni originarie e dalla sottoutilizzazione o abbandono di contenitori eccellenti anche di proprietà pubblica, la cui rifunzionalizzazione possa costituire fulcro e avamposto per un processo di riqualificazione e valorizzazione dell'ambito urbano di riferimento.

Asse 3 – Riqualificazione e ammodernamento delle reti infrastrutturali in funzione dello sviluppo sostenibile dei sistemi urbani e metropolitani: i programmi pilota promossi all'interno di questo Asse costituiranno una riedizione in chiave evolutiva dei PRUSST il cui patrimonio sperimentale sarà reinterpretato segnatamente in funzione della realizzazione di sistemi integrati per la mobilità sostenibile nei grandi aggregati urbani, tramite interventi materiali e immateriali, ivi compresi quelli per la sicurezza e l'educazione stradale.

Asse 4 – Società di trasformazione urbana: questo Asse si caratterizza rispetto ai precedenti in quanto finalizzato a sperimentare e diffondere uno strumento espressamente orientato alla gestione delle trasformazioni urbane la cui complessità imponga il ricorso ad una struttura dedicata e specializzata in grado di garantire una stretta integrazione e sinergia tra un ampio ventaglio di competenze. In forza di questa specificità, l'Asse opererà secondo due declinazioni:

- promuovendo direttamente STU pilota specificamente mirate ad affrontare, secondo modalità innovative, temi di trasformazione urbana peculiari ma, ad un tempo, ricorrenti nel panorama nazionale, anche attraverso la cooperazione interministeriale;
- ovvero prefigurando la possibilità di attivazione di STU come strumento di gestione dei *programmi di cui ai precedenti Assi, laddove lo richieda la complessità gestionale della trasformazione urbana configurata dal singolo programma pilota.*

Asse 5 – Piani Urbani della mobilità (PUM) :con la legge 340/00 sono stati istituiti i PUM intesi come progetti del sistema della mobilità urbana, comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo delle domande di trasporto attraverso le strutture di mobility manager, i sistemi di controllo e "regolazione del traffico", l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.

Asse 6 – Lotta all'abusivismo edilizio: le azioni che appaiono necessarie per contrastare, da una parte, il fenomeno dell'illegalità edilizia e urbanistica e dall'altra per incentivare la riqualificazione degli immobili e dei tessuti edilizi compromessi da situazioni di abusivismo, possono essere riassunti in due categorie principali:

- snellimento delle procedure di vigilanza e repressione degli abusi edilizi, accompagnati da una dotazione finanziaria per la copertura dei costi legali dei procedimenti, per la demolizione degli abusi edilizi, per il ripristino dello stato dei luoghi e, eventualmente, per la realizzazione di opere ed interventi per l'uso pubblico delle aree ripristinate;
- iniziative di livello comunale, all'interno di politiche nazionale e regionali, di recupero dei tessuti edilizi compromessi dalla presenza di abusi edilizi.

Asse 7 – **Controllo dell'urbanizzazione nelle aree a rischio di incidente rilevante:** il decreto n. 334/99 dispone che il Ministro dei Lavori Pubblici, d'intesa con i Ministri dell'Interno, dell'Ambiente, dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato e con la Conferenza Stato – Regioni, stabilisca, per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione territoriale..Ebbene ai sensi di tale provvedimento legislativo e nel rispetto del Decreto ministeriale del 9 maggio 2001 sarà necessario attivare gli studi di fattibilità e la progettazione di strumenti di pianificazione territoriale, nonché di programmi integrati relativi alle aree a rischio di incidente rilevante e delle eventuali normative regionali. Per attivare tali iniziative occorrerà prevedere apposite risorse nella prossima Legge Finanziaria.

All'interno di tale area tematica, quella cioè legata **alla politica della infrastrutturazione organica delle città e del territorio** si ritiene opportuno inserire due ulteriori **obiettivi:**

- **Riduzione del rischio vulcanico come motore di sviluppo economico, sociale e ambientale sostenibile del territorio vesuviano**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Regione Campania hanno sottoscritto un protocollo d'intesa con il quale si impegnano, ciascuno per quanto di competenza, a concorrere alla formazione ed all'attuazione del programma finalizzato alla riduzione del rischio vulcanico per uno sviluppo sostenibile dell'area vesuviana, fondato principalmente sulla valorizzazione delle risorse culturali e paesistico-ambientali del territorio.

Il programma è redatto in conformità alle Linee Guida del Piano Territoriale Regionale e si pone l'obiettivo di promuovere azioni a breve, medio e lungo termine per una riconversione concertata del modello di sviluppo del territorio vesuviano perseguito negli ultimi 50 anni, nel quale sia previsto un sistema di azioni integrate volte, tra l'altro: al blocco totale della costruzione di nuove abitazioni, alla repressione del fenomeno dell'abusivismo edilizio; alla diminuzione della densità abitativa stabile; al governo del processo di decongestionamento dell'area a rischio; alla costruzione di un adeguato sistema di vie di fuga e di infrastrutture di collegamento e di interconnessione; alla diffusione di una consapevolezza del rischio vulcanico mediante una informazione continua;

- **Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.**

All'interno di tale area tematica è necessario sollevare una particolare esigenza: la costituzione di un "fondo" per interventi che rispondono all'obiettivo di assicurare attraverso una organica e coordinata azione la piena efficienza funzionale ed operativa dei soggetti istituzionali. Il "fondo" non ha valenza territoriale, non è legato all'ambito regionale laziale, ma riveste una tipica funzione nazionale ed in molti casi sovranazionale. Pertanto gli interventi, per la rilevanza e la urgenza,

potrebbero essere tutti inseriti tra quelli previsti dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo). In particolare gli organi istituzionali le cui sedi devono essere adeguatamente infrastrutturate e ristrutturate per rispondere a soglie di efficienza quali quelle tipiche di uno stato moderno sono : la Presidenza della Repubblica, il Senato della Repubblica, la Camera dei Deputati, la Presidenza del Consiglio dei Ministri e le sedi degli Organi per la Sicurezza nazionale, la Corte dei Conti, l'Avvocatura Generale dello stato, il Ministero dell'Interno ed i Musei Nazionali. In questa fase il Dicastero delle Infrastrutture ed dei Trasporti ha già identificato le necessità finanziarie per rispondere ad una simile improrogabile esigenza.

11. L'approccio alla politica del trasporto pubblico locale Il settore è stato caratterizzato negli anni recenti da diversi aspetti innovativi quali la modifica delle competenze istituzionali, la riforma avviata con i Decreti Legislativi 422/97 e 400/99, l'avvio del processo di liberalizzazione. Occorre ora regolamentare alcuni aspetti applicativi della riforma; un ulteriore ritardo di attenzione a questi problemi, ed in particolare all'aspetto finanziario può portare velocemente a forme di contenzioso e di indisponibilità dell'offerta dei servizi pubblici davvero preoccupante. In tale ottica è indispensabile che la problematica venga affrontata in maniera coordinata tra le istituzioni : Stato e Regioni per le rispettive competenze costituzionali e gli Enti locali per il ruolo che svolgono in chiave amministrativa e attuativa dei servizi.E' necessario quindi avviare un processo virtuoso capace di fare assumere le rispettive responsabilità in una sorta di garanzia incrociata che permetta contestualmente di assicurare:

- La sufficiente disponibilità finanziaria, in termini di cassa e di competenza, negli anni;
- Un processo che tenda, in prospettiva, a diminuire i costi di esercizio per favorire le disponibilità per investimenti e quindi per qualità dei servizi;
- Un processo di liberalizzazione dei servizi in quanto per avviare procedure di gara, necessitano certezze finanziarie;
- Nuove strade per gli investimenti, con riferimento particolare allo svecchiamento del parco automezzi e del parco rotabili.

Da un apposito tavolo di lavoro congiunto tenutosi in questo primo semestre del 2003 presso il Dicastero delle Infrastrutture dei Trasporti, presenti tutte le Istituzioni e le associazioni di categoria, è emersa una prima piattaforma di soluzioni possibili. Alcuni di **carattere fiscale** a scala nazionale quale ad esempio l'incremento dell'accisa solamente sulla benzina di 3 cent per litro con provvedimento statale di concerto con le Regioni, alcuni mirati alla **articolazione della destinazione delle risorse** provenienti dalla manovra fiscale, altri finalizzati alla **garanzia della virtuosità del processo** da ottenersi attraverso un controllo ed una vigilanza adeguata sulle aziende

da parte delle Regioni e degli Enti Locali, altri infine finalizzati alla definizione di interventi normativi e di cornice quali ad esempio la possibilità più ampia di ricorrere all'uso del global servise, a possibili forme di incentivazione alla mobilità del personale in esubero.

Introduzione alla lettura economica del territorio

La scelta del sottotitolo di questo Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, *Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse*, rappresenta la vera sfida contenuta in queste poche pagine. Restituire l'infrastrutturazione strategica e la gestione del territorio alla responsabilità politica, significa infrastrutturare economicamente il territorio.

L'occasione del nuovo Master Plan dell'Unione Europea, con l'individuazione di corridoi europei, cioè di fasce di territorio continentale interessate a nuovi processi di infrastrutturazione, rappresenta un'occasione unica per plasmare anche all'interno dei nostri confini, il nostro tessuto connettivo, ancora scomposto e non perfettamente integrato sia nelle attuali che nelle future logiche di integrazione continentale.

La concomitanza di un sistema normativo italiano complesso che va sotto il nome di Legge Obiettivo e quella della compresenza di uno scenario economico europeo come il Master Plan redatto dal Gruppo ad Alto Livello presieduto da Karel Van Miert, rappresenta, dopo molti anni, uno strumento efficace inserito all'interno di un contesto strategico di respiro continentale.

In questo senso, **il corridoio n° 5**, che attraversa da Est ad Ovest l'arco padano, **il corridoio Nord Sud Berlino Palermo**, che interessa buona parte del Corridoio Tirrenico Nord Sud, **il corridoio n ° 8** Bari Varna che, attraverso il corridoio adriatico, completa la griglia della rete nazionale sul lato orientale della Penisola, **il corridoio Palermo Genova Rotterdam** che si innesta sul corridoio n° 5 su Novara, rappresentano il nuovo sistema arterioso del Paese. Un sistema corredato, negli assi di connessione tra il corridoio Adriatico e quello Tirrenico, da un insieme di relazioni venose, di corridoi trasversali che interessano diagonalmente il nostro territorio, ingenerosamente definite di II livello, ma che rimangono di importanza vitale per la completa e funzionale circolazione di uomini e mezzi nel territorio italiano.

Proprio la stretta interconnessione tra nuove categorie della programmazione, come i corridoi e le *vecchie* scomposizioni del territorio in macroregioni rappresenta il salto culturale suggerito in questo documento.

Se la scomposizione del territorio in macroregioni rimaneva funzionale al tentativo di individuare per collocazione geografica similitudini ed aggregazioni economiche del territorio, la logica del corridoio e dell'analisi economica delle fasce di territorio interessate, rispondono ad una nuova ratio: **le economie di agglomerazione territoriale, spesso trascendono dai confini economici delle macroregioni.**

Queste economie si collocano lungo nuovi assi di territorio in cui le condizioni di similitudine economiche sembrano più vicine ad una nuova aspirazione:: **la distribuzione**

omogenea del principio di equità territoriale, cioè di quel principio che riguarda le pari ed eque opportunità di accessibilità a tutti i mercati, da quelli locali a quelli intercontinentali.

È innegabile, in questo contesto, il ruolo aggregante di una infrastruttura di trasporto: **se l'accessibilità è la rimozione delle barriere fisiche ed economiche alla libertà degli scambi, allora le infrastrutture di trasporto realizzano nei fatti quella libertà.**

Ma la domanda rimane quali infrastrutture di trasporto per quali territori. Se il sistema connettivo europeo si può considerare ancora oggi agli albori e per la sua natura continentale determina la necessità di reti infrastrutturali *lunghe*, le realtà ormai regionali rappresentate sia dai Paesi storici dell'Unione Europea che da quelli di recente adesione, hanno necessità di coesione territoriale che necessitano anche di reti infrastrutturali *corte* e di reti infrastrutturali *puntuali.*

Macroregioni e Corridoi

L'analisi delle condizioni economiche dei macroaggregati territoriali nei quali si può scomporre il territorio italiano, associata al quadro delle necessità territoriali relative alla domanda ed alla offerta di mobilità erogate da infrastrutture di trasporto, descrive un sistema territoriale in cui il disagio trasportistico, inteso come scollatura tra la dotazione di infrastrutture e servizi e tra i macroaggregati economici, non ha più precisi riferimenti cardinali.

La frantumazione della coerenza tra il tessuto produttivo del Paese e le esigenze di spostamento, trova origine in molte cause: tra queste, a cui abbiamo già accennato in precedenza, la sostanziale modifica della natura dei territori che storicamente individuati come aree di produzione stanno modificando la propria struttura produttiva ed il proprio livello di consumo.

Tutto questo genera, tra l'altro, l'evento metodologico più innovativo e più rivoluzionario: : **la difficoltà di prevedere, attraverso i consueti strumenti della programmazione territoriale, le evoluzioni strutturali della economia nel medio e lungo periodo**

Il Nordovest: economia ed infrastrutture di trasporto

Per descrivere le esigenze di mobilità del Nordovest, è sufficiente considerare i valori relativi ai dati regionali in materia di esportazioni[1], che mettono in evidenza come tutte le regioni che compongono la macroregione riescono ad esportare più dei valori medi italiani, anche se il

[1] Elaborazioni su fonte Istat Conti territoriali la variabili di rottura Istat 2003

contributo individuale del Piemonte e della Lombardia, risulta decisamente superiore a quello delle altre regioni.

Lo stesso andamento sia per quanto riguarda la serie storica degli ultimi cinque anni che relativamente al contributo regionale, si registra relativamente alle importazioni.

La vivacità degli scambi che interessano la Lombardia, in primo luogo e poi il Piemonte e la Liguria, basterebbero da soli a descrivere le esigenze di mobilità di tre tra le regioni più ricche d'Europa.

A fronte di una vivacità di scambi, misurabile tramite l'evoluzione delle importazioni e delle esportazioni, gli investimenti fissi lordi delle regioni del Nordovest, hanno registrato valori inferiori alla media Italia negli ultimi cinque anni, con forti penalizzazioni per le regioni come la Liguria.

Negli ultimi cinque anni, quindi, la quota di investimenti fissi nel Nordovest , ha subito un andamento decrescente, denunciando una sorta di inerzia economica. Quello a cui abbiamo assistito è stato uno sfruttamento di una quota di investimenti fissi lordi più favorevole che in altre parti di Italia, senza però procedere al rinnovo di quel capitale.

A fronte di questo territorio che domanda mobilità in maniera differenziata e che è dotato di un consistente patrimonio infrastrutturale, le diverse modalità di trasporto erogano prestazioni non sempre adeguate.

Nel Nord Ovest è presente il 25% della rete ferroviaria nazionale, che consiste in 3988 km di linea ferrata, caratterizzate da una quasi equa ripartizione tra le tipologie di binario semplice elettrificato (33%), binario semplice non elettrificato (31%) e binario doppio elettrificato (35%). A fronte di questo patrimonio ferroviario, il Nord Ovest ha più autostrade a due corsie piuttosto che a tre, una dotazione di patrimonio aeroportuale tra le più complete d'Italia, con il sistema aeroportuale milanese composto da Malpensa, Linate ed Orio al Serio, gli scali di Torino, Cuneo e Genova, il cui porto serve il mercato della mobilità passeggeri per destinazioni non solo nazionali.

Genova, Milano e Torino tra le aree metropolitane, Bergamo tra i grandi comuni extrametropolitani, Brescia, Como, Lecco, Varese, Biella e Novara, sono tutte province per le quali le prestazioni erogate dal complessivo sistema dei trasporti rimangono in squilibrio per eccesso di domanda rispetto ai valori nazionali o per scarsità di offerta. Mentre rimane del tutto evidente la forte concentrazione di infrastrutture e la densità di domanda per le aree metropolitane e per i grandi comuni extrametropolitani nei quali l'erogazione di servizi regolari di trasporto passeggeri non riesce mai a soddisfare le esigenze di mobilità; colpiscono gli squilibri per una insufficiente erogazione di servizi di province come Biella, Novara, Como e Lecco. Tutte le altre province registrano prestazioni in squilibrio per scarsità di domanda o eccesso di offerta: tra queste alcune aree a domanda debole.

Per quanto riguarda il mercato della mobilità merci, la costante trasformazione del tessuto industriale, tessuto inteso sia come dimensione delle industrie presenti nell'area che come distribuzione ed occupazione di aree, ha determinato e determina nel territorio del Nordovest una evoluzione costante delle esigenze di mobilità delle imprese e dei servizi necessariamente connessi a questi.

Oltre alla dotazione infrastrutturale già descritta per il mercato della mobilità passeggeri, nel Nord Ovest è presente un numero consistente di centri intermodali a Genova, La Spezia, Savona, Milano, Varese, Alessandria, Asti, Biella, Cuneo, Novara, Torino e Vercelli. Considerate nel loro complesso, le prestazioni di tutte le modalità di trasporto registrano nel mercato di mobilità delle merci più equilibri di quanto non succeda nel mercato della mobilità passeggeri, anche se le province di Bergamo, Brescia, Cremona, Lecco, Milano, Monza, Varese e Biella, praticamente tutta l'area metropolitana a cintura di Milano, soffrono di prestazioni in squilibrio per scarsità di offerta o eccesso di domanda.

Interazioni tra il Nordovest ed i corridoi europei

Il Nordovest è interessato da due corridoi europei: il corridoio Est Ovest Lione Budapest che interessa trasversalmente il Nordovest dal confine italo francese, ed il corridoio Rotterdam Genova Palermo, che innesta sull'asse Genova Alessandria Novara Sempione, i flussi di traffico che provengono dal Mediterraneo, anche attraverso le autostrade del mare e dalla direttrice francese sud occidentale di Ventimiglia, vera unica alternativa alla fluidità dei traffici in attesa di un incremento di capacità dei valichi transfrontalieri alpini.

La singolarità del tessuto economico e quindi delle esigenze di spostamento del Nordovest, ha permesso di identificare, nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE con Delibera 121/2001, **il corridoio padano**, costituito da un fascio di infrastrutture ferroviarie e da un fascio complementare di infrastrutture stradali. Allo stesso corridoio appartengono una specifica articolazione di infrastrutture puntuali che rientrano nella famiglia di interventi dei sistemi urbani e degli Hub interportuali, in quanto fisicamente presenti in aree metropolitane o in aree significative per la gestione del flusso delle merci e quindi sostanzialmente funzionali al completamento del corridoio.

Le logiche di infrastrutturazione del territorio del Nordovest, non possono prescindere dalla diversa necessità di infrastrutturazione che si richiede allo stesso corridoio Est Ovest Lione Budapest che, infatti , nel Nordest, adempie ad altre necessità trasportistiche del territorio.

Il Nordovest ha subito, anche nel recente passato, evoluzioni significative del proprio tessuto industriale, passando da un economia che si reggeva su poche grandi industrie e da un consistente numero di imprese impegnate nell'indotto, a realtà industriali diffuse sul territorio ma sviluppate lungo precisi itinerari occupati da grandi infrastrutture. In questa macroregione le necessità di agglomerazione, funzione primaria che si richiede alle infrastrutture di trasporto, debbono rispondere ad una logica di potenziamento delle grandi direttrici, come l'Alta Velocità lungo l'asse Torino Novara Milano; devono rispondere all'aumento di capacità dei valichi ferroviari e stradali sia in direzione Europa occidentale che in direzione Europa settentrionale per ridurre il rischio della fragilità propria di un sistema monomodale; ma devono rispondere anche alla infrastrutturazione di sistemi puntuali, come le infrastrutture intermodali collocate su importanti nodi di transito e di innesto di corridoi europei, prevedendo connessioni a terra anche di sistemi portuali presenti lungo l'intero arco ligure.

In questo senso, risulta evidente che relativamente alle densità abitative della popolazione residente, il Nordovest risulti polarizzato sull'area metropolitana di Milano, provocando la necessità di rilocalizzazione di nuove funzioni urbane, che richiedono una automatico processo di infrastrutturazione e di potenziamento.

Anche altre aree metropolitane, come il capoluogo ligure, necessitano di nuove infrastrutturazioni, soprattutto per godere in pieno delle esternalità positive derivanti dalla realizzazione di nuovi assi di trasporto come la Milano Genova e la conseguente liberazione di offerta di capacità su reti definite come storiche, pensate e progettate come reti infrastrutturali *lunghe*, e che devono potersi riconvertire in reti infrastrutturali *corte*, a servizio delle necessità metropolitane.

All'analisi di queste esigenze territoriali, il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per il 2004 2007, tenta di rispondere con la programmazione di nuove opere che nell'arco temporale che va dal 2003 al 2007, prevede investimenti per oltre 7 miliardi di euro, cioè quasi il 29% di quanto destinato all'intero territorio italiano nello stesso periodo .

Nordovest	Nuove opere 2003	Nuove opere 2004	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Totale
Totale	481	1558	2778	2266	7083
Asse Est Ovest Lione Budapest	481	240	2278	1816	4815
Lombardia	481	40	1175	965	2661
Lombardia Veneto		200	150		350
Piemonte			773	830	1603
Valle d'Aosta			180	21	201
Asse Rotterdam Genova Palermo		1318	500	450	2268
Liguria		1118	500	450	2068
Lombardia Liguria		200			200

Tabella 1 Le esigenze per il Nordovest

Il Nordest: economia ed infrastrutture di trasporto

La recente dinamica economica del Nordest, registrata nel quinquennio tra il 1995 ed il 2000, ha messo in evidenza il contributo alle esportazioni, rispetto alla media Italia, delle regioni del Friuli Venezia Giulia, delle due province autonome di Trento e di Bolzano, del Veneto e dell'Emilia Romagna: **tutte queste regioni esportano più della media italiana.**

In un range che oscilla tra il 27 ed il 34% del PIL prodotto, si collocano per livelli di esportazione ben tre regioni, il Veneto, il Friuli e l'Emilia Romagna, mentre il Trentino Alto Adige si mantiene su valori più bassi e comunque lentamente decrescenti.

Relativamente all'andamento delle importazioni, sempre in rapporto al PIL prodotto, il Veneto si distanzia notevolmente dalle altre regioni; anche se complessivamente il Nordest registra valori crescenti , rimane singolare il fatto che il Friuli, l'Emilia ed il Trentino registrino valori molto prossimi, attestandosi su un livello di importazioni che rimane intorno al 16 - 17%.

Relativamente agli investimenti fissi lordi, i valori e l'andamento registrato tra il 1995 ed il 2000, vedono il Trentino Alto Adige attestarsi su percentuali che vanno dal 25 al 30%, con un andamento decisamente crescente. Il Veneto, il Friuli Venezia Giulia e l'Emilia Romagna, si attestano su valori più bassi, senza mai superare il 21 - 22%.

Il tasso di attività della popolazione tra i 15 ed i 64 anni, fa registrare valori costantemente crescenti per tutte le regioni nel periodo che va dal 1995 al 2000. Questo andamento, che vede

prevalere l'Emilia Romagna con valori che oscillano tra il 65 ed il 70% è comune a tutte le regioni del Nordest.

Questi pochi dati economici, sottolineano come nel Nordest le dinamiche economiche e di mobilità delle persone e delle merci, siano in realtà distribuiti su tutto il territorio della macroregione. Ed è proprio la diffusione dello sviluppo economico che nel Nordest, genera una domanda di contati che non ha pari in Italia, non tanto per l'intensità quanto per la diffusione territoriale.

Con un patrimonio composto da 3000 km di rete ferroviaria, cioè il 19% del patrimonio nazionale con prevalenza di binario doppio elettrificato (il 48%), il Nordest ha soprattutto autostrade di alto livello qualitativo con tre corsie, un sistema aeroportuale costituito dagli scali di Venezia, Trieste, Bologna e Verona tra i più significativi in Italia e un sistema portuale costituito dagli scali di Grado, Trieste, Venezia e Ravenna.

Nel Nordest, sono più numerose le province che chiedono mobilità delle merci per valori superiori al dato Italia rispetto a quelle che domandano servizi alla mobilità delle persone. Aree a domanda forte sono le province di Bologna, Modena, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, Gorizia, Pordenone, Trieste, Padova, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza.

Ma l'elemento veramente significativo che caratterizza sia le prestazioni complessive del sistema dei trasporti che quelle proprie di ogni singola modalità di trasporto, è che, in tutte le province a domanda forte, sia il sistema dei trasporti inteso nel suo complesso che le singole modalità di trasporto registrano sempre prestazioni in squilibrio per scarsità di offerta o eccesso di domanda.

Tra le aree a domanda forte, è evidente una sorta di disagio trasportistico per eccesso di domanda o insufficiente offerta di servizi nelle province interessate.

Relativamente al mercato della mobilità delle merci, la forte densità di unità locali presenti nel Nord Est descrive un'area territoriale che ha la caratteristica di avere una diffusa esigenza di mobilità.

La distribuzione territoriale delle attività produttive disegnano nel Nordest una singolare domanda di mobilità. A dimostrazione di quanto appena detto, è da segnalare che benché i centri intermodali siano presenti su ben 13 delle province del Nord Est, l'erogazione di prestazioni di questa specifica modalità sono in equilibrio solo per le province di Bologna, Ravenna, Reggio Emilia, Pordenone, Venezia e Verona, mentre sono in squilibrio per scarsità di servizi o eccesso di domanda nelle province a domanda forte di Modena, Rimini, Gorizia, Padova, Treviso e Vicenza.

La modalità di trasporto merci via aerea, che nel Nord Est registra valori non trascurabili, è servita anche da scali come quello di Forlì che organizzano soprattutto voli a richiesta, mentre

intesa come modalità, eroga prestazioni di equilibrio nelle province di Bologna, Ravenna, Rimini, Pordenone e Venezia.

Interazioni tra il Nordest ed i corridoi europei

Queste esigenze di mobilità così diffusamente sentite dal territorio del Nordest, permettono una funzionalità diversa dei due corridoi europei che interessano il territorio, il corridoio est ovest Lione Budapest ed il corridoio Nord Sud Berlino Palermo, che si innestano su Verona.

Se nel Nordovest il corridoio Est Ovest è costituito dal potenziamento degli assi principali di traffico e di tutte le infrastrutture puntuali a queste connesse, nel Nordest le cui esigenze di mobilità non nascono da una riconversione del sistema della grande industria ma si sono storicamente e spontaneamente sviluppate in maniera diffusa, quel potenziamento in qualche caso non è sufficiente.

Qui, nel Nordest, infrastrutturare per corridoi europei, significa costruire le infrastrutture necessarie al mantenimento dei flussi di traffico di direzione Nord Sud ed alla pianificazione della cattura dei nuovi flussi in direzione Est.

Il 1° Programma di Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE con Delibera 121/2001, aveva infatti delineato per il Nordest, un insieme di infrastrutture di trasporto di tipo puntuale, sotto la definizione di Hub interportuali e di Sistemi urbani, oltre al completamento del cosiddetto asse orizzontale ad alta velocità ferroviaria del corridoio padano.

In questo contesto territoriale, il rafforzamento dell'asse adriatico con il potenziamento delle infrastrutture stradali esistenti lungo questo corridoio, permetterà di convogliare traffici significativi in direzione Nord Sud anche sul lato orientale del nostro Paese. Contemporaneamente rimane, nel Nordest la necessità di individuare sistemi urbani di recente costituzione, in cui è sempre più evidente la necessità di infrastrutturazione. Se il Veneto necessita di sistemi a terra di allacciamento agli hub aeroportuali, aree urbane e metropolitane in forte espansione, come Trieste Bologna e città di media dimensione come Parma, hanno bisogni di nuovi livelli di infrastrutturazione urbana.

Nordest	Nuove opere 2003	Nuove opere 2004	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Totale
Totale	230	737	3662	1527	6156
Asse Est Ovest Lione Budapest		470	1979	950	3399
Friuli Venezia Giulia		200	879	400	1479
Veneto		270	600	300	1170
Veneto Emilia Romagna			500	250	750
Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo	230	267	500	300	1297
Emilia Romagna	230	267			497
Provincia Autonoma di Bolzano			500	300	800
Connessione Asse Nord Sud e Asse Rotterdam Genova Palermo			220		220
Emilia Romagna, Veneto			220		220
Asse Nord Sud e Asse Est Ovest			330	200	530
Emilia Romagna			330	200	530
Connessione tra Asse Nord Sud e Asse Est Ovest			33	77	110
Emilia Romagna			33	77	110
Altro			600		600

Tabella 2 Le esigenze per il Nordest

Il Centro: economia ed infrastrutture di trasporto

Tra le regioni che compongono il Centro, le Marche e la Toscana hanno fatto registrare nel quinquennio compreso tra il 1995 ed il 2000, valori relativi alle esportazioni decisamente superiori rispetto a quelli dell'Umbria e del Lazio. Anche se con un andamento non lineare ma che ha registrato alcune flessioni nel 1998 e nel 1999, queste due regioni hanno esportato una quota compresa tra il 25 ed il 28% del proprio prodotto interno lordo, ma registrano valori comunque lontani da quelli registrati per le regioni del Nordovest e del Nordest. Il centro, esporta comunque meno dei valori medi italiani.

Il dato relativo alle importazioni registrate dalle regioni del Centro nel quinquennio tra il 1995 ed il 2000, pone chiaramente in evidenza come alcune regioni registrino percentuali di importazioni rispetto al PIL nazionale più alte di quelle relativi alle esportazioni.

Cominciano, proprio in questa macroregione e sarà più evidente per alcune regioni del Mezzogiorno, a delinearsi strutture territoriali caratterizzate non da una prevalenza industriale, il

che in un certo senso semplifica la programmazione e la pianificazione dei sistemi di trasporto, ma da strutture economiche dedite soprattutto alla produzione di servizi e da territori che si qualificano soprattutto come mercati di consumo.

Per quanto riguarda i dati relativi agli investimenti fissi lordi, le regioni che compongono il Centro, hanno registrato nel periodo che va dal 1995 al 2000 valori molto simili: in un range strettissimo che oscilla tra il 17 ed il 18 -19%, si posizionano il Lazio, le Marche, l'Umbria la Toscana, descrivendo un andamento in cui il contributo di ogni singola regione, non risulta particolarmente significativo rispetto alla media della macroregione.

La stessa omogeneità dei dati relativamente al contributo di ogni singola regione, si registra per il dato relativo al tasso di attività della popolazione attiva.

La caratteristiche economiche della macroregione Centro, sembrano indicare un utilizzo delle infrastrutture di trasporto che al netto delle necessità di attraversamento di tutti i traffici Nord Sud che interessano la penisola, vedono nel mercato della mobilità delle persone un maggiore sviluppo che di quello del mercato di mobilità delle merci.

I circa 3280 km di linea ferrata, cioè il 21% della rete ferroviaria nazionale, costituita da un 30% di binario doppio elettrificato e da una percentuale leggermente superiore di binario doppio non elettrificato e una rete autostradale di medio livello costituita più da autostrade a due corsie che da tre (80% vs. 20%), rappresentano il patrimonio infrastrutturale a rete del Centro.

Gli scali aeroportuali significativi della macroregione sono, a parte Roma Fiumicino e Roma Ciampino, Firenze, Pisa e Perugia, mentre i porti più significativi per il trasporto marittimo di passeggeri, sono Ancona, Livorno e Civitavecchia.

Il mercato della mobilità dei passeggeri è nel Centro più significativo di quello delle merci, nel senso che le province che domandano mobilità passeggeri in maniera superiore a quella nazionale sono più numerose di quelle che hanno esigenze forti di mobilità merci. Aree a domanda forte di mobilità passeggeri sono Roma, Ancona, Firenze, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Pisa, Pistoia e Prato hanno forti esigenze di mobilità delle persone e tra queste, solo Ancona e Lucca domandano mobilità merci per valori superiori a quelli nazionali.

Interazioni tra il Centro ed i corridoi europei

Da quanto detto, sembra emergere per il territorio del Centro, una sorta di costante dicotomia, dovuta soprattutto ad un netta differenziazione tra il lato tirrenico più infrastrutturato e più densamente abitato ed il lato adriatico, dalle caratteristiche insediative ed infrastrutturali

opposte. A questa caratteristica territoriale, va aggiunta la relativamente bassa densità di attività industriali.

Il 1° Programma di Infrastrutture Strategiche, approvato come detto in precedenza dal CIPE nel dicembre 2001, aveva infatti individuato per il centro due corridoi europei: il corridoio Tirrenico Nord Sud , inteso come parte fortemente significativa del corridoio Nord Sud Berlino Palermo, ed il Corridoio adriatico, funzionale al completamento dei collegamenti europei ed in particolare al corridoio 8 Bari - Varna.

Questa infrastrutturazione, necessaria soprattutto per il completamento di alcuni assi come quello tirrenico che ancora attendono un completamento funzionale e di quello adriatico, mancano ancora oggi di assi di connessione trasversali.

Proprio per questo motivo, il Documento di Programmazione economica e finanziaria del 2004 2007, prevede di investire nei prossimi anni in questo territorio quasi 6 miliardi di euro, di cui, oltre il 30% è destinato al completamento delle maglie secondarie che ancora mancano alla connettibilità di molte regioni del Centro.

Centro	Nuove opere 2003	Nuove opere 2004	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Totale
Totale	25	2199	2806	1940	6970
Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo	11	741	1426	610	2787
Lazio	11	741	1063	310	2124
Lazio Toscana			150	300	450
Toscana			213		213
Assi di connessione tra il Tirrenico e l'Adriatico	14	1355	780	520	2669
Umbria	14	520	105		639
Umbria Marche		300	425	400	1125
Lazio Umbria		135			135
Marche Toscana		400	200		600
Lazio			50	120	170
Corridoio n. 8 Bari Mar Nero		103	600	810	1513
Marche		103			103
Lazio Marche			100	110	210
Lazio Umbria Marche Emilia Romagna			500	700	1200

Tabella 3 Le esigenze per il Centro

Il Mezzogiorno: economia ed infrastrutture di trasporto

Con valori decisamente inferiori ai valori medi italiani, il Mezzogiorno rimane caratterizzato in tutte le sue componenti regionali da valori relativi alle esportazioni sempre e costantemente

inferiori alla media italiana. Nell'analisi dei singoli contributi regionali, rimane significativa la distanza che esiste tra l'Abruzzo e la Calabria che individualmente presentano valori di esportazioni la prima pari al 20% del PIL e la seconda a valori praticamente prossimi allo zero. Nel range definito da questi due valori, + 20% e quasi lo 0%, si collocano tutte le altre regioni, tra cui, spicca la singolarità della Basilicata che, a partire dal 1998, ha fatto registrare percentuali di esportazioni rispetto al PIL significativi, balzando al 10% nel 1998 e poi attestandosi con una andamento decisamente crescente intorno al 15% nel 2000. Le altre regioni occupano una fascia di valori che rimane costantemente tra il 5 ed il 10%.

La vivacità degli scambi commerciali, attraverso l'analisi anche delle importazioni, non fa registrare valori particolarmente elevati: tra il 1995 ed il 2000 le uniche regioni del Mezzogiorno che presentano valori più elevati delle altre, sono l'Abruzzo, la Sicilia e la Sardegna.

Per quanto riguarda i dati relativi agli investimenti fissi lordi, l'analisi della serie storica tra il 1995 ed il 2000 vede le regioni del Mezzogiorno su valori sostanzialmente molto prossimi che rimangono tra il 15 ed il 25% anche se rimane necessario specificare che se la Sicilia registra valori costanti lungo tutto il periodo che va dal 1995 al 2000, la Puglia, registra valori crescenti e la Sardegna un picco registrato nel 1998.

La complessa e variegata condizione economica del Mezzogiorno che negli anni ha fatto parlare di sviluppo a macchia di leopardo, mette in evidenza come in questa macroregione non manchino le infrastrutture, ma manchino le infrastrutture di qualità superiore.

Nel caso del trasporto ferroviario, nel Mezzogiorno è presente il 36% delle reti ferroviarie italiane, di cui, però, la percentuale maggiore, il 48%, è costituita da binario semplice non elettrificato, il 30% da binari semplici elettrificati e solo il 22% da binari doppi elettrificati. A fronte di questo patrimonio ferroviario, il patrimonio di autostrade è costituito per il 92% da autostrade a due corsie, quello aeroportuale ha molti scali significativi distribuiti su tutto il territorio della macroregione e rappresentati da Bari, Brindisi, Olbia ed Alghero in provincia di Sassari, Cagliari, Catania, Lametia Terme in provincia di Catanzaro, Crotone, Foggia, Napoli, Palermo, Pescara, Reggio Calabria, Trapani e Pantelleria; quello portuale è dotato di scali importanti per il trasporto di passeggeri e merci a Bari, Brindisi, Termoli, Ortona, Napoli, Reggio Calabria, di cui molti a vocazione internazionale.

Le condizioni economiche brevemente descritte nell'introduzione mettono in evidenza come il mercato della mobilità passeggeri nel Mezzogiorno sia caratterizzato soprattutto da diffuse esigenze di mobilità passeggeri e da esigenze puntuali di mobilità delle merci.

Sono province a domanda forte di mobilità passeggeri quelle di Pescara, Catanzaro, Reggio Calabria, Caserta, Napoli, Bari, Brindisi, Lecce, Taranto, Catania e Palermo; a domanda debole, tutte le altre, cioè la maggior parte delle province della macroregione.

Un elemento particolarmente evidente riferito alle province del Mezzogiorno riguarda l'entità della differenza rispetto ai valori nazionali che interessa sia le aree a domanda forte che quelle a domanda debole: le province che hanno esigenze di mobilità maggiori rispetto a quanto non si registri nel Paese, lo fanno per valori che superano di molto il dato nazionale. Parimenti, le province a domanda debole chiedono molto meno di quanto non facciano le altre province a domanda debole d'Italia.

La disomogeneità del tessuto economico si riflette nella disomogeneità del tessuto connettivo descritto dal patrimonio di infrastrutture di trasporto e di servizi e nelle esigenze di mobilità delle merci..

Disomogeneità finalmente analizzate ed affrontata in modo organico dalle azioni mirate che il Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione del Ministero dell'Economia e delle Finanze è riuscito ad attivare nell'ultimo biennio.

Sono infatti solo quattro le province del Mezzogiorno che possono essere definite a domanda forte nel segmento di mercato della mobilità delle merci: Pescara, Bari, Teramo e Napoli registrano valori di domanda di spostamento merci che nel caso di Pescara e di Bari è quasi in media nazionale.

Gli Schemi idrici: infrastrutture strategiche essenziali per il Mezzogiorno

Un'altra condizione essenziale, sia per incentivare i processi di localizzazione, sia per consentire al Mezzogiorno di superare un'emergenza che ha raggiunto livelli patologici davvero irreversibili, è quella legata alla attuazione organica delle reti idriche. Tale intervento, previsto nella delibera del CIPE 21.12.2001, supportato da un preciso quadro finanziario che identifica un volano globale di risorse pari a **4.641 milioni di** , ed una previsione di spesa nel triennio pari a **1.316 milioni di** , deve, con la massima urgenza, essere attivato concretamente. Vengono incontro a questa esigenza di concretezza la serie di accordi di programma sottoscritti da tutte le Regioni del Mezzogiorno all'interno dei quali sono già identificati: interventi, costi e tempi di attuazione.

Il miglioramento dei servizi di approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno costituisce quindi uno degli obiettivi prioritari del Governo.

Nel Paese è avvertita un'esigenza generale di recuperare efficienza, efficacia ed economicità nella gestione dei servizi idrici, riconducendosi all'esempio di alcune realtà già esistenti, che sarebbe auspicabile ritrovare su gran parte del territorio. Nel Mezzogiorno questa esigenza è diventata ormai irrinunciabile in quanto il riscorso a sistemi gestionali efficienti costituisce l'unica soluzione per far fronte alle ricorrenti situazioni di emergenza e per soddisfare i territori che si presentano fisicamente più vulnerabili, in relazione alla rinnovabilità delle risorse utilizzate.

In queste zone lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture idriche spesso travalica la dimensione locale e deve mirare a perseguire gli obiettivi di solidarietà (trasferire risorse in zone a naturale carenza), di risparmio idrico (ridurre le perdite e favorire forme di riuso e di contenimento dei consumi), di recupero delle risorse utilizzabili (garantire i massimi volumi d'invaso nei serbatoi artificiali e regolarne le possibilità di compenso pluriennale).

Il ruolo del Governo è di stare al fianco delle regioni per favorire lo sviluppo di tutte le azioni necessarie per il migliore uso dell'acqua, secondo i criteri di sostenibilità, razionalizzando ed, eventualmente, completando gli interventi sugli schemi idrici, concepiti e realizzati, in massima parte, dalla soppressa Cassa per il Mezzogiorno.

Oltre all'intervento strutturale, è necessario garantire forme di gestione adeguate per le opere realizzate, da parte dei soggetti, a qualsiasi titolo interessati al governo delle acque ed alla gestione

delle reti e degli impianti, siano essi gli enti locali, i Consorzi, le aziende. A tal fine il Governo ha promosso accordi di programma per la gestione delle risorse idriche condivise da più regioni, attraverso i quali le regioni stesse, d'intesa tra loro ed in collaborazione con lo Stato, individuano le disponibilità e la ripartizione dell'acqua tra i vari usi, potabile irriguo ed industriale, le opere da realizzare, le forme di finanziamento attivabili (concorrendo a tali fini anche la tariffa), le modalità di gestione delle opere e di governo delle risorse.

Il Governo intende dare, con il sostegno delle regioni, un impulso concreto verso l'efficienza della gestione delle risorse idriche anche attraverso la razionalizzazione e la semplificazione delle competenze amministrative presenti nel settore, garantendo, se del caso, l'efficacia del potere sostitutivo nei casi di inadempienza o di manifesta inefficienza.

La Legge Obiettivo diventa strumento strategico per lanciare definitivamente il programma per la realizzazione delle infrastrutture idriche nel Mezzogiorno e per garantire l'adeguata gestione facendo leva sulla stretta collaborazione tra lo Stato e le Regioni, sugli strumenti amministrativi acceleratori ivi previsti, sulla potenzialità finanziarie di strumenti come il Fondo Rotativo per le Opere Pubbliche o come "Infrastrutture S.p.A."; quest'ultima Società potrebbe attivare, ove ne ricorressero le condizioni, forme di coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione e nella gestione di servizi di approvvigionamento idrico.

Interazioni tra il Mezzogiorno ed i corridoi europei

Il tessuto produttivo del Mezzogiorno presenta caratteristiche molto differenti da quelle delle altre macroregioni: se nel Nord Ovest e nel Centro le province a domanda debole di mobilità delle merci registrano esigenze di spostamento inferiori al valore nazionale ma prossimi a questo tanto da descrivere un modello insediativo di attività produttive abbastanza omogeneo, il Nord Est ed il Mezzogiorno hanno esigenze di mobilità delle merci quasi puntuali, cioè circoscritte in specifici punti del territorio. Se nel Nord Est la densità di porzioni del territorio interessato a punte di domanda di spostamento merci può essere considerata più elevata, nel Mezzogiorno i confini di queste esigenze locali sono più limitati., e spesso coincidono con quelli di una provincia. Come risultato, il Nord Est registra valori di domanda che pur essendo diffusi nello spazio della macroregione non sono omogenei nel territorio, mentre nel Mezzogiorno la concentrazione delle

esigenze di spostamento coincide con la limitatezza dell'area interessata, non trovando supporto nelle porzioni di territorio finitime.

Il 1° Programma di Infrastrutture Strategiche, prima richiamato, individuava per il Mezzogiorno una dotazione di nuove infrastrutture che avessero come obiettivo non tanto uno sforzo infrastrutturale *tout court*, quanto quello di infrastrutturare la qualità dei sistemi di trasporto già esistenti, nel tentativo di restituire connettività e continuità territoriale al tessuto economico e produttivo dell'Europa del Sud.

È proprio nel Mezzogiorno che la logica agglomerativa che si attribuisce alle infrastrutture di trasporto trova la sua maggiore sfida. L'individuazione del corridoio Nord Sud Berlino Palermo e di quello Adriatico che innesta su Bari il Corridoio n 8 in direzione Varna, rispondono ad una logica di infrastrutturazione che ha nella restituzione della coesione economica e territoriale il primo vero obiettivo.

La Rete Transeuropea contribuisce a far raggiungere lo scopo della coesione economica e sociale. Il superamento del divario economico di numerose regioni, valido in futuro per i nuovi stati membri, dipenderà dalla bontà dell'accesso ai grandi assi europei e dalle interconnessioni efficienti con le altre reti.

Se il maggior livello qualitativo che interessa le infrastrutture stradali e ferroviarie si materializza sul versante adriatico in progetti come l'infrastrutturazione dell'area metropolitana di Bari e sul versante tirrenico in progetti come quello dell'Autostrada Salerno Reggio Calabria, il maggiore contributo atteso dal Ponte sullo Stretto, consisterà soprattutto nella integrale realizzazione di tutte le infrastrutture a terra necessarie per la piena accessibilità del territorio meridionale, continentale ed insulare.

In questo contesto, va considerata l'infrastrutturazione della Sicilia che prevede soprattutto il completamento dei principali assi di trasporto dell'isola, mentre la Sardegna, nella sua invidiabile posizione al centro del Tirreno, va trasformata completamente in una piattaforma logistica complessa, con le connessioni a terra del suo complesso sistema portuale.

Le esigenze di infrastrutturazione del Mezzogiorno, sembrano concentrare in una unica macroregione tutte quelle necessità che, altrove, in Italia rappresentavano delle specificità territoriali: il potenziamento ed il completamento delle infrastrutture, trova nel Mezzogiorno maggiore respiro e maggiore funzionalità dalla realizzazione di un grappolo di infrastrutture, da un insieme di infrastrutture di II livello e che qui prende il nome di Assi di Connessione tra il versante tirrenico e quello adriatico. Queste trasversali, che dal sud continentale dello Jonio fino ai confini

con il Centro hanno natura ferroviaria, stradale ed anche puntuale, mettono in evidenza come le connessioni tra i due versanti siano ancora oggi da completare.

Oltre 11 miliardi di euro, sono destinati al Mezzogiorno dal Documento di programmazione economica e finanziaria 2004 2007, cioè oltre il 36.4%.

Mezzogiorno	Nuove opere 2003	Nuove opere 2004	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Totale
Totale	90,16	4573,55	3873,95	3222,75	11760,41
Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo	85,16	3097,8	2387,95	2038,75	7609,66
Basilicata Calabria		2622,8			2622,8
Calabria	76,16				76,16
Campania		342,6	860	657,8	1860,4
Campania Basilicata Calabria			120	150	270
Sicilia	9	132,4	1407,95	1230,95	2780,3
Asse Rotterdam Genova Palermo		200	200	200	600
Sardegna		200	200	200	600
Connessione tra Asse Nord Sud e Corridoio Adriatico		64,3	356	294	694,3
Abruzzo		64,3			64,3
Basilicata Campania Puglia			57	133	190
Campania			230		230
Molise Campania			69	161	210
Corridoio n°8 Bari Mar Nero	5	911,45	530	390	1836,45
Abruzzo		51,65			51,65
Puglia	5	501,69	180	100	786,69
Puglia Basilicata		175,8			175,8
Puglia Basilicata Calabria		182,31	350	290	822,31
Schemi Idrici		300	400	300	1000

Tabella 4 Le esigenze per il Mezzogiorno

L'eccezionalità del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2004 – 2007 e considerazioni conclusive

La singolarità del Documento di programmazione Economica e Finanziaria 2004 – 2007 è da ricercarsi nella serie di innovazioni strutturali che l'avvio organico e funzionale della Legge Obiettivo ha prodotto nell'intero sistema istituzionale del Paese, nell'intero sistema programmatico, nell'intero tessuto che caratterizza la gestione ed il rilancio del territorio.

Per trovare una analoga carica di volontà realizzativa e programmatica, mirata a realizzare una offerta di infrastrutture funzionali e congeniali alle reali esigenze di sviluppo del Paese, bisogna andare molto indietro nel tempo, bisogna cioè confrontarsi con quanto avvenuto nella fase di ricostruzione del secondo dopoguerra. Nel nuovo contesto programmatico, la legge obiettivo diventa strumentale alla volontà di attivare non solo le opere ed i programmi ritenuti strategici ma diventa strumentale anche all'attivazione di quelle che, ritenute ordinarie, erano e sono strettamente interrelate con gli obiettivi chiave della Legge stessa.

Questo nuovo contesto costituisce senza dubbio una prima singolarità; la seconda è invece da ricercarsi nella presa di coscienza della interazione strettamente economica tra mobilità e competitività o, meglio, come una interazione strettamente economica tra la crescita della mobilità e la certezza di un rafforzamento della competitività: la misura dell'efficienza della mobilità non è più misurabile nella formazione del PIL. L'organizzazione della offerta di trasporto, passeggeri e merci e la produzione dei mezzi strumentali alla produzione di quella organizzazione, assurgono ad un ruolo talmente vitale per lo sviluppo del Paese da non poter più essere misurati con un indicatore percentuale.

In tal modo la produzione di infrastrutture di trasporto non è più una funzione di produzione settoriale: diventa produzione di infrastrutture economiche e le infrastrutture economiche costituiscono il panorama economico di un territorio.

In quanto fattore di sviluppo, la produzione di infrastrutture di trasporto rappresenta il grado di *publicness* che un Paese intende immettere in un sistema economico.

La competitività è un valore nazionale, ma ha una precisa declinazione locale.

Variazioni in diminuzione della competitività territoriale sono il frutto di un'unica causa: l'inacessibilità ai mercati di produzione e di scambio delle attività residenziali e produttive dei diversi tessuti territoriali di cui si compone il nostro Paese.

L'inaccessibilità, cioè la distanza economica e non necessariamente fisica dei territori, ha almeno una doppia causa, derivando sia dalla mancanza di infrastrutture che dalla congestione.

- La mancanza di infrastrutture, o meglio, una dotazione di patrimonio infrastrutturale minore rispetto a quella nazionale, impedisce la produzione di servizi.
- La congestione, non solo aumenta i costi di accessibilità ai mercati di produzione e di scambio, ma fa ricadere sulla spesa privata ed in particolare sulla quota consumi, una pesante zavorra di prezzi ombra, alterando le condizioni di mercato, alterando, cioè, una equa distribuzione di competitività.

La terza singolarità va invece ricercata nello sforzo che si è dovuto compiere per superare il gap infrastrutturale che questo Governo ha preso in eredità dal passato.

All'inizio della legislatura, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ereditato un sistema infrastrutturale che, paragonato al resto d'Europa, quantificava in **105.874 milioni di euro** il gap del montante degli investimenti nel settore del sistema italiano.

Questo gap infrastrutturale, oltre a rallentare qualsiasi processo di coesione economica e territoriale del tessuto connettivo e produttivo italiano, ha gravato e graverà pesantemente sul nostro sistema economico, non solo per i costi opportunità derivanti da un generalizzato invecchiamento che in qualche caso ha portato all'obsolescenza del sistema infrastrutturale, ma anche e soprattutto per l'interruzione del flusso di spesa considerata ordinaria, fino al 1992, della quota di investimenti in lavori pubblici .

Il superamento di questo gap sta finalmente avvenendo, e ciò rappresenta la quarta singolarità, non più coinvolgendo, come in passato, i grandi organismi programmatori ed attuatori del sistema infrastrutturale ma anche le entità locali quali Comuni, Province, Regioni, Autorità Portuali, Organismi che, o attraverso le Intese Generali Quadro, o con il coinvolgimento diretto attraverso il confronto o in sede di Conferenza Unificata Stato Regioni, o attraverso incontri sistematici con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono diventati attori diretti di un processo che in passato veniva vissuto quasi sempre a valle di impostazioni programmatiche definite.

La quinta ed ultima singolarità è invece legata al successo della intera operazione in termini di dimensione di opere attivate nel primo biennio ed in termine di azioni che essendo state definite nel primo biennio sicuramente troveranno, nell'arco temporale previsto da questo DPEF, avvio operativo. Quello che in particolare meraviglia è che l'elenco delle opere dimensionalmente rilevanti, riportato nel DPEF dello scorso anno, oggi abbia trovato un sostanziale avvio; tale constatazione emerge chiaramente dal quadro di seguito riportato, dove, per ogni singola infrastruttura strategica riportata nel DPEF 2003 - 2006,sono sinteticamente indicate l'insieme delle

attività poste in essere fino ad oggi sia dall'attività ordinaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che dall'eccezionalità dello strumento della Legge Obiettivo:

Stato dell'arte delle 21 opere strategiche
Aggiornamento al 30 Giugno 2003

Opera Strategica	Attività espletate
1. Valico ferroviario del Frejus	• Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
2. Valico ferroviario del Sempione	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
3. Valico ferroviario del Brennero	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
4. Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione Kiev (Torino Trieste)	
4.a Torino Novara	• Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
4.b Novara Milano	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
4.c Milano Verona	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
4.d Verona Venezia Trieste	• Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il Giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
5. Asse autostradale medio padano	
5.a Passante di Mestre	• Intervento approvato dal CIPE
5.b Brescia Bergamo Milano	• Intervento assegnato in concessione ed inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
6 Asse ferroviario Ventimiglia Genova Novara Milano (Sempione)	• Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
6.a Ventimiglia Genova	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
6.b Genova Milano	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007

7 Asse ferroviario Brennero Verona Parma La Spezia	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
8 Asse autostradale Brennero Verona Parma La Spezia	• Intervento in fase di istruttoria presso la struttura tecnica di missione del MIT
9. Progetto per la salvaguardia del Progetto Mo.se	• Intervento avviato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento cantierato tra il luglio 2001 ed il giugno 2002 • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
10. Nuova Romea	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
11 Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
12 Asse autostradale Cecina Civitavecchia	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
13 Sistema integrato di trasporto del nodo di Roma	
13.a Gran Raccordo Anulare (GRA)	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo e cantierate
13.b Area Castelli	• Intervento in fase di istruttoria presso la Regione Lazio
13.c . Linea C	• Intervento in istruttoria Legge Obiettivo
13.d Linea B1	• Intervento in corso di appalto
14. Sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
15. Sistema integrato di trasporto del nodo di Bari	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
16. Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
17. Asse autostradale Salerno Reggio Calabria Palermo Messina Siracusa Gela	
17.a Salerno Reggio Calabria	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
17.b Palermo Messina	• Intervento riattivato tra il Luglio 2001 ed il

	giugno 2002
17.c Messina Siracusa Gela	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
18 Asse ferroviario Salerno Reggio Calabria Palermo Catania	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
19 Nodo stradale ed autostradale di Genova	• Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007
20 Ponte sullo Stretto di Messina	• Intervento all'esame del CIPE secondo semestre 2003
21 Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale ed insulare	• Intervento Finanziato dalla Legge Obiettivo • Intervento inserito nel D.P.E.F. 2004 2007

Questo quadro di interventi ed una serie di opere strettamente interrelate con essi ha consentito il raggiungimento di questi macro risultati:

- **nel primo anno di Governo (luglio 2001–giugno 2002) sono state attivate opere il cui costo è pari a 32.214 milioni di e cantierate opere per 6.000 milioni di .**
- **nel secondo anno di Governo (luglio 2002–giugno 2003) si stanno attivando opere il cui costo è pari a 28.786 milioni di e cantierando opere per 19.400 milioni di .**

Si ritiene opportuno precisare cosa debba intendersi per "**attivazione delle opere**".

Con tale definizione si vuole precisare che **una serie di interventi, fermi** nella fase istruttoria, bloccati nella fase autorizzativa, bloccati perché la copertura finanziaria non era ben definita, bloccati perché non avallati da un preciso programma, ecc., attraverso una sistematica e capillare operazione condotta all'interno del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con un coinvolgimento sostanziale degli altri Dicasteri competenti e degli organi locali, **è passata** finalmente **da una fase di stasi ad una fase di certezze progettuali e realizzative.**

In tale logica, nelle prime cinque sedute del CIPE successive all'approvazione della Legge 166/2002 (Legge che ha reso disponibili le risorse per l'attuazione del Programma) sono stati già esaminati ed approvati interventi per un totale **2.442,49 Meuro:** un volano che ha consentito l'attivazione di investimenti pari a **5.262,90 Meuro**.

Si ritiene opportuno, infine, mettere in evidenza un risultato davvero importante ottenuto dall'ANAS nella stipula della nuova convenzione con la Società Autostrade. Con tale atto, in particolare, una volta licenziato dal CIPE, si potrà procedere alla realizzazione di un vasto programma di infrastrutture autostradali che vanno dalla riproposizione degli investimenti, già previsti in concessione, alla previsione di interventi finalizzati al **miglioramento degli standard di sicurezza e della qualità del sevizio offerto agli utenti.**

In particolare, nel Piano Finanziario sono previsti **investimenti privati** per un valore globale, **entro il 2038**, di **24,163 miliardi di** . Di tale volano, **entro il 2009, saranno attivate risorse per 8,644 miliardi di mirate alla realizzazione, tra l'altro:**

- del potenziamento del **tratto autostradale Firenze–Bologna** (3,958 miliardi di);
- del **Passante di Genova** (1,8 miliardi di);
- dell'adeguamento dell'A14 da Rimini a Civitanova Marche (1.734 milioni di);
- dell'autostrada **Bergamo–Milano** (308 milioni di);
- del **Passante di Mestre** (233 milioni di);
- della Lainate–Como (186,2 milioni di);
- del **Polo fieristico di Milano** (58 milioni di);
- del Piano di sicurezza delle gallerie (134,5 milioni di).

Questo quadro di investimenti, attivati o in corso di attivazione, oltre a testimoniare un cambiamento sostanziale nel processo di infrastrutturazione del Paese, fornisce un **contributo** di certezze sulla **crescita del Prodotto Interno Lordo**; una crescita che, solo per il volano attivato dalla apertura dei nuovi cantieri, potrebbe superare, **nel 2003, un valore pari allo 0,6%.**

Il prossimo triennio diventa quindi il triennio determinante sia per il successo della strategia del Governo, sia per il raggiungimento di alcuni obiettivi che trasformeranno in modo sostanziale l'attuale assetto della offerta di trasporto nel Paese, l'attuale assetto della logistica, l'attuale organizzazione del territorio.

Del prossimo triennio, l'anno 2004 diventa un anno in cui si inverte in modo sostanziale la vecchia politica del "non fare", infatti:

- **Disporremo di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della intera Unione Europea**, voluto dal nostro Paese ed oggi all'esame della Commissione Trasporti della Unione Europea, che non solo identificherà gli assi strategici della nuova Europa ma indicherà anche

nuovi scenari e nuovi itinerari per accedere alle risorse, nuove logiche di partenariato, nuovi modi di vivere la territorialità e quindi nuove forme per definire l'interesse comune.

- **Avvieremo i cantieri** su infrastrutture determinanti per lo sviluppo del Paese quali:**il tratto ad alta velocità/alta capacità della tratta Novara Milano, il passante di Mestre, l'asse autostradale Brescia–Bergamo–Milano, la linea C e la linea B1 di Roma, il completamento della rete metropolitana di Milano ed il collegamento funzionale con l'area della Fiera, l'intero asse autostradale Salerno-Reggio Calabria, dell'asse autostradale Asti–Cuneo, del completamento funzionale del sistema metropolitano campano, di alcuni schemi idrici determinanti del Mezzogiorno.**
- **Attiveremo le gare e le procedure** per la realizzazione **dello Stretto di Messina, di oltre la metà degli schemi idrici del Mezzogiorno, della metropolitana di Bologna, dell'asse autostradale Catania–Siracusa - Gela, della Nuova Romea, dell'adeguamento della E45, della circonvallazione di Perugia, di un numero rilevante di piastre logistiche quali quelle di Trieste, Savona, Civitavecchia, Fiumicino, Gioia Tauro, Catania, delle tratte ad alta velocità Genova – Milano, Milano – Verona, Verona – Padova.**
- **Porremo le basi per definire i trattati internazionali finalizzati alla realizzazione dei nuovi valichi ferroviari del Fréjus e del Brennero, compresi i nuovi impegni finanziari che il problema della ridotta capacità residua, problema ormai comunitario.**

Anche questi impegni che in passato sarebbero stati interpretati, nel migliore dei casi, come atto di buona volontà in quanto slegati da un quadro temporale certo, diventano invece impegni tra lo Stato ed i cittadini. Impegni che proprio nel presente Documento di Programmazione Economica e Finanziaria trovano un chiaro riferimento programmatico in quanto il Primo Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 viene inserito formalmente nel DPEF 2004 – 2007 e una parte degli interventi contenuti in tale programma viene ritenuta capace di attivare risorse finanziarie nel prossimo triennio .

Come viene riportato di seguito, nel rispetto di quanto espressamente detto sia nella Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), sia nella Legge 166/2002 (Legge Collegata alla Finanziaria 2002) sia nel Decreto Legislativo 190/2002, si è cercato di produrre il quadro delle opere strategiche mature per qualità e livello di progettazione e pronte per il finanziamento.

La Legge Obiettivo, all'articolo 1, comma 1, così come modificata con l'articolo 13 della Legge n. 166 del 1° agosto 2002 recante "*Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti*" prevede infatti che "*Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente*

interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L'individuazione è operata, a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le Regioni o Province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281 nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l'indicazione dei relativi stanziamenti".

Ha preso corpo così la identificazione di una serie di criteri che, nel rispetto di quanto espressamente detto nell'art. 13 comma 3 e 4 della Legge 166/2002 di seguito riportato, consente una oggettiva e trasparente logica selettiva.

> *Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L'individuazione e' operata, a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l'indicazione dei relativi stanziamenti. Nell'individuare le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al presente comma, il Governo procede secondo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale,nonché a fini di garanzia della sicurezza strategica e di contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese e per l'adeguamento della strategia nazionale a quella comunitaria delle infrastrutture e della gestione dei servizi pubblici locali di difesa dell'ambiente..... Il programma tiene conto del Piano generale dei trasporti. L'inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano generale dei trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso.*

> *Il Governo indica nel disegno di legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera i-ter), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, le risorse necessarie, che si aggiungono ai finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili, senza diminuzione delle risorse già destinate ad opere concordate con le regioni e le province autonome e non ricomprese nel programma. In sede di prima applicazione della presente legge il programma e' approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001. Gli interventi previsti dal programma sono automaticamente inseriti nelle intese istituzionali di programma e negli accordi di programma quadro nei comparti idrici ed ambientali, ai fini della individuazione delle priorità e ai fini dell'armonizzazione con le iniziative gia' incluse nelle intese e negli accordi stessi, con le indicazioni delle risorse disponibili e da reperire, e sono compresi in una intesa generale quadro avente validita' pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere".*

All'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, dopo il comma 1 e' inserito il seguente: "1-bis. Il programma da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria deve contenere le seguenti indicazioni:

a) elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare;
b) costi stimati per ciascuno degli interventi;
c) risorse disponibili e relative fonti di finanziamento;
d) stato di realizzazione degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati;
e) quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi".

Tutto ciò ha reso possibile l'individuazione di una serie di criteri, descritti dal seguente quadro sinottico allo scopo di ottenere da un lato l'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare nell'arco di vigenza del DPEF, e, dall'altro, l'individuazione dei costi stimati per ciascuno degli interventi.

Il quadro sinottico contiene, a fronte delle indicazioni normative, le indicazioni dei criteri utilizzati per rispondere all'obiettivo principale

Quadro sinottico delle indicazioni normative e dei criteri utilizzati

Indicazioni normative	Descrizione dei criteri utilizzati
• risorse disponibili e relative fonti di finanziamento;	• interventi che : 1. attivano risorse disponibili 2. attivano ulteriori risorse pubbliche; 3. attivano capitali privati; 4. sono presenti in Piani pluriennali di spesa di altri organismi quali l'ANAS e le Ferrovie dello Stato; 5. possono attingere alle risorse previste dal PON o dal Fondo per le reti TEN.
stato di realizzazione degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati e quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi.	dispongono degli elaborati progettuali tali da consentire una data certa per l'inoltro all'esame del CIPE e da permettere, ad oggi, una stima delle risorse necessarie al completamento dell'opera.
finalita' di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, nonche' a fini di garanzia della sicurezza strategica e di contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese e per l'adeguamento della strategia nazionale a quella comunitaria delle infrastrutture e della gestione dei servizi pubblici locali di difesa dell'ambiente...	• per oltre il ...30%... sono interventi ubicati nel Mezzogiorno del Paese • rispondono alla priorità legata alla emergenza idrica nel Mezzogiorno • fanno parte integrante di un corridoio plurimodale transeuropeo • comprendono opere destinate a migliorare la sostenibilità ambientale delle attività di trasporto quali gli hub portuali, inrterportuali ed aeroportuali, nonché la infrastrutturazione su guida vincolata dei sistemi urbani

Partendo dal I° Programma delle Infrastrutture strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, Programma che a tutti gli effetti rimane il riferimento portante della intera operazione attivata dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), si è innanzitutto effettuata una analisi dello stato degli elaborati progettuali inoltrati alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevista dal Decreto legislativo 190/2002, e, sulla base di tale banca dati, è stato possibile identificare un primo quadro di interventi coerenti sia alle specifiche finalità previste dall'art.13, comma 3 e comma 4 della Legge 166/2002, sia alle logiche di ottimizzazione dei flussi di cassa nelle prossime annualità.

Si riporta di seguito, nell'allegato 1 il Primo Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001, nell'allegato 2, il quadro complessivo degli interventi che, sulla base delle logiche seguite nella definizione di questo DPEF, si attiveranno nel prossimo triennio, fermo restando che il prossimo DPEF potrà implementare tale quadro programmatico, nell'allegato 3 le opere finanziate dal CIPE al 30 giugno 2003.

Allegato n°1

Delibera CIPE 121/2001

Comitato Interministeriale

per la Programmazione Economica

Allegato 1

1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

(importi in Meuro)

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	COSTO TOTALE	DISPONIBILITA'	PREVISIONI DI SPESA					
			2002			2003	2004	TOTALE
			PROGETTAZ.	LAVORI	TOTALE			
SISTEMA VALICHI								
Traforo di sicurezza del Frejus	167,8485	0,0000	5,1646	0,0000	5,1646	0,0000	0,0000	5,1646
Frejus	1.807,5991	0,0000	46,4811	0,0000	46,4811	72,3040	103,2914	222,0765
Sempione	1.807,5991	0,0000						
Brennero	2.582,2845	0,0000						

Totale Valichi	**6.365,3313**	**0,0000**	**51,6457**	**0,0000**	**51,6457**	**72,3040**	**103,2914**	**227,2410**
CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO								
Sistemi ferroviari								
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	7.901,7906	0,0000	0,0000	309,8741	309,8741	516,4569	774,6853	1.601,0164
Tratta Venezia-Udine-Vienna	671,3940	0,0000	2,5823	7,7469	10,3291	67,1394	103,2914	180,7599
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.133,1064	391,9908	0,0000	0,0000	0,0000	158,0358	95,5445	253,5803
Gronda ferroviaria merci nord Torino	1.291,1422	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	18,0760	30,9874	49,0634
Accessibilità Valtellina	90,3800	64,0407	1,0329	0,0000	1,0329	10,3291	14,9773	26,3393
Totale sistemi ferroviari	11.087,8132	456,0314	3,6152	317,6210	321,2362	770,0372	1.019,4859	2.110,7593
Sistemi stradali ed autostradali								
Tunnel Monte Bianco	516,4569	258,2284	0,0000	0,0000	0,0000	4,1317	38,7343	42,8659
Complemento stradale Corridoio 5	136,8611	0,0000	2,9955	0,0000	2,9955	7,8501	23,5504	34,3960
Accessibilità Valtellina	480,8214	163,7168	2,0658	10,3291	12,3950	51,6457	67,1394	131,1801
Accessibilità Malpensa	386,3098	162,6839	1,5494	4,1317	5,6810	3,0987	33,5697	42,3495

Autostrada Asti-Cuneo	1.086,1089	381,6616	0,0000	95,5445	95,5445	161,1346	204,0005	460,6796
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	836,6602	0,0000	2,5823	0,0000	2,5823	0,0000	0,0000	2,5823
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	3.098,7414	0,0000	5,1646	72,3040	77,4685	258,2284	516,4569	852,1539
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	2.737,2216	103,2914	0,0000	51,6457	51,6457	309,8741	516,4569	877,9767
Totale sistemi stradali e autostradali	9.279,1811	1.069,5822	14,3575	233,9550	248,3125	795,9634	1.399,9081	2.444,1839
Totale Corridoio plurimodale padano	**20.366,9943**	**1.525,6137**	**17,9727**	**551,5760**	**569,5487**	**1.566,0006**	**2.419,3940**	**4.554,9433**
CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO								
Sistemi ferroviari								
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.510,6364	348,6084	0,0000	51,6457	51,6457	154,9371	361,5198	568,1026
Totale sistemi ferroviari	1.510,6364	348,6084	0,0000	51,6457	51,6457	154,9371	361,5198	568,1026
Sistemi stradali ed autostradali								
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.032,9138	516,4569	2,5823	10,3291	12,9114	7,7469	77,4685	98,1268
Totale sistemi stradali e autostradali	1.032,9138	516,4569	2,5823	10,3291	12,9114	7,7469	77,4685	98,1268
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	**2.543,5502**	**865,0653**	**2,5823**	**61,9748**	**64,5571**	**162,6839**	**438,9884**	**666,2294**

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA								
Sistemi ferroviari								
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	4.379,5545	785,0145	5,1646	13,4279	18,5924	44,9318	182,8257	246,3499
Potenziamento sistema Gottardo	1.243,1118	139,4434	0,0000	0,0000	0,0000	16,0102	23,2406	39,2507
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	12.291,6742	201,4182	0,0000	177,1447	177,1447	90,8964	136,3446	404,3858
Totale sistemi ferroviari	17.914,3405	1.125,8760	5,1646	190,5726	195,7372	151,8383	342,4109	689,9864
Sistemi stradali ed autostradali								
SS 28	278,8867	72,3040	1,0329	7,2304	8,2633	3,6152	34,6026	46,4811
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	1.859,2448	0,0000	1,5494	24,2735	25,8228	103,2914	309,8741	438,9884
Adeguamento Cassia RM-VT	180,7599	0,0000	0,5165	5,1646	5,6810	2,5823	26,8558	35,1191
Trasversale nord Orte-Civitavecchia	135,3117	42,3495	1,5494	0,0000	1,5494	13,9443	20,6583	36,1520
Adeguamento Salaria	103,2914	0,0000	0,2582	2,3241	2,5823	1,5494	15,4937	19,6254
Adeguamento SS 156	291,2817	59,3925	0,5165	19,1089	19,6254	28,4051	38,2178	86,2483
Dorsale Atina-Colli al Volturno	291,7981	7,7469	0,5165	4,6481	5,1646	15,4937	51,6457	72,3040

Pontina - A12 -Appia	1.136,2052	0,0000	1,5494	6,1975	7,7469	6,7139	103,2914	117,7522
Cisterna - Valmontone	309,8741	0,0000	1,0329	6,7139	7,7469	4,6481	46,4811	58,8761
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	308,3248	65,5900	5,1646	0,0000	5,1646	15,4937	58,8761	79,5344
Asse autostradale Salerno Reggio Calabria	13.449,0541	2.806,9432	10,3291	397,6718	408,0010	1.085,0759	2.160,8557	3.653,9326
Asse autostradale Palermo-Messina								
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela								
Nord-Sud Camastra-Gela	725,1055	113,1041	2,5823	6,1975	8,7798	91,4129	134,2788	234,4714
Agrigento-Caltanissetta-A19	619,7483	0,0000	5,1646	0,0000	5,1646	9,2962	51,6457	66,1065
Ragusa-Catania	490,6341	0,0000	2,5823	0,0000	2,5823	7,2304	51,6457	61,4584
Gela-Agrigento-Trapani	1.032,9138	0,0000	5,1646	0,0000	5,1646	10,3291	51,6457	67,1394
Palermo-Agrigento	781,3993	0,0000	2,5823	0,0000	2,5823	5,1646	25,8228	33,5697
Totale sistemi stradali e autostradali	21.993,8335	3.167,4302	42,0912	479,5302	521,6215	1.404,2463	3.181,8910	5.107,7587
Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	**39.908,1740**	**4.293,3062**	**47,2558**	**670,1028**	**717,3586**	**1.556,0846**	**3.524,3019**	**5.797,7451**
CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO								

Sistemi ferroviari								
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	742,1486	682,2396	0,0000	61,9748	61,9748	206,5828	267,0082	535,5658
Totale sistemi ferroviari	742,1486	682,2396	0,0000	61,9748	61,9748	206,5828	267,0082	535,5658
Sistemi stradali ed autostradali								
Nuova Romea	929,6224	466,3606	2,5823	11,8785	14,4608	6,7139	69,7217	90,8964
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	51,6457	0,0000	0,7747	1,0329	1,8076	0,7747	7,7469	10,3291
Foggia - Cerignola	105,3572	0,0000	1,5494	0,0000	1,5494	7,7469	30,9874	40,2836
Bari - Matera	135,3117	0,0000	0,6714	0,0000	0,6714	6,5590	9,6577	16,8881
Gioia del Colle - Matera	0,0000	0,0000	0,1033	0,0000	0,1033	0,0000	0,0000	0,1033
SS 172 dei Trulli	15,4937	0,0000	0,5165	0,0000	0,5165	0,2582	2,5823	3,3570
Ammodernamento SS 7 - SS 106	13,4279	0,0000	0,2066	0,0000	0,2066	2,0658	2,9438	5,2162
Maglie - S. Maria di Leuca	113,6205	0,0000	1,0329	1,8076	2,8405	1,7043	17,0431	21,5879
Totale sistemi stradali e autostradali	1.364,4791	466,3606	7,4370	14,7190	22,1560	25,8228	140,6829	188,6617
Totale Corridoio plurimodale adriatico	**2.106,6277**	**1.148,6001**	**7,4370**	**76,6938**	**84,1308**	**232,4056**	**407,6911**	**724,2275**

CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE								
Sistemi ferroviari								
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	1.446,0793	38,7343	5,1646	0,0000	5,1646	82,6331	123,9497	211,7473
Asse ferroviario Milano-Firenze	1.291,1422	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	103,2914	180,7599	284,0513
Totale sistemi ferroviari	2.737,2216	38,7343	5,1646	0,0000	5,1646	185,9245	304,7096	495,7986
Sistemi stradali ed autostradali								
Asse autostradale Variante di Valico (a)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Nodo stradale e autostradale di Bologna	701,3485	133,2459	1,5494	11,3621	12,9114	36,1520	61,9748	111,0382
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	175,5953	175,5953	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Ampliamento A1 tratta A22-Borgopanigale	139,1851	139,1851	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Modena-Lucca	0,0000	0,0000	0,1549	0,0000	0,1549	0,0000	0,0000	0,1549
Riqualificazione E45	0,0000	0,0000	0,5165	0,0000	0,5165	0,0000	0,0000	0,5165
Totale sistemi stradali e autostradali	1.016,1289	448,0264	2,2208	11,3621	13,5828	36,1520	61,9748	111,7096
Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale	**3.753,3505**	**486,7606**	**7,3853**	**11,3621**	**18,7474**	**222,0765**	**366,6844**	**607,5083**

PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)	**4.131,6552**	**0,0000**	**41,3166**	**0,0000**	**41,3166**	**154,9371**	**413,1655**	**609,4191**
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)	**4.957,9862**	**0,0000**	**20,6583**	**0,0000**	**20,6583**	**77,4685**	**258,2284**	**356,3553**
CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA								
Sistemi ferroviari								
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	1.926,3842	273,7222	5,1646	11,3621	16,5266	33,5697	77,4685	127,5649
Passo Corese - Rieti	335,6970	0,0000	1,5494	11,8785	13,4279	0,0000	25,8228	39,2507
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	182,3093	42,8659	1,0329	3,0987	4,1317	0,5165	11,3621	16,0102
Totale sistemi ferroviari	2.444,3905	316,5881	7,7469	26,3393	34,0862	34,0862	114,6534	182,8257
Sistemi stradali ed autostradali								
Valichi appenninici (E.R.)	343,4438	22,2076	0,7747	6,9722	7,7469	12,9114	36,1520	56,8103
Valichi appenninici (TOSC.)	297,9956	18,5924	0,5165	2,0658	2,5823	5,1646	15,4937	23,2406
Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana 963,192-106,907-23,241-133,762-190,573/tratta toscana 762,807-390,958-6,714-27,372-67,139/tratta umbra 278,887-20,658-51,646-77,469)	1.853,5638	106,9066	10,3291	33,5697	43,8988	185,4080	268,0411	497,3480
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (tratta marchigiana 669,845-204-5,165-54,744-108,972/tratta umbra 285,601-25,823-59,393-81,6)	1.807,5991	204,0005	10,3291	20,6583	30,9874	82,6331	206,5828	320,2033

Nodo di Perugia	335,6970	0,0000	7,7469	7,7469	15,4937	46,4811	92,9622	154,9371
Strada Tre Valli	196,2536	0,0000	2,5823	27,3722	29,9545	51,6457	62,4913	144,0915
Terni-Rieti	118,7851	21,1747	2,5823	12,9114	15,4937	51,6457	51,6457	118,7851
Rieti-L'Aquila-Navelli	73,6984	12,3950	1,0329	5,6810	6,7139	12,3950	14,4608	33,5697
Pedemontana Abruzzo-Marche	0,0000	0,0000	0,0516	0,0000	0,0516	0,0000	0,0000	0,0516
Galleria sicurezza Gran Sasso	64,2989	56,8103	1,0329	0,0000	1,0329	1,6527	1,8592	4,5448
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Termoli)	1.549,3707	58,3596	5,1646	5,1646	10,3291	22,2076	51,6457	84,1825
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	1.446,0793	0,0000	10,3291	0,0000	10,3291	18,0760	77,4685	105,8737
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela	1.737,8775	191,0891	5,1646	0,0000	5,1646	12,9114	51,6457	69,7217
Salerno-Potenza-Bari	111,5547	38,7343	1,5494	1,0329	2,5823	1,0329	10,8456	14,4608
Murgia-Pollino	582,0469	0,0000	5,1646	0,0000	5,1646	8,7798	51,6457	65,5900
Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	3.098,7414	243,7677	5,1646	20,6583	25,8228	144,6079	516,4569	686,8877
Totale sistemi stradali e autostradali	13.617,0059	974,0377	69,5151	143,8332	213,3483	657,5529	1.509,3969	2.380,2982
Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica	**16.061,3964**	**1.290,6258**	**77,2620**	**170,1725**	**247,4345**	**691,6391**	**1.624,0504**	**2.563,1239**

SISTEMI URBANI								
Milano stazione ferroviaria *	43,8988	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	297,4792	41,3166	1,0329	59,3925	60,4255	118,2686	118,2686	296,9627
Accessibilità Fiera di Milano	195,2207	0,0000	0,5165	4,3382	4,8547	3,0987	29,4380	37,3915
Torino stazione ferroviaria *	13,9443	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Torino metropolitana	787,5968	0,0000	1,0329	20,6583	21,6912	51,6457	51,6457	124,9826
Monza metropolitana	376,4971	0,0000	1,0329	24,7899	25,8228	66,6229	103,2914	195,7372
Brescia metropolitana	405,4187	0,0000	0,5165	7,2304	7,7469	0,0000	0,0000	7,7469
Venezia s Mestre stazioni ferroviarie *	12,3950	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Verona stazione ferroviaria *	16,5266	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Veneto sistema metropolitano	273,7222	0,0000	1,0329	14,4608	15,4937	51,6457	51,6457	118,7851
Trieste penetrazione grande viabilità nord	516,4569	0,0000	2,5823	0,0000	2,5823	36,1520	56,8103	95,5445
Bologna stazione ferroviaria *	36,1520	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Bologna metropolitana	877,9767	154,9371	2,0658	23,7570	25,8228	154,9371	154,9371	335,6970

Modena metropolitana	3,0987	0,0000	0,2582	0,0000	0,2582	0,0000	0,0000	0,2582
Costa romagnola metropolitana	2,5823	0,0000	0,5165	0,0000	0,5165	0,0000	0,0000	0,5165
Genova stazione ferroviaria *	20,6583	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Genova metropolitana	263,3930	0,0000	1,5494	24,2735	25,8228	56,8103	77,4685	160,1016
Nodo stradale e autostradale di Genova	2.765,1102	0,0000	1,0329	0,0000	1,0329	0,0000	0,0000	1,0329
Firenze stazione ferroviaria *	10,3291	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Firenze sistema tramviario	212,7802	0,0000	1,0329	2,0658	3,0987	12,9114	38,7343	54,7444
Roma stazione ferroviaria *	56,8103	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/B1 / GRA)	2.892,1586	117,7522	4,1317	88,8306	92,9622	361,5198	516,4569	970,9390
Area Castelli	232,4056	0,0000	1,0329	24,7899	25,8228	25,8228	77,4685	129,1142
Napoli stazione ferroviaria centrale P.za Garibaldi *	21,6912	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Napoli metropolitana	3.885,8217	1.716,7027	0,0000	197,8030	197,8030	303,1602	653,3180	1.154,2812
Napoli risanamento del sottosuolo	206,5828	0,0000	1,5494	0,0000	1,5494	5,1646	30,9874	37,7014
Bari tangenziale	51,6457	0,0000	1,2911	0,0000	1,2911	0,7747	7,7469	9,8127
Bari stazione ferroviaria *	19,6254	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

Bari nodo ferroviario e metropolitana	340,8616	0,0000	1,5494	16,0102	17,5595	25,8228	25,8228	69,2052
Palermo stazione ferroviaria *	8,7798	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Messina metropolitana	2,0658	0,0000	0,5165	0,0000	0,5165	0,0000	0,0000	0,5165
Nodo di Catania	516,4569	0,0000	2,5823	0,0000	2,5823	0,0000	0,0000	2,5823
Totale Sistemi urbani	**15.366,1421**	**2.030,7085**	**26,8558**	**508,4002**	**535,2559**	**1.274,3574**	**1.994,0401**	**3.803,6534**
PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA adeguamento SS 131 (Cagliari-Sassari; Nuoro-S. Teresa di Gallura) 671,394-25,823-100,709-147,19/SS-Alghero 103,91-1,549-15,494-22,724/porto di Olbia 51,646-5,165-12,911-12,911/porto di Golfo Aranci 20,658-0,775-3,873-7,747/porto di Porto Torres 8,263-0,207-0,826-4,648	**1.165,1268**	**0,0000**	**5,1646**	**28,3535**	**33,5181**	**133,8140**	**195,2207**	**362,5527**
HUB PORTUALI Ancona 103,291-25,823-25,823-51,646/Civitavecchia 118,785-3,615-49,063-54,228/Taranto 51,646-2,582-10,329-20,658/allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165-30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329-20,658	**2.650,4568**	**29,9545**	**4,1317**	**74,3698**	**78,5014**	**346,0261**	**454,4821**	**879,0096**

HUB INTERPORTUALI (scalo merci Poggio Mirteto 258,228-0-5,165-0/Gioia Tauro 92,962-5,165-15,494-30,987/Nola-Battipaglia-Marcianise 361,520-14,461-22,724-29,954/area romana 149,772-10,329-25,823-25,823/Segrate 113,621-1,5493-0-0/Jesi 87,798-10,329-20,658-25,823/centro merci Novara 296,963-162,684-4,132-0-0/area brindisina 61,975-1,033-0-0/Catania 10,846-9,813-3,099-2,582-5,165/Termini Imerese 1,549-1,549-0-0/Livorno Guasticce 25,823-2,582-5,165-7,747/piastra logistica umbra 14,719-1,549-7,747-5,681/conca di accesso e attrezzature porto di Cremona 57,843-23,241-1,033-6,197-18,076	**1.530,2618**	**195,7372**	**2,5823**	**53,1951**	**55,7773**	**105,8737**	**143,5750**	**305,2260**
ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	**309,8741**	**0,0000**	**2,5823**	**33,5697**	**36,1520**	**77,4685**	**154,9371**	**268,5576**
SCHEMI IDRICI								
Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	4.641,3982	0,0000	12,9114	195,9954	208,9068	949,7642	1.319,8056	2.478,4767
Totale Schemi idrici	**4.641,3982**	**0,0000**	**12,9114**	**195,9954**	**208,9068**	**949,7642**	**1.319,8056**	**2.478,4767**
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**	**0,0000**
TOTALE IN MEURO	**125.858,3255**	**11.866,3719**	**327,7435**	**2.435,7657**	**2.763,5092**	**7.622,9038**	**13.817,8560**	**24.204,2690**

MEZZOGIORNO

TOTALE IN MEURO	**56.670,4024**	**6.237,8**	**136,3**	**1.184,7**	**1.321,0451**	**3.415,2**	**6.485,4**	**11.221,6788**
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	**45,0**	**52,6**	**41,6**	**48,6**	**47,8**	**44,8**	**46,9**	

(a1)	Previsione di spesa inserita a titolo meramente cautelativo trattandosi di intervento che si prevede di realizzare integralmente in Finanza di Progetto
(a)	Opere in corso di realizzazione, per le quali si verificherà il ricorso alla L. O. solo per le procedure
(b)	Opere già avviate con Leggi proprie delle quali si conferma il principio di rilevanza nazionale
*	Il tiraggio nelle annualità non è previsto perché sarà oggetto di accordo con i Concessionari
Nota Generale: gli importi finanziari indicati accanto a singole opere indicano esclusivamente parti limitate delle stesse, la cui somma non necessariamente corrisponde al costo totale indicato per l'intera infrastruttura, trattandosi, in molti casi, di sistemi infrastrutturali funzionalmente integrati.	

Allegato n° 2

Il quadro complessivo degli interventi

	Macroregione	Voci delibera CIPE 121/2001	Interventi	Ambito territoriale
1	Nordovest	*Hub portuali: allacciamenti plurimodali Genova, Savona La Spezia (1807,60)*	**Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti La Spezia**	Liguria
2	Nordovest		**Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti Savona**	Liguria
3	Nordovest	*Corridoio n 5 Lione Kiev (7901,79)*	**Aosta Chivasso Potenziamento**	Valle d'Aosta
4	Nordovest		**AV Milano Verona**	Lombardia Veneto
5	Nordovest		**Nodo di Milano potenziamento impianto merci**	Lombardia
6	Nordovest	*Asse ferroviario Ventimiglia Genova Novara Milano (Sempione 4379,55)*	**AV Milano Genova**	Lombardia Liguria
7	Nordovest		**Voltri Brignole**	Liguria
8	Nordovest	*Asse autostradale medio padano Brescia Milano Passante di Mestre (774,69) (a1)*	**BreBemi**	Lombardia
9	Nordovest	*Frejus Ferroviario (1807,60)*	**Frejus Ferroviario**	Piemonte
10	Nordovest	*Gronde Ferroviaria Merci Nord Torino (1291,14)*	**Gronde Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno**	Piemonte
11	Nordovest	*Centro Merci Novara (296,96)*	**Hub di Novara**	Piemonte

12	Nordovest	*Accessibilità Fiera (195,22)*	**Accessibilità Stradale Fiera di Milano**	Lombardia
13	Nordovest	*Monza metropolitana (376,5)*	**Monza Metropolitana**	Lombardia
14	Nordovest	*Nodo stradale ed autostradale di Genova (2765,11)*	**Nodo Genova**	Liguria
15	Nordovest	*Accessibilità ferroviaria Malpensa (1133,11)*	**Potenziamento Milano Lecco Tratto Cairate Airuno**	Lombardia
16	Nordovest	*Sempione (1897,6)*	**Sempione Traforo Ferroviario Linea Novara Borgomanero Sempione Raddoppio Vignale Oleggio Arona**	Lombardia
17	Nordovest	*Traforo di Sicurezza Frejus (167,85)*	**Traforo di Sicurezza Frejus**	Piemonte
18	Nordovest	*Accessibilità metropolitana Fiera di Milano (297,48)*	**Accessibilità metropolitana Fiera di Milano**	Lombardia
19	Nordovest	*Accessibilità Valtellina (sistemi Ferroviari 90,38)*	**Accessibilità Ferroviaria Valtellina**	Lombardia
20	Nordovest	*Accessibiltà Valtellina (sistemi stradali 480,82)*	**Accessibiltà Stradale Valtellina**	Lombardia
21	Nordovest	*Tunnel Monte Bianco (516,46)*	**Tunnel Monte Bianco**	Valle d'Aosta
22	Nordovest	*Brescia metropolitana (405,42)*	**Brescia metropolitana**	Lombardia
23	Nordest	*Asse ferroviario Brennero Verona Parma La Spezia (1510,64)*	**Brennero Verona Parma La Spezia. Verona La Spezia**	Emilia Romagna, Veneto
24	Nordest	*Nodo stradale ed autostradale di Bologna (701,35)*	**Nodo stradale ed autostradale di Bologna**	Emilia Romagna
25	Nordest	*Valichi appenninici E.R.(343,44)*	**Valichi appenninici E.R**	Emilia Romagna

26	Nordest	*Costa romagnola Metropolitana (258)*	**Costa Romagnola**	Emilia Romagna
27	Nordest	*Corridoio n 5 Lione Kiev 7901,79*	**AV Verona Padova**	Veneto
28	Nordest		**AV/AC Venezia Ronchi Sud**	Friuli Venezia Giulia
29	Nordest		**Nodo AV Verona**	Veneto
30	Nordest	*Brennero (2582,28)*	**Brennero Traforo ferroviario**	Provincia Autonoma di Bolzano
31	Nordest	*Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali (309,87)*	**Hub aeroportuali sistema Veneto**	Veneto
32	Nordest		**Hub aeroportuali Allacciamenti Metro Parma**	Emilia Romagna
33	Nordest	*Bologna Metropolitana (877,98)*	**Bologna Metropolitana**	Emilia Romagna
34	Nordest	*Progetto per la slavaguardia della laguna e della Città di Venezia: sistema Mo.s.e.(4131,66)*	**Mo.SE.**	Veneto
35	Nordest	*Nuova Romea (929,62)*	**Nuova Romea**	Veneto Emilia Romagna
36	Nordest	*Asse autostradale medio padano Brescia Milano Passante di Mestre 1962,54 (a1)*	**Passante di Mestre**	Veneto
37	Nordest	*Trieste penetrazione Grande viabilità Nord (516,46)*	**Trieste penetrazione Grande viabilità Nord**	Friuli Venezia Giulia
38	Nordest	*Hub portuale: Trieste piattaforma logistica (414,20)*	**Hub portuale Trieste: piattaforma logistica**	Friuli Venezia Giulia
39	Mezzogiorno	*Napoli metropolitana (3885,82)*	**Napoli metropolitana**	Campania
40	Mezzogiorno	*Bretella di collegamento meridionale A1- A14 (S. Vittore Termoli 1549,37)*	**Bretella di collegamento meridionale A1 A14 (s. Vittore Termoli)**	Molise Campani

41	Mezzogiorno	*Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta (1446,08)*	Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta	Campania
42	Mezzogiorno	*Asse Nord Sud Tirrenico Adriatico: Lauria Contursi Grottaminarda Termoli Candela (1737,88)*	Asse Nord Sud Tirrenico adriatico Lauria Contursi Grottaminarda Termoli Candela	Basilicata Campania Puglia
43	Mezzogiorno	*Asse ferroviario Salerno Reggio Calabria Palermo Catania (12.291,67)*	Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)	Campania Basilicata Calabria
44	Mezzogiorno		Quadruplicamento Salerno Battipaglia	Campania
45	Mezzogiorno		Messina Catania Giampilieri Fiumefreddo	Sicilia
46	Mezzogiorno	*Hub interportuali: interporto Nola Battipaglia Marcianise Maddaloni (361,52)*	Interporto Nola Battipaglia Marcianise/Maddaloni	Campania
47	Mezzogiorno	*Asse autostradale Salerno Reggio Calabria Asse autostradale Messina Siracusa Gela Palermo Messina (13449,05)*	Salerno Reggio Calabria II III e IV macrolotto	Basilicata Calabria
48	Mezzogiorno		Asse autostradale Messina Siracusa Gela Siracusa Gela	Sicilia
49	Mezzogiorno		Asse autostradale Messina Siracusa Gela Catania - Siracusa	Sicilia
50	Mezzogiorno	*Agrigento Caltanissetta- A19 (619,75)*	Agrigento Caltanissetta Tratta Agrigento Canicattì	Sicilia
51	Mezzogiorno	*Ammodernamento SS 7-SS 106 (13,43)*	Ammodernamento SS 7-SS 106 Lavori di collegamento della 106 dir. e del casello autostradale di Taranto con la 106 Taranto	Puglia

			Massafra	
52	**Mezzogiorno**	***Bari - Matera strada (135,31)***	**Bari - Matera strada**	Puglia Basilicata
53	**Mezzogiorno**	***Hub interportuali: Catania (10,85)***	**Interporto di Catania**	Sicilia
54	**Mezzogiorno**	***Corridoio Jonico Taranto Sibari Reggio Calabria (3098,74)***	**Corridoio Jonico Taranto Sibari Reggio Calabria**	Puglia Basilicata Calabria
55	**Mezzogiorno**	***Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 16 (105,36)***	**Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 16**	Puglia
56	**Mezzogiorno**	***Galleria sicurezza Gran Sasso (64,30)***	**Galleria sicurezza Gran Sasso**	Abruzzo
57	**Mezzogiorno**	***Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali (309,87)***	**Hub aeroportuali Palermo Aeroporto**	Sicilia
58	**Mezzogiorno**		**Hub interportuale di Gioia Tauro**	Calabria
59	**Mezzogiorno**	***Hub portuali: napoli e Salerno (154,94)***	**Hub portuale di Napoli e Salerno**	Campania
60	**Mezzogiorno**	***Hub portuali: Taranto (51,65)***	**Hub portuale di Taranto**	Puglia
61	**Mezzogiorno**	***Bari nodo ferroviario e metropolitano (340,86)***	**Nodo di Bari**	Puglia
62	**Mezzogiorno**	***Nodo di Catania (516,46)***	**Nodo di Catania**	Sicilia
63	**Mezzogiorno**	***Hub interportuali: Termini Imerese (1,55)***	**Piastra interportuale Termini Imerese**	Sicilia
64	**Mezzogiorno**	***Piastra logistica euromediterranea della Sardegna (1165,13)***	**Piastra logistica euromediterranea della Sardegna**	Sardegna
65	**Mezzogiorno**	***Ragusa Catania (490,63)***	**Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514-194 alla sezione tipo B norme vigenti (4 corsie)**	Sicilia
66	**Mezzogiorno**	***Schemi idrici (4641,40)***	**Schemi idrici**	Mezzogiorno

67	Mezzogiorno	*SS 172 dei Trulli (15,49)*	**SS 172 dei Trulli**	Puglia
68	Mezzogiorno	*Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (Strada 51,65)*	**Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (Strada)**	Abruzzo
69	Mezzogiorno	*Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria (182,31)*	**Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria**	Puglia Basilicata Calabria
70	Mezzogiorno	*Dorsale Atina Colli al Volturno (291,8)*	**Dorsale Atina Colli al Volturno**	Campania
71	Mezzogiorno	*A1 (Capua) Domiziana e adeguamento (308,32)*	**A1 (Capua) Domiziana e adeguamento**	Campania
72	Centro	*Strada Tre Valli (196,25)*	**Asse Stradale Tre valli Perugia Tratto Eggi Acquasparta**	Umbria
73	Centro	*Adeguamento Salaria(103,29)*	**Bretella Salaria Sud**	Lazio
74	Centro	*Asse autostradale Cecina Civitavecchia (1859,24)*	**Cecina Civitavecchia**	Lazio Toscana
75	Centro	*Nodo di Perugia (335,70)*	**Circonvallazione di Perugia**	Umbria
76	Centro	*Cisterna Valmontone (309,87)*	**Cisterna-Valmontone. Bretella Autostradale**	Lazio
77	Centro	*Asse viario Fano Grosseto (1853,56)*	**Fano Grosseto**	Marche Toscana
78	Centro	*Hub interportuali area romana (149,77)*	**Hub interportuale di Civitavecchia (allacci plurimodali)**	Lazio
79	Centro		**Hub interportuale area romana: Tivoli**	Lazio
80	Centro		**Hub interportuale area romana: Fiumicino**	Lazio
81	Centro	*Hub portuali:Ancona (103,29)*	**Hub portuale Ancona**	Marche
82	Centro	*Roma (C/B1/GRA) (2892,16)*	**Linea C Roma**	Lazio
83	Centro	*Trasversale Nord Orte Civitavecchia (180,76)*	**Orte Falconara**	Lazio Marche
84	Centro	*Pontina A12 Appia (1136,21)*	**Pontina**	Lazio

85	Centro	*Riqualificazione E45 (0)*	Riqualificazione E45	Lazio Umbria Marche Emilia Romagna
86	Centro	*Asse viario Umbria Marche quadrilatero umbro marchigiano (1807,6)*	Quadrilatero Umbria Marche	Umbria Marche
87	Centro	*Passo Corese Rieti (335,70)*	Passo Corese Rieti	Lazio
88	Centro	*Firenze Sistema tramviario (212,78)*	Firenze Sistema tramviario	Toscana
89	Centro	*Trasversale Nord Orte-Civitavecchia (135,31)*	Trasversale Nord Orte-Civitavecchia	Lazio
90	Centro	*Hub portuale: Civitavecchia (118,79)*	Hub portuale Civitavecchia	Lazio
91	Centro	*Hub interportuali: Piastra logistica umbra (14,72)*	Hub interportuali: piastra logistica umbra Terni Foligno Città di Castello	Umbria

Allegato n° 3

Interventi finanziati dalla Legge Obiettivo

Opere	Importi Meuro per il triennio
Salerno Reggio Calabria	700
Passante di Mestre	113,4
Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia Progetto Mo.s.e.	450
Grande Raccordo Anulare Roma	392,23
Accessibilità metropolitana alla Fiera di Milano	110,283
Accessibilità viaria Fiera di Milano	182,755
Benevento Caserta Autostrada A1 – Caianello – Grazzanise e Variante di Caserta	
Strada a scorrimento veloce "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina ed in direzione Valle di Maddaloni	61.79
Napoli Metropolitana	
Completamento Linea 1 Metropolitana di Napoli	125
Collegamento Linea Alifana – Linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa – Piscinola) Linea C	90
Adeguamento SS 156 dei Monti Lepini	60
Napoli sottosuolo	6,5
Consolidamento dei costoni della Collina dei Camaldoli – lato Soccavo	
Napoli sottosuolo	31
Progetto di risanamento igienico –sanitario ed idrogeologico del Vallone S. Rocco	
Stazioni ferroviarie ed adeguamenti funzionali	260,8
Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello	20
Acquedotto del frida Sinni e Pertusillo: completamneto impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico- 1° lotto funzionale	16
Adduttore del Sinni	18,4
Favara di Burgio	39,56
Gela Aragona	53,37
	2442,49