ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **LVII**
n. **4**

DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA RELATIVO ALLA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER GLI ANNI 2005-2008

(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

(SINISCALCO)

Trasmesso alla Presidenza il 29 luglio 2004

ALLEGATO

Programma infrastrutture strategiche

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Programma Infrastrutture Strategiche

2° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria

Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse

Luglio 2004

Premessa Bilancio e previsione tendenziale sul raggiungimento degli obiettivi 9

1. Le interazioni tra gli scenari del sistema economico mondiale e l'offerta logistica 11

2. La rilevanza del trasporto 22

3. L'assetto infrastrutturale alla data dell'insediamento dell'attuale Governo 25

4. Le azioni e le strategie attivate: metodi e strumenti 26

5. Metodi e strumenti a scala europea 30

6. L'approccio strategico a scala europea per garantire risultati a livello nazionale 33
L'asse Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Kiev (CORRIDOIO 5) Stato dell'arte al 31 maggio 2004 35
L'asse Berlino – Verona – Bologna – Roma – Napoli – Reggio Calabria – Palermo (CORRIDOIO 1) 39
L'asse Genova – Rotterdam (Corridoio dei 2 mari) 44
Le autostrade del mare 46

7. Le altre aree del Paese direttamente integrate con il tessuto infrastrutturale dell'Europa 48

8. Le azioni concrete per il rilancio del Mezzogiorno 52

9. Le altre azioni del Dicastero 58
9. 1 Le scelte e le azioni legate alla politica dell'approvvigionamento idrico 60
Risorse della Legge Obiettivo 61
9.2. Le scelte e le azioni legate alla riforma del Dicastero 64
9.3. Le scelte e le azioni legate alla intermodalità 64
9.4. Le scelte e le azioni legate al trasporto aereo 66
9.5. Le scelte e le azioni legate alla nautica da diporto 67
9.6. Le scelte e le azioni legate al trasporto marittimo 67
9.7. Le scelte e le azioni legate al trasporto pubblico locale 69
9.8. Le scelte e le azioni legate alla sicurezza stradale 72
9.9 Le scelte e le azioni legate al rapporto tra infrastruttura e cultura 72
9.10 Le scelte e le azioni legate alla politica della infrastrutturazione organica della città e del territorio 75
9.11 Le scelte e le azioni legate alla regolazione dei monopoli naturali 81
9.12 Le scelte e le azioni legate alla prevenzione da infiltrazioni malavitose 83

10. Gli impegni del prossimo biennio 84

Capitolo 1 Analisi dei quadri programmatici e delle previsioni tendenziali 89

1. Gli eventi chiave che hanno rafforzato lo strumento del Piano decennale delle Infrastrutture Strategiche: 91

2. Le opere incluse nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2004- 2007:. Stato di attuazione delle singole opere, adeguamento del piano programmatico, previsione di completamento delle stesse 99

3. Le condizioni per una organica rivisitazione dei livelli intermedi di programmazione 110

4. Il D.P.E.F. 2005 – 2008: Nuove opere, evoluzione temporale del programma decennale e logiche di monitoraggio innovative 110

5. Il D.P.E.F.2005 – 2008 : conferme e nuovi inserimenti 112

Capitolo 2 Le opere della Legge Obiettivo nel Master Plan Europeo 137

Capitolo 3 Verso nuovi processi di pianificazione 187

Opere terminate funzionalmente al 31.12.2006 196
Opere con un livello di avanzamento superiore al 80% al 31.12.2006 196
Opere con un livello di avanzamento superiore al 40% al 31.12.2006 196
Opere cantierate al 31.12.2006 198

Capitolo 4 Le aspettative di crescita connesse agli interventi della Legge Obiettivo 201

Indice delle Figure e delle Tabelle

Figura 1 Corridoi europei anno 2001 33

Figura 2 Corridoi europei anno 2004 34

Figura 3 Stato dell'arte rete ferroviaria del Corridoio 5 36

Figura 3 Corridoio n° 5 Sistemi ferroviari Stato dell'arte 36

Figura 4 Corridoio n° 5 Sistemi stradali Stato dell'arte 38

Figura 5 Corridoio n° 1 Sistemi ferroviari Stato dell'arte 41

Figura 6 Corridoio n° 1 Sistemi stradali Stato dell'arte 43

Figura 7 Corridoio dei due mari Sistemi ferroviari Stato dell'arte 45

Figura 8 Assi di connessione con i corridoi europei 51

Figura 9 I progetti idrici della Legge Obiettivo 63

Tabella 1 Il quadro complessivo degli interventi indicati dal DPEF 2004 2007 e gli interventi approvati nel periodo novembre 2002 maggio 2004 e stato attuale dei singoli progetti 100

Tabella 2 Delibera CIPE 121 Del 21. 12. 2001 Quadro d'insieme delle opere deliberate, delle conferme e dei nuovi progetti 114

Tabella 2.1 AGGIORNAMENTI E NUOVE PROPOSTE 131

Tabella 3 Aggiornamento del D.P.E.F. 2003 2005 Le 21 opere chiave 134

Tabella 4 Le opere della Legge Obiettivo nel Corridoio n° 5 143

Tabella 5 Le nuove opere della Legge Obiettivo nel Corridoio n° 5 147

Tabella 6 Le opere della Legge Obiettivo nel "Corridoio dei Due Mari" 149

Tabella 7 Le nuove opere della Legge Obiettivo nel "Corridoio dei Due Mari" 151

Tabella 8 Le opere della Legge Obiettivo nel Corridoio 1 Asse Nord Sud Berlino Palermo 152

Tabella 9 Le nuove opere della Legge Obiettivo nel Corridoio 1 Asse Nord Sud Berlino Palermo 157

Tabella 10 Le opere della Legge Obiettivo nel Corridoio 8 Bari Mar Nero 159

Tabella 11 Le opere della Legge Obiettivo negli assi di connessione con i Corridoi Europei. 161

Tabella 12 Le nuove opere della Legge Obiettivo negli assi di connessione con i Corridoi Europei 164

Tabella 13 Le opere della Legge Obiettivo: gli Schemi Idrici 165

Tabella 14 Le nuove opere della legge obiettivo: gli Schemi Idrici 173

Tabella 15 Il quadro complessivo degli interventi proposti nel DPEF 2005 – 2008 175

Tabella 16 Impatti economici: il conseguito ad oggi e la stima per il periodo 2005 2008 205

Tabella 17 Impatti economici: il conseguito ad oggi e la stima per il periodo 2005 2008 207

Tabella 18 Impatti economici: il conseguito ad oggi e la stima per il periodo 2005 2008 208

Tabella 19 Articolazione territoriale Investimenti del DPEF 2005 2008 Nord Ovest 209

Tabella 20 Articolazione territoriale Investimenti del DPEF 2005 2008 Nord Est 210

Tabella 21 Articolazione territoriale Investimenti del DPEF 2005 2008 Centro 211

Tabella 22 Articolazione territoriale Investimenti del DPEF 2005 2008 Mezzogiorno 212

Tabella 23 Articolazione annuale delle stime di Pil attese 213

Premessa

Bilancio e previsione tendenziale sul raggiungimento degli obiettivi

1. Le interazioni tra gli scenari del sistema economico mondiale e l'offerta logistica

Il quadro degli scenari economici e macroeconomici dell'area "**euro**", mostra un trend di crescita che, secondo stime recenti[1], vede un prodotto interno lordo aumentato nel 2003 dello 0,4%, un trend di consumi cresciuti dell'1%, le esportazioni, sempre dell'area "euro", invariate rispetto agli anni precedenti e i livelli di importazione aumentati dell'1,8%.

Questo trend europeo in cui si collocano oltre alla nostra economia quelle della Germania e della Francia, disegna un dinamismo economico considerato scarso nelle principali economie europee.

Da questo sistema di riferimento economico sono possibili impatti che possono essere patologici per il sistema dei trasporti che ha, nella offerta logistica, in quella legata alle filiere merceologiche, in quella legata alle filiere logistiche, i suoi punti più sensibili e fragili.

È bene ricordare che :

- dotazioni infrastrutturali scarse in qualche caso e comunque mai pienamente consolidate,
- patrimonio di servizi erogati inadeguato o per eccesso o per difetto alle effettive necessità di spostamento;
- l'andamento non continuo degli investimenti fissi nel settore dei trasporti, anche come misura anticiclica,
- una competitività territoriale non adeguatamente supportata, laddove esiste, e non indotta nelle aree in cui è assente;

[1] Banca d'Italia Assemblea Generale Ordinaria dei pArtecipanti Relazione Finale maggio 2004.

- il mancato stimolo al mantenimento dei tessuti connettivi e produttivi radicati nel territorio;

rappresentano tutti quegli elementi che, contestualmente, possono contribuire a rendere ancora più fragile il sistema o a rafforzare posizioni già acquisite.

In quello che comunemente definiamo sistema infrastrutturale gli impatti di nuovi eventi, in grado di modificare le relazioni intercorrenti tra territori ed aree produttive, possono modificare profondamente la programmazione del nostro assetto trasportistico.

Una serie di eventi ritenuti, solo fino a pochi anni fa utopici, ha praticamente cambiato la fisionomia geoeconomica di enormi ambiti produttivi ritenuti tra i più ricchi di Europa. Tra questi va ricordato che tutte le regioni del nostro arco alpino partecipano alla crescita del PIL delle aree più ricche d'Europa.

In questa sede si ritiene quindi opportuno descrivere l' incidenza che tali evoluzioni avranno all'interno del processo programmatico, in materia di infrastrutture, che il nostro Paese si è dato, proprio in questi anni, attraverso l'impianto normativo della Legge Obiettivo.

Il **primo fenomeno** che sicuramente sconvolge e sconvolgerà le tendenze evolutive dell'assetto trasportistico e logistico del nostro Paese è quello relativo all'allargamento della Unione Europea da **15 a 25 e poi a 28 Stati**.

A tale proposito sono sufficienti pochi esempi.

Su dieci nuovi Paesi già entrati nella Comunità, nove gravitano nell'area orientale dell'Europa e quindi trovano nei due distinti impianti portuali di Trieste ed Igoumenitza, la forza per entrare funzionalmente all'interno del bacino del Mediterraneo.

Questi due impianti potrebbero quindi diventare i riferimenti portuali, i "caselli di accesso" di una retroportualità continentale fino a ieri bloccata da vincoli burocratici e da inesistenze programmatiche.

Fino al 21 aprile del 2004 infatti, fin quando cioè il Parlamento Europeo non aveva approvato il quadro normativo – programmatico che caratterizza il nuovo quadro del Transport European Network (TEN) e che garantisce la copertura fino al 20% dei costi delle infrastrutture previste in tale nuovo Piano, non c'era alcuna chiarezza sul ruolo e sul concetto di **interesse comunitario** che erano attribuiti ai vari corridoi plurimodali e che costituiscono, oggi, il nuovo tessuto connettivo dell'intera comunità.

Il finanziamento fino al 20% dei costi delle infrastrutture transfrontaliere, la dichiarazione di interesse comunitario su opere funzionali alla connettività del territorio europeo, in poche parole, ***pensare per corridoi*** e non più per opere o per Paesi di appartenenza, rappresenta il cardine di una nuova organicità della programmazione in materia di infrastrutture di trasporto. Questo può quindi facilitare un vero nuovo processo di infrastrutturazione organica sia del corridoio 5 nel tratto sloveno, ungherese, ucraino e russo, sia la costruzione di un corridoio plurimodale efficiente Igoumenitza – Volos.

Simili scelte strategiche ridanno al sistema adriatico ed, in modo particolare, ai porti di Brindisi, Bari, Ravenna ed Ancona, una potenzialità reale di interazione con i porti di Trieste e di Igoumenitza tale da sconvolgere quelle previsioni pessimistiche

che davano, proprio a simili impianti, una crescita di domanda non superiore al 2% anno. Questa percentuale potrebbe addirittura raggiungere, nella portualità dell'adriatico, livelli di crescita superiori al 6% anno.

Il cambiamento dell'assetto programmatico trasportistico europeo, modifica, quindi, l'assetto delle convenienze alla realizzazione di alcune infrastrutture .

Se accanto a questo fenomeno si considera la geometria variabile delle relazioni economiche che sottostanno alle evoluzioni sostanziali, nel processo di delocalizzazione delle attività produttive, dovute anche ai cambiamenti delle aree Obiettivo 1 nei Mezzogiorni d'Europa, allora la funzionalità degli investimenti infrastrutturali, a servizio dello sviluppo e della coesione economica e territoriale, rappresenta una condizione obbligata se non si vuole davvero rendere irreversibile un rischioso processo di marginalizzazione di alcune aree vaste del Paese.

Infatti i forti investimenti infrastrutturali attivati in questi anni in Polonia, nei Paesi dell'Est, stanno creando condizioni infrastrutturali paragonabili alle aree occidentali, rendendo competitivi territori che prima non lo erano.

Questo processo delocalizzativo potrebbe incrinare ulteriormente la evoluzione del PIL dei singoli Paesi e quindi deformare in modo sostanziale le naturali correlazioni tra crescita del PIL e crescita della domanda di trasporto.

Il secondo fenomeno, in grado di modificare gli ordinari criteri di valutazione di opportunità nella produzione di infrastrutture, è senza dubbio quello legato alla crescita del PIL della Cina ed alla modifica dei mercati di offerta mondiale delle materie prime e dei beni di consumo, una crescita che, per la dimensione demografica, supera ogni livello fisiologico e che si caratterizza, a tutti gli effetti, come un fenomeno dirompente che azzera automaticamente le evoluzioni

lineari di crescita dei Paesi industrialmente avanzati, ed, al tempo stesso, genera squilibri nei costi di alcuni prodotti essenziali quali l'acciaio, il petrolio, il cemento.

Questi squilibri cambiano strutturalmente la configurazione conosciuta dei mercati e rischiano di generare un rallentamento dello sviluppo economico delle aree storiche della vecchia Europa.

Se l'aumento del PIL in Cina dovesse mantenersi nei prossimi tre anni su livelli dell'8%, automaticamente il costo di alcune materie prime, proprio in base ad un corretta logica del rapporto domanda-offerta, renderebbe alcuni prodotti semilavorati e finiti della nostra produzione industriale non competitivi ed al tempo stesso si produrrebbe, nel terzo millennio, un anacronistico ritorno a forme di protezionismo che renderebbero ingestibile quel processo di naturale scambio, tra l'Europa e la Cina, già presente in diverse filiere merceologiche.

Il terzo fenomeno è invece legato al ruolo che i vari Paesi che si affacciano nel Bacino del Mediterraneo stanno scoprendo proprio in questi ultimi due anni. Un ruolo che viene offerto proprio dalla ricchezza di corridoi plurimodali che consentono al bacino di interrelarsi con il Mare del Nord e con il Mar Nero.

Gli esempi in questo caso sono da ricercarsi sia nella importanza del Corridoio Rotterdam – Genova, sia nel Corridoio n. 8 Bari – Durazzo – Varna.

La Milano – Genova, la Genova Novara, il porto di Genova, sono segmenti infrastrutturali, che si collocano su un territorio che perde la propria specificità geografica e localistica e fa scoprire al nostro Paese, all'Olanda ed all'Europa che è stata pura incapacità strategica ed economica pensare ad una contrapposizione di interessi, pensare cioè al rafforzamento infrastrutturale di singoli punti fisici del

continente europeo per perdere insieme i vantaggi derivanti dal valore aggiunto generato da una gestione intelligente di impianti portuali come Genova e Rotterdam.

Una Olanda più ricca e più competitiva ed una Italia più povera e meno competitiva producono la logica dell'Europa sommatoria di localismi e di potentati.

Nella linea strategica di un Paese come l'Olanda è emerso chiaramente che se si crea un dry channel, un canale secco, tra i due mari, quello del Nord ed il mare Mediterraneo, si genera una esplosione delle convenienze, tanto da superare nelle aspettative, l'impatto del canale di Panama. L'asse secco, l'asse ferroviario Genova – Rotterdam può garantire un interesse funzionale tra i due impianti di oltre 70 milioni di tonnellate di merci all'anno; può consentire, a due macro economie, quella del nord – ovest dell'Italia e l'area vasta dei Paesi Bassi, condizioni di sviluppo e di crescita economica impensabili.

Le difese localistiche o i gratuiti provincialismi territoriali, non hanno più senso e, soprattutto, non producono ricchezza.

Fare sistema tra il porto di Genova e quello di Rotterdam, significa generare un valore aggiunto annuale pari a circa **9 miliardi di euro**, circa lo **0,8% del PIL sommatoria dei due Paesi.**

Nella valutazione economica delle opere infrastrutturali, ci siamo fermati all'analisi della redditività, alle meccanicità delle valutazioni che riconoscevano e che riconoscono, in valori come il tasso interno di rendimento o il valore attuale netto, la convenienza ad operare, senza intuire che questa meccanicità avrebbe dovuto arricchirsi del passaggio all'analisi dei benefici prodotti anche dal risparmio di una serie di "costi opportunità", avrebbe dovuto arricchirsi dei benefici generati da una sana utilizzazione dei processi logistici.

Ci siamo domandati per anni quanto **costassero** segmenti di opere senza trovare risposta alla domanda di quanto **valessero**.

Abbiamo per anni privilegiato il valore finanziario di un'opera e non il suo valore economico.

Non abbiamo inserito nei nostri criteri di scelta degli investimenti il valore della realizzazione del III Valico ferroviario dei Giovi; non abbiamo capito la rilevanza economica di una alleanza con i gestori del sistema portuale del mare del Nord, non abbiamo dato importanza economica e valore al tempo ed alla concorrenza territoriale dell'impianto portuale di Fos e, soprattutto, non abbiamo valutato la concorrenza di un corridoio Marsiglia – Le Havre.

Ma questa nuova coscienza, questa ammissione di errori compiuti nel passato, oggi deve e può essere superata solo se saremo in grado di **fare tutto ciò che per anni abbiamo intuito e non abbiamo attivato**.

Ma per **fare** occorre rispettare tutti i vincoli, quelli connessi al Master Plan dell'Unione Europea e quelli connessi al Patto di Stabilità. Occorre cioè realizzare le opere del nodo di Genova, le opere del sistema delle piastre liguri e di quelle ubicate lungo l'intero corridoio, le opere dell'asse Genova – Milano – Novara, ma, occorre, anche, programmare finanziariamente queste azioni nel rispetto dei vincoli di Maastricht.

Tutto questo, tutta questa serie di interventi, ha un costo pari a quel valore potenziale che ogni anno producono le attività delle varie filiere logistiche; attività, però, che non lasciano nessun valore aggiunto negli ambiti territoriali in cui avviene la movimentazione. Il costo opportunità di queste opere si attesta intorno ai **10 miliardi di Euro.**

Il quarto fenomeno è invece legato al convincimento, ormai diffuso, che si può fare ancora molto per ottimizzare l'intero processo **che consente a qualsiasi prodotto di nascere, di andare sui mercati e quindi di trasformarsi da sommatoria di inutilità in valore**. Questo bellissimo processo, è finalmente diventato una vera disciplina: **la logistica.**

La logistica infatti è un processo che consente ad una **cosa** di diventare **merce**; il supply chain , cioè **la storia di un prodotto prima di diventare tale e poi dopo per andare sui mercati,** rappresenta la storia più singolare di un processo organizzativo, il più creativo e, al tempo stesso, quello che consente il raggiungimento di obiettivi inimmaginabili in altri processi quali, ad esempio:

- l'abbattimento rilevante dei costi di produzione
- la esaltazione della competitività di un prodotto e quindi della sua capacità di aggredire i mercati
- l'abbattimento sostanziale dell'impatto ambientale
- il ridimensionamento dei costi energetici
- il rafforzamento della qualità
- la stabilità del sistema occupazionale (meno addetti ma stabili)

Questo entusiasmante itinerario imprenditoriale, questa accattivante dottrina che finalmente stiamo capendo e stiamo apprezzando, impone due distinte condizioni:

- non un dirigismo ma un sano e condiviso sistema di regole: in termini economici ciò che definiamo " **liberismo** "
- una offerta infrastrutturale non fatta di segmenti ma costituita da una rete organica: quello che definiamo " **un vero network** ".

Mentre la prima condizione è insita ormai in ogni forma di approccio ai mercati, la seconda invece ha messo in evidenza che non è più pensabile realizzare le opere per singole modalità di trasporto, o, peggio ancora, non ha senso che nei vari Piani di settore (strade, ferrovie, nodi intermodali, ecc.) non ci sia nessuna interazione programmatica e progettuale con gli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali.

Cioè ci siamo accorti, lavorando a scala sovra nazionale, che questo tipo di approccio, questa metodologia dirigistica non serve più a nulla. Anzi serviva solo a rinviare, annualmente nel tempo, le scadenze temporali promesse e definite con i Piani precedenti.

Questa coscienza ha preso corpo solo tre anni fa ed ha preso corpo perché abbiamo avuto il coraggio di invocare la scala sovra regionale, la dimensione europea nella programmazione del nostro sistema territoriale.

Ha preso corpo così il chiaro riferimento non alla singola modalità di trasporto ma ha preso corpo il riferimento al "corridoio plurimodale". Molti diranno che sia nel primo Piano Generale dei Trasporti del 1986, sia nell'ultimo del 2001, si parlava di corridoi, ma purtroppo non veniva in nessun modo chiarito che la loro realizzazione non poteva avvenire in fasi distinte, non poteva avvenire seguendo evoluzioni progettuali finanziarie e trasportistiche diverse.

È utile in proposito un esempio chiarificatore: quando nella redazione delle nuove reti TEN, cioè nella redazione del nuovo Master Plan, si sono scelti i progetti strategici, è emerso chiaramente che per motivare **il corridoio Berlino – Palermo**, per difendere la singolarità e la incisività di tale asse all'interno della nuova Europa,

- non e' stata sufficiente solo la forza e la indispensabilità di grandi opere quali il valico del Brennero ed il ponte sullo stretto di Messina,

- non e' stato sufficiente il ruolo chiave del collegamento tra l'Europa del nord, l'Europa centrale ed il bacino del Mediterraneo,
- non e' stata sufficiente misurare la interazione tra tale corridoio ed il Corridoio 5 ed il Corridoio Adriatico.

Tutto ciò, anche se importante, sarebbe stato utile solo per rafforzare la componente geografica e geoeconomica dell'asse che inizialmente si fermava a Verona.

In realtà la convenienza economica europea alla realizzazione del **corridoio Berlino – Palermo** si è rivelata perché su tale corridoio insiste una sommatoria di singolarità e di eccezionalità che, forse per molto tempo, abbiamo sottovalutato o letto male. E le singolarità sono tutte presenti nell' ambito bolognese:

- tale ambito filtra il 35% della movimentazione pesante dell'intero Paese
- tale ambito filtra il 16% della movimentazione pesante dell'unione europea
- tale ambito blocca lo sviluppo del Mezzogiorno
- tale ambito e' nodo cerniera di due corridoi chiave il corridoio n. 1 ed il Corridoio Adriatico
- tale ambito e' uno dei cinque nodi ferroviari chiave della nuova Europa
- tale ambito partecipa alla formazione del 4,6% del PIL nazionale.

In realtà quindi il Corridoio Berlino – Palermo ha trovato la sua forza in una presa di coscienza del ruolo chiave dei nodi, del ruolo chiave dell'organizzazione degli HUB, della organizzazione cioè di ciò che può diventare vera occasione per incrementare il valore aggiunto generato dalle attività logistiche.

Il mondo dell'autotrasporto comincia, finalmente, a misurare nei propri bilanci quanto sia conveniente la intermodalità, quanto siano indispensabili le infrastrutture intermodali.

Infrastrutture intermodali, cioè porti, interporti ed aeroporti, o in termini più nuovi HUB. Per tali impianti, nei passati venti anni si è investito un volano globale di 2.350 milioni di Euro. Di tale volano il 94% è stato destinato alla realizzazione della componente idraulica del porto. In realtà per attrezzare i porti con piastre intermodali si è speso appena il 6%.

Gli interporti e gli scali intermodali, nella maggior parte dei casi sono stati concepiti come impianti per lo stoccaggio e quindi come oggetti immobiliari.

Solo negli ultimi anni abbiamo capito in termini concreti cosa possa significare passare da realtà statiche, come sono oggi alcuni interporti, a piastre logistiche. Per capirlo è stato necessario analizzare in modo asettico alcuni risultati gestionali. In particolare è emerso chiaramente quale sia il fatturato generato da un container e quale sia la differenza, in termini di valore aggiunto, che si genera qualora ci si limiti solo a movimentarlo e qualora invece il container venga sdoganato, stoccato, manipolato e distribuito.

Il fatturato passa da 300 Euro a 2.300 Euro, l'utile da 20 Euro passa a 200 Euro, il beneficio dello Stato da 110 Euro a 1000 Euro e ogni mille unità movimentate invece di generare cinque unità lavorative ne generano 42.

Questi dati sono chiari indicatori che denunciano, come detto prima, quanto miope sia stato in passato l'approccio verso la identificazione ottimale degli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali.

Occorre quindi monitorare l'intero sistema delle piastre logistiche per consentire davvero una organica visione di insieme del sistema logistico nazionale ed, al tempo stesso, occorre che i soggetti responsabili dell'attuale gestione dei vari impianti intermodali superino false concorrenzialità e perseguano invece un rinnovato processo

formativo dei vari operatori coinvolti nel processo. Coscienti ormai che le infrastrutture immateriali, tra cui molti progetti europei come Galileo, stanno reinventando integralmente le logiche di accesso ai mercati.

2. La rilevanza del trasporto

- **Le famiglie italiane spendono annualmente oltre 35 miliardi di Euro per la mobilità**, per una funzione che, in realtà, consente, a tutti noi, di produrre valore aggiunto nel sistema economico e nel mondo del lavoro

- **il costo della incidentalità** supera annualmente i **30 miliardi di Euro**

- **l'incidenza del costo della congestione** sulla produzione industriale, supera l'1,4%, cioè rappresenta un costo pari a circa **12 miliardi di Euro all'anno**

- **il costo della congestione, solo nelle grandi aggregazioni urbane, supera** ormai annualmente i **6 miliardi di Euro**

- **la organizzazione della produzione just in time** ormai è tale che è sufficiente solo un giorno di blocco dell'autotrasporto per bloccare ogni catena di produzione

- **la crescita della mobilità delle merci** tra il nostro Paese e l'Europa può essere testimoniato da un solo dato: **nel 1967 attraverso l'intero arco alpino transitavano 19 milioni di tonnellate di merci, nel 2003 ne sono transitate 135 milioni di tonnellate**

Questi dati denunciano da soli due cose:

- **la sottovalutazione della rilevanza dei trasporti e della infrastrutturazione del Paese da parte dei Governi passati**

- **la vicinanza al blocco reale della mobilità in assenza di azioni organiche e concrete.**

È diventato quindi obiettivo chiave di questo Governo:

abbattere l'incidenza del costo sostenuto dalle famiglie per la mobilità

aumentare concretamente la sicurezza in tutte le modalità di trasporto ferroviario, stradale, aereo e marittimo

abbattere i costi del trasporto delle merci per rendere competitivi i nostri prodotti

attuare davvero lo sviluppo compatibile, difendendo la qualità delle nostre città, consentendo il recupero di due modalità di trasporto quella ferroviaria e quella marittima completamente sottoutilizzate

costruire davvero condizioni per garantire al Mezzogiorno del Paese un reale e misurabile processo di rilancio.

Non va dimenticato infatti che, tutti i nostri spostamenti, tutti gli spostamenti delle merci, la organizzazione della movimentazione e quindi ciò che chiamiamo logistica, sono tutti fattori che partecipano alla costruzione del Prodotto Interno Lordo del Paese.

Se questi spostamenti avvengono su un territorio infrastrutturato in modo organico, se avvengono nel rispetto di regole mirate alla efficienza ed alla sicurezza dei servizi offerti, **questo complesso sistema**, che in termini tecnici definiamo offerta dei servizi di trasporto, **produce benefici per gli utenti, per tutti i fruitori diretti ed indiretti del territorio, delle nostre città, del sistema produttivo.**

Tutto questo genera una crescita sostanziale della nostra economia, della economia della Nuova Europa

Per fare questo abbiamo deciso di operare contestualmente a scala comunitaria e a scala nazionale.

A scala comunitaria proponendo la redazione di un Master Plan della nuova Europa.

A scala nazionale proponendo il Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche del Paese.

Queste dichiarazioni di principio, queste dichiarazioni strategiche non possono però non tener conto di cosa questo Governo ha ereditato in termini di pianificazione, di livelli infrastrutturali, di qualità e di incisività delle regole del settore.

3. L'assetto infrastrutturale alla data dell'insediamento dell'attuale Governo

Nel giugno del 2001, all'interno del Paese, erano in fase di esecuzione solo:le seguenti grandi iniziative infrastrutturali:

- **l' asse ferroviario ad alta velocità Firenze – Bologna**
- **l' asse ferroviario ad alta velocità Roma – Napoli**

Nel campo della pianificazione delle infrastrutture e dei trasporti a scala europea, sempre nel mese di giugno 2001, le uniche indicazioni erano relative al:

- **collegamento Trieste – Kiev,**
- **collegamento Monaco – Verona,**
- **collegamento Torino - Lione**

Per queste indicazioni programmatiche erano previste risorse solo per realizzare studi di fattibilità.

Questa stasi del fare, come d'altra parte ricordato nei precedenti Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria prodotti da questo Governo, purtroppo era misurabile in un dato:
nel corso del decennio 1990 – 2000 il nostro Paese aveva investito 205.000 miliardi di lire in meno rispetto alla media europea nell'infrastrutturazione del Paese.

E una serie di dati OCSE parlano chiaro:

se il nostro Paese, nel 1985, era al settimo posto tra i dieci Paesi più infrastrutturati d'Europa, nel 1999 era sempre settimo con una maggiore distanza dalla Francia che occupava, in entrambi gli anni, lo stesso posto.

In quindici anni il Paese non era cresciuto ed altri Paesi erano invece cresciuti di più.

4. Le azioni e le strategie attivate: metodi e strumenti

Per superare questi vincoli che caratterizzavano un Paese praticamente privo di livelli infrastrutturali adeguati, un Paese marginalizzato dall'Europa, un Paese ricco di programmazione annunciata, un Paese non strutturato in termini pianificatori, in termini normativi, in termini finanziari ed in termini operativi, è stato necessario, proprio nei primi 100 giorni di governo, costruire quattro impianti funzionali:

Impianto programmatico

- **Redazione del I° Piano decennale delle infrastrutture strategiche del Paese.**
  Tale Piano è stato concordato con tutte le Regioni ed approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001.
- **Costruzione del Dicastero Unico**
- **Documento di Programmazione Economica e Finanziaria**
- **Piano Triennale A.N.A.S.**
- **Piano Investimenti Prioritari delle Ferrovie dello Stato**

Impianto normativo

•

Legge 443/2001 (Legge Obiettivo)

•

Legge 166/2002

Legge che supporta tutte le strategie della

Legge Obiettivo e quelle legate all'intero

Comparto dei trasporti e delle infrastrutture

•

Decreto Legislativo 190

attuativo della Legge Obiettivo

•

Legge 172/2003 sulla nautica da diporto

•

Legge 265/2003

finalizzata ad incentivare il trasferimento dei TIR

dalla modalità stradale

a quella ferroviaria e marittima

•

Legge di riforma del Codice della Strada

(Patente a punti)

Impianto finanziario

•

Piano Fonti Impieghi

Esigenze: 125,8 Miliardi di Euro

Disponibile : già il 35%

•

Leggi Finanziarie 2002 – 2003 – 2004

•

Legge 166/2002

(collegata alla Finanziaria 2002)

•

Istituzione della Società Infrastrutture S.p.A.

(ISPA)

•

Istituzione del Fondo Operativo Opere Pubbliche(FROP)

•

Attivazione del PON Trasporti

2000 – 2001

per infrastrutture destinate alle Regioni Obiettivo 1

Impianto operativo

•

Istituzione della Struttura Tecnica di Missione

•

Deliberazioni del CIPE e conseguente monitoraggio sull'avanzamento delle opere

•

Intese Generali Quadro

Concepite con tutte le Regioni prima ancora della Riforma del Titolo V della Costituzione; la Corte Costituzionale ha convalidato grazie a questo codice comportamentale la Legge Obiettivo

•

Istituzione della Consulta dell'Autotrasporto

•

Piano Informatico delle Infrastrutture e dei Trasporti

•

Istituzione, a scala europea, della Conferenza degli Stati membri sulla sicurezza stradale (Conferenza di Verona)

5. Metodi e strumenti a scala europea

La programmazione a scala europea aveva, come unici riferimenti strategici, o "Libri Bianchi", documenti che elencavano le emergenze fornendo solo raccomandazioni, o "Libri Verdi" dai quali emergeva una politica di programmazione frammentata per tematiche connesse ai trasporti. In realtà la politica di programmazione europea era ferma al 1994, ai risultati del documento Christophersen, nel quale venivano identificati 9 corridoi paneuropei, di cui solo due interessavano, marginalmente, il nostro Paese::

- **il corridoio Trieste – Kiev (corridoio 5)**

- **il corridoio Monaco – Verona (corridoio 1)**

È stata quindi necessaria, su proposta italiana, la redazione di un Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti non limitato all'Europa dei 15 Stati ma a quella dei 25 e dei 28 Stati.

Nell'approccio a tale difficile e complesso lavoro si sono proposti e seguiti gli stessi impianti usati per la programmazione nazionale delle grandi opere connessa alla Legge Obiettivo:

Impianto programmatico

- **Il documento Van Miert**
- **Il recepimento del documento da parte della Commissione Europea**
- **Il recepimento del documento da parte del Consiglio Europeo**

Impianto normativo

- **Il rilancio e la rimodulazione del partenariato pubblico privato**
- **La dichiarazione di interesse europeo**
- **Il perseguimento dello sviluppo compatibile**

Impianto Finanziario

- **L'utilizzo della BEI per la Copertura del debito fino al 75% e per 35 anni**
- **L'erogazione di un contributo a fondo perduto dal 10% al 20% da parte della Unione Europea**

Impianto Operativo

- **Il coordinatore europeo dei corridoi**
- **Il monitoraggio continuo**
- **La perdita dello stanziamento in assenza di avanzamento dei lavori**

Questo approccio ha messo in evidenza il ruolo strategico del nostro Paese; in particolare la sua centralità all'interno del Bacino del Mediterraneo, la incidenza economica, all'interno della Unione Europea, di sette Regioni (Piemonte, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Alto Adige) in cui interno il PIL pro capite supera i 25.000 Euro annui.

Questo approccio ha messo in evidenza la necessità di:

- **prolungare** il corridoio 5 da Trieste fino a Torino, fino a Lione, fino a Lisbona, un corridoio su cui si movimenta il 36% delle merci della nuova Europa

- **estendere** il corridoio 1 a Nord fino a Berlino, a sud fino a Palermo

- **identificare** un nuovo corridoio quello "dei due mari" Genova – Rotterdam
- **eleggere**, su quattro progetti relativi alle autostrade del mare, due strettamente interagenti con il nostro Paese: l'autostrada del mare del Mediterraneo occidentale, l'autostrada del mare del Mediterraneo orientale

- **riconoscere** il ruolo strategico del Corridoio 8 che non è più Durazzo – Varna, ma Bari – Durazzo – Varna, in modo che il corridoio adriatico diventi la naturale continuità verso il centro dell'Europa ed i grandi bacini energetici della regione caucasica.

Questo complesso processo programmatico e strategico è stato conseguito in soli due anni, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea durante la Presidenza Italiana, è stato condiviso ed approvato dalla Commissione Europea ed il 21 aprile 2004 è stato approvato dal Parlamento Europeo, assurgendo così a compiuto strumento di programmazione dell'assetto trasportistico europeo.

Questa grande stagione di costruzione di tutte le condizioni strutturali per l'Unione Europea allargata ha trovato, in questi ultimi due anni, due fattori innovativi sostanziali: l'attivazione dell'EURO e l'approvazione di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti.

6. L'approccio strategico a scala europea per garantire risultati a livello nazionale

I risultati a scala europea e i risultati a scala nazionale, di questo eccezionale processo di pianificazione, sono oggi chiaramente leggibili, chiaramente misurabili.

L'Italia era praticamente estranea da ogni asse comunitario, era tanto marginalizzata dalle strategie della nuova Europa, cioè dell'Europa a 25 e poi a 28 Stati, che basterebbe ricordare come fosse diffuso il convincimento, solo due anni fa, del rischio di un azzeramento, a scala europea, del corridoio n. 5 (Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Kiev).

Le due tavole seguenti mettono in evidenza da sole la evoluzione strutturale che ha consentito ad un vasto ed interessante assetto geografico di diventare finalmente assetto geo economico.

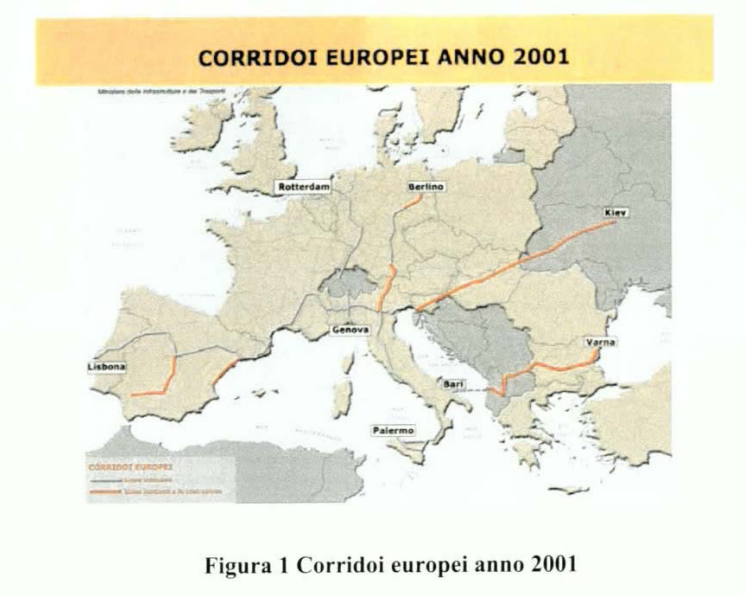


Figura 1 Corridoi europei anno 2001

In tale nuovo strumento sono previsti e, finalmente condivisi a scala comunitaria, i progetti che costituiscono la griglia di base del sistema infrastrutturale del nostro Paese..

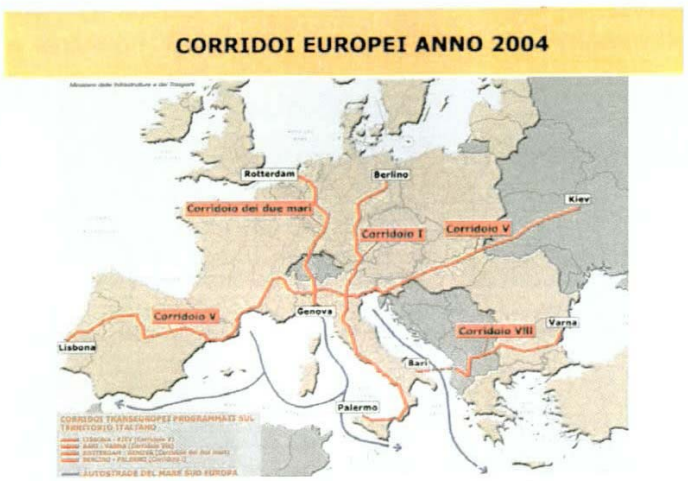


Figura 2 Corridoi europei anno 2004

Una griglia che trova, nei seguenti tre corridoi europei, che si articolano in territorio italiano, i riferimenti portanti per garantire livelli di offerta trasportistica efficiente:

L'asse Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Kiev
(CORRIDOIO 5)
Stato dell'arte al 31 maggio 2004

Si riportano di seguito, distinti nelle due macro modalità trasportistiche, quella ferroviaria e quella stradale, le componenti di quello che è stato definito, a scala comunitaria, con il concetto di "corridoio", inteso come fascia di territorio infrastrutturata con più di una modalità di trasporto e strettamente interagente con tutti i punti nodali generatori di attività produttivi e di attività residenziali.

L'elenco delle varie iniziative in corso sull'intero corridoio sono sinteticamente riportate di seguito e consentono una lettura organica sia dello stato di avanzamento delle opere nella programmazione nazionale che la loro lettura sul territorio europeo.

RETE FERROVIARIA

- **nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione.** Accordo sottoscritto il 5 maggio scorso nel rispetto di quanto deciso in merito alla "dichiarazione di interesse comunitario".

  È stato approvato dal CIPE, con Delibera 113 del 2003 il progetto della tratta italiana, e sono in corso i lavori delle gallerie di ispezione per un importo di **80 milioni di Euro.**

  I lavori cominceranno nel 2006 e finiranno nel 2017.

- **alta velocità Torino – Novara.**

  Importo 4,9 miliardi di Euro (realizzato al 48%)

  I lavori saranno completati entro il 2006

- **Alta velocità Novara – Milano.**
  Importo 2,6 miliardi di Euro
  Affidamento lavori luglio 2004

- **alta velocità Milano – Verona.**
  Progetto approvato dal CIPE per un importo di 4,7 miliardi di Euro,
  Risorse autorizzate 576 milioni di Euro

- **alta velocità Verona – Padova,** progetto in corso di inoltro al CIPE

- **alta velocità Padova – Mestre**
  Importo: 439 milioni di Euro
  Realizzato il 60%. Completamento entro il 2006

- **asse ferroviario Mestre – Trieste.** Progetto in corso di definizione a cura di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.).



Figura 3 Corridoio n° 5 Sistemi ferroviari Stato dell'arte

RETE STRADALE

- **Adeguamento e messa in sicurezza da valico stradale del Frejus.** Progetto incluso nella Delibera del CIPE del 21.12.2001

- **Terza corsia autostrada Torino – Milano.**
  Lavori in corso per un valore di 820 milioni di Euro
  Asse disponibile entro il 2006

- **Accessibilità Fiera di Milano e rete metropolitana di Milano**
  Importo globale 503 milioni di Euro
  Lavori in corso. Completamento lavori 2006

- **Quarta corsia Bergamo – Milano**
  Importo lavori 307 milioni di €
  Lavori in corso di consegna

- **Nuovo Asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (BREBEMI)**
  Importo 774,6 milioni di Euro
  Avvio lavori entro I° semestre 2005

- **Asse autostradale passante di Mestre.**
  Importo lavori : 750 milioni di Euro.
  Consegnati i lavori nel mese di aprile.
  I lavori saranno completati entro il 2008

- Sempre su questo corridoio insiste la città di Venezia in cui, dopo l'alluvione del 1966, cioè dopo 37 anni, non si era fatto nulla in termini di difesa organica e funzionale. 37 anni fa c'era stata un alluvione e sempre 37 anni fa c'era un

fenomeno definito "acqua alta" che si ripeteva 5 – 6 volte l'anno; negli ultimi 10 anni questo fenomeno si ripete ormai 60 volte ogni anno. Ebbene è possibile vedere e toccare con mano il concreto avvio dei lavori, il concreto processo di difesa della laguna e della città.

Il CIPE ha approvato lo scorso anno il Mo.Se. (Modulo Sperimentale Elettromeccanico), ha già stanziato 450 milioni di €, nel 2002 ed ulteriori 709 milioni di € saranno approvati entro il mese di luglio 2004.

Entro il 2011 questa opera sarà completata.

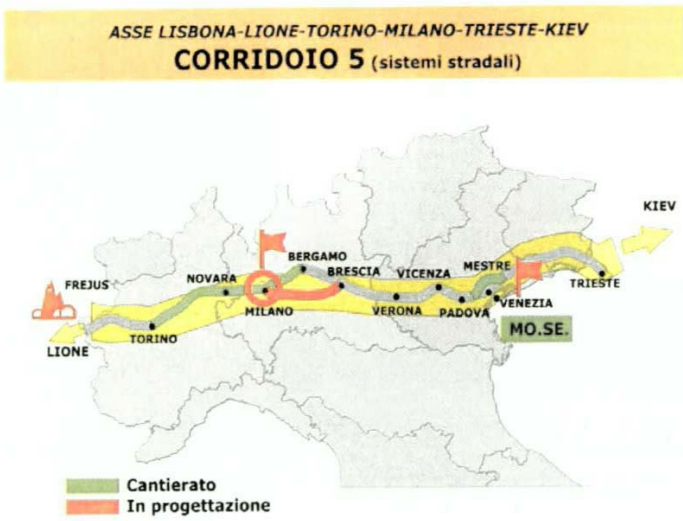


Figura 4 Corridoio n° 5 Sistemi stradali Stato dell'arte

L'asse
Berlino – Verona – Bologna – Roma – Napoli – Reggio Calabria – Palermo
(CORRIDOIO 1)

RETE FERROVIARIA

- **Il valico del Brennero.** Una galleria lunga 54 Km; un'opera che godrà del 20% delle risorse comunitarie e che sarà sottoposta alla approvazione del CIPE entro il corrente anno.
  Accordo sottoscritto tra l'Italia e l'Austria il 30 aprile 2004 nel rispetto di quanto deciso in merito alla "dichiarazione di interesse comunitario"
  I lavori inizieranno nel 2006 e termineranno nel 2015.

- **Rinnovo Asse ferroviario Fortezza – Verona .**
  Lavori civili completati; interventi sull'impianto tecnologico in corso, si prevede il completamento entro il 2006.

- **Asse ferroviario Bologna – Verona**
  Lavori in corso, completamento entro il 2006 escluso il ponte sul Po.

- **Asse ad alta velocità Bologna – Firenze.**
  Avanzamento lavori al 68%.
  Fine lavori anno 2008

- **Adeguamento asse ferroviario Firenze - Roma**
  Lavori in corso. Completamento lavori 2007

- **Nodo metropolitano di Roma**
  Appalto in corso lavori linea C e linea B1

- **Asse AV Roma – Napoli.**
  Avanzamento lavori al 92%
  Fine lavori 2005

- **Nodo di Napoli (metropolitana)**
  Importo lavori autorizzati dal CIPE 380 milioni di €
  In corso di realizzazione.
  Fine lavori entro il 2006

- **Asse ferroviario Napoli – Battipaglia**
  Lavori in corso

- **Alta velocità Salerno – Reggio Calabria**
  In corso studio di fattibilità.

- **Ponte sullo Stretto di Messina.** È stata bandita la gara per il General Contractor che realizzerà il ponte.
  I cantieri si apriranno nel 2006; la costruzione del ponte sarà ultimata nel 2012.

- **L'asse ferroviario Messina Palermo**
  In corso appalto su seguenti due maxi lotti:
  Fiumetorto – Ogliastrillo per un importo di 411 milioni di €
  Ogliastrillo Castelbuono per un importo di 579 milioni di €

- **L'asse ferroviario Messina – Siracusa – Gela**
  Progettazioni in corso e lavori in corso (avanzamento 20%)

- **Nodo metropolitano di Palermo**

  In corso di realizzazione un passante ferroviario (Punta Raisi – Termini Imerese) ed il bando di gara per un sistema metropolitano leggero.



Figura 5 Corridoio n° 1 Sistemi ferroviari Stato dell'arte

RETE STRADALE

- **Variante di valico autostradale lungo l'asse Firenze – Bologna lavori cantierati per un importo di 2 miliardi di Euro.** Un asse progettato e realizzato negli anni sessanta per 6.000 veicoli giorno e che spesso oggi supera i 60.000 veicoli giorno. L'azzeramento dei vincoli che non consentivano l'avvio dei cantieri è avvenuto grazie alla Legge Obiettivo.

- **Raccordo anulare di Roma**.
  Lavori in corso su 18 Km per un valore di 613 milioni di Euro
  Fine lavori 2006

- **Pontina (Ostia – Formia).** Progettazione disponibile.
  In corso esame da parte del CIPE

- **L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria, ridefinito in 6 maxilotti, di questi sono stati già aggiudicati 2 maxilotti per un importo pari a circa 1.900 milioni di Euro.** È in fase di approvazione un terzo lotto di 670 milioni di Euro. Entro l'anno saranno approvati ed appaltati gli altri 3 maxilotti e **nel 2008 sarà terminato l'intero asse autostradale.**
  E' già aperto un cantiere e quanto prima sarà aperto il secondo.
- **Asse autostradale Messina Palermo. L'autostrada Palermo – Messina** (progettata nel lontano 1956 e mai completata), sarà terminata entro l'anno.

- **Asse autostradale Catania – Siracusa - Gela**
  In fase di assegnazione lavori tratto Catania – Siracusa.
  Importo approvato dal CIPE pari a 518 milioni di €



Figura 6 Corridoio n° 1 Sistemi stradali Stato dell'arte

L'asse Genova – Rotterdam
(Corridoio dei 2 mari)

Su tale asse insistono i seguenti interventi:

- **Sempione:** studio di progettazione del valico. Piattaforma Sempione: concordato con la Svizzera e previsione di completamento entro il 2007.

- **Il progetto dell'asse ferroviario ad alta velocità Genova – Novara – Milano**
  Approvato dal CIPE per un importo pari a 4,7 miliardi di Euro.
  Autorizzato un primo volano di risorse pari a 310 milioni di Euro.
  Apertura cantieri entro settembre 2004

- **Asse ferroviario Ventimiglia - Genova (tratta Andora – S. Lorenzo)**
  Importo lavori in corso di 479 milioni di Euro
  Fine lavori 2008

- **Nodo di Genova.** In corso progetti rete ferroviaria, stradale e metropolitana.

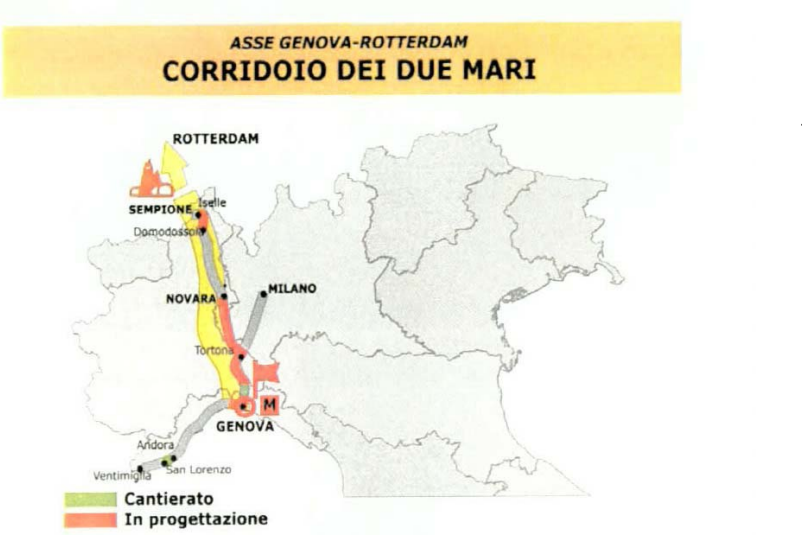


Figura 7 Corridoio dei due mari Sistemi ferroviari Stato dell'arte

Le autostrade del mare

E' senza dubbio la più grande iniziativa ambientalista, è la iniziativa più condivisa dalla nuova Europa, è l'iniziativa che fa scoprire al nostro Paese una nuova offerta modale, è una operazione che coinvolge molti soggetti: **gli autotrasportatori, gli armatori, le autorità portuali, l'ANAS, le concessionarie autostradali, le Ferrovie dello Stato, gli enti locali.**

Ebbene, in questi tre anni è stato possibile trasformare questa grande intuizione, in progettualità tecnico-amministrativa compiuta.

In realtà ci si è mossi su tre distinti fronti: quello **comunitario** (allargato ai 10 nuovi Paesi), quello **bilaterale** con i Paesi del Mediterraneo sempre della Unione Europea, quello strettamente **nazionale**.

A livello comunitario, attraverso il riconoscimento di due dei quattro progetti del Master Plan strettamente interconnessi con il nostro Paese. In realtà la cosa più innovativa sta nel fatto che tali reti possono godere delle risorse previste dal fondo destinato all'attuazione delle reti TEN e quindi si configurano come veri assi infrastrutturali. Gli interventi relativi a questa specifica area dovrebbero poter accedere ad un volano globale della Unione Europea stimato intorno a **1,8 miliardi di Euro.**

A livello bilaterale attraverso accordi sottoscritti con la Francia e la Spagna, il Portogallo e la Grecia.

A livello nazionale poi è stato possibile definire alcuni provvedimenti concreti che consentono risposte immediate alle esigenze più volte evidenziate dalla domanda di trasporto intermodale.

- **Il primo provvedimento (previsto dalla legge 166/2002)** stabilisce il concorso finanziario dello Stato agli oneri sostenuti dalle imprese armatoriali per gli investimenti connessi allo sviluppo del trasporto di corto raggio.

- **Il secondo provvedimento (previsto dalla legge 265/2002)** promuove, attraverso una sorta di "**ticket ecologico**", l'imbarco di camion su navi per rotte prestabilite.

- **Un terzo provvedimento, è stato finalizzato allo stanziamento di 2 miliardi di Euro, per una rivisitazione funzionale dei nostri impianti portuali,** una rivisitazione mirata proprio a privilegiare le attività intermodali presenti nelle piastre logistiche portuali in modo da ottimizzare le soluzioni di continuità tra la rete stradale e ferroviaria e l'offerta di trasporto via mare.

- **Un quarto provvedimento è stato preso per dare organicità a questa serie di iniziative e per consentire al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti di svolgere, in modo più sistematico, il suo ruolo di catalizzatore e di coordinatore di soggetti pubblici e privati interessati ad una iniziativa così essenziale; si è cioè dato vita ad una apposita società denominata "Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.".**

I tre corridoi prima descritti e la progettualità legata alle "Autostrade del mare" ci hanno consentito la costruzione di una politica organica mirata alla soluzione di una emergenza che diventa sempre più drammatica: **il transito attraverso le alpi.**

Nel 1967, come detto in precedenza, transitavano lungo l'arco alpino **19 milioni di tonnellate di merci**, lo scorso anno ne sono transitate **130 milioni di tonnellate;** dal 67 ad oggi non si è realizzato nessun nuovo valico.

La chiusura del Bianco, a seguito dell'incendio verificatosi all'internoi della galleria nel marzo del 1999, ha prodotto un danno di 3 miliardi di Euro, tanto più rilevante perché imputabile essenzialmente al solo sistema produttivo del nostro Paese..

È stata così elevata a sistema la politica dei valichi ed in questa azione strategica è stato raggiunto il consenso di tutti i Paesi della Unione Europea, in particolare, l'arco alpino e il sistema montuoso dei Pirenei, sono diventati vincoli strutturali ritenuti, dall'intera Unione Europea, ostativi della competitività e del libero mercato.

I valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero diventano così le priorità determinanti per evitare, entro pochi anni, la saturazione dell'arco alpino.

I valichi progettati ed in fase di approvazione sono tutti ferroviari e godranno tutti, in modo preferenziale, del contributo della Unione Europea che, come detto prima, è pari al 20%.

7. Le altre aree del Paese direttamente integrate con il tessuto infrastrutturale dell'Europa

Gli altri assi del Paese sono strettamente interrelati con i corridoi prima descritti e costituiscono davvero una rete organica con i nodi chiave della mobilità: porti, interporti ed aeroporti. Cioè gli HUB, nodi chiave della crescita e dello sviluppo del Paese.

È opportuno ricordare infatti che il Piano Decennale del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche prevede interventi sui seguenti assi:

- **Completamento corridoio autostradale tirrenico (Cecina – Civitavecchia).** Il progetto, per un importo di 2,5 miliardi di Euro, sarà portato alla approvazione del CIPE entro il prossimo semestre

- **Corridoio autostradale (Mestre– Civitavecchia)** Il progetto preliminare è stato già approvato dall'A.N.A.S. Quanto prima, dopo un accordo con le 5 regioni interessate, il progetto, per un importo pari a circa 9 miliardi di Euro, sarà sottoposto al CIPE.

- **Corridoio plurimodale (ferroviario e stradale) Brennero – Verona – Parma – La Spezia (TIBRE).**
  Per quanto concerne l'asse ferroviario sono in corso di definizione alcuni segmenti essenziali; mentre per quanto concerne l'asse autostradale è in corso l'inoltro alla approvazione del CIPE del progetto relativo al tratto Nogarole Rocca Parma

- **Asse viario Umbria – Marche e quadrilatero interno.**
  Il progetto il cui importo è pari a 2,3 miliardi di Euro, è stato già approvato dal CIPE ed i lavori saranno attivati entro l'anno.

- **Asse Fano – Grosseto. Il progetto, per un importo pari a 1,8 miliardi di Euro, è pronto per essere sottoposto all'esame del CIPE**

- **Corridoio adriatico.**
  In realtà è un asse su cui va potenziata la componente stradale e quella ferroviaria esistente che collega due corridoi chiave del sistema europeo: il

Corridoio 5 ed il Corridoio 8. Quest'ultimo, proposto e definito nel Master Plan della Comunità, collega il Mediterraneo con il Mar Nero (Asse Bari – Durazzo – Tirana – Sofia – Varna).

Sul corridoio adriatico si stanno attuando tutte quelle opere che consentiranno sia una fluidificazione dei flussi, sia una fisiologica canalizzazione degli stessi. In tale logica, ad esempio, rientra l'asse Venezia – Civitavecchia che, nel tratto iniziale (tratto Mestre – Cesena), consente al corridoio adriatico di non gravare più sul nodo di Bologna.

- **Asse ferroviario Napoli – Bari** (in corso di progettazione).

- **Asse ferroviario Orte – Falconara.**
  Progettazione in corso per i tunnel Terni – Spoleto e Fabriano – Gualdo Tadino e per il nodo di Falconara. Lavori in corso sulla intera tratta.

Questi assi trasversali ed i due corridoi tirrenico ed adriatico svolgono due ruoli essenziali:

1. I corridoi trasversali ridimensionano una grave singolarità del nostro Paese: **circa il 70% dei veicoli pesanti e leggeri transita attraverso il segmento stradale e ferroviario Firenze – Bologna, in particolare il nodo di Bologna filtra il 35% della movimentazione merci dell'intero Paese.** Quindi il flusso nord – sud – nord potrà contare finalmente su assi alternativi e in tal modo si consentirà soprattutto alle aree interne del Mezzogiorno di Italia di non essere penalizzato nei collegamenti con il centro della Unione Europea. E' utile ricordare che interventi come questi o come i valichi, pur se realizzati

non fisicamente nel Sud, servono molto di più al Mezzogiorno che al Nord del Paese.

2. I corridoi tirrenico ed adriatico svolgono poi un valido supporto nelle interazioni con i grandi HUB portuali e con i porti destinati alla nautica da diporto

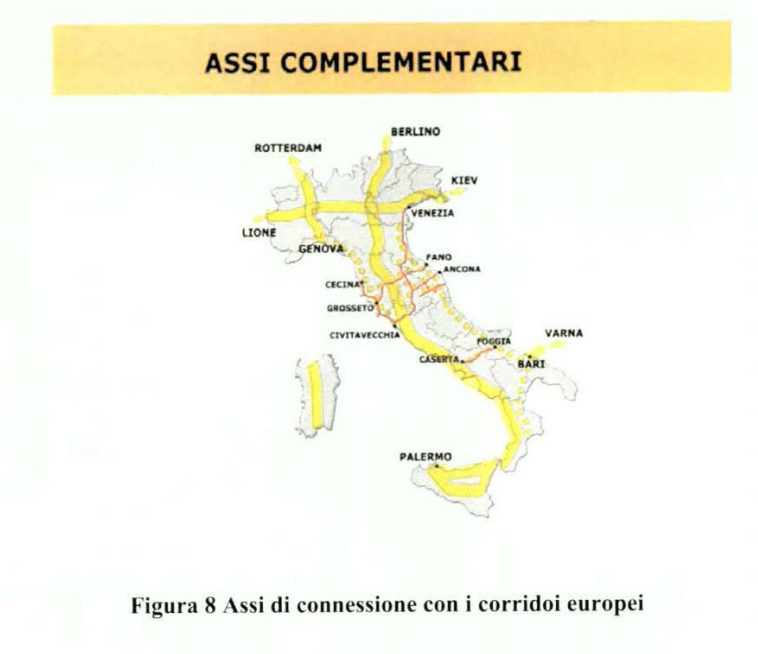


Figura 8 Assi di connessione con i corridoi europei

8. Le azioni concrete per il rilancio del Mezzogiorno

Il I° Programma delle infrastrutture strategiche ha destinato, per la prima volta, al Mezzogiorno il 48% degli investimenti.

Questa percentuale era rimasta quasi sempre, in passato, una dichiarazione di intenti, un semplice impegno programmatico, oggi invece **le opere cantierate concretamente in Campania, Calabria, Sicilia** e, quanto prima, nelle altre realtà regionali, testimoniano il passaggio concreto dalle dichiarazioni programmatiche alle azioni compiute.

Si sottolinea come la Commissione Europea ha valorizzato il ruolo del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con l'assegnazione della responsabilità della gestione del Programma Operativo Nazionale Trasporti riferito al periodo 2000 – 2006. il programma finanzia la costruzione di opere infrastrutturali al Sud riguardanti i settori stradali, ferroviario, portuale, aeroportuale ed interportuale, selezionate secondo i criteri di efficacia e priorità nell'ambito delle politiche nazionali per l'importo di 4,2 miliardi di €. Al maggio 2004 il Programma procede con regolarità.

In tale logica, altro elemento innovatore, è da ricercare nell'attenzione, concreta ed organica, che il Governo ha riposto nella emergenza idrica**: in alcuni comuni della Sicilia l'acqua arriva per 3 ore al giorno una volta a settimana.**

Questa è la più grave emergenza del Mezzogiorno, una emergenza che provoca una immediata crisi nella crescita del turismo **che, nell'intero Mezzogiorno registra, come presenze, solo il 18%, cioè quanto assorbe da sola l'area Riminese.**

Questa emergenza è stata affrontata finalmente in modo organico e si è già riusciti a fare approvare dal CIPE interventi per 292 milioni di Euro e si prevede di approvare opere, entro il 2004, per circa 680 milioni di Euro.

Ma non vanno anche sottovalutate alcune azioni, di concreta infrastrutturazione, attivate in questo ultimo triennio nel Mezzogiorno attraverso le attività della Legge Obiettivo.

Basterebbe in proposito ricordare le approvazioni di:

- **due maxi lotti della Salerno Reggio Calabria per un valore globale di 1.900 milioni di € e l'affidamento dei relativi lavori**
- **dell'asse autostradale Catania Siracusa per un valore pari a circa 518 milioni di €**
- **di una rilevante parte del sistema metropolitano della Regione Campania**
- **del completamento dei lavori dell'autostrada Palermo – Messina**
- **del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina e della gara per la scelta del General Contractor cui affidare la realizzazione dell'opera**
- **di una serie di interventi relativi alla viabilità dell'asse ionico Taranto – Sibari – Reggio Calabria**
- **degli interventi sugli HUB portuali di Gioia Tauro, Taranto e degli HUB portuali di Nola e di Catania**

Potremmo continuare ad elencare altri interventi, ma riteniamo ancora più utile ricordare, come d'altra parte accennato in precedenza, che le azioni e le scelte strategiche assunte sui valichi del Frejus, del Sempione e del Brennero, siano da riportare all'interno di tale paragrafo in quanto riguardano azioni ed interventi che, anche se non ubicati nel Mezzogiorno, consentono al Mezzogiorno di accedere ai

mercati dell'Europa senza le attuali penalizzazioni, senza quei cadenzamenti nell'avvicinamento ai valichi che, col tempo, avrebbero emarginato in modo irreversibile lo sviluppo dell'intero sistema centro meridionale del Paese.

Alla luce di tali considerazioni quindi diventa opportuno analizzare i fattori interni al DPEF 2005 – 2008 che possono consentire una svolta positiva nello sviluppo dell'intero Mezzogiorno.

1. È la prima volta che, dopo gli anni della ricostruzione post bellica, si possono concretamente misurare e verificare interventi ed azioni sul territorio meridionale

2. Si prende, finalmente, coscienza di un nuovo rapporto con la Unione Europea. Si comprende da un lato la vicinanza al termine delle incentivazioni legate al Quadro Comunitario di Sostegno, dall'altro si prende atto che non si tratta più di interventi puntuali legati alla logica dei cosiddetti "lotti funzionali" ma di opere organiche che interessano corridoi plurimodali.

3. Si scopre che azioni ed interventi non ubicati nel Mezzogiorno del Paese sono determinanti per lo sviluppo del Mezzogiorno, La realizzazione di nuovi valichi ferroviari in particolare, e tra questi il Brennero, diventano la condizione essenziale per un coinvolgimento reale delle attività produttive all'interno della nuova Europa.

4. Ci si convince che il Mezzogiorno non è una emergenza ed una peculiarità nazionale ma dell'intera Unione Europea. Questo emerge in modo chiaro da quanto accaduto durante la fase di approvazione delle nuove reti TEN-T, cioè da quanto accaduto durante l'approvazione del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. In quella occasione una delle opere chiave previste nel nuovo Master Plan, e cioè il Ponte sullo Stretto di Messina, fu bocciato nella prima lettura presso il Parlamento Europeo in base ad un emendamento di un parlamentare italiano; ebbene il Consiglio della Unione Europea non condivise tale decisione, ripropose l'intervento e riuscì a fare approvare definitivamente il Master Plan, dal Parlamento Europeo il 21 aprile 2004, con all'interno il Ponte sullo Stretto.

5. Si è preso atto della nuova evoluzione, nel territorio meridionale, delle aree della produzione e di quella dei consumi e si è scoperto che il modello infrastrutturale non è coerente ad una simile evoluzione. Nei fatti delle micro realtà produttive ubicate all'interno di quasi tutte le Regioni del Mezzogiorno stanno sempre più costituendo dei presidi fra loro interrelati ed integrati più da reti virtuali che da reti infrastrutturali fisiche. Tutto questo quindi impone un continuo e sistematico monitoraggio della evoluzione produttiva per comprendere ed assecondare i nuovi processi insediativi.

6. Si è, finalmente, capita la centralità del Mediterraneo e questa coscienza emerge in modo chiaro ed inequivocabile da due distinte impostazioni e scelte strategiche:
    a) le autostrade del mare, sia dell'area occidentale che orientale del Mediterraneo,
    b) il corridoio 8 non più ubicato in territori estranei al Mezzogiorno del Paese (il vecchio asse Durazzo – Varna) ma prolungamento naturale

del Corridoio Adriatico e quindi identificato come Asse Bari – Durazzo – Varna

Questo convincimento può davvero ribaltare quel gratuito bipolarismo tra Nord e Sud che da sempre ha letto il Nord come "ambito sommatoria delle convenienze" ed il Sud come "ambito sommatoria delle marginalità".

7. Si è compresa anche la urgente necessità di rileggere alcune strategie sulla nostra portualità meridionale. Infatti i porti di Bari, Brindisi, Taranto, Crotone, Gioia Tauro, Salerno, Napoli e le due Piastre Mediterranee della Sicilia e della Sardegna, non possono più rinviare nel tempo la redazione di un Piano di impresa congiunto che definisca una volta per tutte la chiara offerta organica di questa, fino a ieri sottovalutata ricchezza infrastrutturale, una ricchezza cioè di banchine attrezzate, di bacini di evoluzione efficienti, di sistemi gestionali competitivi. Occorre cioè, mantenendo ferme le naturali e corrette forme di concorrenza tra i vari impianti portuali, evitare che questa esplosione della domanda (è utile in proposito solo un dato: nel 1997 i porti italiani erano interessati da un numero di container non superiore a 3,6 milioni di unità, oggi, dopo 7 anni, la movimentazione di container, nei nostri porti, si attesta intorno ad un valore di 8,9 milioni di container e questa crescita ha visto dominanti proprio realtà portuali del Mezzogiorno) generi una crisi di crescita per incapacità di una offerta funzionale alle esigenze della nuova domanda. D'altra parte il Mezzogiorno sa bene che la rivalutazione del Mediterraneo rilancia anche nodi portuali come quelli di Malta e di Cipro e come quelli del Nord Africa e del Medio Oriente. Tutto questo quindi deve essere occasione per una rivisitazione attenta delle logiche con cui finora è stato affrontato il tema della portualità e della retroportualità nel Sud del Paese. La Società "Rete Autostrade del Mare" da poco costituita potrebbe svolgere un ruolo determinante in questo processo di rilettura.

8. Si è finalmente capito che, avvicinandoci alla scadenza della uscita di alcune Regioni dall'appartenenza all'area Obiettivo Uno dell'Europa a 25 Stati, la Calabria rimane il vero banco di prova di una politica infrastrutturale connessa allo sviluppo economico ed alla coesione territoriale. Il miglioramento della accessibilità stradale sul lato ionico e della velocizzazione della tratta ferroviaria tirrenica rappresentano scelte precise non rinviabili per la definitiva uscita dall'isolamento economico della Regione. In tale ottica, in particolare si colloca la rivisitazione della strada statale 18 tirrenica, specialmente li dove, proprio nella parte calabra di tale asse sono presenti impianti nodali di generazione di traffico.

9. Si è inoltre affrontato il tema dell'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno, il tema delle infrastrutture essenziali sia per l'accumulo della ricchezza idrica, sia per la sua distribuzione come tessera di un mosaico a scala nazionale. Infatti quello che si sta programmando, progettando e realizzando è strettamente interrelato con quel Programma Nazionale degli Interventi nel Settore Idrico previsto dall'art.4 comma 35 della Legge 350/2003 (legge Finanziaria 2004). In realtà questo testimonia, per la prima volta nel nostro Paese, che l'emergenza idrica del Mezzogiorno non va affrontato ghettizzando l'approccio ma inserendolo in una rinnovata "Politica della ricchezza idrica"; una politica che non può assolutamente essere slegata da concetti quali:

    a) l'uso ottimale della risorsa idrica,
    b) la corretta definizione di un sistema tariffario
    c) la corretta rilettura dei sistemi concessori e gestionali.

10. Si è infine, proprio in questo ultimo triennio, concepita la realtà meridionale, pur nelle distinte configurazioni territoriali e pur nel rispetto della riforma del

Titolo V della Costituzione, come un potenziale teatro economico di convenienze. Questo si evince chiaramente dalle Intese Generali Quadro, sottoscritte dal Governo con tutte le Regioni del Mezzogiorno, in cui è sempre presente un denominatore comune: l'urgenza nel disporre di condizioni infrastrutturali omogenee, l'urgenza nell'abbattere il differenziale che rende non competitiva non un'area, non un sito, non un nodo infrastrutturale, ma un intero sistema. In realtà per la prima volta la variabile tempo viene invocata come condizione determinante per abbattere la assurdo approccio, carico di inerzia, del passato.

9. Le altre azioni del Dicastero

Prima di passare alle azioni ordinarie che sono state attivate in questo triennio all'interno del Dicastero si ritiene opportuno ricordare il quadro finanziario di riferimento che, senza dubbio, costituisce il quadro economico e finanziario per misurare l'avanzamento della Legge Obiettivo. Da tale quadro è utile estrapolare due dati:

- il valore delle opere cantierate supera i **20 miliardi di Euro**
- il CIPE ha autorizzato investimenti per **14,7 miliardi di Euro ed ha approvato progetti per oltre 30 miliardi di Euro**

ESIGENZE FINANZIARIE LEGGE OBIETTIVO:
125,8 Miliardi di euro
243.582 Miliardi di lire

RISORSE GIA' RESE DISPONIBILI
43,2 Miliardi di euro
83.646 Miliardi di lire

OPERE ATTIVATE
47,9 Miliardi di euro
93.000 Miliardi di lire

OPERE CANTIERATE
20,6 Miliardi di euro
39.941 Miliardi di lire

Senza dubbio si poteva fare di più, la Legge Obiettivo ha però certamente **incrinato la vecchia abitudine a rimanere provinciali**, la vecchia abitudine a ritenere il contorno europeo un ambito internazionale, a ritenere il trasporto un settore, a credere che l'economia di un Paese sopravvivesse senza una organica infrastrutturazione, a considerare il mondo dei trasporti un mondo trainato e non trainante.

Questo DPEF diventa così una occasione per fare un bilancio, per fare autocritica, ma anche, e soprattutto, per leggere e misurare quale debba essere, quale possa essere l'eredità che questi primi tre anni di Governo, sicuramente, lasciano in dote alle future generazioni.

Tale eredità non è solo legata alla grande intuizione avuta nel superare il livello nazionale nel processo di infrastrutturazione organica del Paese, ma è legata ad una vera politica dei trasporti e della logistica che, in modo laico, si è cercato di divulgare, si è cercato, giorno dopo giorno, di costruire.

Infatti, ha fatto notizia soprattutto la massiccia azione delle opere avviate, come il Mo. S.e., come il sistema metropolitano campano, come la nuova autostrada

Salerno – Reggio Calabria ed è, invece, rimasto in sordina quanto si è fatto su tutte le altre attività proprie del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Entrando quindi nel merito delle azioni ordinarie occorre innanzitutto fare una precisazione sul concetto di ordinarietà.

La ordinarietà non va in nessun modo intesa come attività marginale ma come attività complementare essenziale a quella straordinaria.

La ordinarietà in fondo rappresenta quel tessuto connettivo che dà continuità alle azioni di un Governo.

Le cose che un Governo riesce a programmare e ad attivare nella sua fase di operatività istituzionale, diventano eredità per il Governo successivo grazie proprio alla capacità di scelta, al processo che regola la ordinarietà delle decisioni, delle azioni, degli interventi.

In realtà una Legislatura che segue ad una Legislatura che ha lavorato bene raccoglie i frutti ed i successi generati dal difficile lavoro di programmazione, dal difficile lavoro di produzione di norme, effettuato dalla Legislatura precedente.

Dopo questa precisazione si riportano, in modo sintetico, alcune attività, alcuni risultati raggiunti nell'ambito della normale attività del Dicastero.

9. 1 Le scelte e le azioni legate alla politica dell'approvvigionamento idrico

Un esempio che testimonia bene come il confine tra la ordinarietà e la straordinarietà delle azioni sia illeggibile emerge chiaramente dalla politica seguita nell'affrontare il tema dell'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno.

Tale tematica infatti, pur ricadendo all'interno della Legge Obiettivo e quindi nelle specifiche competenze della Struttura Tecnica di Missione, è stata finora affrontata in modo organico. Tutto ciò consentirà il corretto approccio al Programma Nazionale degli Interventi nel Settore Idrico che, nel rispetto dell'art. 4 comma 35 Legge 350/2003, sarà redatto insieme ai Dicasteri delle Politiche Agricole e Forestali e dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

Per quanto concerne, quindi, l'azione programmatica per gli schemi idrici del Mezzogiorno, si ritiene utile riportare il seguente quadro:

Risorse della Legge Obiettivo

4.641,398 milioni di Euro

(9.000 Miliardi di lire)

Opere cantierate o in fase di aggiudicazione:
292 milioni di Euro

Investimenti attivabili entro il 2004
680,4 milioni di Euro
(1.317 miliardi di lire)

Occorre effettuare un attento esame, Regione per Regione, sia sullo stato di avanzamento delle opere relative all'emergenza idrica nel Mezzogiorno, sia sulle possibili integrazioni progettuali che, dopo questo triennio, sono emerse come

essenziali e complementari a quelle già definite ed, in alcuni casi, attivate (**vedi Tabella 14 e 15**).

Senza dubbio va riconosciuto un merito al I° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato al CIPE il 21.12.2001: **quello di aver complessivamente affrontato il problema della infrastrutturazione e del trasporto dell'acqua nel Mezzogiorno del Paese per dare compimento ad alcuni sistemi di opere idriche i cui i programmi furono in buona parte avviati tra gli anni 70 ed 80 e che oggi risultano ancora incompleti per mancata programmazione, per mancata disponibilità finanziaria, per mancata capacità relazionale tra Stato e Regioni e tra Regione e Regione.**

Come tutte le opere previste nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche, anche quelle relative agli schemi idrici hanno subito, nel corso di questo ultimo anno, come detto prima, una rivisitazione ed un approfondimento utile per dare sempre maggiore organicità all'intero Programma.

In realtà, la ricognizione dei progetti idrici della Legge Obiettivo. ha permesso di identificare le singole opere in termini di fabbisogni soddisfatti e dei benefici globalmente apportati ai settori potabile, irriguo, industriale, depurativo ed ambientale. In particolare è stato possibile evidenziare l'incremento di risorsa che la realizzazione delle opere mette a disposizione, nonché i vantaggi che deriveranno dall'interconnessione degli schemi idrici a cui le singole opere appartengono.

In altre parole la "**redditività**" delle stesse è direttamente dipendente dal livello di completamento dei suoi componenti funzionali.

Del resto la stessa Legge 350 /2003 (Legge Finanziaria 2004) all'articolo 4 coma 36 ha previsto la necessità di organizzare un apposito Programma Nazionale

degli interventi nel settore idrico, con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali che, a diverso titolo, hanno competenze sulle acque.

In tale impostazione programmatica quindi il Mezzogiorno, grazie al lavoro finora svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, diventa tessera essenziale di quel mosaico che, nell'arco di un quinquennio, dovrebbe diventare il sistema nazionale di programmazione delle risorse idriche.

Un sistema che, se organicamente gestito, se adeguatamente ottimizzato, regala al Paese ed allo stesso Mezzogiorno una ricchezza reale tale da generare processi economici virtuosi in grado di determinare valore aggiunto in quelle Regioni Obiettivo 1 che, da qui a pochi anni, potrebbero uscire dal finanziamento di fonte europea riconducibile al Quadro Comunitario di Sostegno, lasciando così, finalmente, anche spazio a forme di Partenariato Pubblico Privato.



Figura 9 I progetti idrici della Legge Obiettivo

9.2. Le scelte e le azioni legate alla riforma del Dicastero

Da quattro Dicasteri (Trasporti, Lavori Pubblici, Marina Mercantile ed Aree Urbane) si è riusciti a costruire un solo Dicastero non sommatoria dei primi quattro, ma organismo capace di affrontare in modo organico e moderno le nuove esigenze dei cittadini. Un Dicastero che consentirà una interazione continua e sistematica nella gestione sia della offerta infrastrutturale in tutte le modalità di trasporto che della esigenza di mobilità.

9.3. Le scelte e le azioni legate alla intermodalità

Finalmente con una serie di norme si è riusciti a creare le condizioni per trasferire su ferrovia e via mare la rilevante domanda di trasporto gravitante su strada.

Grande rilievo va dato alla costituzione della **Consulta dell'Autotrasporto**, nonché alle attività legate alla redazione del **Piano della Logistica**.

Un Piano che, già in questa fase è in grado di esaltare il luogo della logistica pubblica per migliorare la competitività della logistica privata: in attuazione dei principi fissati dalla Legge delega, saranno avviati quattro progetti pilota riguardanti il settore farmaceutico, l'agroalimentare, il trasporto dei rifiuti, quello delle merci pericolose, nonché un progetto pilota di sistema logistico territoriale di area vasta a scala regionale o sovraregionale.

Unitamente alla infrastrutturazione primaria e ai progetti finalizzati a migliorare le accessibilità, l'area del Mezzogiorno sarà interessata da un progetto **E-commerce (Sud)** che, attraverso una politica di interventi strutturata, deve trasformare le diseconomie di sistema, connesse allo stato attuale dei processi logistici che interessano la catena di acquisizione, magazzinaggio, stoccaggio,

consegna e pagamento, in un programma di sviluppo. Tutto ciò sarà conseguito attraverso la messa in rete degli esercizi commerciali, in una corretta logica di sistema, con il supporto di sistemi informatici e telematici capaci di ottimizzare l'intero processo logistico.

Il governo l'intende promuovere l'adozione, da parte dei soggetti pubblici e privati (che a qualunque titolo beneficino di contribuzioni statali), di procedure di acquisizione dei servizi di trasporto e in generale di logistica che, anche laddove ciò non sia previsto come obbligatorio dalla normativa vigente, consentano, in aderenza al principio della trasparenza, una comparazione tra i costi delle diverse possibili modalità di acquisizione o di produzione del servizio, introducendo meccanismi premiali a beneficio dei soggetti che attuino con successo dette procedure.

Occorre per l'immediato, prevedere misure che, in armonia con la disciplina comunitaria relativa alla tassazione dei prodotti petroliferi, tendano al mantenimento degli attuali livelli di accisa sul gasolio da autotrazione, mentre per il breve-medio periodo sperimentare quattro progetti pilota di logistica di settore nella logica della competitività territoriale.

Allo stesso tempo è fra gli obiettivi prioritari del Governo il conseguimento di maggiori livelli di sicurezza stradale. A questo fine, occorre prevedere misure di intensificazione dei controlli su strada, con particolare riferimento alla circolazione dei mezzi pesanti, prevedendo anche opportune forme di incentivazione delle unità dedicate ai controlli, senza aggravio di spese per il bilancio dello Stato.

Questo tipo di approccio non può non tener conto, in armonia con la disciplina comunitaria, del mantenimento degli attuali livelli di accisa sul gasolio da autotrazione.

Occorre inoltre precisare che, nella istruttoria dei progetti delle grandi infrastrutture strategiche, **la logistica può davvero diventare un parametro chiave per misurare la validità delle singole proposte.**

In realtà **l'analisi costi benefici**, se supportata da adeguati parametri che misurano il valore generato dalla ottimizzazione delle filiere logistiche che insistono su un asse o su un nodo, **può davvero far emergere la bancabilità di una iniziativa progettuale.**

9.4. Le scelte e le azioni legate al trasporto aereo

Occorre con la massima urgenza attuare un vero processo di riforma, occorre cioè trasformare in norma un disegno di legge all'esame della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati da oltre due anni.

Questa esigenza è motivata sia dalle emergenze strutturali che il settore a scala nazionale e mondiale ha avuto in questo ultimo triennio, sia dall'evoluzione tecnologica connessa al controllo del traffico aereo, sia dal capillare lavoro di recupero della domanda di trasporto aereo dopo l'11 settembre 2001.

Pertanto occorre contestualmente garantire all'ENAC l'attuazione del programma di ammodernamento degli impianti aeroportuali già previsto da Leggi precedenti e che richiede ulteriori stanziamenti nel prossimo triennio pari a 850 milioni di €, garantendo contestualmente la continuità annuale degli investimenti, già autorizzati, per un valore pari, per il solo 2005, a circa 59 milioni di €.

Analoga attenzione andrà riposta sull'ENAV che, con il recente avanzamento programmatico prodotto a scala europea e mondiale con il Progetto "Galileo", necessariamente dovrà affrontare in modo nuovo i propri piani di investimento.

9.5. Le scelte e le azioni legate alla nautica da diporto

Con una apposita Legge (172/2003) sono state apportate una serie di innovazioni sostanziali quali l'abolizione della tassa di stazionamento, la semplificazione dei procedimenti amministrativi, la valorizzazione del ruolo e della funzione del charter nautico e la messa a punto di un autonomo codice per la nautica da diporto. Contestualmente iniziative quali quelle legate al progetto "Cento porti" costituiscono un vero rilancio dell'intero comparto che può diventare un modello interessante di rilancio di quelle realtà comunali minori ricche di offerta storico, culturale e paesaggistica di cui il nostro Paese ed, in particolare il Mezzogiorno ed il sistema insulare, è ricco.

9.6. Le scelte e le azioni legate al trasporto marittimo

Gli interventi autorizzati all'interno delle varie realtà portuali, per un valore pari a **2 miliardi di Euro**, sono stati tutti finalizzati al **supporto funzionale delle piastre logistiche**, di quegli impianti intermodali cioè capaci di dare concreta operatività alle "autostrade del mare", di quegli impianti capaci di ottimizzare, al massimo, determinate filiere logistiche.

Allo stato però è in corso un delicato lavoro **sulla modifica alla Legge 84/94**, su quel processo che dovrebbe in realtà modificare l'attuale assetto della portualità italiana, generando finalmente un chiarimento su due peculiarità:

- **il rapporto tra Stato e Regioni**
- **il ruolo della Autorità portuale.**

In merito al rapporto **tra Stato e Regioni**, in merito cioè al modo di interpretare la riforma del Titolo V della Costituzione, fermo restando la logica della **intesa**, si ritiene utile riportare, sotto la competenza dello Stato centrale, l'adozione di politiche che superano, addirittura ,nella parte più spiccatamente strategica, la dimensione localistica. Infatti in molti casi la portualità di un bacino diventa condizione per vincere forme di concorrenza a scala sopranazionale. Se così non fosse si cadrebbe in un gratuito provincialismo e, soprattutto, si rischierebbe di annullare integralmente quel lavoro di programmazione organica a scala comunitaria prima descritto.

Sul ruolo dell'**autorità portuale** è necessario esaltare il ruolo manageriale di chi deve gestire non una microrealtà territoriale, non una realtà regionale, ma, addirittura, sistemi che spesso interagiscono direttamente con gli interessi del Paese.

Un tema particolarmente delicato, ai fini di uno sviluppo sostenibile e di un riequilibrio modale che abbia come finalità la sicurezza ed il rispetto degli standard ambientali, è la necessità di dotarsi di una flotta che risponda a rigorosi criteri di qualità, anche e soprattutto nel settore del cabotaggio, settore ancora caratterizzato da una forte concorrenza con gli stessi partner comunitari.

La nuova economia marittima poi dovrebbe avere come obiettivo quello di migliorare il sistema di formazione professionale della gente di mare e la tutela degli interessi pubblici in materia di protezione dell'ambiente marino.

Non va inoltre sottovalutata la necessità di adottare politiche mirate al sostegno dell'industria cantieristica navale ed a quella connessa alla nautica da diporto. Un sostentamento che non si configura come aiuto di Stato perché in realtà persegue

obiettivi trasparenti di recupero di competitività del settore e, al tempo stesso, di difesa dell'eco sistema marino.

9.7. Le scelte e le azioni legate al trasporto pubblico locale.

All'interno di tale comparto si sono attivati concretamente gli interventi mirati alla realizzazione delle reti metropolitane di aree come Torino, Milano, Genova, Brescia, Bologna, Padova, Venezia, Modena, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Catania.

Per quanto concerne invece i problemi gestionali, i problemi legati alla organizzazione dell'offerta di trasporto pubblico locale, è necessario ricordare che, pur rientrando tale specifica tematica all'interno delle competenze delle Regioni, non può essere sottovalutato, a scala nazionale, lo stato di emergenza che si è venuto a creare proprio dall'avvio dei Decreti Legislativi 422/97 e 400/99.

Si tratta quindi in primo luogo di dare avvio ad una attività di monitoraggio per verificare le cause che, dal 1997 ad oggi, hanno reso difficile il processo di riforma, per verificare la coerenza delle differenti normative regionali con i principi della normativa nazionale, per verificare le differenti scelte adottate a livello regionale in relazione ai livelli di servizio garantiti, alle procedure di gara e alla assegnazione dei servizi, per verificare i risultati conseguiti in termini di soddisfazione della domanda e di contenimento dei costi.

Tali funzioni potrebbero essere svolte da un **"Osservatorio permanente"** istituito come luogo di trasmissione e condivisione delle differenti esperienze regionali, di diffusione delle *best practices* e di *moral suasion* verso scelte non in linea con lo spirito della riforma.

Occorre, quindi, innanzitutto, conoscere in modo sistematico quale sia oggi, Regione per Regione, Provincia per Provincia, Comune per Comune, Azienda per Azienda, lo stato della offerta di trasporto pubblico locale.

Occorre cioè effettuare una vera *due diligence* a scala capillare per capire se quello che appare oggi come una forma patologica irreversibile dell'intero sistema, possa, con una azione programmatica condivisa Stato – Enti locali, essere riportata in ambito fisiologico.

Non può infatti più essere sottovalutata la importanza di un comparto, quello della offerta di trasporto pubblico locale, che diventa sempre più legato alla qualità della vita, al consenso diffuso degli utenti, alla crescita ed allo sviluppo delle attività terziarie e quindi al PIL.

In questa sede si ritiene opportuno elencare le varie emergenze per verificare se da esse possa emergere un quadro chiaro di algoritmi capace di affrontarle e risolverle.

Prima emergenza :

- L'indebitamento delle aziende, degli enti locali. Un indebitamento generato alcune volte da inefficienza gestionale o da scelte puramente politiche (la impopolarità del ricorso a tariffe giuste).

Seconda emergenza :

- La liberalizzazione del settore

Terza emergenza :

- La infrastrutturazione delle aree metropolitane, attraverso l'acquisto di materiale rotabile adeguato, attraverso la realizzazione di reti metropolitane. Da qui le strette interrelazioni con il ruolo dell'organo centrale e della Legge Obiettivo.

Quarta emergenza :

- I livelli occupazionali, la organizzazione del lavoro

Quinta emergenza :

- I contratti di servizio tra le Ferrovie dello Stato (Trenitalia) e le Regioni; questo tipo di contrattualistica rischia di rivisitare integralmente la gestione della offerta di trasporto pubblico in vaste aree del Paese.

Sesta emergenza :

- L'inquinamento atmosferico ed il blocco della mobilità

Settima emergenza :

- Il costo della congestione : oltre 8 miliardi di € nel 2002

In questa fase occorre verificare, senza dubbio, gli strumenti normativi ed amministrativi più adeguati, per dare risposte concrete alle emergenze prospettate, tuttavia è possibile, già in questa fase, elencare alcune prime possibili iniziative:

- Modificare la delibera del CIPE del 21.12.2001 relativa agli investimenti mirati ai "sistemi urbani", investimenti pari a 15,3 miliardi di €, in modo da consentire la costituzione di un fondo unico per gli investimenti nelle aree metropolitane. Un Fondo che incentivi anche i sistemi di trasporto che ricorrono, per l'offerta di trasporto pubblico su gomma, a mezzi di locomozione con basso tasso inquinante.

- Rivisitare la logica fiscale sulle aziende di trasporto pubblico locale.

- Identificare una linea preferenziale per gli ammortizzatori sociali nel settore del trasporto pubblico locale o forme di mobilità a scala nazionale; non si è infatti in presenza di esuberi a scala nazionale ma di esuberi in alcune aree, in alcune aziende.

9.8. Le scelte e le azioni legate alla sicurezza stradale

In questo caso è sufficiente leggere i dati relativi al contenimento della incidentalità e della mortalità sulle strade dopo l'adozione delle nuove norme del Codice della Strada ed il monitoraggio delle infrazioni attraverso il sistema della "patente a punti".

I dati rilevati da Polizia stradale e Arma dei Carabinieri mettono in evidenza i risultati raggiunti in soli dieci mesi:

Dal: / Al:	01/07/2003 – 30/04/2004	01/07/2002 – 30/04/2003	Differenza	%
Totale incidenti	**133.104**	**158.095**	**- 24.991**	**- 15,8**
Incidenti mortali	**2.734**	**3.332**	**- 598**	**- 17,9**
Incidenti con lesioni	**61.432**	**74.915**	**- 13.483**	**- 18,0**
Incidenti con danni	**68.938**	**79.848**	**- 10.910**	**- 13,7**
Persone decedute	**3.037**	**3.714**	**- 677**	**- 18,2**
Persone ferite	**91.204**	**113.219**	**- 22.015**	**- 19,4**

9.9 Le scelte e le azioni legate al rapporto tra infrastruttura e cultura

In questo Paese c'è stato, e c'è tuttora, un forte pregiudizio nei confronti delle infrastrutture; queste infatti vengono quasi demonizzate in quanto distruggono ogni assetto territoriale e soprattutto sottovalutano le componenti artistiche ed architettoniche presenti nel nostro Paese. Cioè **il binomio infrastruttura – arte, il**

binomio infrastruttura – cultura sono binomi rimasti finora nell'ambito della pura utopia.

Uno degli obiettivi prioritari del Dicastero è stato quello di perseguire il ribaltamento concettuale di una simile concezione, di una simile assurda logica nell'approccio alla progettazione, alla realizzazione, all'uso di una infrastruttura.

Convinti che la "*land art*" poteva albergare, anzi doveva albergare, soprattutto ,in un Paese come il nostro ricco di giacimenti culturali, ricco di realtà urbane e di una morfologia territoriale invidiabile.

Primo obiettivo quindi è stato quello di cambiare l'approccio cioè convincere tutti coloro che progettavano, realizzavano, gestivano ed usavano le infrastrutture che un collegamento viario o ferroviario tra due realtà urbane non poteva essere concepito come mero asse di attraversamento di un territorio ma doveva essere concepito come un vero catalizzatore di fenomeni di conoscenza del territorio stesso e di fruizione di realtà e di giacimenti culturali ubicati lungo o nei pressi dell'asse stesso.

Ebbene all'interno del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da ormai due anni, una apposita Commissione, sta portando avanti, con il supporto attivo e fattivo dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato e di tutti gli organismi attuatori della Legge Obiettivo, un capillare lavoro che finalmente riconosce una nuova attenzione al ruolo che ogni intervento di infrastrutturazione svolge nel processo di crescita culturale del Paese.

All'interno del Dicastero è in corso, in particolare, 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.

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 consentirà di favorire la conoscenza e la conservazione di beni sconosciuti o remoti, inserendo beni archeologici, monumentali e naturali in circuiti molto più vasti degli attuali.

In tal modo, ad esempio, la strada diventa sia una occasione per il disegno del territorio, sia una condizione per accedere e per visitare oggetti e realtà che spesso, pur fruibili a pochi metri di distanza, sono resi inaccessibili paradossalmente proprio dalla strada in quanto concepita come barriera, in quanto semplice segno sul territorio e non funzione essenziale del territorio stesso.

Tra i progetti selezionati dall'apposita Commissione Interministeriale Infrastrutture & Cultura vanno ricordati quelli relativi a:

- La "ricomposizione" della Villa Romana di Lucus Feroniae
- L'area archeologica di Luni
- L'ex porto romano di Pisa, dopo il ritrovamento delle 21 navi, ora in fase di restauro, in località San Rossore
- I restauri in corso ad Ercolano e ad Arpi
- La Villa Romana del Tellaro.

Questa serie di iniziative sono finalmente supportate dagli stanziamenti previsti dalla legge Obiettivo e dalla Finanziaria 2003 per le infrastrutture e cultura.

Riguardo agli stanziamenti della Legge Obiettivo e della Legge Finanziaria 27 dicembre 2002 n° 289, è utile ricordare brevemente che, nel corso di 10 anni, grazie agli investimenti previsti, ammontanti complessivamente a 125 miliardi di euro, i beni culturali italiani potranno contare su risorse comprese tra 3 -3,5 miliardi di Euro.

Una cifra che potrà garantire un nuovo *Rinascimento* per la rivalutazione e il rilancio del più grande ed importante patrimonio artistico e culturale del Mondo.

9.10 Le scelte e le azioni legate alla politica della infrastrutturazione organica della città e del territorio

Lo scorso anno nel DPEF furono inseriti integralmente una serie di obiettivi di riqualificazione e ammodernamento dei sistemi urbani e metropolitani.

Tale tema è stato oggetto, tra l'altro, di ampio approfondimento e dibattito, a scala europea, nella **IIa Conferenza delle città – Urban** svoltasi a Milano, lo scorso anno nel mese di novembre, durante la presidenza italiana della Unione Europea.

Il Governo intendeva, sempre lo scorso anno, integrare la politica territoriale, avviata con il DPEF 2002-2006, 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, come precisato nel DPEF dello scorso anno, era quello di promuovere iniziative pilota le quali, attraverso insiemi articolati di interventi materiali ed immateriali, sviluppassero politiche urbane integrate per rimuovere sinergicamente quegli ostacoli che, nelle diverse specificità territoriali, impedivano lo sviluppo sostenibile delle città e, con ricadute a catena, la competitività degli ambiti territoriali e geografici di riferimento..

Qanto sopra anche alla luce dei risultati della II Conferenza nazionale sul territorio, svoltasi a Caserta nel giugno 2003 che ha concentrato l'attenzione sull'allargamento ad est, sulla revisione delle politiche di coesione sociale ed economica, sul rafforzamento della coesione territoriale, sui nuovi meccanismi di distribuzione delle risorse per lo sviluppo, anche per mettere a punto ipotesi di lavoro e linee guida per l'azione delle istituzioni pubbliche, per rappresentare una possibile svolta nella organizzazione delle politiche di offerta territoriale nel nostro Paese.

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
- Asse 2 - Riqualificazione di ambiti urbani in declino
- Asse 3 - Riqualificazione e ammodernamento delle reti infrastrutturali in funzione dello sviluppo sostenibile dei sistemi urbani e metropolitani
- Asse 4 - Società di trasformazione urbana
- Asse 5 - Piani Urbani della Mobilità (PUM)
- Asse 6 - Lotta all'abusivismo edilizio
- Asse 7- Controllo dell'urbanizzazione nelle aree a rischio di incidente rilevante

Senza dubbio, questa serie di finalità rientra nelle competenze degli Enti locali ma, sarebbe davvero assurdo, come d'altra parte ottenuto attraverso lo strumento

delle **Intese Generali Quadro** con tutte le Regioni, non cercare di individuare le tappe di un percorso che porti il Governo, nella stesura del prossimo Disegno di Legge Finanziaria, alla definizione di un primo **Fondo Pilota Pubblico Privato** finalizzato alla realizzazione di recuperi sostanziali di alcuni impianti residenziali delle nostre città o di alcuni impianti tipicamente destinati allo svolgimento di attività del terziario.

Cioè qualcosa che possa diventare davvero l'inizio di un processo catalizzatore **mirato al recupero vero delle nostre città**, mirato all'azzeramento di un degrado che diventa sempre più irreversibile togliendo alle nostre città la vivibilità.

Possono prendere corpo, su questa base, una serie di approcci prioritari relativi a vere emergenze interne ad alcuni ambiti urbani; in tale contesto va data, ad esempio, attuazione urgente al Programma previsto all'art. 53, della Legge 28.12.2001 n.448, relativo all'ILVA di Cornigliano; un programma cioè mirato a recuperare aree inserite nel contesto cittadino e destinate ad infrastrutture urbane e ad attività produttive moderne.

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

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

- **Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.** In particolare gli organi istituzionali le cui sedi dovevano essere adeguatamente infrastrutturate e ristrutturate per rispondere a soglie di efficienza quali quelle tipiche di uno stato moderno, furono, già nello scorso DPEF, identificate nella sede della: Presidenza della Repubblica, Senato

della Repubblica, Camera dei Deputati, Presidenza del Consiglio dei Ministri e le sedi degli Organi per la Sicurezza nazionale, Corte dei Conti, Avvocatura Generale dello Stato, Ministero dell'Interno ed i Musei Nazionali.

Sempre nel DPEF dello scorso anno si propose l'inserimento di tali interventi, per la rilevanza e la urgenza, tra quelli previsti dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo).

Ebbene, per quanto concerne questi due distinti obiettivi in questo anno si sono raggiunti due risultati significativi.

Per quanto concerne il primo, si ritiene opportuno ricordare che 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.

Le due Istituzioni hanno, altresì, assunto l'impegno di finanziare studi di fattibilità di interventi pilota da attivarsi in alcuni comuni appartenenti all'area a rischio, nonché per individuare idonei strumenti per l'attuazione delle politiche programmatiche a medio e lungo termine finalizzate alla riconversione del modello di sviluppo dei territori a maggior rischio vulcanico, anche attraverso la costituzione di Società miste pubblico privato. Le risorse occorrenti per assicurare l'impegno del Ministero sono state stimate, per il triennio 2005 – 2007, intorno ad un valore pari a 160 milioni di €.

Per quanto concerne il secondo, la Legge 350/2003 (Legge Finanziaria 2004) ha previsto, al comma 151 dell'art.4, che la Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) persegua tra le sue finalità anche quella di " **assicurare efficienza funzionale ed operativa e l'ottimizzazione dei costi di gestione dei complessi immobiliari sedi delle istituzioni dei presidi centrali e la sicurezza strategica dello Stato e delle opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali**".

Nel rispetto di tale indicazione la Struttura Tecnica di Missione, prevista dal Decreto Legislativo 190/2002, cui compete la istruttoria dei progetti della Legge Obiettivo, ha già completato la istruttoria dei vari edifici e si appresta a sottoporli all'esame del CIPE.

Per quanto concerne invece i sette obiettivi prima elencati si sta predisponendo un proposta organica da trasferire o in un apposito Disegno di Legge o nel redigendo Disegno di Legge Finanziaria.

In particolare, con riferimento all'Asse 1 e all'Asse 2, alla luce del successo riscosso presso gli enti locali da analoghe iniziative rivolte alla riqualificazione urbana e territoriale (Programmi di Riqualificazione Urbana, PRUSST) o dirette a dare soluzione al disagio economico anche attraverso operazioni di recupero e di rinnovo urbano (come nel caso di URBAN I°, URBAN II° ed URBAN Italia), nonché attuate al fine di promuovere Società di Trasformazione Urbana (STU), si propone di introdurre nella Legge Finanziaria per il 2005 una specifica norma finanziaria riguardante i **programmi di riabilitazione urbana.** Le risorse occorrenti, per assicurare l'attuazione di tali iniziative ammontano, per il triennio 2005 – 2007, ad un valore pari a 200 milioni di €.

Inoltre, il Programma nazionale URBAN Italia prevede programmi il cui obiettivo è la rivitalizzazione economica e sociale sostenibile di parti di città e di territorio, caratterizzati da consistente disagio socio economico, attraverso la realizzazione di interventi di riqualificazione fisica e ambientale, la valorizzazione del patrimonio culturale, l'incentivazione alle piccole e medie imprese, l'incremento dei servizi sociali disponibili. La promozione di tali programmi vuole garantire la continuità dell'azione intrapresa con i Programmi di iniziativa comunitaria URBAN I e URBAN II e la possibilità di diffondere le modalità e le procedure sperimentate con detti programmi ad altri comuni. Per la realizzazione del **programma nazionale URBAN – Italia**, si propone di introdurre nella legge finanziaria per il 2005 una specifica norma finanziaria. Le risorse occorrenti sono pari a 250 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'Asse3, si propone un programma - predisposto dal Ministero d'intesa con i Ministri competenti e le Regioni e Province interessate - che individui le aree urbane strategiche e di preminente interesse nazionale che possano formare oggetto di interventi di riqualificazione, al fine di accrescere le potenzialità competitive a livello nazionale ed internazionale, con particolare riferimento al sistema europeo delle città (**Legge obiettivo per le città**). Tale programma persegue l'obiettivo di sostenere iniziative di valorizzazione delle strutture urbane in grado di contribuire efficacemente alla ottimizzazione delle esternalità generate dai processi di potenziamento infrastrutturale del territorio in una prospettiva di sviluppo del sistema delle città.

Con riferimento all'Asse 5, si propone l'inserimento di una specifica norma finanziaria all'interno della predisponenda legge finanziaria per il 2005, che preveda uno stanziamento di 20 milioni di euro per il 2005, 100 milioni di euro per il 2006 e 200 milioni di euro per il 2007, per il finanziamento della redazione dei **piani urbani della mobilità** di cui all'art.22 della legge 24 novembre 2000, n.340.

Si segnala anche il contributo offerto al Ministero per uno sviluppo coordinato ed efficace sul territorio delle **applicazioni telematiche al mondo dei trasporti** tramite l'attivazione e la messa a servizio degli Enti locali dell'Architettura telematica italiana per il sistema dei trasporti – ARTIST – coerente con le più aggiornate indicazioni comunitarie in materia.

Con riferimento all'Asse 7, per il finanziamento di studi di fattibilità e per la progettazione di strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, nonché di **programmi integrati relativi alle aree a rischio di incidente rilevante** di cui al decreto legislativo 17 agosto 1999, n.334, ai sensi del decreto ministeriale 9 maggio 2001 e delle eventuali normativa regionali, si propone di inserire nella legge finanziaria per il 2005 una specifica norma finanziaria. Le risorse occorrenti sono pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007.

9.11 Le scelte e le azioni legate alla regolazione dei monopoli naturali

La tematica riguarda tutte le modalità di trasporto, tuttavia una, in particolare riveste una particolare singolarità**: il mercato della offerta ferroviaria e dei servizi di trasporto.**

In realtà questo Governo ha ereditato, come ribadito più volte, un sistema carente di dotazione infrastrutturale ed un sistema altrettanto carente di regole e di articolazioni nette tra le attività del pubblico e le attività del privato.

Ad oggi non è solo l'adempimento a delle direttive comunitarie l'attività che impone un processo di riforma delle Ferrovie dello Stato, ma è, soprattutto, il convincimento che è necessario ridare competitività alla modalità ferroviaria, rispetto

ad altre modalità, sia all'interno del territorio nazionale che all'interno della Unione Europea.

La liberalizzazione nel comparto ferroviario, la distinzione in infrastruttura e trasporto, sono contenuti di direttive della Unione Europea risalenti al 1991; ci sono voluti dodici anni prima che si registrasse un sensibile avvio al processo di efficientamento.

C'è ancora chi si illude che, in un teatro economico quale quello che si va delineando sempre più nella nuova Europa, un teatro che vede i nuovi corridoi, e fra questi in particolare il corridoio 5, veri bridge tra l'Est e l'Ovest, ci sia spazio per gratuiti protezionismi.

Liberalizzare significa in modo inequivocabile almeno quattro cose:

- **creare** un vero mercato del trasporto ferroviario soprattutto delle merci;
- **rilanciare** concretamente l'offerta ferroviaria, per evitare che si generino crisi irreversibili;
- **garantire** servizi che per quantità e per qualità siano superiori a quelli del periodo precedente;
- **abbassare** le barriere all'ingresso di nuove imprese ferroviarie

Liberalizzazione d'altra parte non significa, come molti pensano, un rischio per la qualità dell'offerta, un rischio per la sicurezza; chi pensa alla liberalizzazione in questi termini evoca solo le negatività delle esperienze della liberalizzazione delle ferrovie britanniche.

Il trasferimento di una forte quantità di merci dalla strada alla ferrovia dipende dalla creazione di condizioni di reale convenienza, per la attuale e futura domanda di

trasporto, ad accedere alla rete ferroviaria caratterizzata da una nuova qualità della offerta; una qualità capace di leggere le esigenze delle filiere di politica industriale.

Tutto questo comporta quindi l'identificazione di una sede garante delle logiche di mercato capace di assegnare l'uso della rete in modo trasparente.

Con Decreto n. 295 del 23 Marzo 2004, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha attivato alle sue dirette dipendenze le funzioni dell'**Organismo di Regolazione dei Servizi Ferroviari**, in modo da dare soluzione ad una emergenza che solo apparentemente riguarda il mancato adempimento giuridico, ma che, nella realtà, ha precisi connotati economici.

La dotazione di regole chiare permetterà così in futuro una offerta dei servizi ferroviari coerente alle esigenze della domanda di trasporto sempre più diversificata, sempre più esigente.

9.12 Le scelte e le azioni legate alla prevenzione da infiltrazioni malavitose

Per quanto concerne l'atteggiamento concreto per diffondere legalità ed impedire le possibili infiltrazioni mafiose nella realizzazione delle opere pubbliche, la istituzione del **Servizio dell'Alta Sorveglianza sulle grandi infrastrutture** in accordo con il Ministero dell'Interno e con il Ministero di Grazia e Giustizia, ha già raggiunto risultati concreti e misurabili.

Il lavoro di questo apposito servizio è proprio quello di controllare in modo capillare tutti i fenomeni che possono direttamente o indirettamente regalare al mondo della criminalità le positività generate da un sano processo di investimento,

soprattutto quando questi interventi riguardano il Mezzogiorno del Paese e quindi sono finalizzati al rilancio dello sviluppo economico e sociale di vasti territori.

10. Gli impegni del prossimo biennio

Nei prossimi anni si porteranno avanti quei capisaldi progettuali che non sono solo segni determinanti sul territorio, segni sul nostro sistema geoeconomico, ma sono, a tutti gli effetti, per la loro rilevanza dimensionale e per il loro effetto diffuso, le opere che sicuramente avranno una forza ed una memoria generazionale:

- **il valico ferroviario del Brennero,**
- **il valico ferroviario del Fréjus,**
- **il Mo.S.E.**
- **il ponte sullo Stretto di Messina.**

Quattro opere che non vogliono essere solo un mero rinascimento della nostra cultura ingegneristica ma un nuovo modo per affrontare e risolvere, davvero, emergenze ed aspettative che hanno ormai raggiunto livelli patologici che rischiano di diventare irreversibili.

Senza dubbio sia questi quattro grandi interventi, sia tutti gli altri dimensionalmente inferiori, hanno nella dimensione temporale, cioè nella capacità di essere concretamente realizzati in tempi certi, la loro forza e, al tempo stesso, la loro debolezza.

La forza perché finalmente ci si è convinti della contestualità delle azioni, della importanza cioè di avviare in modo organico non solo le opere, ma anche un processo organico e nuovo di politica dei trasporti e della logistica.

La debolezza perché non è facile convincere che si è in presenza di un'azione laica, non è facile convincere che la infrastrutturazione del Paese è estranea a logiche di schieramento. E quindi, solo grazie agli strumenti messi a disposizione della Legge Obiettivo, si potranno superare vincoli di natura burocratica.

Questo elenco di certezze, questa misurabile cadenza temporale di risultati già ottenuti e di programmi temporali da attuare, trovano, come detto prima, nella Legge Obiettivo e negli impianti programmatici, finanziari, normativi e attuativi che costituiscono l'azione orizzontale connessa alla Legge, tutte le condizioni per evitare freddezze del mondo dei capitali privati, per evitare inerzie tipiche di chi, in modo gattopardesco, preferisce il mantenimento dei livelli infrastrutturali attuali.

Tutto questo è solo una tessera, anche se determinante, di un processo culturale che, solo due anni fa, era un processo teorico.

È opportuno infatti ricordare che, **se due anni fa, qualcuno avesse detto che nel 2004 avremmo potuto disporre dei progetti relativi ai valichi del Frejus e del Brennero, del progetto dello Stretto di Messina e del suo contestuale avvio a gara, dell'avvio dei lavori del Mo.S.E., o anche se, solo qualcuno avesse anticipato la similitudine tra strumenti della Legge Obiettivo e il Piano Van Miert, come l'interesse comune europeo o il coordinatore dei corridoi**, nessuno avrebbe creduto non solo nella reale attuazione, ma avrebbe addirittura sconsigliato una soglia programmatica così alta e così lungimirante, perché sarebbe stata considerata, banalmente, solo un modo per evitare di rimanere all'interno di una politica del fare.

Invece, si è preferito volare alto, si è preferito confrontasi con l'Europa perché è attraverso un simile processo, è attraverso un simile percorso che si è, oggi, riusciti a

bilanciare, nel nostro Paese, una difficile dicotomia tra organo locale ed organo centrale.

Essere quindi riusciti in questo primo triennio a fare davvero quello che questo Governo aveva promesso diventa al tempo stesso una garanzia per quello che, in questi ulteriori due anni di legislatura che rimangono, si intende fare.

In particolare nel prossimo biennio:

•

Sul fronte delle infrastrutture sarà onorato l'impegno di **aprire cantieri per almeno il 40% degli investimenti programmati nel Piano Decennale delle Grandi Opere**, cioè per un importo superiore a oltre **50 miliardi di Euro, ad oggi già cantierati 20 miliardi di Euro.**

•

Sul fronte delle Ferrovie dello Stato saranno dati gli opportuni indirizzi, d'accordo con l'Azionista, per avviare una riforma sostanziale dell'attuale assetto, una riforma coerente con le Direttive della Unione Europea, **una riforma capace di liberalizzare davvero un servizio essenziale per il Paese.**

•

Per quanto concerne l'A.N.A.S. si seguirà sia il processo già avviato di riorganizzazione funzionale, sia la naturale evoluzione verso una organizzazione imprenditoriale capace di **trovare sul mercato le risorse aggiuntive per dotare il Paese di una rete sicura ed efficiente.**

•

Per quanto concerne il trasporto marittimo, ed in modo particolare l'organizzazione del sistema portuale, si sta, come detto prima, ridisegnando una normativa che eviti discutibili sovrapposizioni tra competenza dell'organo centrale e competenza dell'organo locale, eviti cioè che su ambiti strategici del Paese come

alcune **realtà portuali venga interpretato male quanto definito dalla Riforma del Titolo V della Costituzione.**

•

Per quanto concerne il trasporto aereo si provvederà alla piena chiarezza dei ruoli e delle responsabilità dell'ENAC e dell'ENAV, per creare sempre più condizioni di certezza nelle responsabilità gestionali ed al tempo stesso per ridisegnare **nuovi principi nel rapporto tra organo centrale ed organo locale nella gestione del sistema aeroportuale**

•

Sarà attuato quanto previsto nel Piano per le emergenze idriche nel Mezzogiorno attraverso l'apertura di cantieri per oltre 1,5 miliardi di Euro.

•

Sarà affrontato, in modo organico, il tema legato al trasporto pubblico locale; un tema che per rilevanza e criticità supera il livello locale ed ha assunto in questi ultimi mesi la dimensione nazionale. Su questo tema si sta lavorando da oltre un anno e sarà possibile entro mese di luglio 2004 **definire un provvedimento capace di rispondere, davvero, alle esigenze degli utenti, alle esigenze della domanda di trasporto nelle aree urbane del Paese.**

Capitolo 1

Analisi dei quadri programmatici e delle previsioni tendenziali

Dopo questa ampia premessa che, come detto in precedenza, costituisce un primo bilancio concreto di ciò che, partendo davvero da soglie di pianificazione molto basse, si è riusciti a produrre in questo primo triennio di attività dell'attuale Governo, si ritiene opportuno passare alla parte più formale del Documento quella cioè che è mirata a dare, per il secondo anno consecutivo, risposta concreta a quanto previsto appositamente dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo).

Tale Legge prevede, in particolare, l'inserimento nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria delle opere della Legge Obiettivo e quindi dell'automatico trasferimento delle stesse, una volta approvato il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria , nel Disegno di legge Finanziaria.

1. Gli eventi chiave che hanno rafforzato lo strumento del Piano decennale delle Infrastrutture Strategiche:

Il parere della Consulta sulla validità costituzionale della Legge Obiettivo. Questo costituisce senza dubbio una conferma della validità e della essenzialità della norma.

•

Sottoscrizione di tutte le Intese Generali Quadro. Questo, invece, è stata una condizione essenziale per azzerare ogni dubbio sulla volontà dell'organo centrale di definire ogni scelta strategica di **intesa** con l'Organo locale. Una decisione maturata ancor prima della operatività della riforma Costituzionale del Titolo V°.

•

L'approvazione del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della nuova Unione Europa. Un anno fa, proprio nella redazione del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria fu detto che tale strumento sarebbe stato approvato durante il semestre di Presidenza italiana della Comunità e che contavamo di farlo approvare dall'attuale Parlamento Europeo entro il mese di maggio 2004.

Queste due scadenze sono state integralmente mantenute. Nel semestre di Presidenza italiana, infatti, abbiamo approvato quel Master Plan voluto da noi sin dal giugno 2001 ed il 21 aprile scorso il Parlamento Europeo lo ha approvato definitivamente.

Questo strumento, come detto prima, si è ritenuto opportuno **paragonare, in termini di rilevanza e di incisività strategica, a quello che ha consentito l'adozione della moneta unica.**

Tale strumento non è un semplice atto programmatico, ma è un atto determinante per realizzare, finalmente, opere che non avremmo potuto realizzare mai, opere cioè come:

- **il valico ferroviario del Fréjus**
- **il valico ferroviario del Brennero.**

Due opere che, senza la copertura, a fondo perduto, di una quota pari al 20% del costo dell'opera garantito dalla Comunità, non sarebbero potute mai entrare in un piano economico – finanziario. Non solo, ma questa quota del 20% rende finalmente

difendibile la previsione fatta da questo Governo nella definizione del Programma Decennale delle Infrastrutture Strategiche, quella previsione che ipotizzava un trasferimento di risorse dalla Unione Europea, sempre nel decennio, pari a **25 miliardi di Euro.**

La quota che dovrebbe venire dalla Unione Europea per la realizzazione dei due valichi supera, da sola, i **6 miliardi di Euro.**

Questa successione di atti programmatici, di elaborati progettuali e di garanzie finanziarie, solo oggi nel nostro Paese sta acquisendo la dimensione fisiologica. In passato si sono sottoscritti accordi bilaterali per la realizzazione di tali valichi, senza disporre di un atto programmatico definito, senza disporre di un progetto preliminare, senza, soprattutto, disporre di un quadro finanziario di riferimento.

Oggi, sempre grazie allo strumento del Master Plan, siamo vincolati da una precisa clausola, quella della "**dichiarazione di interesse comunitario**" dell'opera; **tale clausola ci assicura che una volta sottoscritto gli accordi**, come quelli fatti a Vienna il 30 aprile ed a Parigi il 5 maggio scorsi, rispettivamente tra l'Italia e l'Austria, tra l'Italia e la Francia, **non ci possono essere ripensamenti, non ci possono essere inadempienze nel rispetto dei tempi**.

Qualora invece ciò dovesse accadere, non solo si perdono immediatamente le risorse assegnate, ma, addirittura, i Paesi responsabili dovranno pagare pesanti penali.

È cambiata quindi, anche a scala comunitaria, una vecchia logica **che produceva accordi ricchi di volontà e privi di risultato**.

•

È stato poi approvato dal CIPE **il progetto del ponte sullo Stretto di Messina ed è stata bandita la gara per la scelta del General Contractor**.

Si è messo fine, con un atto che non consente ripensamenti, ai tentennamenti, alle altalene sulla realizzazione di un'opera voluta da tutti i Governi del passato, ma rimasta sempre un sogno irraggiungibile.

Siamo riusciti in tale intento, sia per la capacità del management che ha seguito negli ultimi due anni tale iniziativa, sia per aver portato, a livello comunitario, tale esigenza infrastrutturale.

Senza il prolungamento del Corridoio 1 fino a Palermo, sicuramente, non avremmo potuto condurre in porto un simile successo.

L'errore in passato, infatti, è stato quello di pensare al ponte sullo Stretto come ad un'opera nazionale, in molti casi, addirittura, come un' intervento di interesse solo per il Mezzogiorno, dimenticando invece che è, a tutti gli effetti, un'opera chiave della nuova Europa.

•

Un quinto obiettivo che abbiamo onorato, sempre nell'anno che ci distanzia dal passato Documento di Programmazione Economica e Finanziaria , è stato quello relativo al **rilancio del sistema portuale**, attraverso adeguate risorse per gli impianti portuali. Risorse utilizzate finalmente per rendere efficienti le piastre portuali, per renderle funzionali al ruolo di terminali delle "Autostrade del mare".

Sono state infatti **erogate risorse**, per realizzare infrastrutture nel nostro sistema portuale, **per ben 2 miliardi di Euro**.

•

Un sesto obiettivo che ha trovato, finalmente, adeguata attuazione, è quello relativo alla **costruzione di un nuovo rapporto tra infrastruttura e cultura**. La serie di iniziative già attivate, la certezza di adeguate risorse (3% degli interventi della Legge Obiettivo), la costituzione di una apposita società l'ARCUS, finalizzata a svolgere il ruolo di catalizzatore di tali finalità, sono tutte azioni misurabili che testimoniano un cambiamento sostanziale nel modo con cui viene vissuto il rapporto tra infrastruttura e cultura, tra infrastruttura e tessuto archeologico.

•

Un altro obiettivo che si ritiene opportuno ricordare è quello relativo alla realizzazione **degli schemi idrici nel Mezzogiorno.**

È davvero assurdo che in alcuni Paesi della Sicilia l'acqua arrivi per 3 ore al giorno, una volta a settimana.

Questa, senza dubbio, è la più grave emergenza del Mezzogiorno, una emergenza che provoca una immediata crisi nella crescita del turismo.

Come detto prima si sono cantierate o sono in fase di aggiudicazione interventi per un valore pari a **292 milioni di Euro (565 miliardi di lire).**

Tenuto conto dei progetti già inoltrati all'approvazione del CIPE, siamo sicuri che entro l'anno saranno aperti cantieri per ulteriori **680 milioni di Euro (1.317 miliardi di lire).**

•

Il rilevante **lavoro svolto dal CIPE nell'approvazione di progetti per un valore globale di oltre 33 miliardi di € e per una autorizzazione di risorse superiore ai 14 miliardi di €.**

•

L'attenzione all'urbano è testimoniata dalla attenzione riposta nei progetti relativi alla realizzazione di nuove reti metropolitane delle città di Milano, Brescia, Bologna, Roma, Napoli, Palermo. Oggi finalmente queste città dispongono di progetti e di risorse capaci di garantire, nel prossimo triennio, una aggiuntività globale di oltre 60 Km di nuove tratte metropolitane.

•

La scoperta del **ruolo della logistica** e la stretta correlazione tra ottimizzazione dei processi logistici e la competitività del sistema Paese. Anche in questo caso sono sufficienti le seguenti azioni concrete per testimoniare il convincimento del Governo sulla essenzialità della logistica:

- **la costituzione della Consulta dell'autotrasporto,**
- **gli interventi mirati sugli HUB portuali ed interportuali di Civitavecchia, Gioia Tauro, Taranto, Trieste, Catania**

•

Il successo della Legge Obiettivo: **il progressivo esaurimento delle risorse previste nel Piano Fonti – Impieghi, la necessità di procedere dai piani settoriali al piano generale**.

•

Il cambiamento sostanziale nell'esame delle scelte programmatiche delle Ferrovie dello Stato e dell'A.N.A.S. ; un approccio non più legato a dichiarazioni di volontà o ad atti programmatici diluiti nel tempo ma, in base al loro inserimento automatico in un provvedimento di breve periodo, quale il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria , veri impegni operativi, veri atti di programmazione compiuta.

•

La condivisione formale del **Partenariato Pubblico Privato** attraverso la cattura di valore ed attraverso una misurabile identificazione dei rischi ricadenti nella componente pubblica e privata.

•

La **modifica dei parametri utili per il calcolo del costo dell'investimento e del costo generalizzato del trasporto**.

•

La regolazione dei mercati della mobilità ed in particolare di quello ferroviario attraverso la istituzione dell'organismo preposto alla tutela della concorrenza nel mercato della offerta ferroviaria.

•

La rivisitazione sostanziale dei rapporti tra concedente e concessionario della rete autostradale in merito alle logiche di adeguamento tariffario attivabili solo dopo l'avvenuto avanzamento dei lavori di ammodernamento o di ampliamento della rete stessa.

•

La trasformazione in S.p.A. della Cassa Depositi e Prestiti e la operatività dell'ISPA.

Senza le condizioni poste dalla Legge Obiettivo la Società Infrastrutture S.p.A. non avrebbe potuto in nessun modo fare quello che in solo un anno è riuscita a fare:

- garantire concretamente la realizzazione del sistema ad **alta velocità ferroviario Torino – Milano – Napoli**,
- garantire, nel prossimo semestre, la realizzazione dell'asse ferroviario ubicato, nella parte italiana, lungo il **Corridoio Genova – Rotterdam** (Terzo valico dei Giovi),
- garantire la realizzazione dell'asse ferroviario ad alta velocità Milano – Verona – Venezia ubicato sul **Corridoio 5 Lisbona – Kiev,**
- garantire la realizzazione del passante di Mestre, anche questo ubicato sul Corridoio 5.

L'ISPA in realtà costituisce lo **strumento più avanzato** per evitare che lo Stato eroghi risorse pubbliche.

L'ISPA rappresenta il **catalizzatore più efficiente e più interessante** per aggregare capitali privati e consentire così una disponibilità di risorse che altrimenti incrinerebbero in modo sostanziale i parametri di Maastricht.

2. Le opere incluse nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2004- 2007:. Stato di attuazione delle singole opere, adeguamento del piano programmatico, previsione di completamento delle stesse

Legenda

Importi in milioni di Euro

	Opere deliberate dal CIPE al 31 maggio 2004
N	**proposta progettuale non disponibile**
I	**istruttoria in corso con possibilità di inoltro al CIPE entro il secondo semestre 2005**
I*	**istruttoria in corso con possibilità di inoltro al CIPE entro il primo semestre 2005**
I**	**istruttoria in corso con possibilità di inoltro al CIPE entro il 31 dicembre 2004**
I***	**Istruttoria in corso con possibilità di inoltro al CIPE entro il 30 ottobre 2004**
G	**Gara d'appalto in corso**
L	**Lavori in corso**

Tabella 1 Il quadro complessivo degli interventi indicati dal DPEF 2004 2007 e gli interventi approvati nel periodo novembre 2002 maggio 2004 e stato attuale dei singoli progetti

	Macro Regione	Voci delibera cipe 121/2001	Interventi	Ambito Territoriale	Deliberati dal Cipe al 31 Maggio 2004 A carico L.O.	Valore complessivo investimento al 31 maggio Investimento autorizzato In milioni di €	Stato progetti
1	NO	*Hub portuali: allacciamenti plurimodali Genova, Savona La Spezia (1807,60)*	Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti La Spezia	Liguria	Non deliberati	In corso di definizione	I
2	NO		Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti Savona	Liguria	Non deliberati	In corso di definizione	I
3	NO	*Corridoio n 5 Lione Kiev (7901,79)*	Aosta Chivasso Potenziamento	Valle d'Aosta	Non deliberati	In corso di definizione	N
4	NO		AV Milano Verona	Lombardia Veneto		4.720,00 576,00	I**
5	NO		Nodo di Milano potenziamento impianto merci	Lombardia	Non deliberati		N

6	NO	*Asse ferroviario Ventimiglia Genova Novara Milano (Sempione 4379,5)*	AV Milano Genova	Lombardia Liguria		4.719,00 319,00	I**
7	NO		Voltri Brignole	Liguria		622,00 0	I**
8	NO	*Asse autostradale medio padano Brescia Milano Passante di Mestre (774,69)*	BREBEMI	Lombardia	Non deliberati	866,00 0	I**
9	NO	*Frejus Ferroviario (1807,60)*	Frejus Ferroviario	Piemonte		2.278,00 0	I**
10	NO	*Gronde Ferroviaria Merci Nord Torino (1291,14)*	Gronda Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	Piemonte	Non deliberati		I
11	NO	*Centro Merci Novara (296,96)*	Hub di Novara	Piemonte	Non deliberati		I***
12	NO	*Accessibilità Fiera (195,22)*	Accessibilità Stradale Fiera di Milano	Lombardia	182,76	387,14 182,76	L
13	NO	*Monza metropolitana (376,5)*	Monza Metropolitana	Lombardia	Non Deliberati		I***
14	NO	*Nodo stradale ed autostradale di Genova (2765,11)*	Nodo Genova	Liguria	Non deliberati		N
15	NO	*Accessibilità ferroviaria Malpensa (1133,11)*	Potenziamento Milano Lecco Tratto Cairate Airuno	Lombardia	Non Deliberati		N
16	NO	*Sempione (1897,6)*	Sempione Traforo Ferroviario Linea Novara Borgomanero Sempione Raddoppio Vignale Oleggio Arona	Lombardia	Non Deliberati		I*
17	NO	*Traforo di Sicurezza Frejus (167,85)*	Traforo di Sicurezza Frejus	Piemonte	Non Deliberati		I**

18	NO	*Accessibilità metropolitana Fiera di Milano (297,48)*	Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	Lombardia	110,28	116,05 110,28	L
19	NO	*Accessibilità Valtellina (sistemi Ferroviari 90,38)*	Accessibilità Ferroviaria Valtellina	Lombardia	Non deliberati		I
20	NO	*Accessibiltà Valtellina (sistemi stradali 480,82)*	Accessibiltà Stradale Valtellina	Lombardia	Non deliberati		I
21	NO	*Tunnel Monte Bianco (516,46)*	Tunnel Monte Bianco	Valle d'Aosta	Non deliberati		I*
22	NO	*Brescia metropolitana (405,42)*	Brescia metropolitana	Lombardia	Non deliberati		I*
23	Nord Est	*Asse ferroviario Brennero Verona Parma La Spezia (1510,64)*	Brennero Verona Parma La Spezia. Verona La Spezia	Emilia Romagna, Veneto	Non deliberati		I
24	NE	*Nodo stradale ed autostradale di Bologna (701,35)*	Nodo stradale ed autostradale di Bologna	Emilia Romagna	Non deliberati		I
25	NE	*Valichi appenninici E.R.(343,44)*	Valichi appenninici E.R	Emilia Romagna	Non deliberati		I*
26	NE	*Costa romagnola Metropolitana (258)*	Costa Romagnola	Emilia Romagna	Non deliberati		I**
27	NE	*Corridoio n 5 Lione Kiev 7901,79*	AV Verona Padova	Veneto	Non deliberati		I*
28	NE		AV/AC Venezia Ronchi Sud	Friuli Venezia Giulia	Non deliberati		I
29	NE		Nodo AV Verona	Veneto	Non deliberati		I
30	NE	*Brennero (2582,28)*	Brennero Traforo ferroviario	Provincia Autonoma di Bolzano	Non deliberati		I*

31	NE	*Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali (309,87)*	Hub aeroportuali sistema Veneto	Veneto	Non deliberati		I**
32	NE		Hub aeroportuali Allacciamenti Metro Parma	Emilia Romagna	Non deliberati		I**
33	NE	*Bologna Metropolitana (877,98)*	Bologna Metropolitana	Emilia Romagna	216,17	453,88 216,17	G
34	NE	*Progetto per la salvaguardia della laguna e della Città di Venezia: sistema Mo.s.e.(4131,66)*	Mo.SE.	Veneto	450,00	4.131,00 450	L
35	NE	*Nuova Romea (929,62)*	Nuova Romea	Veneto Emilia Romagna	Non deliberati	Inserimento nel nuovo asse Mestre - Civitavecchia	I***
36	NE	*Asse autostradale medio padano Brescia Milano Passante di Mestre 1962,54*	Passante di Mestre	Veneto	113,40	750,00 113,40	L
37	NE	*Trieste penetrazione Grande viabilità Nord (516,46)*	Trieste penetrazione Grande viabilità Nord	Friuli Venezia Giulia	Non deliberati		I
38	NE	*Hub portuale: Trieste piattaforma logistica (414,20)*	Hub portuale Trieste: piattaforma logistica	Friuli Venezia Giulia	Non deliberati		I**
39	M	*Napoli metropolitana (3885,82)*	Napoli metropolitana	Campania	215,00	381,30 215,00	L
40	M	*Bretella di collegamento meridionale A1- A14 (S. Vittore Termoli 1549,37)*	Bretella di collegamento meridionale A1 A14 (s. Vittore Termoli)	Molise Campania	Non deliberati		I*
41	M	*Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta (1446,08)*	Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta	Campania	61,79	61,79 61,79	G

42	M	*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	Non deliberati		I
43	M	*Asse ferroviario Salerno Reggio Calabria Palermo Catania (12.291,67)*	Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)	Campania Basilicata Calabria	Non deliberati		N
44	M		Quadruplicamento Salerno Battipaglia	Campania	Non deliberati		I***
45	M		Messina Catania Giampilieri Fiumefreddo	Sicilia	Non deliberati		I
46	M	*Hub interportuali: interporto Nola Battipaglia Marcianise Maddaloni (361,52)*	Interporto Nola Battipaglia Marcianise/Maddaloni	Campania	0	18,20	L
47	M	*Asse autostradale Salerno Reggio Calabria Asse autostradale Messina Siracusa Gela Palermo Messina (13449,05)*	Salerno Reggio Calabria II e III macrolotto, in attesa esame IV macrolotto	Campania Basilicata Calabria	1893,70	1893,70	L
48	M		Asse autostradale Catania - Siracusa	Sicilia	9,00	517,90 9,00	G
49	M		Asse autostradale Messina Siracusa Gela	Sicilia	Non deliberati		I*
50	M	*Agrigento Caltanissetta- A19 (619,75)*	Agrigento Caltanissetta Tratta Agrigento Canicattì	Sicilia	Non deliberati		I

51	M	*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 Massacra	Puglia	Non deliberati		I
52	M	*Bari - Matera strada (135,31)*	Bari - Matera strada	Puglia Basilicata	Non deliberati		N
53	M	*Hub interportuali: Catania (10,85)*	Interporto di Catania	Sicilia	21,70	59,94 21,70	G
54	M	*Corridoio Jonico Taranto Sibari Reggio Calabria (3098,74)*	Corridoio Jonico Taranto Sibari Reggio Calabria	Puglia Basilicata Calabria	Non deliberati		I
55	M	*Foggia – Cerignola - Adeguamento SS 16 (105,36)*	Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 16	Puglia	Non deliberati		N
56	M	*Galleria sicurezza Gran Sasso (64,30)*	Galleria sicurezza Gran Sasso	Abruzzo	Non deliberati		I**
57	M	*Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali (309,87)*	Hub aeroportuali Palermo Aeroporto	Sicilia	Non deliberati		I***
58	M	Hub interportuale di Gioia Tauro	Hub interportuale di Gioia Tauro	Calabria	12,20	12,20 12,20	G
59	M	*Hub portuali: Napoli e Salerno (154,94)*	Hub portuale di Napoli e Salerno	Campania	Non deliberati		N
60	M	*Hub portuali: Taranto (51,65)*	Hub portuale di Taranto	Puglia	21,52	156,10 21,52	I***
61	M	*Bari nodo ferroviario e metropolitano (340,86)*	Nodo di Bari	Puglia	Non deliberati		I
62	M	*Nodo di Catania (516,46)*	Nodo di Catania	Sicilia	Non deliberati	In istruttoria al pre CIPE	I***

63	M	*Hub interportuali: Termini Imerese (1,55)*	Piastra interportuale Termini Imerese	Sicilia	Non deliberati		N
64	M	*Piastra logistica euromediterranea della Sardegna (1165,13)*	Piastra logistica euromediterranea della Sardegna	Sardegna	Non deliberati	In corso esame progetti per lotti funzionali	I
65	M	*Ragusa Catania (490,63)*	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514-194 alla sezione tipo B norme vigenti (4 corsie)	Sicilia	Non deliberati		I
66	M	*Schemi idrici (4641,40)*	Schemi idrici	Mezzogiorno	215,48	279,86 215,48	G/L
			Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello	Puglia	20	20	G
			Acquedotto del Frida Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico- 1° lotto	Basilicata	16	16	G
			Adduttore del Sinni	Basilicata	18,4	20	
			Favara di Burgio	Sicilia	39,56	65,9	L
			Gela Aragona	Sicilia	53,37	89,81	L
			Flumineddu Tirso (sondaggi preliminari)	Sardegna	0,16	0,16	L
			Sistema Basso Flumendosa Picocca (sondaggi preliminari)	Sardegna	0,35	0,35	G

		Schemi idrici (4641,40)	**Interconnessione dei sistemi idrici del Tirso Flumendosa Campidano e migliore utilizzazione dei Bacini Tirso, Fluminimannu di Pabillonis – Logoro**	**Sardegna**	67,08	67,08	**G**
			Acquedotto Molisano centrale (sondaggi preliminari)	**Molise**	0,37	0,37	**G**
			Acquedotto molisano destro (sondaggi preliminari)	**Molise**	0,19	0,19	**G**
67	**M**	***SS 172 dei Trulli (15,49)***	**SS 172 dei Trulli**	**Puglia**	**Non deliberati**		**N**
68	**M**	***Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (Strada 51,65)***	**Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (Strada)**	**Abruzzo**	**Non deliberati**		**I***
69	**M**	***Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria (182,31)***	**Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria**	**Puglia Basilicata Calabria**	**Non deliberati**		**N**
70	**M**	***Dorsale Atina Colli al Volturno (291,8)***	**Dorsale Atina Colli al Volturno**	**Campania**	**Non deliberati**		**I***
71	**M**	***A1 (Capua) Domiziana e adeguamento (308,32)***	**A1 (Capua) Domiziana e adeguamento**	**Campania**	**Non deliberati**		**N**
72	**C**	***Strada Tre Valli (196,25)***	**Tratto Eggi – San Sabino**	**Umbria**	**14,56**	**14,56** **14,56**	**L**
73	**C**	***Adeguamento Salaria(103,29)***	**Bretella Salaria Sud**	**Lazio**	**Non deliberati**		**I****

74	C	*Asse autostradale Cecina Civitavecchia (1859,24)*	Cecina Civitavecchia	Lazio Toscana	Non deliberati	In corso istruttoria Min. Ambiente	I**
75	C	*Nodo di Perugia (335,70)*	Circonvallazione di Perugia	Umbria	Non deliberati		I*
76	C	*Cisterna Valmontone (309,87)*	Cisterna - Valmontone. Bretella Autostradale	Lazio	Esaminata dal Pre CIPE		I***
77	C	*Asse viario Fano Grosseto (1853,56)*	Fano Grosseto	Marche Toscana	Non deliberati		I**
78	C	*Hub interportuali area romana (149,77)*	Hub interportuale di Civitavecchia	Lazio	11,18	43,00 11,18	L
79	C		Hub interportuale area romana: Fiumicino	Lazio	Non deliberati		I***
80	C		Hub interportuale area romana: Tivoli	Lazio	Non deliberati		I
81	C	*Hub portuali:Ancona (103,29)*	Hub portuali:Ancona	Marche	Non deliberati		I
82	C	*Roma (C/B1/GRA) (2892,16)*	Linea C di Roma	Lazio	316,00	1.510,00 316,00	G
			Grande Raccordo Anulare	Lazio	392,23	613,0 392,23	L
83	C	*Trasversale Nord Orte Civitavecchia (180,76)*	Trasversale Nord Orte-Civitavecchia	Lazio	Non deliberati		N
84	C	*Pontina A12 Appia (1136,21)*	Pontina	Lazio	Esaminata dal Pre CIPE		I***
85	C	*Riqualificazione E45 (0)*	Riqualificazione E45	Lazio Umbria Marche Emilia Romagna	Non deliberati	Inserimento nel nuovo asse Mestre – Civitavecchia	I***

86	C	*Asse viario Umbria Marche quadrilatero umbro marchigiano (1807,6)*	Quadrilatero Umbria Marche	Umbria Marche	900,00	1067,00 900,00	G
87	C	*Passo Corese Rieti (335,70)*	Passo Corese Rieti	Lazio	0	792,00 1,4	I**
88	C	*Firenze Sistema tramviario (212,78)*	Firenze Sistema tramviario	Toscana	Non deliberati		I
89	C	*Trasversale Nord Orte-Civitavecchia (135,31)*	Trasversale Nord Orte-Civitavecchia	Lazio	Non deliberati	Inserimento nel nuovo asse Mestre - Civitavecchia	I*
90	C	*Hub portuale: Civitavecchia (118,79)*	Hub portuale Civitavecchia	Lazio	Non deliberati	In attesa parere Regione Lazio	I***
91	C	*Hub interportuali: Piastra logistica umbra (14,72)*	Hub interportuali: piastra logistica umbra Terni Foligno Città di Castello	Umbria	29,30	58,60 29,30	G

Legenda

	Opere deliberate dal CIPE al 31 maggio 2004
N	proposta progettuale non disponibile
I	istruttoria in corso con possibilità di inoltro al CIPE entro il secondo semestre 2005
I*	istruttoria in corso con possibilità di inoltro al CIPE entro il primo semestre 2005
I**	istruttoria in corso con possibilità di inoltro al CIPE entro il 31 dicembre 2004
I***	Istruttoria in corso con possibilità di inoltro al CIPE entro il 30 ottobre 2004
G	Gara d'appalto in corso
L	Lavori in corso

3. Le condizioni per una organica rivisitazione dei livelli intermedi di programmazione

La Legge Obiettivo ed in particolare le Intese Generali Quadro hanno generato un vero processo di rivisitazione sostanziale delle strategie che le singole regioni intendevano ed intendono portare avanti; ha preso corpo cioè lo stesso principio assunto a scala comunitaria nella dichiarazione di interesse comunitario di una opera; cioè è venuta meno la logica localistica dell'intervento ed ha vinto finalmente il concetto di territorialità di un opera; in particolare un segmento di una rete stradale o ferroviaria o un nodo rivestono rilevanza nazionale anche se ubicati all'interno di una Regione.

Questo approccio non incrina minimamente quanto previsto dal nuovo art. 117 della Costituzione in quanto nella "**intesa**" con le Regioni crolla il rapporto biunivoco tra Stato e Regione e prende corpo un rapporto trasversale tra Stato e Regioni.

4. Il D.P.E.F. 2005 – 2008: Nuove opere, evoluzione temporale del programma decennale e logiche di monitoraggio innovative

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2005 – 2008 contiene una particolare singolarità: rappresenta il superamento della fase quinquennale dell'intero Piano e quindi costituisce un vero primo bilancio dell'intera operazione di infrastrutturazione del Paese. In realtà testimonia, da solo, la possibilità di traguardare concretamente il completamento sostanziale del processo pianificatorio decennale.

Questo impone però una rivisitazione sostanziale delle tecniche e delle logiche di monitoraggio.

Non ha più senso fornire lo stato di avanzamento dei singoli progetti, non ha più senso elencare il numero dei progetti approvati dal CIPE, non ha senso elencare gli stanziamenti finanziari autorizzati, non ha senso elencare le opere cantierate; questo tipo di monitoraggio ha solo una mera funzione statistica utile per verificare la dinamica del processo attivato ma non per misurare concretamente la distanza o la vicinanza dal risultato da perseguire, non utile per verificare, concretamente, la incisività dell'intervento, non solo nel segmento infrastrutturale oggetto del monitoraggio, ma anche e soprattutto dell'intero sistema infrastrutturale all'interno del quale è ubicato il singolo intervento.

Si ritiene utile, per comprendere questa innovazione metodologica, prospettare alcuni esempi:

- l'avanzamento di un lotto della autostrada Salerno – Reggio Calabria va letto esaminando l'intero sistema viario che interessa la Regione Calabria, Basilicata e Puglia. Sarebbe cioè opportuno verificare il reale avanzamento dell'intero sistema stradale formato dagli assi Salerno – Reggio Calabria e Lecce – Taranto – Sibari – Reggio Calabria. Fornendo in proposito due soli dati essenziali: **la distanza temporale dalla disponibilità funzionale dell'intero sistema; l'esigenza finanziaria necessaria per il raggiungimento del risultato.**

- L'avanzamento di un segmento dell'asse ferroviario ad alta velocità Genova – Milano va analizzato all'interno del sistema integrato caratterizzato dall'intero Corridoio Rotterdam – Genova e quindi coinvolgendo le opere dia ferroviarie di accesso al valico del Sempione, sia quelle legate alle piastre logistiche di Novara e di Genova.

5. Il D.P.E.F.2005 – 2008 : conferme e nuovi inserimenti

Il rispetto e la coerenza di ogni singola proposta rispetto a quanto previsto, in termini di avanzamento progettuale, nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2004 – 2007 è indicato dalla Tabella 1.

Si è proceduto poi alla rilettura integrale della Delibera del CIPE del 21.12.2001 n. 121 per verificare se, sulla base delle varie proposte avanzate dalle Regioni e sulla base delle varie Intese Generali Quadro, era possibile inserire nuovi interventi nel D.p.e.f. 2005 – 2008, da finanziare anche con il ricorso a fondi diversi da quelli riferiti alla Legge Obiettivo, come ad esempio ad una programmazione finanziaria che preveda anche fondi destinati alle aree sottoutilizzate (Tabella 2). Si è inoltre verificato l'avanzamento al 31 Maggio 2004 delle opere chiave indicate dal DPEF. 2003 2005 (Tabella 3).

Le indicazioni emerse da nuovi strumenti normativi, quali ad esempio la Legge 290/2002 (Finanziaria 2003) e la Legge 350/2003 (Legge Finanziaria 2004) che impongono, la prima, la destinazione di apposite risorse per il risanamento e la messa in sicurezza di edifici scolastici, la seconda, la costituzione di un fondo per il mantenimento, in efficienza, degli edifici sedi di organismi istituzionali.

Legenda

INTERVENTI RIPROPOSTI

GIÀ PRESENTI NEL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA 2004 -2007

INTERVENTI RIPROPOSTI

PRESENTI SOLO NELLA DELIBERA CIPE 121 E NON NEL DPEF 2004 - 2007

INTERVENTI APPROVATI

INTERVENTI PROPOSTI

NON PRESENTI NÉ NELLA DELIBERA CIPE121 E NÈ NEL DPEF 2004 - 2007

Tabella 2 Delibera CIPE 121 Del 21. 12. 2001

Quadro d'insieme delle opere deliberate, delle conferme e dei nuovi progetti

1° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

(importi in Milioni di Euro)

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	COSTO TOTALE	RISORSE DISPONIBILI	PREVISIONI DI SPESA					
			2002			2003	2004	TOTALE
			PROGETTAZ.	LAVORI	TOTALE			
SISTEMA VALICHI								
Traforo di sicurezza del Frejus	167,84	0,00	5,1646	0,00	5,1646	0,0000	0,0000	5,1646
Frejus	1.807,5991	0,0000						
Sempione	1.807,5991	0,0000	46,4811	0,0000	46,4811	72,3040	103,2914	222,0765
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)	7.901,79	0,0	0,0	309,87	309,87	516,45	774,68	1.601,01
Tratta Venezia-Udine-Vienna	671,39	0,00	2,58	7,74	10,32	67,13	103,2	180,75
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.133,10	391,99	0,0	0,00	0,0	158,03	95,54	253,58
Gronda ferroviaria merci nord Torino	1.291,14	0,00	0,00	0,00	0,00	18,07	30,98	49,06
Accessibilità Valtellina	90,38	64,04	1,03	0,00	1,03	10,32	14,97	26,33
Totale sistemi ferroviari	11.087,81	456,03	3,61	317,62	321,23	770,03	1.019,4	2.110,7
Sistemi stradali ed autostradali								
Tunnel Monte Bianco	516,45	258,22	0,00	0,00	0,00	4,13	38,73	42,86
Complemento stradale Corridoio 5	136,86	0,00	2,99	0,00	2,99	7,85	23,55	34,39
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 ***(FAS e LO)***	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 ***(FAS e LO)***								
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	**39.908,174o**	**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 ***(FAS e LO)***	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 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	2,06	0,00	0,51	0,00	0,51	0,00	0,00	0,51
Nodo di Catania	516,45	0,00	2,58	0,00	2,58	0,00	0,00	2,58
Totale Sistemi urbani	**15.366,14**	**2.030,70**	**26,85**	**508,40**	**535,25**	**1.274,35**	**1.994,04**	**3.803,65**
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***(FAS e LO)***	**1.165,12**	**0,00**	**5,16**	**28,35**	**33,51**	**133,81**	**195,22**	**362,55**

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	**2.650,45**	**29,95**	**4,13**	**74,36**	**78,50**	**346,02**	**454,48**	**879,00**
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-	**1.530,26**	**195,73**	**2,58**	**53,19**	**55,77**	**105,87**	**143,57**	**305,22**

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								
ALLACC. FERROVIARI STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI	**309,87**	**0,00**	**2,58**	**33,56**	**36,15**	**77,46**	**154,93**	**268,55**
SCHEMI IDRICI *(FAS e LO)*								
Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	4.641,39	0,00	12,91	195,99	208,90	949,76	1.319,80	2.478,47
Totale Schemi idrici	**4.641,39**	**0,00**	**12,91**	**195,99**	**208,90**	**949,76**	**1.319,80**	**2.478,47**
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
PIANO INTERVENTI COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
TOTALE IN MILIONI DI EURO	**125.858,32**	**11.866,37**	**327,74**	**2.435,76**	**2.763,50**	**7.622,90**	**13.817,85**	**24.204,26**

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
(FAS e LO)	Opere da finanziare con ricorso congiunto a fondi Aree sottoutilizzate e Fondi legge obiettivo.

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.

Legenda

INTERVENTI RIPROPOSTI **GIÀ PRESENTI NEL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA 2004 -2007**
INTERVENTI PROPOSTI PRESENTI SOLO NELLA DELIBERA CIPE 121 E NON NEL DPEF 2004 - 2007
INTERVENTI APPROVATI
INTERVENTI PROPOSTI NON PRESENTI NÉ NELLA DELIBERA CIPE121 E NON PRESENTI NÈ NEL DPEF 2004 - 2007

Tabella 2.1 AGGIORNAMENTI E NUOVE PROPOSTE

(in milioni di Euro)

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	COSTO TOTALE	DISPONIBILITA'
Asse autostradale Milano - Torino	1.120	Solo procedure Legge Obiettivo
Asse tangenziale Cortina d'Ampezzo	330	Verifica ricorso a partenariato pubblico privato
Asse tangenziale Lucca	480	Verifica disponibilità residue ANAS
Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari	63	In corso verifica accesso FAS
Linea Modena Sassuolo e linea Sassuolo – Reggio Emilia	175	Verifica disponibilitàresidue Legge 910/86
Milano: prolungamento della linea M5 a Monza Bettola e Relativo parcheggio di interscambio	370	Verifica disponibilità residue Legge 211 e risorse Organi Locali
Milano: Nuova Linea M4	240	Verifica disponibilità residue Legge 211 e risorse Organi locali
Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria	280	Verifica disponibilità Finanziarie ANAS
Porto di Cagliari	110	In corso verifica accesso FAS
Adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord da Santostefano di Magra - Viareggio	310	Verifica ricorso a forme di partenariato pubblico privato
Schemi idrici (Puglia) : Nuova galleria Pavoncelle AP	72	In corso verifica accesso FAS

Schemi idrici (Sicilia) Potenziamento acquedotti siciliani Centro - orientale	67	In corso verifica accesso FAS
Metropolitana di Brescia – tratta Prealpino – S. Eufemia	145	Verifica disponibilità residue Legge 211 e risorse Organi Locali
Interconnessione asse mediano di scorrimento della città di Cagliari con le SS.130, 131, 554 e 129	175	In corso verifica accesso FAS
Metropolitana lagunare di Venezia	290	Verifica ricorso a forme di partenariato pubblico privato
Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.	250	Legge 350/2003 Art.4 comma 151
Nuovo tratto autostradale Albenga – Garessio – Ceva/Milesimo	260	Verifica ricorso a forme di partenariato pubblico privato
Edilizia scolastica	200	Legge Finanziaria 2003
Corridoio Tirrenico – Viabilità accessoria dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino	150	Verifica ricorso a forme di partenariato pubblico privato
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa san Giovanni e Messina collegati alla realizzazione del ponte	300	Verifica ricorso ai Fondi PON
	5.387	Importi a carico Legge Obiettivo non superiori a 2 miliardi di Euro

Legenda

INTEREVENTI PROPOSTI

PRESENTI SOLO NELLA DELIBERA CIPE 121 E NON NEL DPEF 2004 – 2007

INTERVENTI PROPOSTI

NON PRESENTI NÉ NELLA DELIBERA CIPE121 E NON PRESENTI NÈ NEL DPEF 2004 – 2007

Tabella 3 Aggiornamento del D.P.E.F. 2003 2005

Le 21 opere chiave

Le 21 infrastrutture strategiche	valore del progetto D.p.e.f. 2003 2005	Attivato tra maggio 2001 e maggio 2004	Importo finanziato su fondi 166/2002	Valore complessivo del Deliberato CIPE
	in milioni di euro			
1. Valico ferroviario del Frejus (solo tunnel)	**2.278**	**2278**	**0**	**2.278**
2. Valico ferroviario del Sempione	**1.800**	**0**	**0**	#
3. Valico ferroviario del Brennero	**1.800**	**0**	**0**	#
4. Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino - Trieste)	**12.724**	**10.118**	**0**	**576**
4.a Torino - Novara	4.959	4959	0	#
4.b Novara - Milano	2..606	0	0	#
4.c Milano - Verona	4.720	4.720	0	576
4.d Verona - Venezia - Trieste	439	439	0	#
5. Asse autostradale medio padano	**1.525**	**1.525**	**113**	**750**
5.a Passante di Mestre	750	750	113	750
5.b Brescia – Bergamo - Milano	775	775	0	

6. Asse ferroviario Ventimiglia - Genova - Novara – Milano (Sempione)	**5.198**	**5.198**	**0**	**319**
6.a Ventimiglia - Genova	479	479	0	#
6.b Genova - Milano	4719	4719	0	319
7. Asse ferroviario Brennero - Verona – Parma - La Spezia	**1.510,63**	**0**	**0**	**#**
9. Progetto per la salvaguardia della laguna e della citta' di Venezia: sistema MO.SE	**4.131***	**450**	**450**	**450**
10. Nuova Romea (Mestre Civitavecchia)	**8.500**	**0**	**0**	**#**
11. Asse Viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	**2.322**	**0**	**900**	**900**
12. Asse autostradale Cecina - Civitavecchia	**1.959**	**0**	**0**	**#**
13. Sistema integrato di trasporto del nodo di Roma	**4.245**	**2.113**	**707,23**	**707,23**
13.a Gran Raccordo Anulare (GRA)	613	613	392,23	392,23
13.b Area Castelli	232	0	0	#
13.c Linea C			315	315
13.d Linea B1	3.400	1.500	#	#
14. Sistema integrato di trasporto del nodo	**3.885**	**381**	**215**	**215**

di Napoli				
15. Sistema integrato di trasporto del nodo di Bari	**340**	**0**	**0**	#
16. Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	**516**	**0**	**0**	#
17. Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria - Palermo - Messina - Siracusa - Gela	**8.077**	**3.060,9**	**1.902**	**1902**
17.a Salerno - Reggio Calabria	5.433	1.893	1.893	1893
17.b Palermo – Messina	650	650	0	#
17.c Messina – Siracusa – Gela	1.994	517,9	9	9
18. Asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria-Palermo – Catania	**12.291**	**0**	**0**	#
19. Nodo stradale e autostradale di Genova	**3.026**	**0**	**0**	#
20. Ponte sullo Stretto di Messina	**4.684**	**0**	**0**	#
21. Interventi per l'emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale e insulare	**4361**	**280**	**215,48**	**215,48**
Totale	**85.072,63**	**25.403,9**	**4.502,71**	**8.312,71**

Capitolo 2

Le opere della Legge Obiettivo nel Master Plan Europeo

Si ritiene opportuno, in questo capitolo, elencare le opere che dovranno essere allegate al Disegno di Legge Finanziaria 2005.

Tali opere sono state scelte sempre nel rispetto di quanto previsto nella Legge 166/2002 e nella Legge 443/2001, nel rispetto cioè delle stesse procedure utilizzate lo scorso anno e che di seguito si riportano

> *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".

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**

A questa serie di vincoli vanno necessariamente aggiunti quelli legati alla coerenza degli interventi al quadro delle scelte strategiche di infrastrutturazione approvate dal Parlamento Europeo il 21 aprile 2004 e relative al nuovo quadro delle reti TEN, cioè al nuovo **Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della Unione Europea**.

Per rendere più leggibile il quadro degli interventi si è ritenuto opportuno caratterizzare meglio, in modo sintetico, le caratteristiche delle singole opere per realizzare nei fatti quello che è stato anticipato nella Premessa a questo documento e che consiste nel "**pensare per corridoi**"

Tabella 4 Le opere della Legge Obiettivo

nel Corridoio n° 5

Corridoio n° 5 Asse Est Ovest Lisbona Kiev – Tratta italiana Torino Trieste							
Famiglia di intervento	**Opere Voce Delibera CIPE 121 . 2001**	**Regioni attraversate**	**Modalità**	**Tipo e caratteristiche del lavoro**	**Fruibilità dell'opera**	**Investimenti autorizzati ad oggi Milioni di €**	**Esigenze per la fruibilità dell'opera In milioni di €**
Valichi	**Frejus Ferroviario**	Piemonte	Ferrovia	Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione	**2017**	80,00	6.521
	Traforo di Sicurezza Frejus	Piemonte	Strada	Realizzazione di una seconda canna di sicurezza all'attuale tunnel autostradale	**2010**	0	137,2
	Tunnel Monte Bianco	Valle d'Aosta	Strada	Potenziamento con raddoppio del tunnel	-	-	516
Corridoio plurimodale padano Sistemi ferroviari	**Aosta Chivasso Potenziamento**	Valle d'Aosta	Ferrovia	Elettrificazione ed interventi di potenziamento infrastrutturale	**2006**	20,60	0
	Nodo di Milano potenziamento impianto merci	Lombardia	Ferrovia	Potenziamento Impianti ed Itinerari Merci	**2013**	56	1.144

Corridoio plurimodale padano Sistemi ferroviari	**AV Milano Verona**	Lombardia Veneto	AV/AC	Nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche A.V.	**2010**	576,00	4.720,00
	AV Verona Padova	Veneto	AV/AC	Nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche A.V. tra Verona e Padova	**2012**	0	2.744,00
	Nodo AV Verona	Veneto	AV/AC	Tratta AV metropolitana	**2010**	0	470,00
	AV/AC Venezia Ronchi Sud	Friuli Venezia Giulia	AV/AC	Potenziamento linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche A.V.		0	4.200,00
	Gronde Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	Piemonte	Ferrovia	Nuova linea a doppio binario	**2011**	24,28	2.350,72
	Potenziamento Milano Lecco Tratto Carnate Airuno	Lombardia	Ferrovia	Raddoppio linea esistente	**2006**	135	0
	Accessibilità Ferroviaria Valtellina	Lombardia	Ferrovia	Incremento prestazionale della linea	**2004**	47	0

	Accessibiltà Stradale Valtellina	Lombardia	Strada	Adeguamento della SS. 38 e potenziamenti suddivisa in 9 interventi	**Dal 2006 per tratte funzionali**	321,36	1.949,82
Corridoio plurimodale padano Sistemi stradali	**Brebemi**	Lombardia	Autostrada	Nuovo collegamento autostradale tra la SP 19 e la futura tangenziale di Milano mediante la SP 103 e la SP 415	**2007**	866,18	Auto finanziamento
	Passante di Mestre	Veneto	Strada	Passante autostradale esterno all'attuale A4	**2008**	750,00	0
	Trieste penetrazione Grande viabilità Nord	Friuli Venezia Giulia	Strada	Asse viario di penetrazione alla città di Trieste	**2010**	0	1.467,55
Sistemi urbani	**Monza Metropolitana**	Lombardia	Metropolitana	Prolungamento della linea M1 da Sesto FS a Monza Bettola con la realizzazione di una metropolitana	**2009/2010**	120,942	54,00
				-Nuova linea metropolitana M5 da p.zza Garibaldi a Monza Bettola tratta Bignami - Garibaldi	**2009/2010**	319,56	175,6

Sistemi urbani	**Brescia metropolitana**	Lombardia	Metropolitana	Prolungamento della metropolitana già in costruzione	**2009/2010**	22,42	528,19
Hub	**Hub interportuale di Novara**	Piemonte	Ferrovia/Strada	Potenziamento interporto per il traffico merci intermodale,	**2008**	68,00	142,00
	Hub aeroportuali sistema Veneto	Veneto	Ferrovia	Collegamenti agli aeroporti di Verona e Venezia	**2009**	0	310,40
	Hub portuale Trieste: piattaforma logistica	Friuli Venezia Giulia	Opere portuali	Potenziamento ed ampliamento delle aree operative	**2009**	53,46	196,34

Tabella 5 Le nuove opere della Legge Obiettivo nel Corridoio n° 5

Asse Est Ovest Lisbona Kiev - Tratta italiana Torino Trieste CORRIDOIO 5 NUOVE OPERE							
Famiglia di intervento	**Opere Nuove non previste nella Delibera del CIPE 121**	**Regioni attraversate**	**Modalità**	**Tipo e caratteristiche del lavoro**	**Fruibilità dell'opera**	**Investimenti autorizzati ad oggi Milioni di €**	**Esigenze per la fruibilità dell'opera Milioni di €**
Corridoio plurimodale padano sistemi stradali	**Nuovo tratto autostradale Albenga Garessio Ceva Milesimo**	Liguria Piemonte	Strada	Collegamento autostradale tra l'area costiera ligure e l'entroterra	**2011**	0	260,00
	Asse tangenziale Cortina d'Ampezzo	Veneto	Strada	Asse stradale che consente la canalizzazione del traffico fuori dall'ambito urbano	**2009**	0	330,00
Sistemi urbani	**Milano: prolungamento della linea M5 fino a Monza Bettola e relativo parcheggio (tratta Bignami – Monza Bettola)**	Lombardia	Metro	Completamento anello	**2009**	0	370
	Milano: nuova Linea M4	Lombardia	Metro	Nuova linea metropolitana da Abbiate Grasso a Linate	**2012**	0	240

	Metropolitana di Brescia: tratto Prealpino S.Eufemia	Lombardia	Metro	Seconda fase: interventi di messa in sicurezza	**2009/2010**	0	108
	Metropolitana lagunare di Venezia	Veneto	Metro	Collegamento aeroporto - Arsenale	**2010**	0	290

Tabella 6 Le opere della Legge Obiettivo nel "Corridoio dei Due Mari"

Asse Rotterdam Genova CORRIDOIO DEI DUE MARI							
Famiglia di intervento	**Opere Voce Delibera CIPE 121 . 2001**	**Regioni attraversate**	**Modalità**	**Tipo e caratteristiche del lavoro**	**Fruibilità dell'opera**	**Investimenti autorizzati ad oggi milioni di €**	**Esigenze per la fruibilità dell'opera milioni di €**
Valichi	**Sempione Traforo Ferroviario**	Piemonte	Ferrovia	Nuova galleria di accesso	**2015**	17,00	1.800,00
	Linea Novara Borgomanero Sempione Raddoppio Vignale Oleggio Arona			Potenziamento con raddoppio e varianti della tratta Vignale Oleggio Arona	**2012**	17	518,00
Corridoio tirrenico Nord Europa	**AV Milano Genova**	Lombardia Liguria	Ferrovia	Nuova linea AV AC e connessioni con le linee storiche	**2011**	319,00	4.400,00
	Voltri Brignole	Liguria	Ferrovia	Potenziamento infrastrutturale	**2013**	10,40	611,6

Sistemi urbani	**Nodo Genova**	Liguria	Strada	Realizzazione nuova viabilità, tunnel sottomarino e riassetto impianti ferroviario	**2012**	326,00	2.700,00
Hub portuali	**Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia**	Liguria	Strada	Realizzazione nuova viabilità, potenziamento viabilità esistente e interventi per la intermodalità	**2013**	13,40	1.069,04
Piastra Logistica euromediterranea della Sardegna	**Piastra logistica euromediterranea della Sardegna**	Sardegna	Strada/ferro via/ opere portuali	Realizzazione nuova viabilità, potenziamento viabilità esistente e potenziamento infrastrutture portuali	**2011**	162,47	1.759,43

Tabella 7 Le nuove opere della Legge Obiettivo nel "Corridoio dei Due Mari"

Asse Rotterdam Genova CORRIDOIO DEI DUE MARI NUOVE OPERE							
Famiglia di intervento	**Opere Nuove non previste nella Delibera del CIPE 121**	**Regioni attraversate**	**Modalità**	**Tipo e caratteristiche del lavoro**	**Fruibilità dell'opera**	**Investimenti autorizzati ad oggi Milioni di €**	**Esigenze per la fruibilità dell'opera Milioni di €**
Sistemi Urbani	**Interconnessione asse mediano di scorrimento della città di Cagliari con le SS 130, 131, 554 e 129**	Sardegna	Strada	Asse stradale urbano di interconnessione con la rete viaria della città di Cagliari	**2007**	0	175,00
	Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari	Sardegna	Strada	Asse stradale di sottopasso al porto di Cagliari	**2008**	0	63,00
HUB portuali	**Adeguamento impianto portuale Cagliari**	Sardegna	Piastra portuale	Potenziamento impianto portuale	**2007**	0	110,00

Tabella 8 Le opere della Legge Obiettivo nel Corridoio 1
Asse Nord Sud Berlino Palermo

Corridoio n° 1 Berlino Palermo							
Famiglia di intervento	**Opere Voce Delibera CIPE 121 2001**	**Regioni attraversate**	**Modalità**	**Tipo e caratteristiche del lavoro**	**Fruibilità dell'opera**	**Investimenti autorizzati ad oggi Milioni di €**	**Esigenze per la fruibilità dell'opera Milioni di €**
Valichi	**Brennero Traforo ferroviario**	Provincia Autonoma di Bolzano	Ferrovia	Nuovo valico ferroviario	**2016**	0	1.760,00
Corridoio Tirrenico Nord Europa Sistemi ferroviari	**Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)**	Campania Basilicata Calabria	AV/AC	Adeguamento/ Potenziamento/ AV-AC	**2009**	200,00	30,00
	Quadruplicamento Salerno Battipaglia	Campania	AV/AC	Adeguamento/ Potenziamento/ AV-AC	**2011**	16,19	1.838,81
	Messina Catania Giampilieri Fiumefreddo	Sicilia	AV/AC	Adeguamento/ Potenziamento/ AV-AC	**2013**	286,12	1683,88

Corridoio Tirrenico Nord Europa Sistemi stradali	**Modena – Lucca Asse tangenziale di Lucca**	Toscana	Strada	Asse tangenziale area urbana di Lucca	**2008**	0	480,00
	Cecina Civitavecchia	Lazio Toscana	Strada	Nuovo asse autostradale	**2010**	0	1.859,00
	Bretella Salaria Sud	Lazio	Strada	Adeguamento Salaria da Passo Corese a Osteria Nuova	**2009**	0	103,00
	Cisterna-Valmontone. Bretella Autostradale	Lazio	Strada	Nuovo collegamento autostradale	**2009**	256,75	228,13
	Dorsale Atina Colli al Volturno	Lazio Molise	Strada	Potenziamento	**2009**	0	271,38
	Salerno Reggio Calabria II III e IV macrolotto	Basilicata Calabria	Strada	Adeguamento dell'asse autostradale	**2008**	1.893	3.540
	Asse autostradale Messina Siracusa Gela (Siracusa Gela A 18)	Sicilia	Strada	Adeguamento Potenziamento	**2009**	250,00	940,00

Corridoio Tirrenico Nord Europa Sistemi stradali	**Asse autostradale Messina Siracusa Gela (Catania - Siracusa)**	Sicilia	Strada	Nuovo asse autostradale	**2008**	517,00	0
	Agrigento Caltanissetta Tratta Agrigento Canicattì	Sicilia	Strada	Adeguamento Potenziamento	**2010**	0	619,75
	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514-194 alla sezione tipo B norme vigenti (4 corsie)	Sicilia	Strada	Adeguamento viabilità esistente	**2010**	53,20	451,89
	A1 (Capua) Domiziana e adeguamento	Campania	Strada	Adeguamento SS7 quater Domitiana tratta Garigliano Castelvolturno e variante di Mondragone	**2010**	82,00	487,95
Sistemi	**Bologna Nodo stradale ed autostradale**	Emilia Romagna	Strada	Rivisitazione sistema attraversamento nodo	**2009**	0	800,00

urbani	**Bologna Metropolitana Linea 1**	Emilia Romagna	Metro	Nuova Metropolitana leggera automatica di Bologna linea 1 (1 fase)	**2009**	453,88	0
	Napoli metropolitana	Campania	Metro	Nuove linee e potenziamento del sistema metropolitano campano	**2011**	1.479,25	725,24
Sistemi urbani	**Linea C Roma**	Lazio	Metro	Nuova opera	**2010**	1.510,37	1.388,30
	Firenze Sistema tranviario	Toscana	Metro	Nuova opera	**2011**	0	177,84
	Nodo di Catania	Sicilia	Metro /ferrovia	Interramento stazione, potenziamento impianti, raddoppio tratte e nuova metropolitana	**2009**	0	516,00
Hub interportuali	**Interporto Nola Battipaglia Marcianise/Maddaloni**	Campania	Strada/ferrovie	Adeguamento/ Potenziamento	**2009**	41,7	177,2
	Interporto di Catania	Sicilia	Strada/ferrovie	Adeguamento/ Potenziamento	**2006**	59,93	0
	Hub interportuale di Gioia Tauro	Calabria	Strada/ferrovie/Nuove opere	Adeguamento/ Potenziamento	**2007**	12,20	63,96

Hub interportuali	**Hub interportuale area romana: Civitavecchia**	Lazio	Strada/ferrovie	Adeguamento/ Potenziamento/ Nuove opere	**2007**	43,00	22,00
	Hub interportuale area romana: Tivoli	Lazio	Strada/ferrovie	Adeguamento/ Potenziamento/ Nuove opere	**2008**	0	25,00
	Hub interportuale area romana: Fiumicino	Lazio	Strada/ferrovie	Adeguamento/ Potenziamento/ Nuove opere	**2007**	0	52,00
	Piastra interportuale Termini Imerese	Sicilia	Strada/ferrovie	Adeguamento/ Potenziamento/ Nuove opere	**2008**	0	35,00
Hub aeroportuali	**Hub aeroportuali Allacciamenti Parma Aeroporto**	Emilia Romagna	Ferrovia	Nuova opera	**2008**	0	448,70
	Hub aeroportuali Palermo Aeroporto (metropolitana leggera)	Sicilia	Ferrovia	Nuova opera	**2009**	9,0	480
Hub portuali	**Hub portuale di Napoli e Salerno**	Campania	Strada Ferrovie	Nuove opere	**2008**	0	160,00
	Hub portuale Civitavecchia	Lazio	Strada/ferrovie/porto	Potenziamento opere portuali suddivisi in più interventi.	**2008**	0	473,77

Tabella 9 Le nuove opere della Legge Obiettivo nel Corridoio 1
Asse Nord Sud Berlino Palermo

Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo CORRIDOIO 1 NUOVE OPERE							
Famiglia di intervento	Opere Nuove non previste nella Delibera del CIPE 121	Regioni attraversate	Modalità	Tipo e caratteristiche del lavoro	Fruibilità della Opera	Investimenti autorizzati Milioni €	Esigenze fruibilità opera Milioni €
Corridoio tirrenico Nord Europa	Modena – Sassuolo e Linea Sassuolo – Reggio Emilia	Emilia Romagna	Ferrovia	Adeguamento e potenziamento attuale asse ferroviario	2008	0	175
Sistemi urbani	Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.	Lazio	Edilizia	Ristrutturazioni edifici Presidenza Repubblica, Senato, Camera dei Deputati, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, della Corte dei Conti, del Ministero dell'Interno, di edifici di interesse scientifico culturale.	2007	Art.4 comma 151 Legge 350/2003	250

	Interventi collegati alla realizzazione del ponte	**Sicilia e Calabria**	**Strada e ferrovia**	**Sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina**	**2009**	**0**	**300**

Tabella 10 Le opere della Legge Obiettivo nel Corridoio 8 Bari Mar Nero

Corridoio n° 8 Bari Varna							
Famiglia di intervento	Opere Voce Delibera CIPE 121 2001	Regioni attraversate	Modalità	Tipo e caratteristiche del lavoro	Fruibilità dell'opera	Investimenti autorizzati ad oggi Milioni di €	Esigenze per la fruibilità dell'opera Milioni di €
Corridoio plurimodale adriatico	Ammodernamento SS 7-SS 106 Lavori di collegamento della 106 dir. e del casello autostradale di Taranto con la 106 Taranto Massafra	Puglia	Strada	Adeguamento/ Potenziamento /Nuova Opera	2008	0	53,00
	Bari - Matera strada	Puglia Basilicata	Strada	Adeguamento/Potenziamento/Nuova Opera	2008	0	175,08
	Corridoio Jonico Taranto Sibari Reggio Calabria	Puglia Basilicata Calabria	Strada	Adeguamento/Potenziamento/Nuova Opera	2010	245,33	9.378,00
	Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 16	Puglia	Strada	Adeguamento/Potenziamento/Nuova Opera	2008	0	188,51

	SS 172 dei Trulli	Puglia	Strada	Adeguamento/Potenziamento/Nuova Opera	2008	0	146,15
	Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (Strada)	Abruzzo	Strada	Teramo mare	2008	0	18,00
Corridoi trasversali e dorsale appenninica	Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria	Puglia Basilicata Calabria	Ferrovie	Velocizzazione tratta Sibari Reggio Calabria	2008	42,87	0
Sistemi urbani	Nodo di Bari	Puglia	Metropolitana /ferrovia/strada	Collegamenti ferroviari, metropolitana, e sistemazione viabilità	2009	119,07	255,73
Hub portuali	Hub portuale di Taranto	Puglia	Opere portuali	Adeguamento/Potenziamento/Nuova Opera	2007	156,15	40,00
	Hub portuale Ancona	Marche	Strada Ferrovia opere portuali	Adeguamento/Potenziamento/Nuova Opera	2008	0	280,00

Tabella 11 Le opere della Legge Obiettivo negli assi di connessione con i Corridoi Europei

Assi di connessione con i corridoi europei							
Famiglia di intervento	**Opere**	**Regioni attraversate**	**Modalità**	**Tipo e caratteristiche del lavoro**	**Fruibilità dell'opera**	**Investimenti autorizzati ad oggi Milioni di €**	**Esigenze per la fruibilità dell'opera Milioni di €**
Corridoio plurimodale adriatico	**Nuova Romea**	Veneto Emilia Romagna	Strada	Nuovo collegamento autostradale Ravenna/Venezia	**2011**	0	929,0
Corridoio plurimodale adriatico	**Costa Romagnola**	Emilia Romagna	Ferrovia	Tratta Rimini FS – Riccione FS	**2009**	37,35	56,03
Corridoio Tirrenico Nord Europa	**Trasversale Nord Orte-Civitavecchia**	Lazio	Strada	Adeguamento/Potenziamento	**2011**	42,55	126,00
Corridoio plurimodale Tirreno Brennero	**Brennero Verona Parma La Spezia. Verona La Spezia**	Emilia Romagna, Veneto	Ferrovia	Raddoppio Pontremolese	**2009**	0	2.194,00

Corridoi trasversali e dorsale appenninica	**Riqualificazione E45**	Lazio Umbria Marche Emilia Romagna	Strada	Adeguamento con caratteristiche autostradali dell'asse Ravenna Orte	**2011**	0	2.240,00
	Valichi appenninici E.R	Emilia Romagna	Strada	Adeguamento/Potenziamento	**2009**	0	343,44
	Bretella di collegamento meridionale A1 A14 (s. Vittore Termoli)	Molise Campania	Strada	Adeguamento del collegamento S Vittore Termoli	**2010**	113,88	3143,57
	Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta	Campania	Strada	Adeguamento/Potenziamento/Nuove opere	**2009**	61,59	1.826,00
	Asse Nord Sud Tirrenico adriatico Lauria Contursi Grottaminarda Termoli Candela	Basilicata Campania Puglia	Strada	Nuova opera	**2009**	165,27	1.607,61
	Galleria sicurezza Gran Sasso	Abruzzo	Strada	Adeguamento Potenziamento/Nuove opere	**2008**	76,53	Auto finanziamento

Corridoi trasversali e dorsale appenninica	**Asse Stradale Trevalli Perugia Tratto Eggi Acquasparta**	Umbria	Strada	Adeguamento/Potenziamento	**A partire dal 2006 per lotti funzionali**	14,45	627,00
	Circonvallazione di Perugia	Umbria	Strada	Adeguamento/Potenziamento	**2009**	0	511,00
	Fano Grosseto	Marche Toscana	Strada	Nuova opera	**2010**	47,51	1.580,28
	Quadrilatero Umbria Marche	Umbria Marche	Strada	Nuova opera	**2009**	1.066,72	1.026,79
	Orte Falconara	Lazio Marche	Ferrovia	Raddoppio suddiviso in più tratte	**Dal 2009 al 2015**	0	2.970,10
	Passo Corese Rieti	Lazio	Ferrovia	Adeguamento/Potenziamento	2011	1,34	790,86

Tabella 12 Le nuove opere della Legge Obiettivo negli assi di connessione con i Corridoi Europei

Assi di connessione con i corridoi europei NUOVE OPERE							
Famiglia di intervento	Opere Nuove non previste nella Delibera del CIPE 121	Regioni attraversate	Modalità	Tipo e caratteristiche del lavoro	Fruibilità dell'opera	Investimenti autorizzati ad oggi Milioni di €	Esigenze per la fruibilità dell'opera Milioni di €
Corridoio Tirrenico	Adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord da Santo Stefano del Magra – Viareggio	Toscana	Strada	Realizzazione terza corsia	2007	0	Auto Finanziamento

Tabella 13 Le opere della Legge Obiettivo: gli Schemi Idrici

Schemi idrici				
Opere Voce Delibera CIPE 121 . 2001	**Regioni interessate**	**Tipo e caratteristiche del lavoro**	**Fruibilità dell'opera**	**Investimenti autorizzati ad oggi Milioni di €**
ABR 04/2 Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara	**Abruzzo**	Impianto duale per l'approvvigionamento di una stazione ferroviaria.	**2008**	0
Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	**Abruzzo**	Progetto definitivo esaminato ed approvato in preCIPE il 2/03/2004.	**2008**	33,169
Adduzione Abruzzo – Puglia dai fiumi Pescara Sangro e Vomano	**Abruzzo**	Manca l'accordo di programma	**2009**	0
ABR 02/2 – Diga di Ponte Chiauci sul fiume Trigno – Lavori di completamento 2° stralcio	**Abruzzo**	È in corso una verifica sullo stato della progettazione	**2010**	0
Diga sul F. Fino a Bisenti	**Abruzzo**	Studio di fattibilità	**2008**	0
Disinquinamento del F. Aterno – Pescara	**Abruzzo**	Lavori di fognatura e impianto di depurazione. Sogesid sta elaborando un progetto preliminare che sarà pronto nel novembre 2004.	**2010**	0
Riefficientamento adduzioni potabili ed opere connesse nei bacini idrici dei fiumi Pescara, Sangro e Vomano	**Abruzzo**	È in corso la progettazione da parte di Sogesid del progetto preliminare, entro novembre 2004. Cantierabile nel settembre 2005.	**2010**	0

Vasche di accumulo ed impianti irrigui Piana del Fucino	**Abruzzo**	SOGESID ha redatto uno studio di fattibilità. E' un progetto che deve trovare l'adeguato supporto all'interno della Regione.	**2011**	0
Acquedotto molisano centrale	**Molise**	In istruttoria al MIT	**2007**	0,37
Opere di derivazione per l'utilizzazione delle acque invasate dalla Diga di Arcichiaro sul Torrente Quirino	**Molise**	Le opere sono state oggetto di una gara di project financig che non ha avuto alcun esito.	**2008**	0
Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	**Molise**	In Istruttoria al MIT	**2007**	0,19
Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore	**Molise**	In Istruttoria al MIT	**2008**	0
Integrazione portata dell'acquedotto Campano occidentale dal fiume Volturno a Venafro	**Molise**	Esiste un preliminare.	**2009**	0
Adeguamento della ripartitrice principale dell'acquedotto campano	**Campania**	Progetto preliminare.	**2009**	0
Miglioramento e completamento del sistema di ripartizione primaria dell'acquedotto campano	**Campania**	Progetto preliminare.	**2009**	0
Completamento dello schema della Campania Occidentale. Alimentazione area Flregrea e Basso Volturno.	**Campania**	Progetto preliminare.	**2009**	0

Adeguamento direttrice principale dell'acquedotto del Sarno	**Campania**	Progetto preliminare.	**2009**	0
Completamento acquedotto salernitano	**Campania**	Si tratta di 4 progetti presentati dalla Società SIS che gestisce l'ATO Sele	**2009**	0
Sistema di adduzione principale alla città di Napoli	**Campania**	Non si dispone ancora di nessuna documentazione progettuale.	**-------**	0
Sistema irriguo della Campania occidentale - Piana del Sele	**Campania**	Non si dispone ancora di nessuna documentazione progettuale.	**-------**	0
Potabilizzazione di Conza	**Puglia**	In istruttoria presso il MIT. Per questo progetto esiste la possibilità di un cofinanziamento del 25% da parte dell'AQP	**2008**	0
Acquedotto potabile del Sinni	**Puglia**	Per 3 lotti esiste il progetto preliminare. Del 4° lotto la progettazione è prevista in una seconda fase. E' già al MIT. Esiste la possibilità di cofinanziamento del 25% da parte dell'AQP	**2009**	0
Potenziamento della capacità di trasporto dell'Acquedotto del Sinni	**Puglia**	Studio di fattibilità	**-------**	0
Adduzione dall'invaso di Ponte Liscione a Finocchio	**Puglia**	Studio di fattibilità	**--------**	0
Completamento del riordino ed ammodernamento impianti ricadenti nel comprensorio destra Ofanto – Destra Rendina in Agro di Lavello	**Puglia**	E' in corso la gara di appalto.	**2007**	20

Traversa volano sul fiume Ofanto in località Monteverde (Avellino)	**Puglia**	Studio di fattibilità	-------	
Accumulo di risorsa idrica per 16 M.mc a servizio del comprensorio irriguo in sinistra Ofanto	**Puglia**	Studio di fattibilità	-------	0
Completamento Schema idrico Basento –Bradano. Adduttore diga di Genzano – diga del Basentello	**Basilicata**	È in corso il progetto definitivo da parte del Consorzio del Bradano-Metaponto.	**2009**	0
Completamento Schema idrico Basento –Bradano. Attrezzamento settori G.	**Basilicata**	Esiste il preliminare. E' in corso il progetto definitivo da parte del Consorzio del Vulture-Alto Bradano	**2009**	0
Ristrutturazione dell'Adduttore idraulico "S. Giuliano"	**Basilicata**	In istruttoria presso il MIT.	**2008**	0
Schema idrico Basento –Bradano tronco di Aderenza – Distribuzione 3° lotto	**Basilicata**	Progetto definitivo	**2009**	0
Utilizzazione afflussi del Cogliandrino	**Basilicata**	Non si dispone di elaborati progettuali	**2010**	0
Riuso delle acque basse jonico-lucane	**Basilicata**	Non si dispone di elaborati progettuali	**2010**	0
Ristrutturazione e Telecontrollo adduttore Sinni	**Basilicata**	Appalto in corso.	**2007**	20
Completamento schema idrico Basento – Bradano – Attrezzamento irriguo settori A e T	**Basilicata**	È in corso la progettazione esecutiva da parte del Consorzio Basento-Metaponto	**2010**	0
Adduttore Camastra Val Basento	**Basilicata**	Non si dispone di elaborati progettuali ancora adeguati per una valida istruttoria	**2010**	0

Completamento dello schema irriguo delle aree del Medio Agri	**Basilicata**	Finanziato dal Ministero delle Politiche Agricole per 10 Milioni di € al Consorzio di Bonifica Alta Val d'Agri.	**2010**	0
Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita.	**Basilicata**	In istruttoria al MIT. Progetto definitivo.	**2007**	0
Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita.	**Basilicata**	Studio di fattibilità	**2010**	0
Acquedotto Basento Camastra, integrazione condotte maestre	**Basilicata**	È in corso la progettazione definitiva	**2008**	0
Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie	**Basilicata**	Progetto Esecutivo Approvato Pre-cipe 2/03/2004	**2007**	17,27
Acquedotto Frida Sinni Pertusillo, completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico	**Basilicata**	Pubblicato il bando di gara	**2007**	16,00
Adeguamento opere di captazione, riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noci e Sinni	**Basilicata**	Approvato pre cipe 2/03/2004.	**2007**	26,00
Messa in sicurezza dei lavori eseguiti sulla diga dell'Esaro	**Calabria**	I lavori sono già appaltati.	**2007**	0
Costruzione della diga sul fiume Esaro e collegamento con l'acquedotto dell'Abatemarco	**Calabria**	Studio di fattibilità.	**2009**	0
Galleria di derivazione e opera di presa della diga sul torrente Menta	**Calabria**	Esiste un progetto esecutivo.	**2008**	0

Completamento dello schema idrico sulla diga sul torrente Menta	**Calabria**	Costruzione della vasca di demodulazione e potabilizzatore più parte dell'adduttrici. Progetto preliminare.	**2009**	0
Completamento dello schema idrico sulla diga sul torrente Metrano	**Calabria**	Non è stato finora presentato alcun progetto.	**2009**	0
Acquedotto Favara di Burgio	**Sicilia**	Esiste il progetto definitivo. A breve il CIPE si pronuncerà al passaggio dell'Ente Attuatore dal Commissario per l'Emergenza Idrica a Siciliacque.	**2007**	65,9
Acquedotto Gela – Licata – Aragona e nuovo serbatoio di San Leo	**Sicilia**	Esiste il progetto definitivo. A breve il CIPE si pronuncerà al passaggio dell'Ente Attuatore dal Commissario per l'Emergenza Idrica a Siciliacque	**2007**	89,81
Acquedotto Montescuro Ovest	**Sicilia**	Esiste un progetto preliminare ed è in corso la progettazione definitiva.	**2009**	0
Potabilizzazione invaso Garcia	**Sicilia**	Studio di fattibilità	**2010**	0
Completamento invaso Blufi	**Sicilia**	È un'opera in costruzione con fermo cantiere per la mancanza di autorizzazione al prelievo dei materiali da cave di prestito. Vi è un contenzioso con l'A.T.I.	**2008**	0
Risanamento diga Ancipa e infrastrutture connesse	**Sicilia**	I lavori di risanamento della diga di Ancipa sono in corso da parte dell'Enel.	**2007**	0

Collegamento Corsica Sardegna ed interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche – Collegamento Liscia – Coghinas	**Sardegna**	Studio di fattibilità	**2010**	0
Collegamento Corsica Sardegna ed interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche – Collegamento Liscia	**Sardegna**	Studio di fattibilità	**2010**	0
Collegamento Corsica Sardegna ed interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche	**Sardegna**	Studio di fattibilità	**2009**	0
Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento TIRSO – CASA FIUME	**Sardegna**	Il progetto è in avanzata fase di costruzione.	**2006**	0
Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento MONTE LERNO – TIRSO	**Sardegna**	Studio di fattibilità	**2009**	0
Interconnessione tra i bacini idrici per il trasferimento di risorse idriche. Collegamento COGHINAS - MONTE LERNO	**Sardegna**	Studio di fattibilità	**2009**	0

Diga di Sa Stria sul Rio Monti Nieddu, traversa di Medau Aingiu sul Rio Is Canargius e condotta pedemontana di adduzione irrigua	**Sardegna**	Il cantiere è aperto ma i lavori sono fermi in attesa del finanziamento da parte del CIPE di una perizia di variante.	**2007**	0
Schema idrico Sardegna Sud – Orientale. Serbatoio sul basso Flumendosa a Monte Perdosu	**Sardegna**	Il progetto sarà pronto entro il mese di Dicembre 2004. L'opera è funzionale per l'alimentazione dello schema 39 PRGA.	**2007**	67,08
Schema n. 39 P.R.G.A. – Opere di approvvigionamentoidropotabile 2° e 3° lotto costa sud – orientale fino a Villasimius	**Sardegna**	Esiste un progetto definitivo. Sono state finanziate le attività propedeutiche alla progettazione.	**2007**	0,35
Schema Flumineddu – Opere di collegamento Flumineddu - Tirso	**Sardegna**	Esiste un progetto definitivo in istruttoria al MIT	**2008**	0,16

Tabella 14 Le nuove opere della legge obiettivo: gli Schemi Idrici

Schemi idrici					
Opere Nuove non previste nella Delibera del CIPE 121	**Regioni attraversate**	**Tipo e caratteristiche del lavoro**	**Fruibilità dell'opera**	**Investimenti autorizzati ad oggi milioni di €**	**Esigenze per la fruibilità dell'opera milioni di €**
Schemi idrici Sardegna: Utilizzazione per uso irriguo e potabile delle acque dei Rii Montenieddu e Canrgius	Sardegna	Studio di fattibilità	**2009**	0	143
Schemi idrici Sicilia Risanamento acquedotto Ancipa	Sicilia	Risanamento	**2010**	0	10
Schemi idrici Sicilia Vettoriamento delle acque del fiume Sosio Verdura al potabilizzatore di Sambuca e lago Garcia	Sicilia	Esiste uno studio di fattibilità	**2009**	0	15,80
Schemi idrici Sicilia Rifacimento acquedotto Montescuro est	Sicilia	Esiste uno studio di fattibilità	**2009**	0	24,50
Schemi idrici Sicilia Lavori di costruzione del serbatoio Pitrè	Sicilia	Progettazione definitiva	**2010**	0	68,00
Schemi idrici Sicilia Lavori di costruzione della rete idrica Brancaccio Romagnolo	Sicilia	Esiste uno studio di fattibilità	**2010**	0	30
Schemi idrici Sicilia :costruzione della rete idrica Villa Adriana	Sicilia	Esiste uno studio di fattibilità	**2009**	0	15
Schemi idrici Puglia	Puglia	Galleria di valico Caposele-Conza della Campania - Galleria Pavoncelli Bis	**2009**	0	0
Schemi idrici Sicilia	Sicilia	Potenziamento acquedotti siciliani Centro - Orientale	**2009**	0	0

Legenda

INTERVENTI PROPOSTI
PRESENTI SOLO NELLA DELIBERA CIPE 121 E NON NEL DPEF 2004 – 2007

INTERVENTI PROPOSTI
NON PRESENTI NÉ NELLA DELIBERA CIPE121 E NON PRESENTI NÈ NEL DPEF 2004 - 2007

Tabella 15

Il quadro complessivo degli interventi proposti nel DPEF 2005 – 2008

	Macroregione	Voci delibera CIPE 121/2001	Interventi	Ambito territoriale	Numerazione DPEF 2004 - 2007
1	Nordovest	*Hub portuali: allacciamenti plurimodali Genova, Savona La Spezia (1807,60)*	Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti La Spezia	Liguria	1.
2	Nordovest		Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti Savona	Liguria	2.
3	Nordovest	*Corridoio n 5 Lione Kiev (7901,79)*	Aosta Chivasso Potenziamento	Valle d'Aosta	3.
4	Nordovest		AV Milano Verona	Lombardia Veneto	4.
5	Nordovest		Nodo di Milano potenziamento impianto merci	Lombardia	5.
6	Nordovest	*Asse ferroviario Ventimiglia Genova Novara Milano (Sempione 4379,55)*	AV Milano Genova	Lombardia Liguria	6.
7	Nordovest		Voltri Brignole	Liguria	7.
8	Nordovest	*Asse autostradale medio padano Brescia Milano Passante di Mestre (774,69) (a1)*	BreBemi	Lombardia	8.
9	Nordovest	*Frejus Ferroviario (1807,60)*	Frejus Ferroviario	Piemonte	9.

10	**Nordovest**	***Gronde Ferroviaria Merci Nord Torino (1291,14)***	**Gronde Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno**	Piemonte	10.
11	**Nordovest**	***Centro Merci Novara (296,96)***	**Hub di Novara**	Piemonte	11.
12	**Nordovest**	***Monza metropolitana (376,5)***	**Monza Metropolitana**	Lombardia	13.
13	**Nordovest**		**Milano prolungamento della linea M5 a Monza Bettola e relativo parcheggio di interscambio Monza Metropolitana**	Lombardia	13.
14	**Nordovest**		**Milano: Nuova Linea M4**	Lombardia	13.
15	**Nordovest**	***Nodo stradale ed autostradale di Genova (2765,11)***	**Nodo Genova**	Liguria	14.
16	**Nordovest**	***Accessibilità ferroviaria Malpensa (1133,11)***	**Potenziamento Milano Lecco Tratto Cairate Airuno**	Lombardia	15.
17	**Nordovest**	***Sempione (1897,6)***	**Sempione Traforo Ferroviario Linea Novara Borgomanero Sempione Raddoppio Vignale Oleggio Arona**	Lombardia	16.

18	**Nordovest**	***Traforo di Sicurezza Frejus (167,85)***	**Traforo di Sicurezza Frejus**	Piemonte	17
19	**Nordovest**	***Accessibilità Valtellina (sistemi Ferroviari 90,38)***	**Accessibilità Ferroviaria Valtellina**	Lombardia	19.
20	**Nordovest**	***Accessibiltà Valtellina (sistemi stradali 480,82)***	**Accessibiltà Stradale Valtellina**	Lombardia	20.
21	**Nordovest**	***Tunnel Monte Bianco (516,46)***	**Tunnel Monte Bianco**	Valle d'Aosta	21.
22	**Nordovest**	***Brescia metropolitana (405,42)***	**Metropolitana di Brescia – tratta Prealpino – S. Eufemia**	Lombardia	22.
23	**Nordovest**	**Asse autostradale Milano - Torino**	**Asse autostradale Milano - Torino**	**Piemonte Lombardia**	**Nuova proposta**
24	**Nordovest**	**Asse tangenziale Cortina d'Ampezzo**	**Asse tangenziale Cortina d'Ampezzo**	**Lombardia**	**Nuova proposta**
25	**Nordovest**	**Nuovo tratto autostradale Albenga – Garessio – Ceva/Millesimo**	**Nuovo tratto autostradale Albenga – Garessio – Ceva/Millesimo**	**Liguria**	**Nuova proposta**
26	**Nordest**	***Asse ferroviario Brennero Verona Parma La Spezia (1510,64)***	**Brennero Verona Parma La Spezia. Verona La Spezia**	Emilia Romagna, Veneto	23.
27	**Nordest**	***Nodo stradale ed autostradale di Bologna (701,35)***	**Nodo stradale ed autostradale di Bologna**	Emilia Romagna	24.
28	**Nordest**	***Valichi appenninici E.R.(343,44)***	**Valichi appenninici E.R**	Emilia Romagna	25.

29	**Nordest**	***Costa romagnola Metropolitana (258)***	**Costa Romagnola**	Emilia Romagna	26.
30	**Nordest**	***Corridoio n 5 Lione Kiev 7901,79***	**AV Verona Padova**	Veneto	27
31	**Nordest**		**AV/AC Venezia Ronchi Sud Trieste e viabilità complementare**	Friuli Venezia Giulia	28
32	**Nordest**		**Nodo AV Verona**	Veneto	29.
33	**Nordest**	***Brennero (2582,28)***	**Brennero Traforo ferroviario**	Provincia Autonoma di Bolzano	30.
34	**Nordest**	***Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali (309,87)***	**Hub aeroportuali sistema Veneto**	Veneto	31.
35	**Nordest**		**Hub aeroportuali Allacciamenti Metro Parma**	Emilia Romagna	32.
36	**Nordest**	***Progetto per la slavaguardia della laguna e della Città di Venezia: sistema Mo.s.e.(4131,66)***	**Mo.SE.**	Veneto	34.
37	**Nordest**	***Nuova Romea (929,62)***	**Nuova Romea**	Veneto Emilia Romagna	35. **Opera appartenente al nuovo Asse Mestre Civitavecchia**
38	**Nordest**	***Trieste penetrazione Grande viabilità Nord (516,46)***	**Trieste penetrazione Grande viabilità Nord**	Friuli Venezia Giulia	37.
39	**Nordest**	***Hub portuale: Trieste piattaforma logistica (414,20)***	**Hub portuale Trieste: piattaforma logistica**	Friuli Venezia Giulia	38.

40	**Nordest**	**Linea Modena Sassuolo e linea Sassuolo – Reggio Emilia**	**Asse ferroviario**	Emilia Romagna	Nuova proposta
41	**Nordest**	**Metropolitana lagunare di Venezia**	**Sistemi urbani**	Veneto	Nuova proposta
42	**Mezzogiorno**	***Napoli metropolitana (3885,82) Sistema di metropolitana regionale della Campania***	**Napoli metropolitana** ***Sistema di metropolitana regionale della Campania***	Campania	39.
43	**Mezzogiorno**	***Bretella di collegamento meridionale A1- A14 (S. Vittore Termoli 1549,37)***	**Bretella di collegamento meridionale A1 A14 (s. Vittore Termoli)**	Molise Campania	40.
44	**Mezzogiorno**	***Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta (1446,08)***	**Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta**	Campania	41.
45	**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	42.
46	**Mezzogiorno**	***Asse ferroviario Salerno Reggio Calabria Palermo Catania (12.291,67)***	**Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)**	Campania Basilicata Calabria	43.
47	**Mezzogiorno**		**Quadruplicamento Salerno Battipaglia**	Campania	44.

48	**Mezzogiorno**		**Messina Catania Giampilieri Fiumefreddo**	Sicilia	45.
49	**Mezzogiorno**	***Hub interportuali: interporto Nola Battipaglia Marcianise Maddaloni (361,52)***	**Interporto Nola Battipaglia Marcianise/Maddaloni**	Campania	46.
50	**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	47.
51	**Mezzogiorno**		**Asse autostradale Messina Siracusa Gela Siracusa Gela**	Sicilia	49.
52	**Mezzogiorno**	***Agrigento Caltanissetta-A19 (619,75)***	**Agrigento Caltanissetta Tratta Agrigento Canicattì**	Sicilia	50.
53	**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 Massafra**	Puglia	51.
54	**Mezzogiorno**	***Bari - Matera strada (135,31)***	**Bari - Matera viabilità**	Puglia Basilicata	52.
55	**Mezzogiorno**	***Corridoio Jonico Taranto Sibari Reggio Calabria (3098,74)***	**Corridoio Jonico Taranto Sibari Reggio Calabria**	Puglia Basilicata Calabria	54.
56	**Mezzogiorno**	***Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 16 (105,36)***	**Foggia - Cerignola - Adeguamento SS 16**	Puglia	55
57	**Mezzogiorno**	***Galleria sicurezza Gran Sasso (64,30)***	**Galleria sicurezza Gran Sasso**	Abruzzo	56.

58	Mezzogiorno	*Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali (309,87)*	**Hub aeroportuali Palermo Aeroporto: metropolitana leggera**	Sicilia	57.
59	Mezzogiorno	*Hub interportuale di Gioia Tauro*	**Hub interportuale di Gioia Tauro**	Calabria	58.
60	Mezzogiorno	*Hub portuali: Napoli e Salerno (154,94)*	**Hub portuale di Napoli e Salerno**	Campania	59.
61	Mezzogiorno	*Hub portuali: Taranto (51,65)*	**Hub portuale di Taranto**	Puglia	60.
62	Mezzogiorno	*Bari nodo ferroviario e metropolitano (340,86)*	**Nodo di Bari**	Puglia	61.
63	Mezzogiorno	*Nodo di Catania (516,46)*	**Nodo di Catania**	Sicilia	62.
64	Mezzogiorno	*Hub interportuali: Termini Imerese (1,55)*	**Piastra interportuale Termini Imerese**	Sicilia	63.
65	Mezzogiorno	*Piastra logistica euromediterranea della Sardegna (1165,13)*	**Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari**	Sardegna	64.
66	Mezzogiorno		**Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari**	Sardegna	64.
67	Mezzogiorno		**Porto di Cagliari**	Sardegna	64.

68	Mezzogiorno		Interconnessione asse mediano di scorrimento della città di Cagliari con le SS.130, 131, 554 e 129	Sardegna	64
69	Mezzogiorno	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa San Giovanni e Messina collegati alla realizzazoione del ponte	Sistemazione dei nodi stazione e adeguamento dela viabilità locale	Calabria e Sicilia	Nuova proposta
70	Mezzogiorno	*Ragusa Catania (490,63)*	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514-194 alla sezione tipo B norme vigenti (4 corsie)	Sicilia	65.
71	Mezzogiorno	*Schemi idrici (4641,40)*	Schemi idrici (Puglia) : Nuova galleria Pavoncelle AP	Mezzogiorno	Nuova proposta
72	Mezzogiorno	Vedi quadro Dettagliato Tabelle 13 e 14	Schemi idrici (Sicilia) Potenziamento acquedotti siciliani Centro - orientale	Mezzogiorno	Nuova proposta
73	Mezzogiorno	*SS 172 dei Trulli (15,49)*	SS 172 dei Trulli	Puglia	67.
74	Mezzogiorno	*Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (Strada 51,65)*	Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto (Strada)	Abruzzo	68.
75	Mezzogiorno	*Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria (182,31)*	Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria	Puglia Basilicata Calabria	69.
76	Mezzogiorno	*Dorsale Atina Colli al Volturno (291,8)*	Dorsale Atina Colli al Volturno	Campania	70.

77	Mezzogiorno	*A1 (Capua) Domiziana e adeguamento (308,32)*	A1 (Capua) Domiziana e adeguamento	Campania	71.
78	Centro	*Strada Tre Valli (196,25)*	Asse Stradale Tre valli Perugia Tratto Eggi Acquasparta	Umbria	72.
79	Centro	*Adeguamento Salaria(103,29)*	Bretella Salaria Sud	Lazio	73.
80	Centro	*Asse autostradale Cecina Civitavecchia (1859,24)*	Cecina Civitavecchia	Lazio Toscana	74.
81	Centro	Modena Lucca	Asse tangenziale Lucca	Toscana	Presente nella Delibera CIPE 121
82	Centro	Adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord da Santostefano di Magra - Viiareggio	Adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord da Santostefano di Magra - Viiareggio	Liguria	Nuova proposta
83	Centro	Linea Modena Sassuolo e l Sassuolo – Reggio Emilia	Linea Modena Sassuolo e l Sassuolo – Reggio Emilia	Emilia Romagna	Nuova proposta
84	Centro	Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria	Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria	Marche	Presente nella Delibera CIPE 121
85	Centro	Corridoio Tirrenico –	Viabilità accessoria dell'autostrada Roma Aeroporto di Fiumicino	Lazio	Nuova proposta

86	**Centro**	***Nodo di Perugia (335,70)***	**Circonvallazione di Perugia**	Umbria	75.
87	**Centro**	***Cisterna Valmontone (309,87)***	**Cisterna - Valmontone. Bretella Autostradale**	Lazio	76.
88	**Centro**	***Asse viario Fano Grosseto (1853,56)***	**Fano Grosseto**	Marche Toscana	77.
89	**Centro**	***Hub interportuali area romana (149,77)***	**Hub interportuale di Civitavecchia (allacci plurimodali)**	Lazio	78
90	**Centro**	***Hub portuali:Ancona (103,29)***	**Hub interportuale area romana: Tivoli**	Lazio	79.
91	**Centro**		**Hub interportuale area romana: Fiumicino**	Lazio	80.
92	**Centro**		**Hub portuale Ancona**	Marche	81.
93	**Centro**	***Roma (C/B1/GRA) (2892,16)***	**Linea C Roma**	Lazio	82.
94	**Centro**	***Trasversale Nord Orte Civitavecchia (180,76)***	**Orte Falconara**	Lazio Marche	83.
95	**Centro**	***Pontina A12 Appia (1136,21)***	**Pontina**	Lazio	84.
96	**Centro**	***Riqualificazione E45 (0)***	**Riqualificazione E45**	Lazio Umbria Marche Emilia Romagna	85. **Opera appartenente al nuovo Asse Mestre Civitavecchia**
97	**Centro**	***Asse viario Umbria Marche quadrilatero umbro marchigiano (1807,6)***	**Quadrilatero Umbria Marche**	Umbria Marche	86.

98	Centro	*Passo Corese Rieti (335,70)*	Passo Corese Rieti	Lazio	87.
99	Centro	*Firenze Sistema tramviario (212,78)*	Firenze Sistema tramviario	Toscana	88.
100	Centro	*Trasversale Nord Orte-Civitavecchia (135,31)*	Trasversale Nord Orte – Civitavecchia	Lazio	89. Opera appartenente al nuovo Asse Mestre Civitavecchia
101	Centro	*Hub portuale: Civitavecchia (118,79)*	Hub portuale Civitavecchia	Lazio	90.
102	Diffusi	Edilizia scolastica Messa in sicurezza	Diffusi	Diffusi	Art. 3 comma 91 Legge 350/2003 Finanziaria 2004
103	Diffusi	Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismo istituzionali	Diffusi	Diffusi	Art.4 comma 151 Legge 350/2003 Finnaziaria 2004

Legenda

INTERVENTI PROPOSTI
PRESENTI SOLO NELLA DELIBERA CIPE 121 E NON NEL DPEF 2004 – 2007

INTERVENTI PROPOSTI
NON PRESENTI NÉ NELLA DELIBERA CIPE121 E NON PRESENTI NÈ NEL DPEF 2004 - 2007

Capitolo 3

Verso nuovi processi di pianificazione

Il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria di questo anno ha una sua precisa peculiarità: **quella di potere identificare quali possano essere concretamente i primi risultati prodotti dal processo di infrastrutturazione organica attivato nel dicembre 2001 con la Delibera del CIPE 121**.

Si tratta, in realtà, di una prima valutazione misurabile del ritorno di una politica infrastrutturale che è stata una componente importante della politica economica di questo Governo.

In precedenza si è più volte ricordato il mancato avvio di attività infrastrutturali, un mancato avvio che ha caratterizzato la politica delle infrastrutture e dei trasporti nel periodo precedente al 2001, ma questa è stata solo una denuncia statica del fenomeno, una denuncia misurata solo dall'assenza di risorse destinate alle infrastrutture, invece poco si è detto e poco si è misurato in termini di danno reale al processo di accumulo intellettivo, tecnologico e funzionale dell'intero sistema che caratterizza la offerta di trasporto del Paese; poco si è detto sulla crisi vissuta dai vari organismi preposti alla erogazione di servizi di trasporto proprio a causa dell'assenza di una politica mirata al rilancio dell'intero comparto trasportistico.

Lo sforzo di infrastrutturazione del Paese connesso alla Legge Obiettivo, è soprattutto uno sforzo di programmazione infrastrutturale, uno sforzo di programmazione legislativa, uno sforzo di programmazione finanziaria, uno sforzo di programmazione progettuale.

La storia della pianificazione dei trasporti nel nostro Paese, può essere fatta risalire al Piano Generale dei Trasporti del 1986: è in quell'atto programmatico che,

per la prima volta ed in ottemperanza al contesto economico allora vigente ed allora previsto per il futuro, che buona parte delle nostre realtà trasportistiche oggi presenti hanno preso corpo, hanno avuto forma di idea condivisa.

Nonostante alcuni aggiornamenti successivi disposti per legge nel 1991 e nel 1992, in seguito ad alcuni tentativi di programmazione avvenuti nel 1997 poi culminati con la redazione del Piano Generale dei trasporti e della Logistica nel 2001, questo Paese ha dovuto attendere l'approvazione della Legge Obiettivo alla fine del 2001 per rimettere in moto un sistema di pianificazione che avesse come principale obiettivo quello di garantire la continuità degli investimenti almeno per la parte pubblica nel settore.

Se il Piano Generale dei Trasporti del 1986 mancava di un corredo finanziario organico che potesse rendere operativo l'intero programma, al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 mancava la percezione del sistema di riferimento economico.

Non c'era, nel Piano del 2001, la forza per sostenere, con un programma coraggioso per impegno finanziario e per visione strategica d'insieme, la "**produzione**" di infrastrutture di trasporto.

Nel 2001 in realtà ci si era limitati a produrre un Piano di natura *" didattico"* e, nel migliore dei casi *"regolamentativo"*; un Piano cioè che prevedeva ritorni al sistema economico complessivo del Paese derivanti dal risparmio dei costi ottenibile tramite la regolazione dei mercati e non come il prodotto di investimenti fissi nel settore, era il frutto anche culturale di un atteggiamento *"minimalista"*, ampiamente pervasivo, dell'interpretazione del concetto di "fare sistema" che il nostro Paese ha scontato in questi anni.

È soprattutto a questo atteggiamento culturale che dobbiamo la perdita di competitività del nostro sistema Paese.

È questo il contesto culturale all'interno del quale questo Governo ha "ereditato" il sistema di pianificazione del Paese ed è questo il contesto culturale su cui, insieme, Parlamento, Stato e Regioni hanno costruito quell'interessante processo strategico essenziale che ormai tutti riconoscono nella Legge Obiettivo.

È utile soffermarsi su questa analisi storica perché pochi, all'inizio, avevano compreso che "**programmare gli investimenti nel settore infrastrutturale significa programmare le risorse finanziarie necessarie per la loro realizzazione**".

Per questo è stato necessario un capillare coinvolgimento programmatorio sia delle Amministrazioni pubbliche centrali che di quelle locali, per questo è stato necessario risvegliare da un letargo pluriennale anche i soggetti attuatori di opere infrastrutturali minori ma strategiche per una rete integrata di trasporto.

Proprio per questi motivi, i numeri riferiti alle grandi opere, alle opere strategiche vanno letti congiuntamente all'avanzamento programmatorio e pianificatorio delle logiche che hanno governato l'emanazione della Delibera CIPE 121/2001, del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria riferito al periodo 2003 - 2006 ed al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria riferito al periodo 2004 – 2007 e, non ultimo per l'impatto sul programma complessivo degli interventi, della Legge finanziaria per il 2004, la Legge 350/2003.

L'idea di fondo è stata quella di programmare tutte le esigenze infrastrutturali, tenendo presenti alcune fasi di programmazione, necessarie per riportare la dotazione

infrastrutturale del sistema Paese agli standard qualitativi e quantitativi dei Paesi competitori.

Le fasi:

1. uscire dall'emergenza

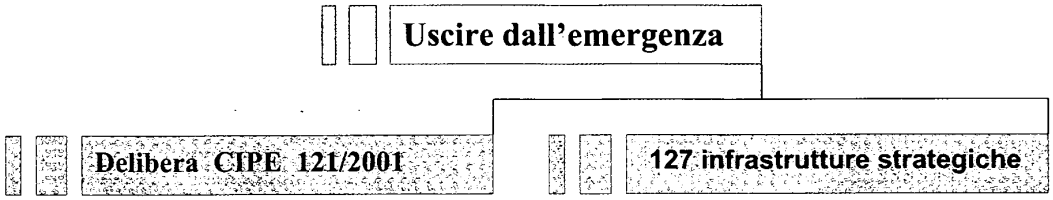
2. garantire la continuità delle scelte e degli investimenti infrastrutturali, sbloccando alcune opere essenziali alla ripresa di quelle che in altri Paesi sarebbero state normali esigenze infrastrutturali

3. programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse per ogni triennio, all'interno del piano decennale descritto dalla Delibera CIPE 121/2001, connettendo le necessità finanziarie alle esigenze infrastrutturali e quindi legando funzionalmente le esigenze finanziarie alla manovra di bilancio che accompagna la redazione della Legge Finanziaria.

Ad ognuna di queste fasi, ha corrisposto un atto di pianificazione, con l'indicazione e la quantificazione non solo numerica ma anche qualitativa delle infrastrutture necessarie a rendere completo il recupero del deficit italiano.

La prima fase, **uscire dall'emergenza**, ha portato alla redazione della cornice programmatoria, la Delibera CIPE 121 2001, indicativa di 127 infrastrutture strategiche.

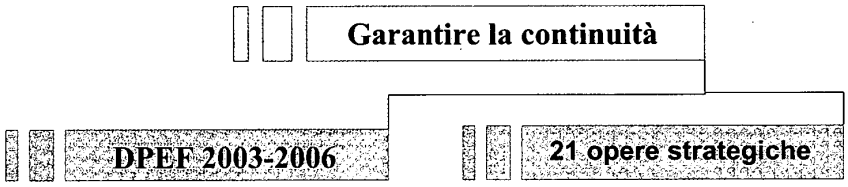
Questo programma decennale, "**costa**", 125 Miliardi di Euro, ma "**vale**" il ripristino durevole nel tempo delle condizioni di competitività distribuite equamente sull'intero territorio nazionale.



Nel passaggio dalla fase definita "**uscire dall'emergenza**" a quella definita "**garantire la continuità**", si è lavorato a produrre quell'impianto operativo che va dalla istituzione della Segreteria Tecnica di Missione che cura le istruttorie dei progetti ritenuti meritevoli di (co)finanziamento pubblico alla redazione alla pubblicazione del Decreto Interministeriale che permette l'accesso al finanziamento vero e proprio.

E' in questa fase che è intervenuto il DPEF 2003 - 2006, che ha indicato 21 opere strategiche.

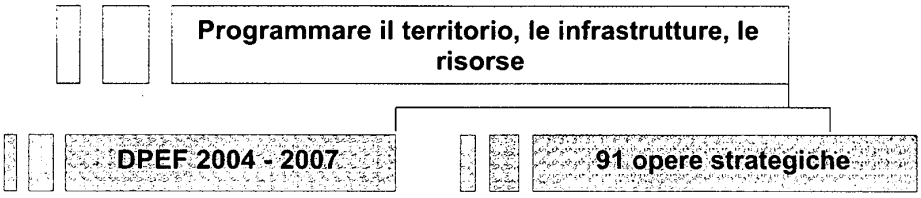
Queste 21 opere strategiche appartengono alle 127 opere descritte nella delibera quadro 121/2001.



Il funzionamento della Legge Obiettivo ha permesso, in un anno, di continuare le attività di programmazione, permettendo il passaggio dalla fase "garantire la continuità" a quella di "programmare il prossimo triennio" e di inserire, per volontà

legislativa (Legge166/2001), le opere che, sicuramente per maturità progettuale e strategicità funzionale, potevano far parte della manovra di bilancio degli anni 2004 - 2007. Queste opere sono descritte dal DPEF 2004 - 2007, cioè dal primo Documento di Programmazione Economica e Finanziaria che ha redatto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel DPEF 2004 - 2007 sono descritte 91 opere, selezionate all'interno delle 127 infrastrutture strategiche; a queste 91 opere, appartengono le 21 descritte dal DPEF 2003 - 2006.



Solo oggi dopo questa esperienza e dopo questa articolazione triennale dell'attuale Governo ci siamo convinti tutti che il 1° Programma di Infrastrutture Strategiche è un programma di respiro decennale.

Il suo cadenzamento triennale è stabilito, per Legge, da altri documenti di programmazione di importanza e rilevanza nazionale come il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria che indica sia le risorse finanziarie necessarie, nel breve periodo, per realizzare quel piano decennale, sia tutti i passi necessari alla realizzazione delle infrastrutture strategiche.

È stata compresa da pochi la lungimirante volontà del Legislatore di prevedere, nella Legge Obiettivo, l'inserimento nel DPEF delle opere del Piano Decennale, con una cadenza triennale, proprio per consentire non solo una conferma delle volontà programmatiche, ma anche una misura reale del valore dell'intervento e, quindi, una volta acquisito questo dato, consentire un trasferimento automatico dell'opera nella Legge Finanziaria.

Prende corpo poi un articolato sistema di monitoraggio effettuato sistematicamente dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite l'Unità tecnica di missione in perfetta sintonia con il CIPE e con l'aiuto di una nuova figura istituzionale: **i commissari straordinari** che rispondono alla Presidenza del Consiglio e che possono invocare poteri straordinari in caso di mancato rispetto delle procedure previste dalla Legge Obiettivo.

Questa indispensabile opera di monitoraggio da un lato e questa sistematica rilettura ogni anno nella redazione del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, dall'altro, ci consente, come detto all'inizio del presente paragrafo, di poter iniziare sin da questo anno a definire i ritorni concreti delle azioni attivate in questo triennio, **ci consente cioè di elencare quali saranno i lavori terminati o quali avanzamenti saranno raggiunti alla fine del prossimo biennio, alla fine del 2006.**

Questo quadro previsionale, tra l'altro, consentirà anche una ulteriore correlazione tra risorse attivate e crescita del PIL e potrà anche produrre prime indicazioni:

- sui possibili contenimenti dei costi generati oggi dalla congestione,
- sui contenimenti dei costi causati oggi da una assenza di processi logistici efficienti in alcuni HUB portuali, interportuali ed aeroportuali, HUB purtroppo non adeguatamente interrelati con le reti,
- sui contenimenti dei costi della offerta dei sevizi nelle grandi aree metropolitane.

Opere terminate funzionalmente al 31.12.2006

- Autostrada Palermo – Messina
- Rete metropolitana di Napoli
- 240 Km di asse autostradale Salerno – Reggio Calabria
- Asse ferroviario ad alta velocità Torino – Novara
- Asse ferroviario ad alta velocità Roma – Napoli
- Fiera di Milano e relativi accessi
- Terza corsia del Gran Raccordo Anulare di Roma

Opere con un livello di avanzamento superiore al 80% al 31.12.2006

- Asse ferroviario ad alta velocità Firenze Bologna
- Asse ferroviario ad alta velocità Bologna – Milano
- Asse ferroviario ad alta velocità Padova Mestre
- Intera parte restante dell'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria
- Linea B1 di Roma
- Terza corsia asse autostradale Bergamo – Milano
- Schemi idrici Sardegna
- Piastra portuale ed interportuale di Civitavecchia
- Piastra portuale di Taranto
- Piastra interportuale di Catania

Opere con un livello di avanzamento superiore al 40% al 31.12.2006

- Passante autostradale di Mestre
- Piastra portuale Gioia Tauro
- Nodo di Catania

- Schemi idrici (alcuni della Puglia, della Basilicata e dell'Abruzzo)
- Centro merci Novara
- Piastra logistica umbra : Terni, Foligno e Città di Castello

Opere con un livello di avanzamento superiore al 20% al 31.12.2006

- Mo.Se. di Venezia
- Metropolitana di Bologna
- Metropolitana di Parma
- Brescia metropolitana
- Metropolitana di Monza e di Milano
- Firenze sistema tranviario
- Asse viario Umbria Marche quadrilatero umbro marchigiano
- Bretella di collegamento meridionale A1 – A14 (S. Vittore – Termoli)
- Nodo di Perugia
- Linea C metropolitana di Roma
- Asse ferroviario ad alta velocità Milano – Verona
- Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta
- HUB interportuale di Fiumicino
- Asse Nord Sud Tirreno adriatico Lauria Contursi Grottaminarda Termoli Candela
- Ammodernamento 7 – SS 106. Lavori di collegamento della 106 del casello autostradale di Taranto con la 106 Taranto – Massacra
- Bari – Matera strada
- Schemi idrici (alcuni della Campania, del Molise, della Sicilia e della Calabria)
- Asse autostradale Messina Siracusa Gela tratto **Catania – Siracusa**

- Asse autostradale Messina Siracusa Gela tratto **Siracusa - Gela**
- HUB portuale di Trieste: piattaforma logistica
- Strada Tre Valli
- Adeguamento bretella Salaria Sud

Opere cantierate al 31.12.2006

- Ponte sullo Stretto di Messina
- Valico ferroviario del Brennero
- Valico ferroviario del Frejus
- Asse ferroviario ad alta velocità Genova – Novara - Milano
- Asse ferroviario ad alta velocità Verona – Padova
- Trieste penetrazione grande viabilità Nord
- Asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (BREBEMI)
- Potenziamento Milano Lecco Tratto Cairate Airuno
- Nodo stradale ed autostradale di Genova
- Asse autostradale Mestre – Civitavecchia
- Asse autostradale Cecina – Civitavecchia
- Collegamento ferroviario Rieti – Passo Corese
- Nodo di Bari
- Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria
- Schemi idrici: oltre il 50% degli interventi programmati nella Delibera del CIPE 121 del 21.12.2001
- Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti La Spezia
- Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti Savona
- Voltri - Brignole

- Asse ferroviario Brennero Verona Parma La Spezia
- Nodo autostradale di Bologna
- Costa Romagnola Metropolitana – tratta Rimini FS – Riccione FS
- Asse viario Fano – Grosseto
- HUB portuale di Ancona
- Corridoio jonico Taranto Sibari Reggio Calabria
- Galleria sicurezza Gran Sasso
- Dorsale Atina Colli al Volturno
- Cisterna Valmontone
- Metropolitana di Palermo
- Piastra logistica Euromediterranea della Sardegna
- Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria

Questo quadro previsionale non è più il frutto di una ipotesi programmatica in quanto, anche le opere che saranno cantierate nel 2006 dispongono già di elaborati progettuali capaci di fornire certezza e misura sui costi e sui tempi.

È possibile quindi impostare su questa base di partenza, ormai disegnata e definita una vera pianificazione in grado di offrire al mondo imprenditoriale ed alla domanda di trasporto passeggeri e merci, in generale, risposte coerenti alle esigenze peculiari che possono derivare da un assetto geoeconomico che solo pochi anni fa nessuno era in grado di prevedere.

Prende corpo così da questo DPEF una nuova proposta metodologica: redigere, alla luce di quell'assetto infrastrutturale che nel 2006 avrà tutti i connotati della certezza, il nuovo modello logistico capace di essere coerente con le aspettative di una crescita economica strutturata e competitiva.

Capitolo 4

Le aspettative di crescita connesse agli interventi della Legge Obiettivo

La serie di considerazioni e di analisi esposte nei paragrafi precedenti consente la identificazione, **da un lato,** della crescita del PIL attesa dal I° Programma degli Investimenti Strategici, crescita prevista, sulla base dei dati certi, sul livello di cantierabilità delle singole opere, nell'arco di vigenza del nuovo DPEF 2005 – 2008, **dall'altro**, la identificazione del quadro delle esigenze finanziarie aggiuntive generate dalle varie proposte incluse nelle **Tabelle 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15** del Terzo Paragrafo che, come detto in precedenza, contemplano una serie di interventi scelti con la stessa logica del passato DPEF 2004 – 2007, logica coerente al dettato delle Leggi 166/2002 e 443/2001.

Il quadro delle esigenze finanziarie rispetta integralmente la previsione dello scorso anno che ipotizzava, nel triennio 2004 – 2007, un' esigenza di risorse, a carico del volano globale da destinare alle opere della Legge Obiettivo, pari a circa **21 miliardi di €.**

Prende corpo così un quadro di esigenze, da inserire nel prossimo Disegno di Legge Finanziaria, pari a **7,2 miliardi di Euro.**

Per venire incontro sia alle azioni attivate dal Governo per contenere la spesa pubblica, sia ai vincoli imposti dall'articolo 4 comma 177 della Legge 350/2003 (Legge Finanziaria 2004), si e provveduto a verificare, per ogni singolo intervento, la possibilità di un coinvolgimento sostanziale di capitali privati.

Si sono approfonditi in modo particolare due aree tematiche: quella dell'A.N.A.S. e quella dei centri intermodali.

Per quanto concerne l'A.N.A.S. la rete stradale, con caratteristiche molto vicine a quelle autostradali, è oggi pari a circa 4.200 Km.; questa rete è attraversata giornalmente da un flusso superiore a 20.000 veicoli equivalenti.

Appare evidente quindi che se si elevassero a livello "autostradale" le caratteristiche dell'attuale rete e se si riuscisse ad identificare un modello di "tariffazione" coerente alle caratteristiche dei vari segmenti che costituiscono tale rete, allora l'A.N.A.S. potrebbe, alla fine del prossimo biennio, disporre annualmente di un volando di risorse pari a circa **1,1 – 1,4 miliardi di Euro**.

Questo volano potrebbe consentire una copertura di almeno il 25% – 30% delle opere stradali previste nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvate dal CIPE il 21 dicembre 2001, ma soprattutto potrebbe servire da differenziale per le opere del Mezzogiorno dove si ritiene opportuno mantenere tariffe meno onerose.

Per quanto concerne invece le aree destinate alle attività intermodali, sarebbe opportuno identificare, nelle sedi opportune, un apposito **Fondo Rotativo HUB Intermodali** capace di ridimensionare da un lato, in modo sostanziale il coinvolgimento di risorse pubbliche nella realizzazione delle infrastrutture intermodali, dall'altro in grado di incentivare anche processi tecnologici congeniali con le nuove filiere logistiche.

Tabella 16
Impatti economici: il conseguito ad oggi e la stima per il periodo 2005 2008

	Opere	Importi generati al 31 Dicembre 2003 milioni di euro
91 Opere DPEF 2004 2007 Legge Obiettivo	Salerno Reggio Calabria I maxilotto	700
	Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia Progetto Mo.s.e.	450
	Grande Raccordo Anulare Roma	613,07
	Benevento Caserta Autostrada A1 – Caianello – Grazzanise e Variante di Caserta Strada a scorrimento veloce "Fondo Valle Isclero"	61,79
	Napoli Metropolitana Completamento Linea 1 Metropolitana di Napoli	148,9
	Napoli Metropolitana Collegamento Linea Alifana – Linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa – Piscinola) Linea C	232,4
	Napoli sottosuolo Consolidamento dei costoni della Collina dei Camaldoli – lato Soccavo	6,5
	Napoli sottosuolo Progetto di risanamento igienico –sanitario ed idrogeologico del Vallone S. Rocco	31
	Stazioni ferroviarie ed adeguamenti funzionali	617,56
	Favara di Burgio	65,9
	Gela Aragona	89,81
	Catania Siracusa tratta Siracusa Gela	517,9
	Terni Rieti - Confine regionale SS Civitavecchia Orte Terni Rieti	234,74
	Totale Investimenti generati al 31 Maggio 2003 dalla Legge Obiettivo	*3769,57*

91 Opere DPEF 2004 2007 Attività del Ministero I&T	**Potenziamento autostrada Modena-Bologna-Firenze Nord-Incisa (compresa Variante di valico)**	**4200**
	Palermo-Messina	**650**
	Asse ferroviario AV Torino-Novara	**4959**
	Asse ferroviario AV Padova-Mestre	**439**
	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova (tratta Andora – S.Lorenzo)	**479**
	Totale Investimenti generati al 31Maggio 2003 dall'attività del Ministero Infrastrutture e Trasporti	***10727***

Tabella 17
Impatti economici: il conseguito ad oggi e la stima per il periodo 2005 2008

	Opere	Importi generabili entro dicembre 2004 milioni di euro
91 opere D.p.e.f. 2004 2007 Legge Obiettivo	Passante di Mestre	750
	Milano Verona	576
	Milano Genova	319
	Adeguamento SS 156 dei Monti Lepini	60
	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: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico-1° lotto	16
	Adduttore del Sinni	20
	Accessibilità metropolitana alla Fiera di Milano	116,05
	Accessibilità viaria Fiera di Milano	387,14
	Strada Tre Valli Tratto Eggi Acquasparta	14,56
	Quadrilatero Umbria Marche	900
	Hub interportuale di Civitavecchia: allacciamenti	43
	Interporto di Battipaglia	18,198
	Flumineddu Tirso (sondaggi preliminari)	0,16
	Sistema Basso Flumendosa Picocca (sondaggi preliminari)	0,35
	Interconnessione dei sistemi idrici del Tirso Flumendosa Campidano e migliore utilizzazione dei Bacini Tirso,Fluminimannu di Pabillonis-Logoro	67,08
	Acquedotto molisano centrale(sondaggi preliminari)	0,37
	Acquedotto molisano destro(sondaggi preliminari)	0,19
	Interporto di Catania	59,94

	Hub interportuale di Gioia Tauro	12,2
	Raccordo autostradale A4 -Val Trompia	769,3
	II Maxilotto Sa Rc: km 393+500 ed il km 423+300 km	1193,7
	Piastre logistiche dell'Umbria	58,6
	Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia Progetto Mo.s.e. II Tranche	709
	Totale Investimenti generabili al 31 dicembre 2004	*6110,838*

Tabella 18
Impatti economici: il conseguito ad oggi e la stima per il periodo 2005 2008

	Opere	Importi generabili nel periodo di vigenza del Dpef 2005 2008 milioni di euro
Opere Deliberate dal Cipe in data 31 Maggio 2004 Impatti attesi a partire dal 2005	Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione (tratta italiana della parte comune della sezione internazionale Reti TENT)	2278
	Voltri Brignole	622
	Ponte sullo Stretto di Messina	4684
	Passo Corese Rieti	792,1
	Metropolitana di Bologna	453,88
	Metropolitana di Roma Linea C e Linea B1	3400
	Hub portuale di Taranto	156,1
	Totale Investimenti generabili al 31 dicembre 2005	*12386,08*
Opere Dpef 2005 2008	Totale investimenti generabili dal Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2005 2008	*7200*
	Totale Investimenti generabili 2005	*19586,08*

Tabella 19
Articolazione territoriale Investimenti del DPEF 2005 2008 Nord Ovest

Nordovest	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Nuove opere 2007	Nuove opere 2008	Totale	Legge Obiettivo
Totale	***1102,2***	***1710***	***2430***	***1265,38***	***6507,58***	***4240,18***
Asse Est Ovest Lione Budapest	**1122,2**	**1740**	**2470**	**1355,38**	**6687,58**	**4420,18**
Valle D'aosta	60,6	140	140	100	440,6	20,6
Liguria	0	0	70	80	150	180
Lombardia	291,6	715	1045	915,38	2966,98	2289,58
Lombardia Veneto	200	300	500	0	1000	140
Piemonte	530	510	620	70	1730	1460
Piemonte Lombardia	20	45	55	100	220	150
Asse Rotterdam Genova	**1050**	**1050**	**1100**	**0**	**3200**	**1939,84**
Liguria	650	650	500	0	1800	1859,84
Lombardia/Liguria	400	400	600	0	1400	80

Tabella 20
Articolazione territoriale Investimenti del DPEF 2005 2008 Nord Est

Nordest	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Nuove opere 2007	Nuove opere 2008	Totale	Legge Obiettivo
Totale	*840*	*1565,5*	*1663*	*2030*	**6098,5**	*2657,34*
Asse Est Ovest Lione Budapest	**480**	**1040**	**1120**	**1290**	**3930**	**1516,34**
Friuli Venezia Giulia	230	530	580	530	1870	616,34
Veneto	250	410	440	660	1760	530
Veneto Emilia Romagna	0	100	100	100	300	370
Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo	**200**	**238,5**	**256**	**380**	**1074,5**	**793**
Provincia autonoma di Bolzano	10	33,5	41	130	214,5	223
Emilia Romagna, Veneto	120	130	130	160	540	250
Emilia Romagna	70	75	85	90	320	320
Assi di connessione con i corridoi europei	**160**	**287**	**287**	**360**	**1094**	**348**
Emilia Romagna	160	287	287	360	1094	348

Tabella 21
Articolazione territoriale Investimenti del DPEF 2005 2008 Centro

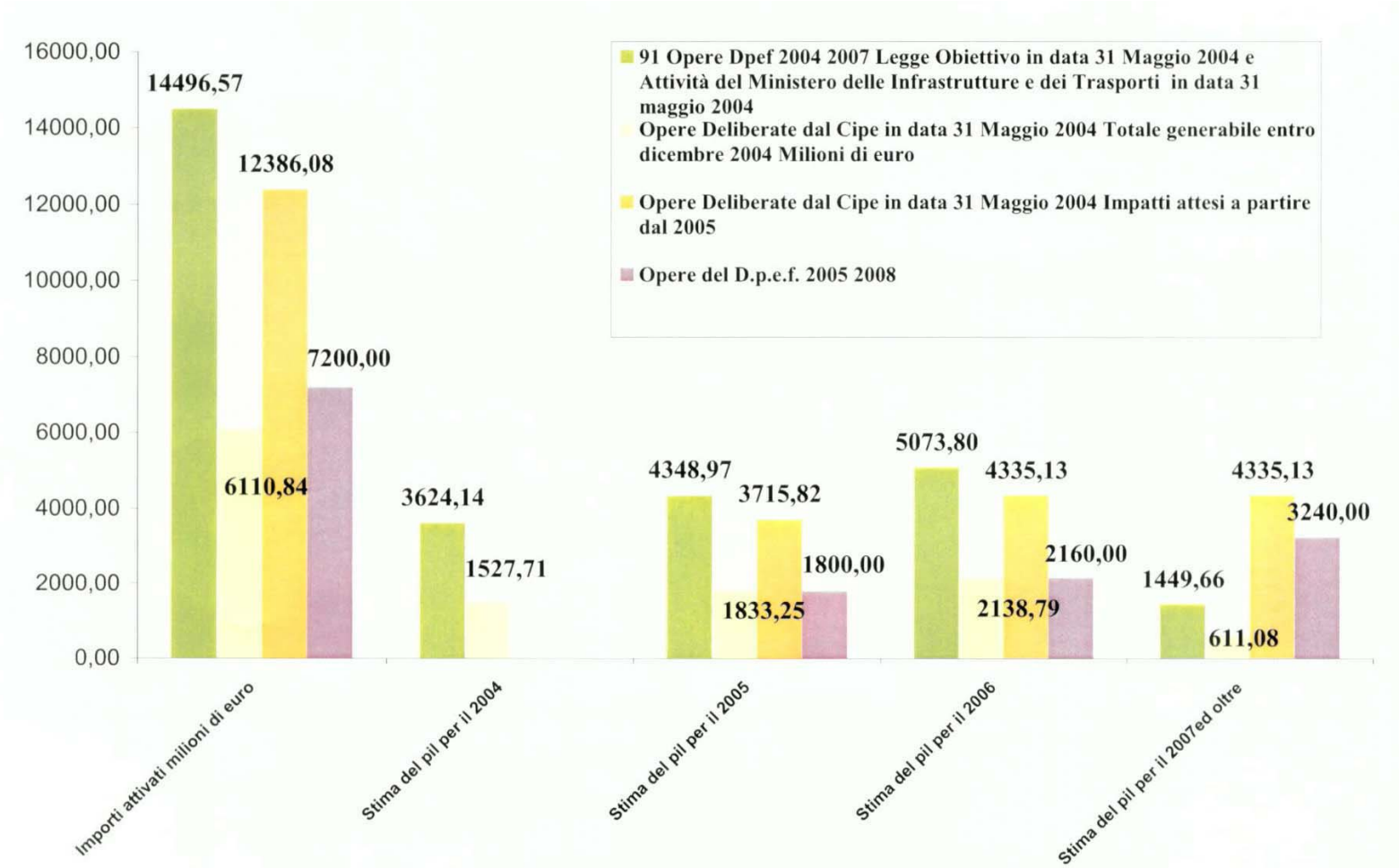
Centro	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Nuove opere 2007	Nuove opere 2008	Totale	Legge Obiettivo
Totale	*420*	*1205*	*1610*	*2105*	*5340*	**4117**
Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo	**105**	**530**	**745**	**980**	*2360*	**2289**
Lazio	105	315	400	510	1330	1359
Lazio Toscana	0	100	200	300	600	300
Toscana	0	115	145	170	430	630
Assi di connessione con i corridoi europei	**300**	**650**	**840**	**1110**	**2900**	**1668**
Lazio	30	90	110	110	340	230
Lazio Marche	100	110	130	130	470	168
Lazio Umbria Marche Emilia Romagna	0	100	150	250	500	300
Marche	0	30	30	30	90	70
Marche Toscana	60	120	120	150	450	400
Umbria	110	200	200	240	750	400
Umbria Marche	0	0	100	200	300	100
Corridoio n°8 Bari Mar Nero	**15**	**25**	**25**	**15**	**80**	**160**
Marche	15	25	25	15	80	161

Tabella 22
Articolazione territoriale Investimenti del DPEF 2005 2008 Mezzogiorno

Mezzogiorno	Nuove opere 2005	Nuove opere 2006	Nuove opere 2007	Nuove opere 2008	Totale	Legge Obiettivo
Totale	*2098*	*3055*	*3386*	*3571*	*12060*	*9598,8*
Asse Nord Sud Berlino Napoli Palermo	**1400**	**1885**	**2120**	**2258**	**7663**	**5898,8**
Campania Basilicata Calabria	430	550	550	700	2230	2581,8
Campania	480	655	840	755	2730	1201
Calabria	10	20	40	38	108	44
Calabria e Sicilia	0	45	45	50	140	120
Sicilia	480	615	645	715	2455	1952
Asse Rotterdam Genova	**133**	**190**	**205**	**245**	**773**	**680**
Sardegna	133	190	205	245	773	680
Assi di connessione con i corridoi europei	**170**	**390**	**410**	**470**	**1390**	**840**
Abruzzo	10	20	20	0		0
Basilicata Campania Puglia	60	120	120	120	420	210
Campania	0	100	120	150	370	230
Molise Campania	100	150	150	200	600	400
Corridoio n°8 Bari Mar Nero	**195**	**340**	**351**	**298**	**1184**	**1441**
Abruzzo	10	30	21	0	61	61
Puglia	65	150	140	93	448	500
Puglia Basilicata	30	50	50	45	175	175
Puglia Basilicata Calabria	90	110	140	160	500	705
Altro	***200***	***250***	***300***	***300***	***1050***	***739***

Tabella 23 Articolazione annuale delle stime di Pil attese

	Importi attivati milioni di euro	*Stima del pil per il 2004*	*Stima del pil per il 2005*	*Stima del pil per il 2006*	*Stima del pil per il 2007*	*Stima del pil per il 2008 ed oltre*
91 Opere Dpef 2004 2007 Legge Obiettivo in data 31 Maggio 2004 e Attività del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 31 maggio 2004	*14496,57*	*3624,14*	*3624,14*	*3624,14*	*3624,14*	*0,00*
Opere Deliberate dal Cipe in data 31 Maggio 2004 Totale generabile entro dicembre 2004 Milioni di euro	*6110,84*	*1527,71*	*1527,71*	*1527,71*	*1527,71*	
Opere Deliberate dal Cipe in data 31 Maggio 2004 Impatti attesi a partire dal 2005	*12386,08*		*3096,52*	*3096,52*	*3096,52*	*3096,52*
Opere del D.p.e.f. 2005 2008	*7200,00*		*1800,00*	*1800,00*	*1800,00*	*1800,00*
Totale	*40193,49*	*5151,85*	*10048,37*	*10048,37*	*10048,37*	*4896,52*


16000,00
14000,00
12000,00
10000,00
8000,00
6000,00
4000,00
2000,00
0,00
91 Opere Dpef 2004 2007 Legge Obiettivo in data 31 Maggio 2004 e Attività del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 31 maggio 2004
Opere Deliberate dal Cipe in data 31 Maggio 2004 Totale generabile entro dicembre 2004 Milioni di euro
Opere Deliberate dal Cipe in data 31 Maggio 2004 Impatti attesi a partire dal 2005
Opere del D.p.e.f. 2005 2008
14496,57
12386,08
7200,00
6110,84
3624,14
1527,71
4348,97
3715,82
1800,00
1833,25
5073,80
4335,13
2160,00
2138,79
1449,66
4335,13
3240,00
611,08
Importi attivati milioni di euro
Stima del pil per il 2004
Stima del pil per il 2005
Stima del pil per il 2006
Stima del pil per il 2007ed oltre