

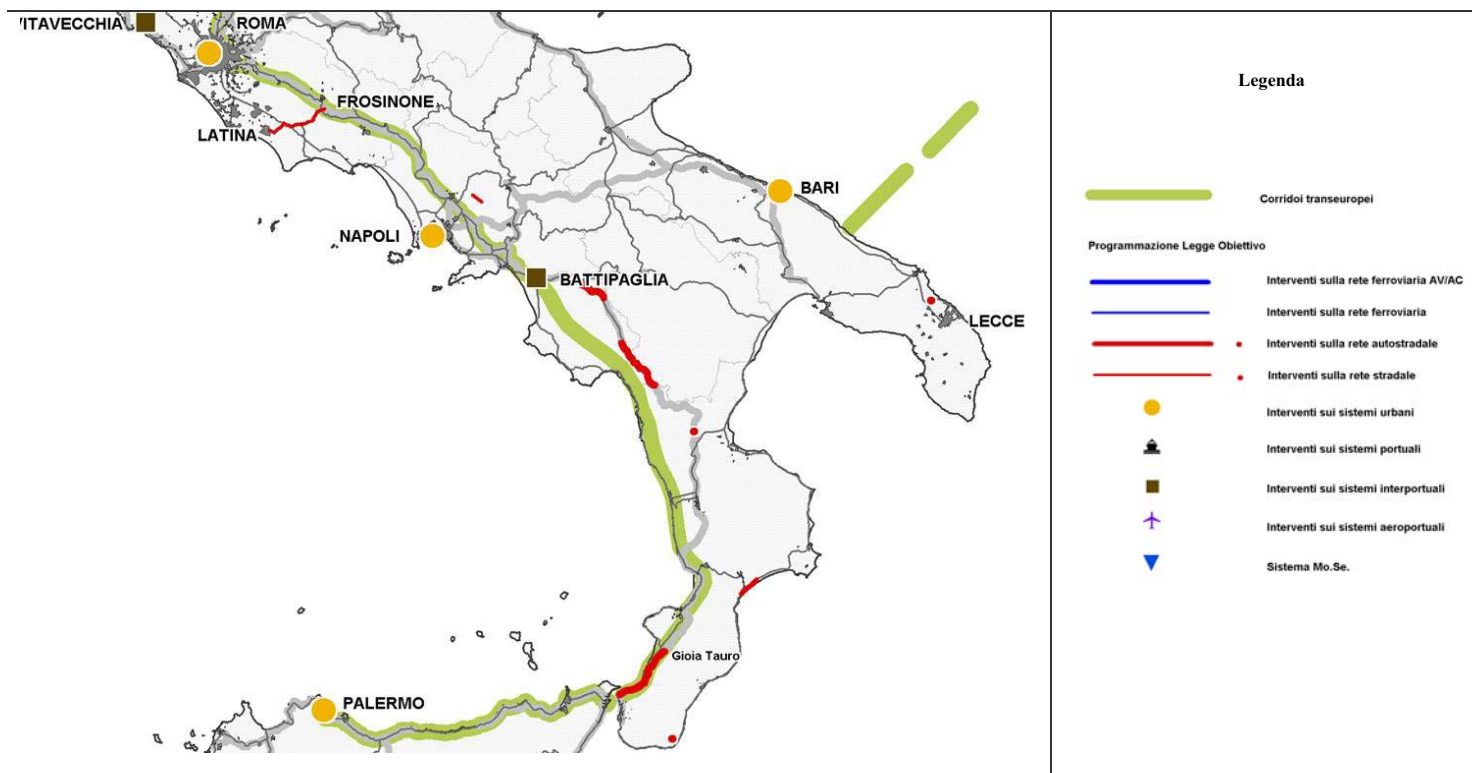


Fig. 7 – Lo “stato di consistenza”: Sud

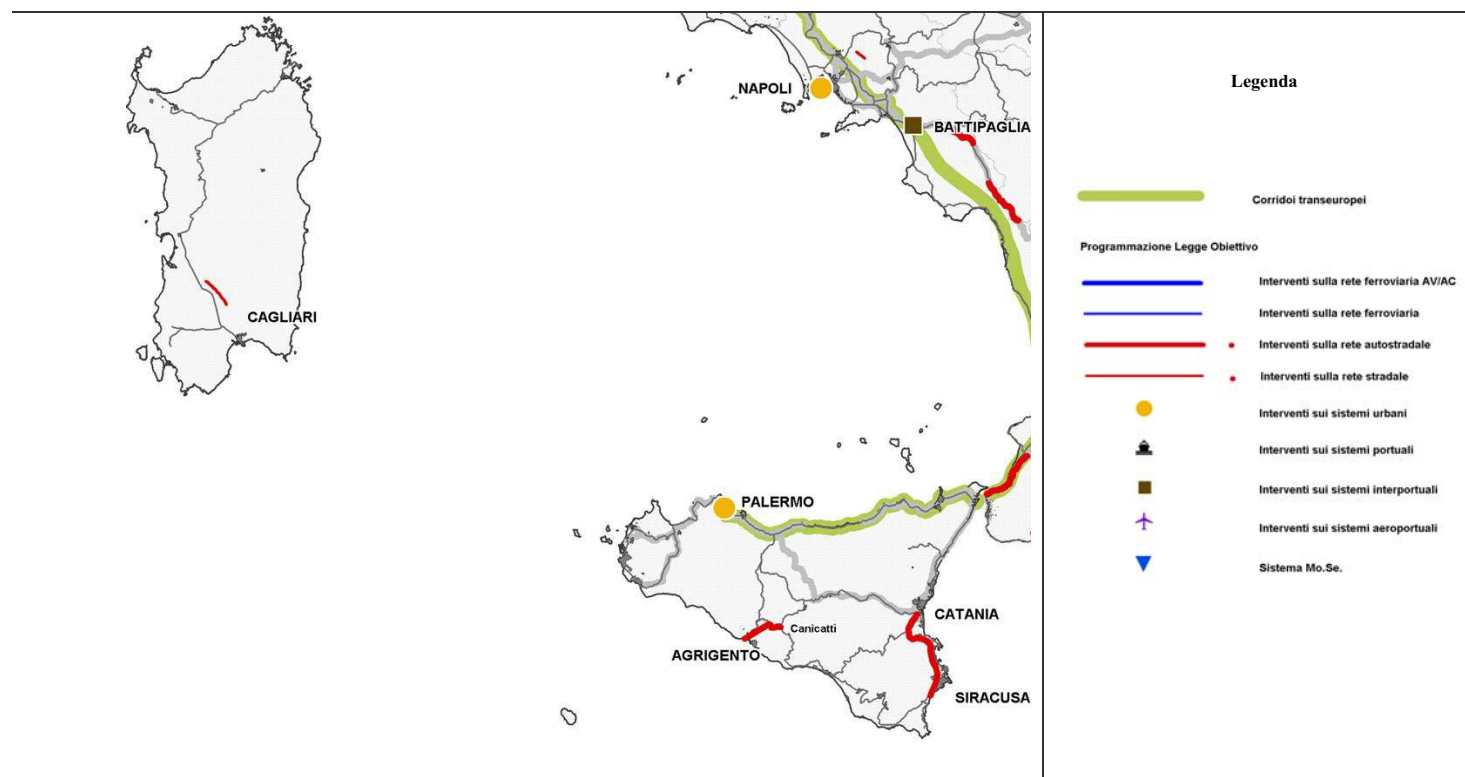


Fig. 8 – Lo “stato di consistenza”: Isole

5. LEGGE OBIETTIVO: POSSIBILI PRIORITÀ DI INTERVENTO

In premessa rispetto alle elaborazioni successivamente riportate, che rappresentano una prima individuazione di priorità individuabili nell'ambito delle opere sui nodi e sulle reti stradali e ferroviarie ad essi direttamente connessi non ancora avviate, è necessario evidenziare come appaia indispensabile perseguire il completamento dell'intero pacchetto di opere relativo agli schemi idrici del Mezzogiorno.

Il fabbisogno relativo alle opere già approvate dal CIPE è pari a 234,97 milioni di Euro, a fronte di un costo complessivo di 941,16 milioni di Euro.

5.1. Le opere prioritarie sui nodi (All. 7)

Le priorità individuabili nell'ambito delle opere di cui all'Allegato 4 sono state ricavate, innanzi tutto, estrapolando opere afferenti alle seguenti tipologie:

- Hub portuali;
- Hub interportuali;
- Hub aeroportuali;
- Snodi ferroviari;
- Sistemi urbani.

In seguito si è proceduto all'individuazione di una classificazione delle opere selezionate sulla base dei seguenti criteri:

- Tipologia funzionale;
- Stato di avanzamento in termini progettuali e di disponibilità di risorse;
- Capacità di completamento di altri interventi già partiti, al fine di evitare le "incompiute";

- Localizzazione strategica nell'ambito dei territori più competitivi del Paese, anche in termini prospettici.

Come si evince dalla tabella allegata, l'ammontare complessivo delle risorse necessarie al completamento delle opere individuate è pari a 3,4 miliardi di euro, dei quali circa 2 miliardi relativi ad opere parzialmente finanziate dal CIPE ed i restanti 1,4 miliardi relativi ad opere approvate esclusivamente in linea tecnica.

In Figura 9 è rappresentata la localizzazione delle opere individuate con riferimento all'intero territorio nazionale, mentre nelle Figg. 10-13 è riportato il dettaglio relativo alle ripartizioni geografiche.

A titolo di verifica dell'impostazione strategica descritta al capitolo 3, imperniata sull'individuazione dei luoghi della competitività e della coesione (piattaforme territoriali e territori-snodo) è stata elaborata la mappa riportata in Fig. 14, nella quale è rappresentata la localizzazione delle opere che potrebbero considerarsi come prioritarie rispetto al disegno strategico costituito da piattaforme territoriali e territori-snodo.

Come si vede, la totalità delle opere individuate ricade nell'ambito delle piattaforme territoriali strategiche e solo tre interventi non riguardano i territori-snodo individuati.

Tutte le ipotesi di cui sopra dovranno essere oggetto di consultazione con le parti sociali e con le autonomie locali, per essere poi sottoposte al parere preventivo del CIPE e della Conferenza Stato-Regioni.

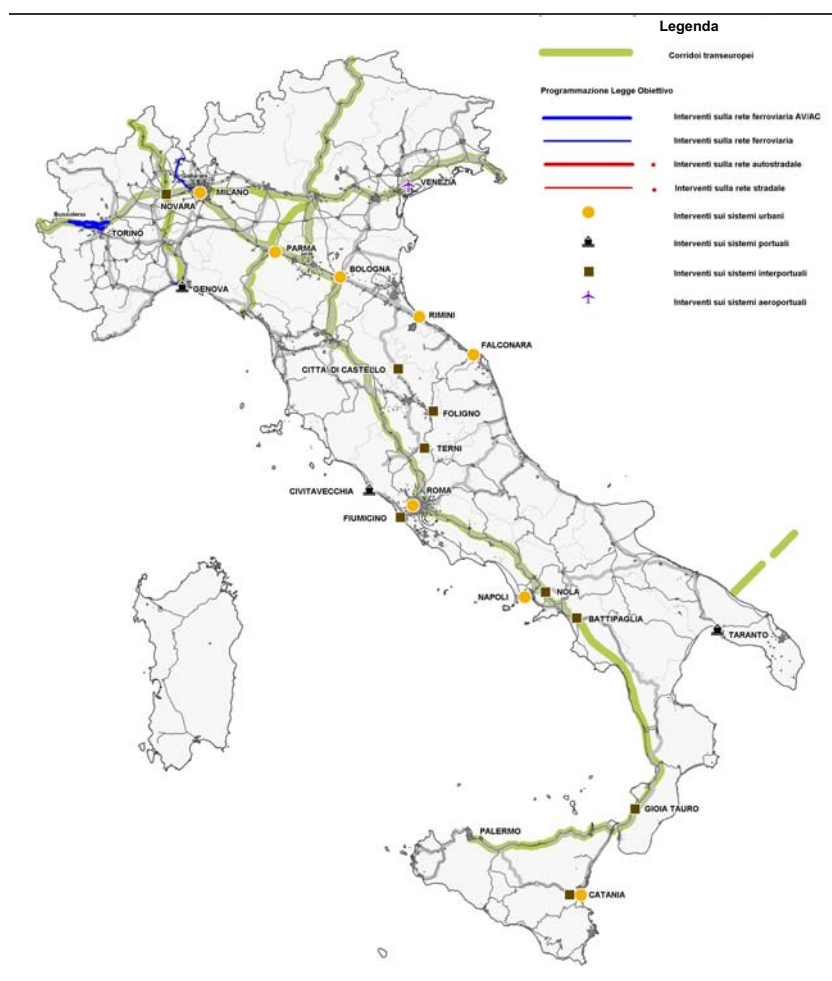


Fig. 9 – Localizzazione delle opere prioritarie (All.7): quadro nazionale

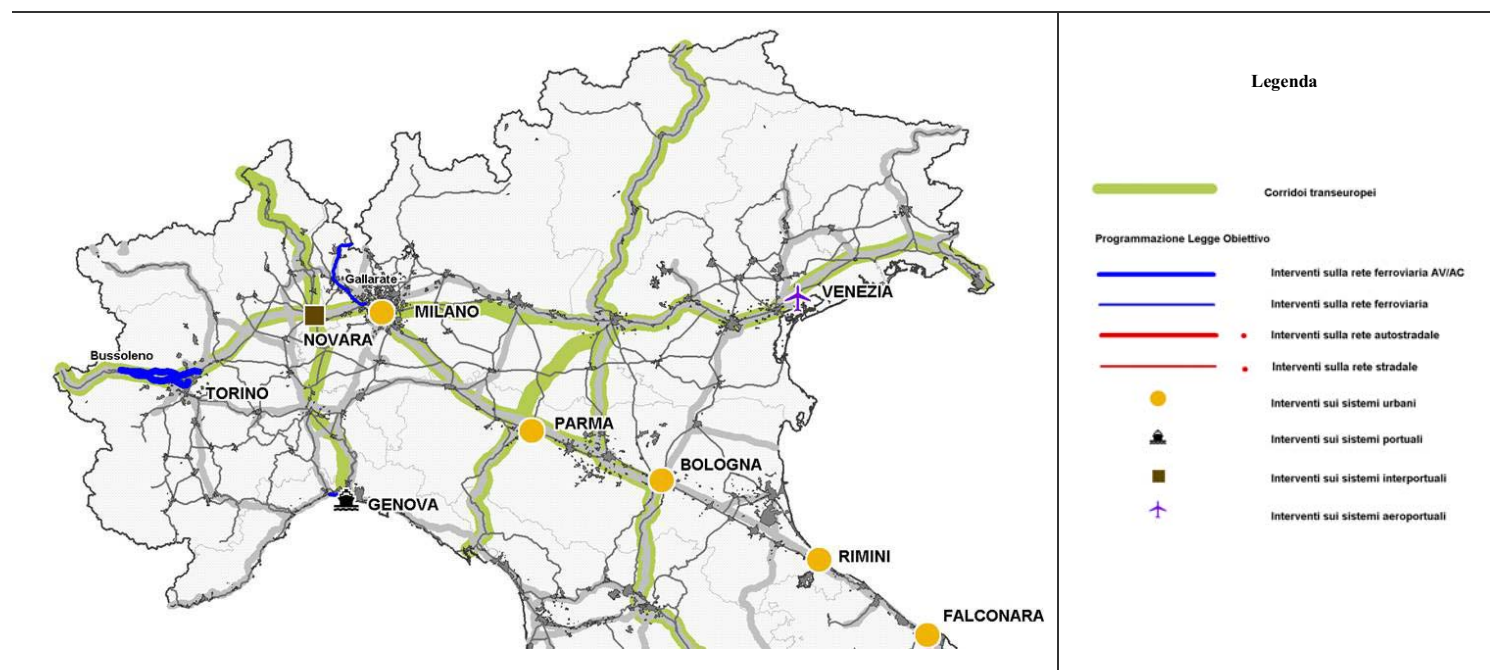


Fig. 10 – Localizzazione delle opere prioritarie (All.7): Nord

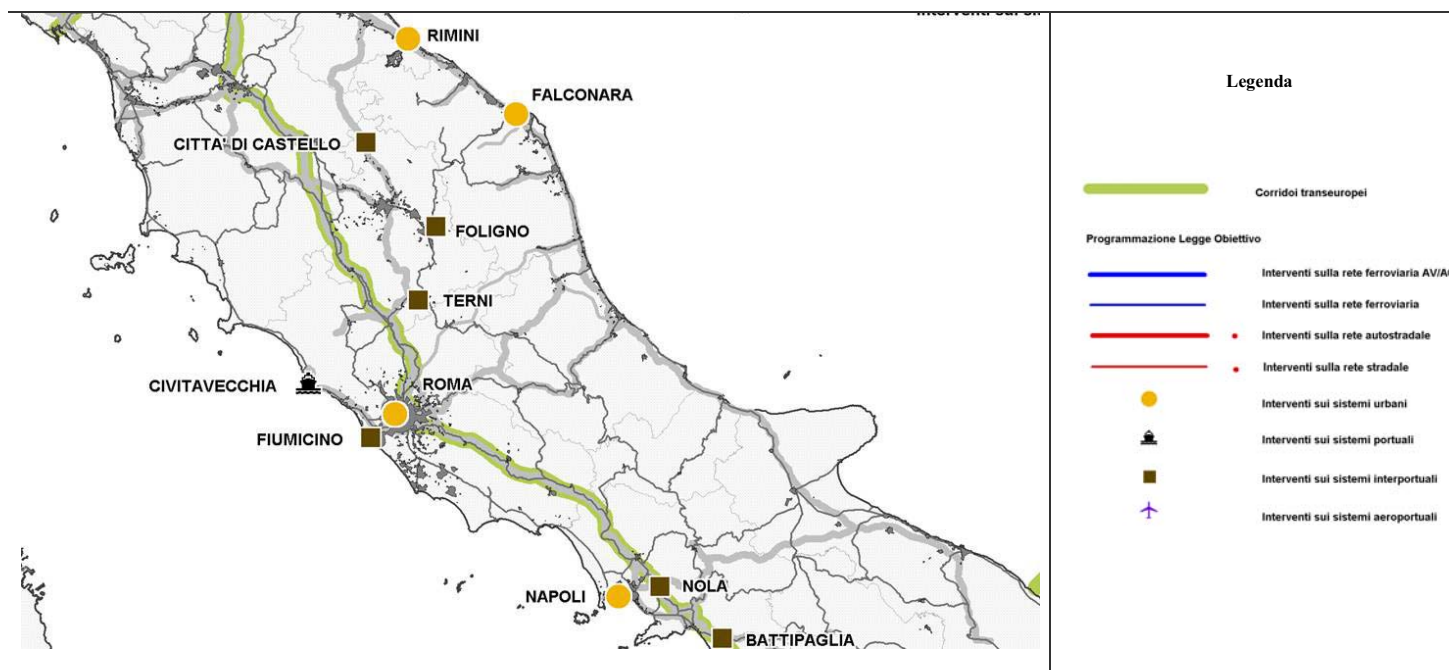


Fig. 11 – Localizzazione delle opere prioritarie (All.7): Centro

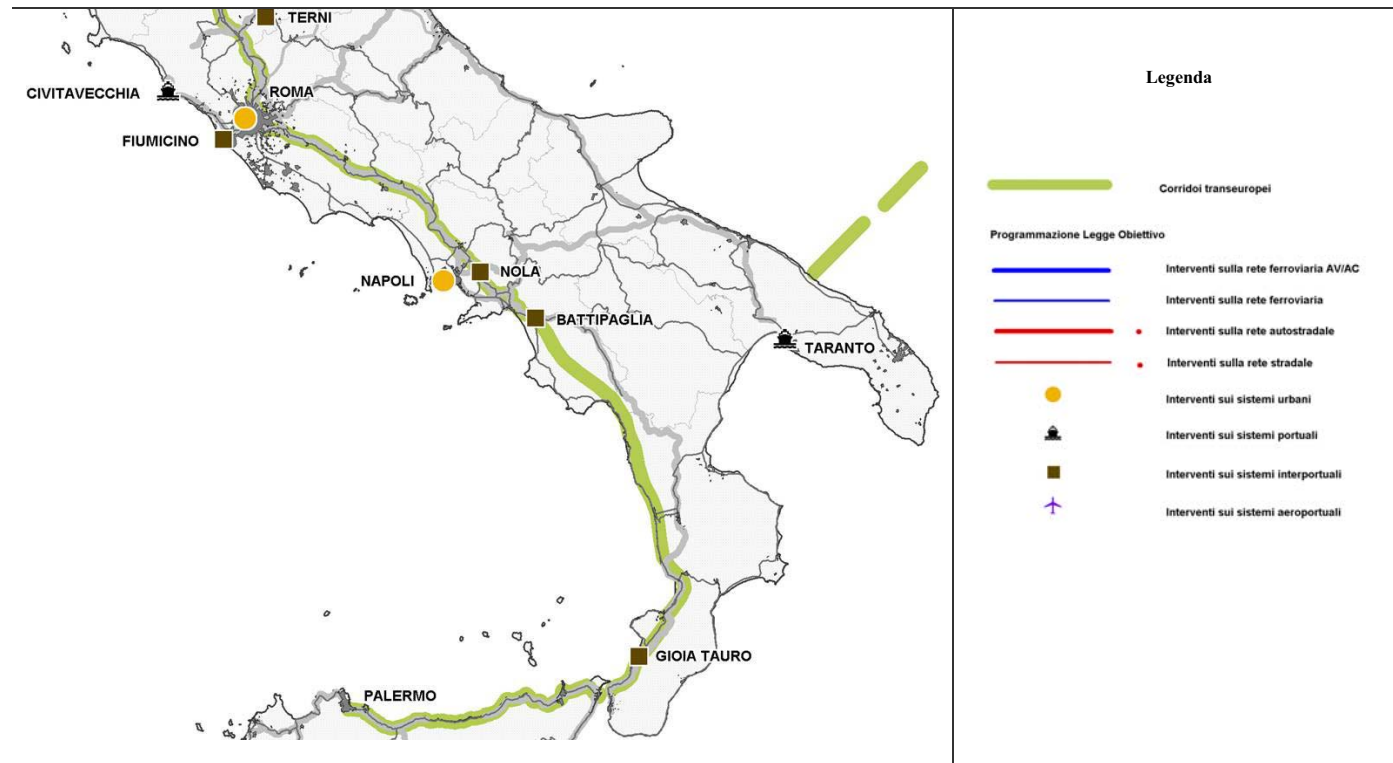


Fig. 12 – Localizzazione delle opere prioritarie (All.7): Sud

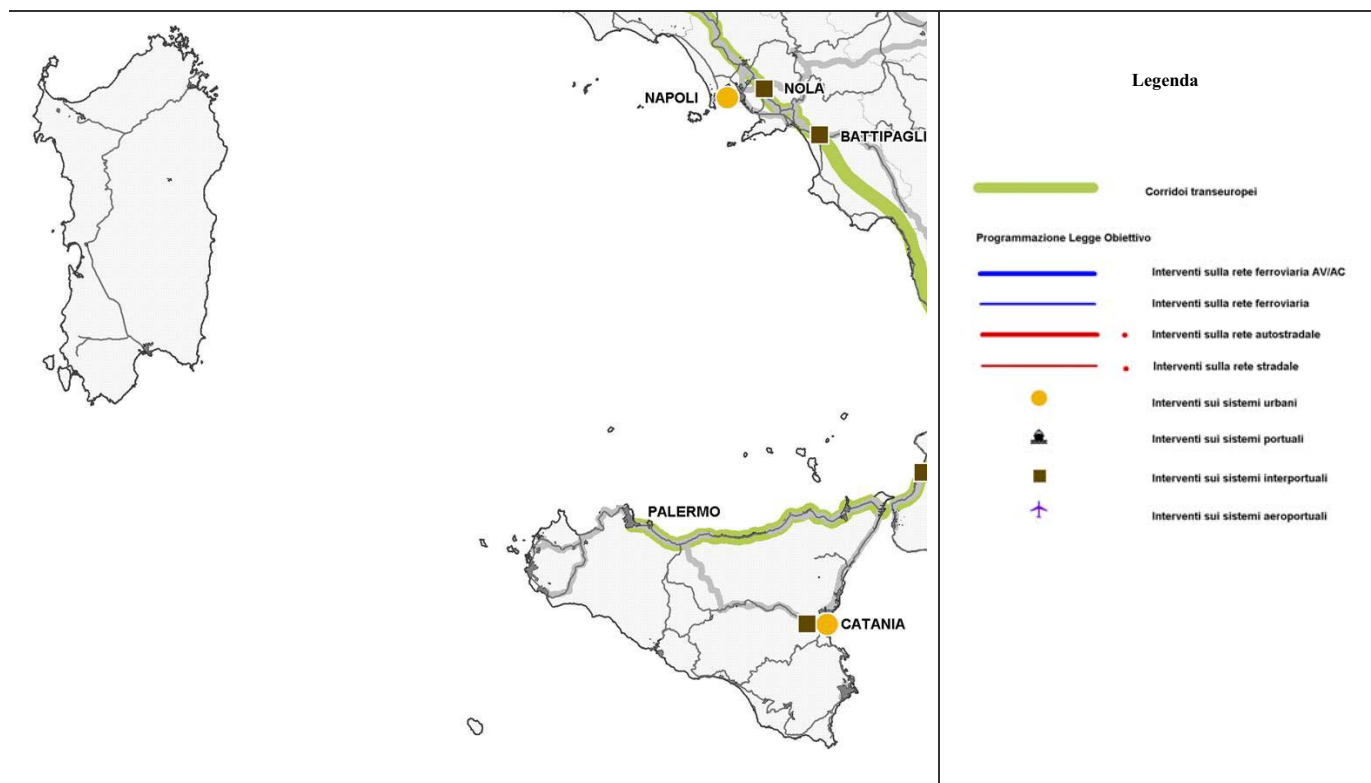


Fig. 13 – Localizzazione delle opere prioritarie (All.7): Isole

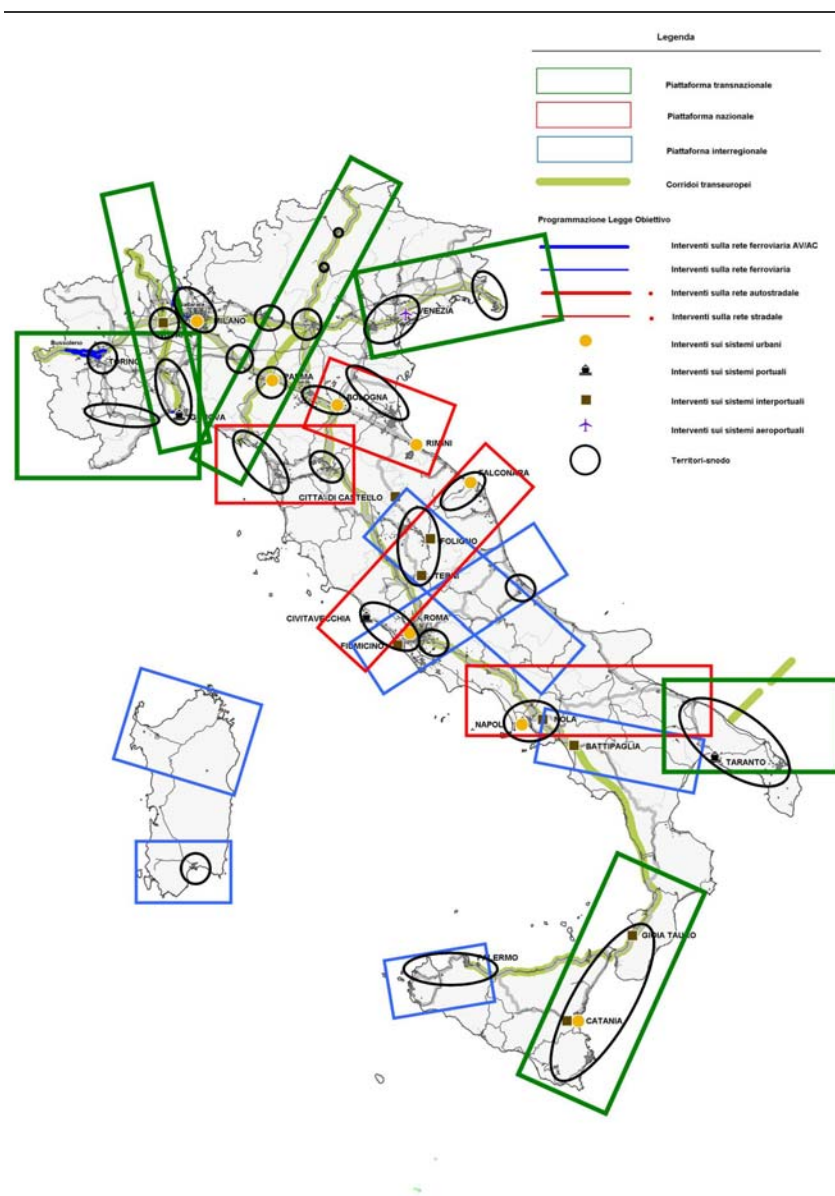


Fig. 14 – Localizzazione delle opere prioritarie (All. 7) rispetto alle piattaforme territoriali e ai territori-snodo individuati

5.2. Gli interventi sulle reti strettamente connessi alle opere individuate sui nodi (All. 8)

Il processo di individuazione delle opere, descritto sinteticamente al capitolo precedente, vuole privilegiare gli interventi sui nodi del sistema logistico ed urbano individuati nel panorama progettuale della Legge Obiettivo. Esistono, però, altri interventi che riguardano i sistemi a rete (stradali e ferroviari), strettamente connessi alle opere individuate e la cui realizzazione appare necessaria per assicurare la piena funzionalità delle stesse e la massima efficacia degli investimenti sui nodi.

Si è, pertanto, provveduto ad individuare quali, tra gli interventi inseriti in Legge Obiettivo elencati in allegato 4, presentassero le caratteristiche sopra evidenziate, contribuendo in maniera decisiva alla creazione di un “sistema”, giungendo ad identificare opere di cui si suggerisce una valutazione prioritaria in sede di concertazione.

Per far ciò si è valutata, in primo luogo, la consistenza, il posizionamento relativo ed il relazionamento delle opere individuate nello stato di consistenza e delle altre opere definite prioritarie. Come si evince dalla mappa riportata in Fig. 15, pur in presenza di situazioni differenziate, la somma tra le opere avviate di cui assicurare il completamento e le opere di cui perseguire la realizzazione non sembra assurgere al rango di sistema, proprio per l’assenza di investimenti sul sistema connettivo.

Su questa base si sono localizzati gli interventi sulla rete stradale e ferroviaria di cui all’allegato 4. L’insieme degli interventi sui sistemi a rete considerati è riportato nella tabella allegata (All.8), mentre in Fig. 16, relativamente al quadro nazionale, e nelle Figg. 17-20, relativamente alle ripartizioni geografiche, è rappresentata, la sovrapposizione degli interventi ricadenti nelle tre categorie:

1. “stato di consistenza” (Allegati 1, 2 e 3);
2. opere prioritarie sui nodi (Allegato 7);
3. interventi strategici sulle reti (Allegato 8).

Come già evidenziato in relazione alle opere da valutare prioritariamente si è provveduto ad analizzare l’impatto dell’intero

insieme di opere considerato sul sistema delle piattaforme territoriali e dei territori-snodo (Fig. 21).

L'immagine che emerge presenta rilevanti squilibri e dissimmetrie, specie sotto il profilo dell'articolazione territoriale della spesa, considerato che al Nord si concentra circa il 77% dell'investimento complessivo (ed il 68% del fabbisogno residuo), contro il 13% del Centro (24% in termini di fabbisogno) e il 10% del Sud (8% come fabbisogno). Ciò rafforza la necessità di valutare l'opportunità di perseguire, oltre ad un forte ri-orientamento strategico della Legge Obiettivo, anche una decisa integrazione del disegno di insieme attraverso l'individuazione di interventi mirati, condivisi a tutti i livelli, ad elevato tasso di realizzabilità e di dimostrata valenza strategica.

Tornando all'esame degli interventi inseriti in Legge Obiettivo, l'ammontare complessivo delle risorse necessarie ad assicurare la realizzazione degli interventi sui sistemi a rete direttamente connessi alle opere "prioritarie" (All. 8) è di oltre 14 miliardi di Euro, di cui 5,3 miliardi di Euro relativi ad opere parzialmente finanziate dal CIPE ed i rimanenti 9 miliardi relativi ad opere approvate esclusivamente in linea tecnica.

Nel valutare la consistenza dell'investimento occorre, peraltro, considerare anche l'orizzonte temporale entro il quale le opere individuate possono ragionevolmente giungere a pieno completamento, dispiegando gli effetti attesi. Si tratta, in altre parole, di distinguere gli interventi a lungo termine (oltre 2011) da quelli a breve - medio termine (fino al 2011).

Analizzando l'elenco riportato in Allegato 8 emerge come un considerevole numero di interventi, caratterizzati peraltro anche da un consistente fabbisogno residuo da finanziare, presenti un orizzonte temporale di lungo termine per il completamento e la piena funzionalità.

L'ammontare complessivo delle risorse necessarie per la realizzazione degli interventi sulle reti a lungo termine (oltre 2011) è pari a 11,15 miliardi di Euro.

I rimanenti interventi (vedi Allegato 9), il cui orizzonte di realizzazione è entro il 2011, sono rappresentati in Fig. 22 e

presentano un fabbisogno di risorse pari a 3,22 miliardi di Euro, di cui 0,578 miliardi di Euro relativi ad interventi parzialmente finanziati dal CIPE e i rimanenti 2,64 miliardi relativi ad interventi approvati esclusivamente in linea tecnica.

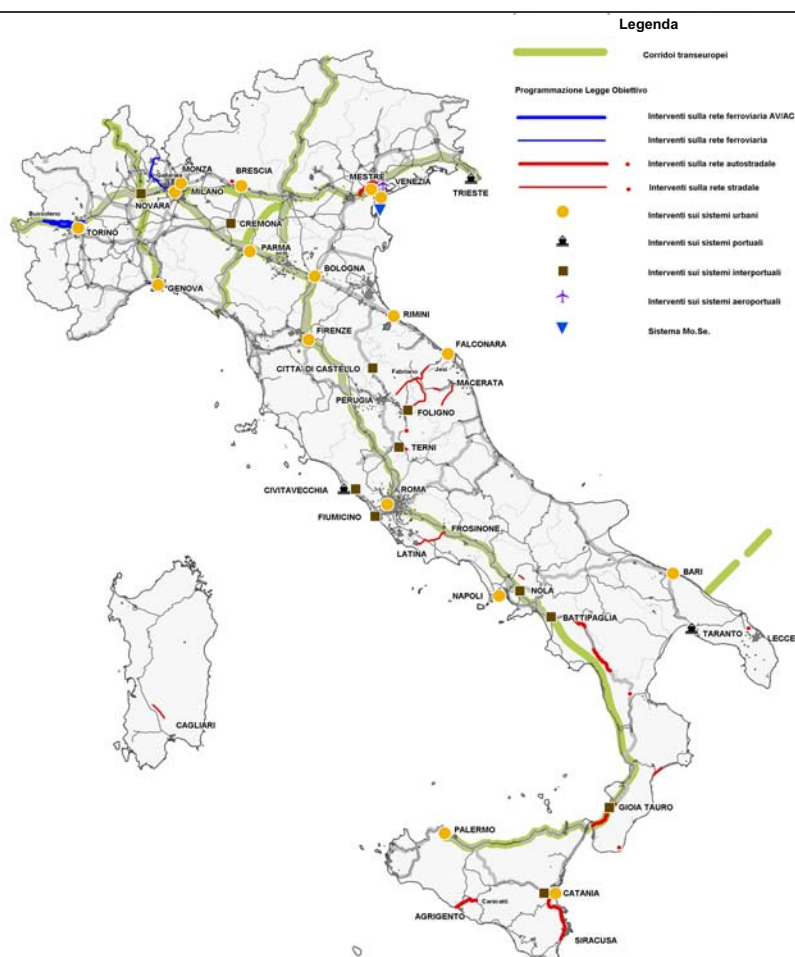


Fig. 15 – Quadro complessivo delle opere ricadenti nello “stato di consistenza” e delle opere prioritarie

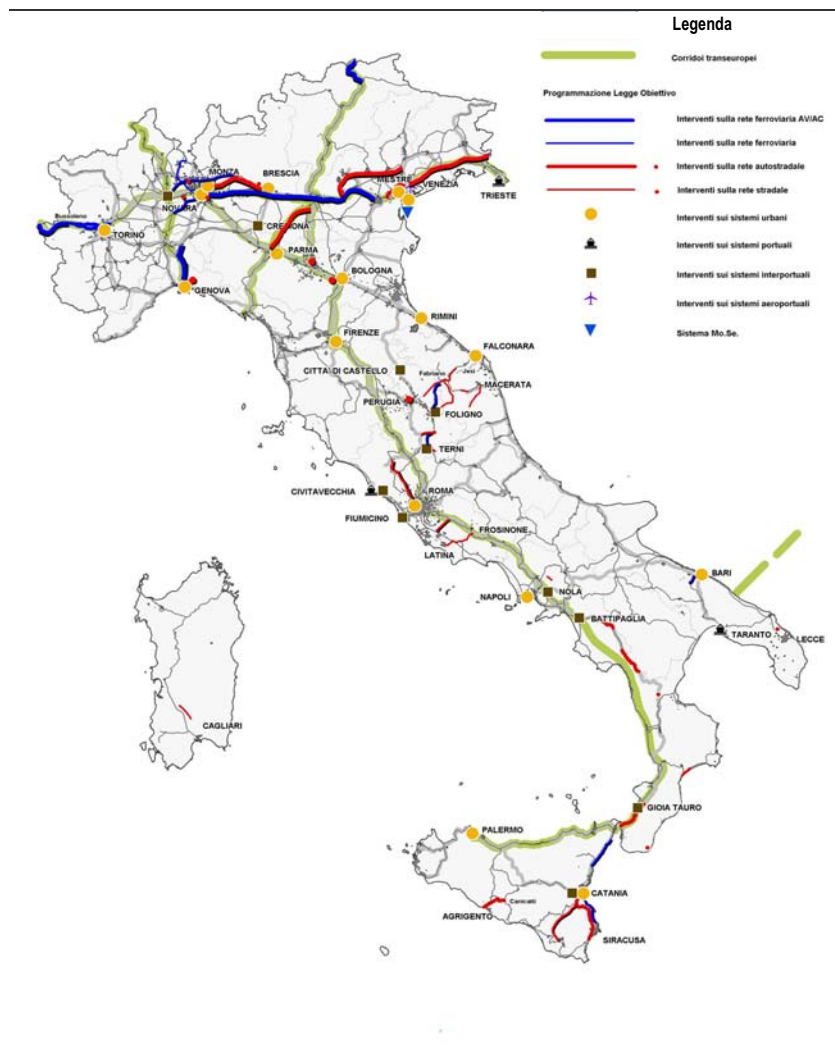


Fig. 16 – Quadro complessivo delle opere ricadenti nello “stato di consistenza”, delle opere prioritarie e degli interventi sulle reti direttamente connessi

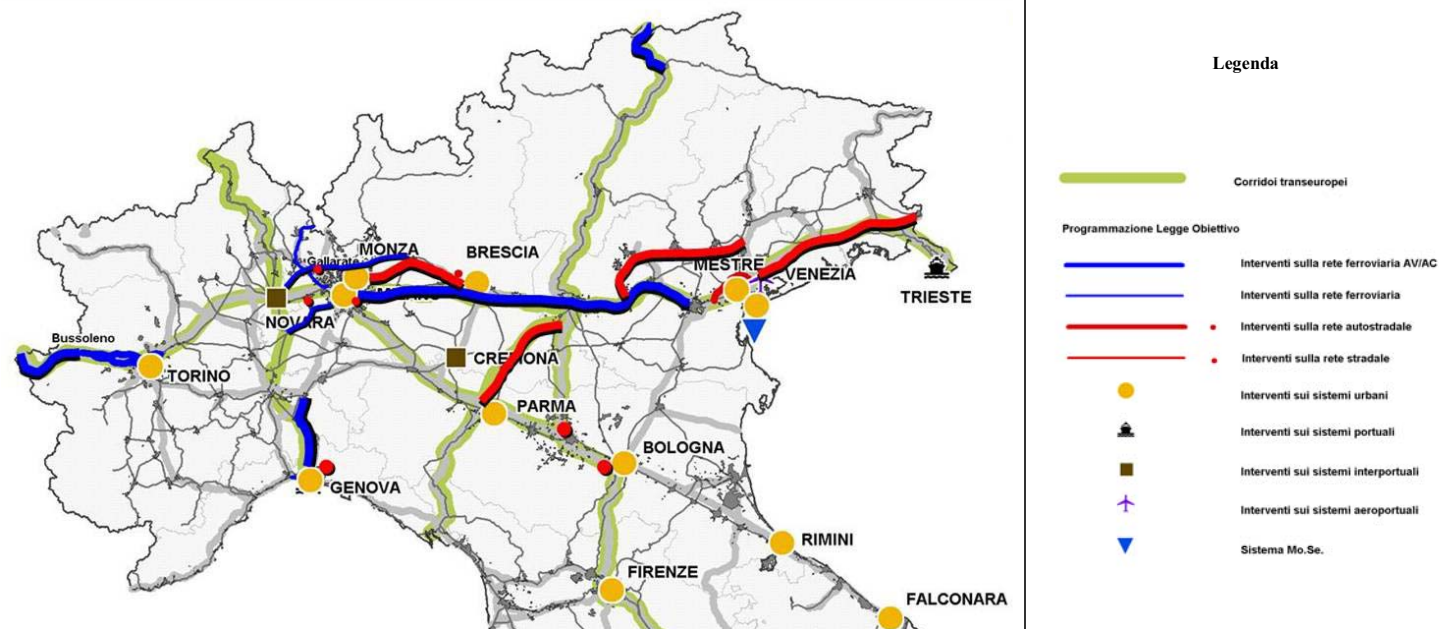


Fig. 17 – Quadro complessivo delle opere ricadenti nello “stato di consistenza”, delle opere prioritarie e degli interventi sulle reti direttamente connessi - Nord

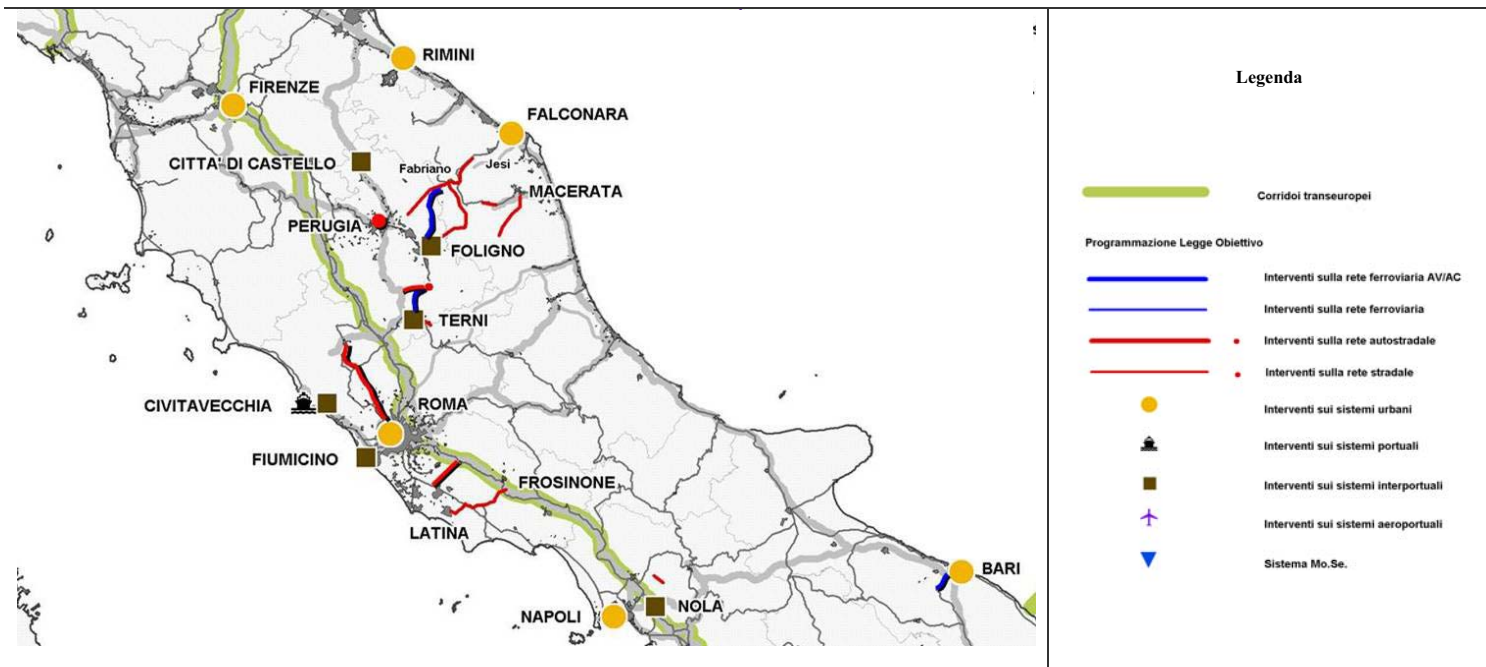


Fig. 18 - Quadro complessivo delle opere ricadenti nello "stato di consistenza", delle opere prioritarie e degli interventi sulle reti direttamente connessi - Centro