

infrastrutture dei trasporti dell'Unione europea “allargata” a 25, Master Plan che include vari “corridoi” che interessano il territorio italiano.

All'interno del Master Plan (vedi fig. 2) è stato possibile valorizzare la posizione dell'Italia, coinvolgendo il Paese nella rete di trasporti e comunicazioni europea in misura notevolmente maggiore di quanto previsto in passato.

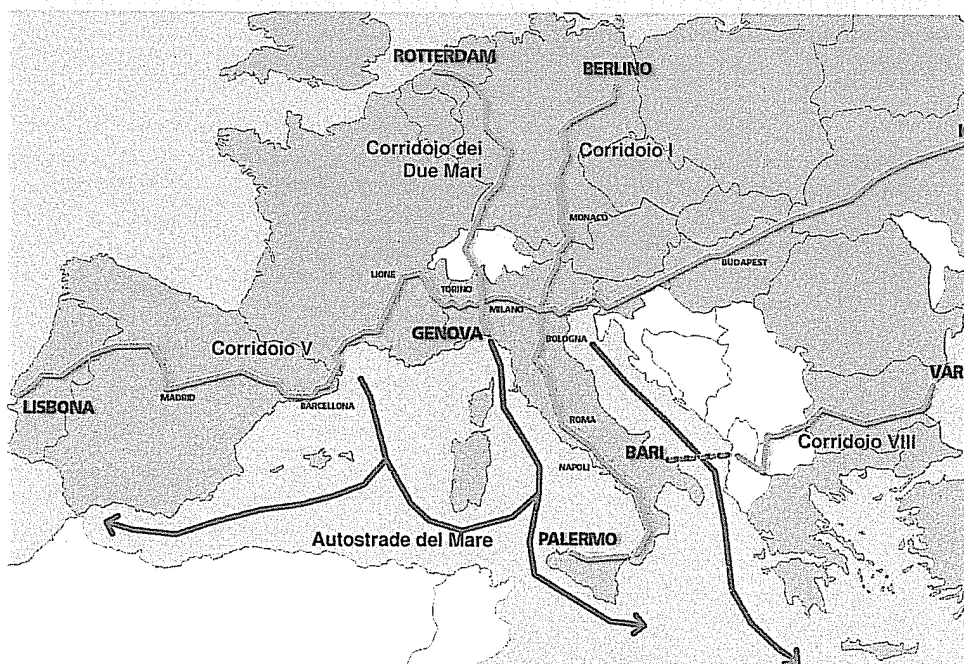


Figura 2 - I corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano

Il Master Plan, in particolare, prevede:

- il **Corridoio V**, asse stradale e ferroviario sulla direttrice Kiev - Trieste - Milano - Torino - Lione - Lisbona;
- il **Corridoio I**, asse stradale e ferroviario sulla direttrice Berlino - Verona - Bologna - Roma - Napoli - Reggio Calabria - Palermo;
- il **Corridoio dei Due Mari**, ovvero l'asse ferroviario Genova - Rotterdam, attestato, per la parte italiana, sul Terzo Valico dei Giovi e la direttrice del Sempione;

miglioramento di terminali intermodali e delle loro infrastrutture di accesso e/o utilizzando sistemi intelligenti;

- g) integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti;
- h) sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, conformemente agli obiettivi dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile.

- il **Corridoio VIII**, originalmente previsto fra Varna e Durazzo, esteso fino alle coste pugliesi;
- le **Autostrade del Mare**, riferite al bacino del Mediterraneo occidentale e del Mediterraneo orientale.

La Decisione n. 884/2004/CE individua, inoltre, **30 progetti prioritari**, per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010, le relative sezioni e le date convenute per il completamento dei lavori (vedi fig. 3).

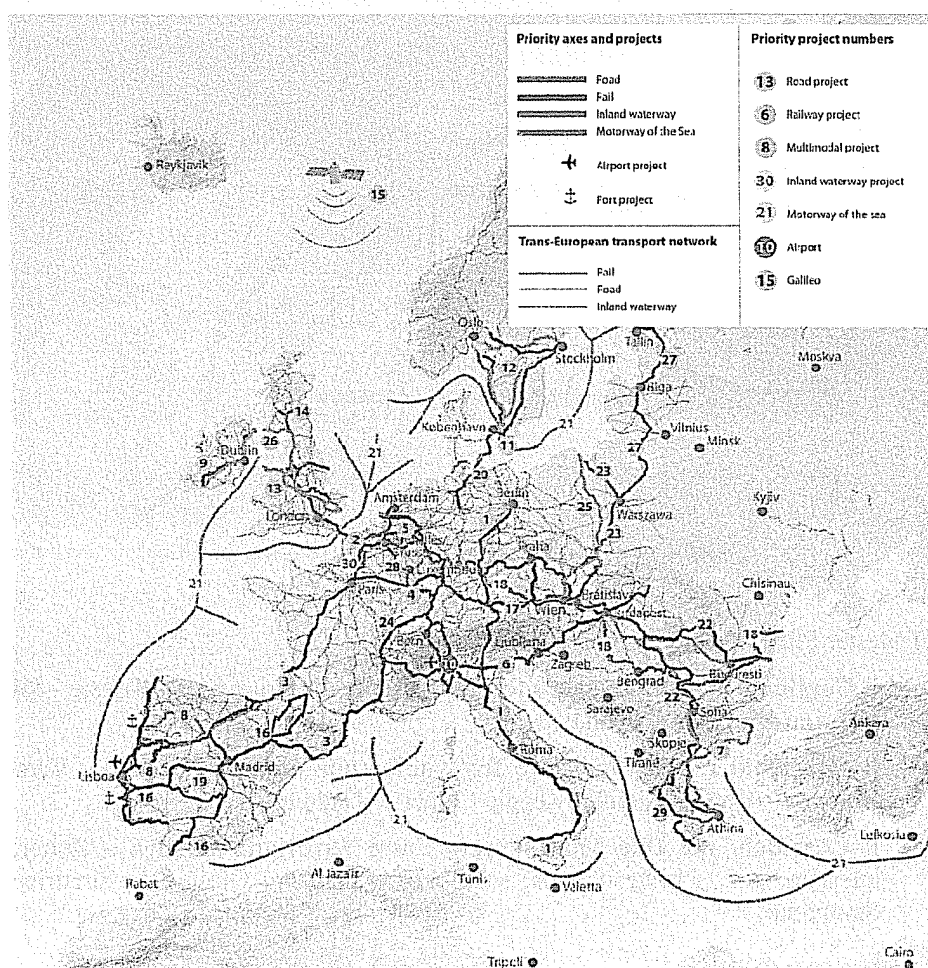


Figura 3 - Rete TEN-T: i 30 progetti prioritari

Come si evince dalla mappa, nella lista dei progetti prioritari sono annoverati i seguenti interventi che interessano l'Italia:

- il Corridoio I, ovvero l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo;
- il Corridoio V, ovvero l'asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-Kiev;
- l'aeroporto di Malpensa, completato nel 2001;
- il Corridoio dei Due Mari, ovvero l'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa;
- le Autostrade del mare.

Nell'ambito dei suddetti Corridoi, la Commissione europea prevede di finanziare un insieme di interventi.

Per i progetti prioritari nazionali inseriti nella rete TEN-T, ovvero i progetti prioritari n.1 "Berlino-Palermo", n.6 "Lione-Torino", n.24 "terzo valico Genova-Rotterdam", il bando europeo, pubblicato il 25 maggio 2007, mette a disposizione circa 6,4/6,8 miliardi di euro.

Le procedure di accesso a tali fondi comunitari sono previste all'interno del nuovo regolamento finanziario adottato il 23 maggio 2007, con scadenza per la presentazione dei progetti al 20 luglio 2007.

Fra i criteri di selezione dei progetti presentati dagli Stati membri, rivestono particolare importanza il livello di "maturità del progetto" (ovvero il livello di elaborazione dell'attività di progettazione e/o di realizzazione) ed una programmazione finanziaria legata alla realizzazione dell'opera credibile.

Oltre alla rete europea, la Commissione ha individuato cinque assi transnazionali che si proiettano verso il medio ed estremo oriente, e verso il nord Africa.

La Commissione ritiene, infatti, che la portata del concetto di corridoi e spazi pan-europei debba essere aggiornato per riflettere il nuovo contesto geopolitico formatosi in seguito all'allargamento e per collegare meglio i grandi assi delle reti transeuropee con quelle dei Paesi vicini.

A scala regionale, l'Italia è direttamente coinvolta in due processi di allargamento:

- nei Balcani occidentali partecipa al processo di sviluppo della rete regionale di trasporto con due progetti: il miglioramento ed il potenziamento della **linea ferroviaria Bar-Belgrado**, d'intesa con i Governi del Montenegro e della Serbia, e lo sviluppo del **Corridoio VIII stradale** e, in uno scenario di medio termine, anche ferroviario, d'intesa con i Governi di Albania, Macedonia e Bulgaria;
- nel bacino del Mediterraneo la cooperazione nel settore dei trasporti, lanciata nel 1995 nell'ambito del processo di Barcellona, ha fissato alcuni obiettivi intesi a condurre alla creazione di una zona di libero scambio nel bacino del Mediterraneo entro il 2010.

Al fine di far fronte agli impegni derivanti dalle iniziative comunitarie risulta necessaria l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture di uno specifico stanziamento, non inferiore a 3 milioni di euro nel triennio 2008-2010, per lo

*Lo sviluppo
dei Corridoi
nazionali
nell'ambito
della
programmazio-
ne TEN-T
2007-2013*

sviluppo e la co-partecipazione ai progetti di interesse europeo, nonché per continuare a sostenere, come Paese leader, le strutture dei Segretariati dei Corridoi pan-europei.

Il disegno dei corridoi transnazionali rappresenta l'impalcatura fondamentale rispetto alla quale si collocano e con la quale si relazionano i sistemi infrastrutturali di rilievo nazionale.

*Corridoi
transnazionali
e piattaforme
territoriali
strategiche*

I punti più sensibili della rete dei corridoi transnazionali sono costituiti dai nodi territoriali transfrontalieri, in quanto contigui alle frontiere infraeuropee o in quanto ultimi nodi logistici della rete in territorio nazionale, poiché essi rappresentano gli "agganci" del sistema Paese all'Europa e al bacino del Mediterraneo.

Le sezioni transfrontaliere possono, in alternativa, divenire luoghi strategici dello sviluppo, se capaci di valorizzare in modo ottimale le esternalità derivabili dalla presenza del fascio infrastrutturale e generare sviluppo; ovvero, ridursi a meri luoghi di transito, perdendo competitività per sé e per i sistemi territoriali di riferimento.

In altre parole esse hanno le potenzialità per assurgere a *piattaforme territoriali*, intese come spazi di azione nei quali sembrano condensarsi, al grado più elevato, i flussi di relazione, materiali e immateriali, che connettono l'Italia al resto del mondo, "masse critiche territoriali" che presentano caratteri endogeni e relazionali tali da facilitare l'intercettazione e il rafforzamento di filiere produttive di beni e servizi e, quindi, il conseguimento di livelli di eccellenza della "offerta territoriale".

Il disegno di programmazione nazionale riconosce tali potenzialità attraverso la definizione di *sei piattaforme territoriali strategiche transnazionali* (vedi fig. 4), finalizzate alla valorizzazione del potenziale competitivo locale, attraverso la creazione di spazi di saldatura dei sistemi nazionali al sistema europeo ed extraeuropeo, ed il rafforzamento, in questa prospettiva, dei corridoi transeuropei e dei nodi infrastrutturali.

I caratteri fondamentali delle piattaforme transnazionali individuate sono descritti nelle schede di sintesi riportate nell'Allegato E, che rappresentano l'esito delle attività di diagnosi strategica promosse dal Ministero delle infrastrutture. Esse offrono un quadro delle linee fondamentali di assetto esistente e prospettico degli spazi territoriali indagati, evidenziando le domande di *policy* in essi emergenti unitamente alle prime indicazioni rispetto alle linee di azione da promuovere per la contestualizzazione degli interventi infrastrutturali.

2. LO STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE APPROVATE DAL CIPE

Nella seduta del 17 novembre 2006 il CIPE ha approvato gli esiti della "Ricognizione sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo" elaborata sulla base dei dati aggiornati al 24 ottobre 2006 certificati dai Ministeri delle infrastrutture, trasporti, economia e dalla Presidenza del Consiglio – Segreteria CIPE.

La ricognizione era finalizzata a evidenziare gli impegni assunti dal CIPE in sede di approvazione e finanziamento dei progetti riportando, per ogni intervento, i dati relativi al costo, alle coperture finanziarie e allo stato di attuazione.

Dalla ricognizione di novembre 2006 risultava che il costo complessivo delle opere esaminate dal CIPE era pari a 90,9 miliardi di Euro, già coperti per 36,6 miliardi con risorse finanziarie pubbliche (25,9 miliardi, di cui circa 9 miliardi a valere sui fondi della Legge Obiettivo) e private (10,7 miliardi). Si evidenziava, inoltre, l'esistenza di ulteriori fondi privati per 8,9 miliardi di euro, attivabili a seguito del perfezionamento dell'iter di approvazione delle convenzioni con i concessionari di importanti opere a pedaggio. Con riferimento allo stato di avanzamento del PIS, risultavano ultimate l'1,2 per cento delle opere approvate dal CIPE, cantierate il 16,8 per cento, affidate il 14,1 per cento, in gara il 6,5 per cento. Il restante 61,1 per cento degli interventi risultava in progettazione, per lo più allo stadio del definitivo.

Il costo delle opere esaminate dal CIPE, anche per effetto delle decisioni assunte dal Comitato tra novembre 2006 e giugno 2007, è ora salito a circa 97,3 miliardi di euro e le risorse disponibili ammontano a 47,3 miliardi. Il costo dei singoli interventi e la relativa copertura finanziaria, come da delibere CIPE, sono riportati in tabella A.1 dell'allegato A.

I dati più recenti

Lo stato di attuazione e le criticità in fase di realizzazione degli interventi approvati dal CIPE sono monitorati per il tramite della banca dati della Legge Obiettivo e dei Provveditori alle OO.PP. che hanno rilevato le funzioni precedentemente svolte dai Commissari straordinari.

Dall'aggiornamento dei dati sullo stato di avanzamento al 31 dicembre 2006, risultano completate il 2 per cento delle opere, cantierate il 25 per cento, affidate l'8,5 per cento, in gara il 2,5 per cento. Resta costante il dato relativo agli interventi in progettazione, intorno al 62 per cento, che stentano a essere messi in gara anche a causa dello stato di criticità delle finanze pubbliche.

Gli stati d'avanzamento dei lavori e le previsioni di spesa dei singoli interventi, distinguendo tra le opere dotate della sola progettazione preliminare e quelle per cui è già stato approvato il progetto definitivo, sono riportati in tabella A.2 sempre dell'allegato A. Come si evince dalla tabella, gran parte della spesa prevista si concentra nell'anno 2012. Ciò deriva dal fatto che per le opere ferroviarie le previsioni di spesa, soprattutto quelle dei progetti preliminari, si fermano al 2011, ultimo anno di vigenza del Contratto di programma RFI, imputando all'anno 2012 tutta la parte di costo non realizzato. Nel corso del 2007, verranno adottate le necessarie iniziative per migliorare le previsioni di spesa di tutte le opere monitorate, anche al fine di rendere più accurate le richieste di finanziamento.

Come emerso nel corso della citata ricognizione del novembre 2006, il Programma delle Infrastrutture Strategiche presentava diverse criticità, in buona parte affrontate e risolte nel primo anno di Governo attraverso le seguenti attività:

Le principali criticità risolte nel primo anno di Governo

1. sblocco delle opere tariffabili;
2. individuazione di nuove modalità attuative per il programma AV/AC;
3. riavvio delle progettazioni da parte di RFI e ANAS;
4. accelerazione delle opere localizzate nel Mezzogiorno.

Relativamente al primo punto, lo **sblocco delle opere tariffabili**, sono stati trasmessi al CIPE, sulla base delle nuove norme introdotte dall'art. 2, comma 82 e seguenti, della Legge n. 286/2006, gli schemi di convenzione unica relativi ad alcune concessioni autostradali⁶ inserite nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, ovvero:

⁶ Convenzione Asti – Cuneo

La convenzione approvata dal CIPE in data 23 maggio 2007 riprende gli esiti della gara aggiudicata al raggruppamento di imprese "SALT – Grassetto – Itinera" e i principi fissati dall'articolo 2, commi 82 e seguenti della Legge n. 286/2006. In dettaglio, la convenzione disciplina:

- la gestione dei lotti già realizzati dall'ANAS per complessivi 39,5 km;
- la costruzione e gestione dei rimanenti lotti pari a 50,6 km.

L'inizio e la fine lavori del concessionario sono fissate rispettivamente tra gennaio 2008 e dicembre 2011. Il costo dell'opera è pari a 1.039 milioni di Euro. La scadenza della concessione è fissata dopo 23,5 anni dall'entrata in esercizio. TIR di progetto pari a 8,5. La copertura finanziaria è assicurata anche da un contributo pubblico di 200 milioni di Euro più IVA e dalla partecipazione dell'ANAS al capitale sociale per un importo di 70 milioni di Euro.

Convenzione Bre.Be.Mi.

Si tratta della prima convenzione stipulata tra un concessionario autostradale e un soggetto concedente misto ANAS – Società di emanazione della Regione Lombardia, denominato CAL, ai sensi del comma 979, articolo 1 della LF 2007.

La convenzione approvata dal CIPE in data 17 maggio 2007 riguarda l'autostrada Brescia – Bergamo – Milano che risulta in concessione fino al 2003 ad una società di progetto che si è aggiudicata la gara di concessione ad evidenza pubblica indetta dall'ANAS. Il CIPE con delibera 93/2005 ha approvato il progetto preliminare dell'opera, fissando in 1.580 milioni di Euro il limite di spesa. La lunghezza del progetto preliminare approvato è di 62,1 km (come indicato nell'allegato J della convenzione). Il dato di 49,7 km riportato nella citata delibera CIPE 93/2005 non tiene conto delle nuove opere con caratteristiche autostradali (piattaforma, sedime e opere d'arte) oggetto di specifica prescrizione (vedi Allegato alla delibera: Variante di Liscate -circa 5 km- e tratto iniziale dalla ex SS 11 al Raccordo autostradale Ospitaletto -Montichiari -circa 8km-).

Il costo attuale complessivo lordo dell'intervento è pari a 1.552 milioni di euro (rientrante nel citato limite di spesa) a cui si aggiungono 157 milioni di Euro delle opere interferenti con l'AV/AC Treviglio - Brescia, il cui onere è a carico di RFI. L'opera ferroviaria è inserita tra le opere prioritarie da avviare nel Contratto RFI 2007-2011 siglato dalle parti e approvato dal CIPE in linea tecnica nella seduta del 15 giugno 2007. Tale Contratto già prevede la copertura finanziaria di competenza a valere sulle risorse della LF 2007.

Convenzione Pedemontana Lombarda

Il CIPE con delibera n. 77/2006 ha approvato il progetto preliminare dell'opera, fissando in 4.665 milioni di Euro il limite di spesa.

Nella definizione della convenzione CAL - Autostrada Pedemontana si è provveduto a un adeguamento del costo dell'opera ai nuovi listini prezzi (ANAS 2005) e a una ottimizzazione delle somme a disposizione che ha portato a un importo complessivo lordo di 4.758 milioni di Euro, nuovo limite di spesa.

La lunghezza del progetto preliminare approvato è di 85,2 km (come indicato nell'allegato J della convenzione). Il dato di 76,5 km riportato nella citata delibera CIPE 77/2006 è riferito al progetto di prima pubblicazione in cui non era presente il tratto B2 di riqualifica autostradale dell'attuale provinciale ex SS 35 da Cesano Maderno a Cermenate, oggetto appunto della successiva ripubblicazione e approvazione ai sensi di legge.

Il piano economico finanziario della durata di 48 anni è relativo al periodo di gestione necessario a consentire il completo ammortamento dell'opera garantendo l'equilibrio economico finanziario sulla base del contributo richiesto. L'equilibrio economico finanziario del Concessionario, vincolato contrattualmente ai 30 anni di gestione, si basa pertanto sulla possibilità

- Asti – Cuneo;
- Bre.Be.Mi.;
- Pedemontana Lombarda;
- Autocamionale della CISA;
- Brescia – Verona – Vicenza – Padova.

Con l'avvenuta approvazione da parte del CIPE delle suddette convenzioni, tra maggio e giugno 2007, si sono raggiunti i seguenti obiettivi:

- l'avvio delle procedure di affidamento di opere per quasi 420 chilometri di nuove autostrade;
- l'attivazione di investimenti per oltre 13 miliardi di euro, rendendo effettiva la disponibilità di fondi pubblici (2,5 miliardi) e privati (circa 4 miliardi) che nella ricognizione del CIPE di novembre 2006 risultavano tra le cosiddette "risorse da confermare";
- l'accelerazione dei tempi previsti per la progettazione e la realizzazione degli interventi;

di procedere all'ammortamento parziale dell'opera a fronte del riconoscimento, a fine concessione, di un indennizzo da parte del subentrante/Concedente pari a 1.315,8 milioni di Euro. Si prevede che i lavori inizino entro il 2010 e ultimati entro il 2014. La copertura finanziaria dell'opera è assicurata anche da contributi pubblici rispettivamente pari a 61,5 e 51,4 milioni di Euro già nella disponibilità di ANAS nonché dei "contributi quindicennali" previsti dalle LF 2006 e 2007 per un totale di investimenti pari a 36,912 milioni di Euro e 878,136 milioni di Euro. Il valore del tasso di congrua remunerazione del capitale investito, necessario a garantire i rendimenti del progetto e del capitale di rischio, è in termini reali pari al 6,95%.

Convenzione Brescia Padova.

La convenzione disciplina il rapporto tra L'ANAS e il Concessionario per la costruzione e gestione delle autostrade A4 Brescia Padova e A31 da Rovigo a Trento, comprendente la tratta Sud Vicenza (A4) – Rovigo, in corso di esecuzione, e la tratta Nord che collega la A4 (Piovene Rocchette - Vicenza) con la A22 (Trento). L'inizio dei lavori della tratta Valdistico Nord è previsto a ottobre 2010; la fine lavori a giugno 2016.

In funzione di tale ultimo intervento la scadenza della concessione, originariamente fissata al 30 giugno 2013. In caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo alla citata tratta Nord entro il 30 giugno 2013, l'ANAS e il concessionario dovranno definire gli effetti sul piano economico finanziario e sulla convenzione.

In ottemperanza alle determinazioni assunte in sede UE, è stato escluso dalla convenzione il Raccordo autostradale della Valtriompia (42 km), che sarà realizzato e gestito direttamente da ANAS, alla quale la società concessionaria verserà i 258 milioni di euro destinati – e già accantonati sulla base del precedente piano finanziario – alla realizzazione del citato Raccordo.

Gli investimenti complessivi previsti ammontano a circa 3,2 miliardi di euro. TIR azionisti è pari al 5,01%.

Convenzione CISA.

La convenzione disciplina il rapporto tra l'ANAS e il Concessionario per la costruzione e gestione dell'Autostrada A15 La Spezia – Nogarole Rocca, con di euro la realizzazione della tratta Parma (A1) – Mantova (A22), assentito in convenzione sin dagli anni 1970 ma mai concretizzatosi.

Come nel caso della Brescia Padova, la scadenza della concessione è stata rideterminata al 2031; in caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo a detta opera entro il 31 giugno 2010, le parti procederanno a definire gli effetti sul piano economico finanziario e sulla convenzione.

Il costo della tratta Parma - Nogarole Rocca è di 1.826 milioni di euro. L'ultimazione dell'opera, attualmente in fase di progettazione definitiva, è prevista nell'anno 2016.

Ferma restando la realizzazione prioritaria, a valle dell'approvazione globale del progetto definitivo della concessionaria da parte del Cipe, della prima tratta funzionale da Parma all'intersezione con detta Autostrada Regionale (compreso il tratto in comune), la convenzione contempla che qualora alla data del 31.12.2009 risultasse avviata la costruzione del tratto della autostrada Regionale Cremona – Mantova, compreso tra l'intersezione con la Parma – Nogarole e Mantova, ANAS ha la facoltà, su indicazione del Ministero delle Infrastrutture, di limitare l'intervento alla sola sopra citata prima tratta funzionale. Gli investimenti complessivi ammontano a circa 2.300 milioni di euro. TIR azionisti 5,95%.

- l'introduzione di sanzioni e penali a fronte di eventuali inadempimenti o ritardi nella costruzione e gestione delle opere.

Per quanto attiene al secondo punto, **l'individuazione di nuove modalità attuative per la realizzazione del programma AV/AC**, ai sensi di quanto disposto all'art. 13 della Legge n. 40/2007, di conversione del D.L. 31 gennaio 2007 n. 7, sono state revocate le concessioni e, conseguentemente, le convenzioni stipulate da TAV con i General Contractors a valle delle predette concessioni, relative alle tratte AV/AC Milano – Genova, Milano – Verona e Verona – Padova.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, la LF 2006 (art. 1, commi 79-84 della Legge n. 266/2005) ha soppresso il precedente sistema di finanziamento dell'AV/AC per il tramite di ISPA e per il quale erano stati stanziati con decreto interministeriale 36 miliardi di Euro. La medesima LF 2006 aveva stanziato contributi per 15 milioni di Euro, dal 2006, per il finanziamento delle attività preliminari delle predette tratte Milano – Genova e Milano – Verona. Tale articolo è ora sostituito dall'art. 1, comma 975 della LF 2007 che ha soppresso la concessione a FS SpA del predetto contributo quindicennale di 15 milioni.

A seguito delle predette decisioni, si è posta l'esigenza di individuare nuove modalità di realizzazione e copertura delle tratte AV/AC inserite nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Al riguardo, il CIPE, in data 5 aprile 2007, ha esaminato positivamente le nuove modalità realizzative del tratto di linea AV/AC tra Treviglio e Brescia, la parte dell'intera direttrice Milano – Venezia – Trieste maggiormente impegnata dal traffico ferroviario e ormai prossima al limite di saturazione⁷.

⁷ **AV/AC Milano – Verona: sub tratta Treviglio - Brescia**

Il CIPE, in data 5 dicembre 2003, ha approvato – con delibera n. 120 pubblicata in G.U. n. 132 dell'8 giugno 2004 – il progetto preliminare dell'intera tratta AV/AC Milano – Verona con un tracciato di lunghezza pari a circa 112 km. Il limite di spesa fissato dal CIPE nella medesima delibera ammonta a 4.270 milioni di Euro più 384,1 milioni per le prescrizioni e le raccomandazioni "a titolo di oneri per opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, non considerate nel costo del progetto preliminare" per un "costo a vita intera" (CVI) totale di 5.104 milioni di Euro.

Nel giugno 2006, il Contraente Generale (Consorzio CEPAV II), sulla base della convenzione in essere con TAV, ha consegnato la progettazione definitiva della sub tratta in oggetto, elaborata sulla base delle prescrizioni e raccomandazioni dettate dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare.

A seguito della citata revoca delle concessioni, il completamento dell'iter progettuale, autorizzativo e realizzativo dell'opera in esame è curato direttamente da RFI SpA – che si avvale di Iulfer, società di ingegneria del gruppo FS – secondo le indicazioni fornite dalla medesima RFI con nota n. 370 del 3 aprile 2007.

Il CIPE in data 5 aprile 2007 ha esaminato positivamente le nuove modalità realizzative dell'opera proposte da RFI che prevedono un tracciato di circa 38 km (rispetto ai 112 km complessivi della tratta Treviglio – Verona), ai quali sono da aggiungere circa 14 km dell'interconnessione di Brescia ovest. Il tratto di linea a doppio binario tra Treviglio e Brescia è l'infrastruttura dell'intera direttrice Milano – Venezia – Trieste maggiormente impegnata dal traffico ferroviario, prossima ormai al limite di saturazione.

La costruzione della nuova linea AV/AC ha notevole importanza per consentire significativi incrementi di traffico viaggiatori e merci, nonché per la velocizzazione su una delle più importanti direttrici italiane ed europee, rappresentando conseguentemente la fase funzionale più urgente ed efficace nel quadro degli interventi previsti per il potenziamento dell'intero corridoio.

In base alle stime di RFI, si prevede di appaltare l'opera con gara ad evidenza pubblica entro 20 mesi e di realizzarla nei successivi 5 anni (2014).

Il costo complessivo (CVI) per la realizzazione della tratta in questione è stimato in circa 2.000 milioni di Euro, al netto delle eventuali prescrizioni e raccomandazioni che il CIPE riterrà di deliberare in sede di approvazione del progetto definitivo. Tale importo è comprensivo degli oneri di affiancamento alla Bre.Be.Mi. e dei costi di ristrutturazione degli impianti di Brescia.

La realizzazione della tratta AV/AC Treviglio – Brescia secondo le modalità sopra indicate comporterebbe, sulla base delle indicazioni fornite da RFI, un prevedibile minore impegno economico di circa 700 milioni di Euro rispetto all'offerta più recente del General Contractor (CVI di circa 2.700 milioni di Euro a parità di perimetro delle opere).

Relativamente al terzo aspetto (**riavvio delle progettazioni**), a valle della ricognizione del novembre del 2006, utilizzando il sistema di monitoraggio del PIS, è stato rilevato il grave ritardo delle fasi di progettazione successive ai progetti preliminari approvati dal CIPE, con particolare riferimento a quelli ferroviari, per effetto del forte contenimento delle erogazioni di cassa nel 2006.

Il nuovo Contratto di Programma RFI 2007-2011 individua i tempi sia per la consegna dei progetti definitivi di Legge Obiettivo ritenuti prioritari, sia per il reperimento delle necessarie fonti di copertura finanziaria. Tra questi interventi figurano:

- il nuovo collegamento Arcisate – Stabio (consegna definitivo giugno 2007);
- AV/AC Milano – Verona – tratta Treviglio – Brescia (luglio 2007);
- raddoppio Spoleto – Terni (gennaio 2008).

Inoltre, è in fase di sottoposizione al CIPE l'approvazione del progetto preliminare del quadruplicamento della linea Fortezza – Verona, lungo il Corridoio I Berlino – Palermo, naturale proseguimento della galleria di base del Brennero, pure in fase di progettazione definitiva.

Per quanto riguarda l'ANAS, gli approfondimenti condotti nell'ambito della nuova Convenzione 2007-2011, hanno consentito di individuare i seguenti interventi come quelli suscettibili di essere sottoposti al CIPE nel corso del prossimo anno:

- E78 Grosseto – Fano, lotti 5, 6, 7 e 8 della tratta toscana (progetto definitivo entro la fine 2007);
- SS 675 Umbro Laziale (definitivo fine luglio 2007);
- E45 Nodo di Perugia (definitivo seconda metà 2008);
- SS 7 quater Domitiana (definitivo fine 2008).

Inoltre, verrà sottoposta al CIPE l'approvazione del progetto preliminare dell'adeguamento SS4 Salaria "Passo Corese – Rieti".

AV/AC Venezia - Ronchi

RFI ha stimato che il progetto preliminare da Meolo a Ronchi dei Legionari corre in parallelo all'A4 per circa 70 km e sarebbe stato completato entro dicembre 2006.

Il CIPE con delibera n. 13/2005 – di approvazione del progetto preliminare relativo all'ampliamento dell'A4 con la terza corsia tra Quarto d'Altino e Villesse – ha stabilito, tra le prescrizioni, che in sede di redazione del progetto definitivo venga garantita "l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC tratta Venezia – Ronchi dei Legionari, al fine di ottimizzare le interferenze tra le due opere con particolare attenzione alla realizzazione dei sovrappassi e dei sottopassi e alle opere di mitigazione e compensazione".

Da alcune prime stime, l'ottenimento della prescrizione CIPE sopra citata, comporterebbe un incremento dei costi di circa 300 – 400 milioni di Euro. Inoltre, la Regione Veneto ha chiesto ad RFI di approntare uno studio per lo spostamento del tracciato verso la laguna.

Non esistono al momento coperture finanziarie per la progettazione definitiva e la realizzazione della tratta Venezia - Ronchi.

AV/AC Ronchi - Trieste

Il progetto preliminare della tratta Ronchi – Trieste è stato inviato da RFI al Ministero delle infrastrutture per l'istruttoria e la successiva trasmissione al CIPE nel maggio 2003, per un costo pari a circa 2.000 milioni di Euro. Il Ministero dell'ambiente ha sollevato diverse perplessità sul tracciato, tali da comportare la definizione di un nuovo progetto.

RFI sta valutando la possibilità di modificare il progetto originario, accogliendo le varianti proposte dal Ministero dell'ambiente e le esigenze trasportistiche e territoriali della Regione Friuli Venezia Giulia.

Sul tema dell'**accelerazione delle opere localizzate nel Mezzogiorno**, la Corte dei Conti nell'Indagine sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo per l'anno 2006, rileva che la percentuale di riserva al Mezzogiorno per quel che riguarda la concreta erogazione delle risorse statali non risultava rispettata. In altre parole, pur avendo ricevuto, in termini di stanziamenti da parte del CIPE, un ammontare di contributi di Legge Obiettivo anche superiore alla predetta riserva del 30 per cento, le opere localizzate al Sud non sono riuscite a beneficiare della concreta erogazione delle risorse. Sono diverse le cause di tale divaricazione tra assegnazioni ed effettive erogazioni, come si evince anche dal monitoraggio sull'avanzamento degli interventi localizzati al Sud inseriti nel cosiddetto "Programma di accelerazione per le opere inserite in Legge Obiettivo varato dalla Legge Finanziaria 2004"⁸.

Tale circostanza è ancor più grave se si considera che le risorse europee e del Fondo Aree Sottoutilizzate per le politiche di sviluppo e di coesione destinate a queste aree del Paese sono vincolate, in base al principio comunitario dell'addizionalità, al mantenimento di adeguati flussi di risorse ordinarie in conto capitale nelle medesime aree.

Alla luce di tali evidenze, il Governo ha adottato una strategia volta ad assicurare la totale copertura finanziaria della principale arteria autostradale del Mezzogiorno prevedendo al comma 1025, articolo 1 della LF 2007, che ANAS utilizzi le disponibilità nette presenti nel patrimonio del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane nonché quelle derivanti dalla riscossione dei crediti nei confronti dei concessionari autostradali, per gli interventi di completamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria⁹.

Ulteriori risorse per circa 1.439 milioni di Euro sono destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali, nella misura del 90 per cento del totale, e interventi a tutela dell'ambiente e della difesa del suolo, per il rimanente 10%, in Sicilia e in Calabria a valere sui fondi ex art. 2, comma 92, decreto legge 262/2006 (impegni Fintecna nei confronti della Società Stretto di Messina).

Nel contempo è stato individuato un primo gruppo di opere suscettibili di essere realizzate, per la prima volta al Sud, in finanza di progetto:

- collegamento S.Vittore – Boiano – Campobasso;
- collegamento Caianello – Benevento;
- collegamento Ragusa – Catania.

⁸ Ministero dello sviluppo economico, DPS, Rapporto annuale 2006.

⁹ Autostrada Salerno – Reggio Calabria

La realizzazione dell'ammodernamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria riguarda l'intera tratta per una lunghezza di 443 km, di cui circa 390 a due corsie di marcia e 53 km a tre corsie. L'ANAS ha proceduto ad accorpate circa 227 km in 7 macrolotti, di cui 127 km sono già stati affidati a Contraente Generale: la restante parte del tracciato viene affidata per singoli lotti con il metodo dell'appalto integrato. Per circa 320 km, pari a circa il 72,2% dell'intero tracciato, i lavori sono ultimati (41%), in corso (54%) o in appalto (5%). Il costo totale dell'opera ammonta a 9.046 milioni di Euro, di cui circa 5.624 milioni già impegnati. Per la copertura finanziaria dei restanti investimenti (3.424 milioni di Euro) esistono disponibilità residue per circa 443 milioni di Euro. Al netto dei 1.468,415 milioni di Euro stanziati dalla LF 2007, risultano pertanto ancora da reperire fondi per circa 1.513 milioni di Euro per l'intera copertura economica dell'ammodernamento.

Il valore complessivo di tali progetti¹⁰ ammonta a circa 3.437 milioni di Euro con una previsione di concorso del capitale privato almeno pari al 50%. Entro la fine del 2007 si prevede di acquisire le eventuali proposte dei promotori.

Sul fronte ferroviario, tra le opere per cui è prevista l'immediata cantierizzazione, nell'ambito del Contratto di programma RFI 2007-2011, figurano quattro interventi tutti localizzati al Sud (Caserta – Foggia, Bari - Taranto, Palermo – Messina e Nodo di Palermo) per un valore complessivo di oltre 3.600 milioni di euro.

¹⁰ Bretella di collegamento A1 – A14 S.Vittore - Termoli

Il progetto preliminare della tratta S.Vittore – Boiano – Campobasso, che riguarda una strada di tipo "B" è in istruttoria ai sensi del D.Lgs. 163/2006; sono pervenuti i pareri favorevoli, con prescrizioni, del Ministero dell'ambiente e del Ministero per i beni e le attività culturali, mentre non sono ancora pervenuti i pareri delle regioni Lazio e Campania, ancorché almeno quello della Regione Lazio sia stato emesso con delibera della Giunta Regionale. L'importo del progetto, come da ultima previsione ANAS, ammonta a 1.460 milioni di Euro al netto dell'IVA.

I finanziamenti disponibili riguardano: 106,33 milioni di Euro da proposta di ripartizione QSN 2007-2013.

Da una prima sommaria analisi effettuata da ANAS nell'ambito di due scenari tariffari e riferita ad una durata della concessione di 50 anni, il contributo in conto capitale richiesto alla finanza pubblica risulterebbe compreso tra il 50% del valore dell'investimento per lo scenario 1 (tariffa bassa) e il 15% per lo scenario 2 (tariffa alta).

SS 372 Telesina

Il progetto preliminare, che riguarda una strada di tipo "B" è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 100/2006. La delibera assegna anche un finanziamento di 110 milioni di Euro con riserva di presentare entro sei mesi dalla data di pubblicazione, avvenuta il 1 dicembre 2006, uno stralcio funzionale che utilizzi il finanziamento allocato. L'importo del progetto, comprensivo di IVA, è di 708,37 milioni di Euro.

I finanziamenti disponibili riguardano: 110 milioni di Euro da citata delibera CIPE n. 100/2006; 258,36 milioni da proposta di ripartizione QSN 2007-2013; per un complessivo di 358,36 milioni di Euro.

Da una prima sommaria analisi effettuata da ANAS nell'ambito di due scenari tariffari e riferita ad una durata della concessione di 50 anni, il contributo in conto capitale richiesto alla finanza pubblica risulterebbe compreso tra il 24% del valore dell'investimento per lo scenario 1 (tariffa bassa) e nessun contributo pubblico per lo scenario 2 (tariffa alta), per il quale, inoltre la durata della concessione potrebbe essere ridotta a 40 anni.

Collegamento Ragusa - Catania

Si tratta di un ammodernamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114. Il progetto preliminare, che riguarda una strada di tipo "B" è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 79/2006. La prescrizione più importante, espressa dal Ministero dell'ambiente, riguarda i primi 36 km di tracciato, a partire da Ragusa, che devono essere revisionati al fine di adagiare il nuovo sedime il più possibile in posizione adiacente alla strada esistente. L'importo del progetto, comprensivo di IVA, è di 1.269 milioni di Euro. I finanziamenti disponibili riguardano: 100,0 milioni di Euro da delibera CIPE n. 35/2005 – quota DS; 49,2 milioni di Euro da Legge 144/1999, art. 11; 250 milioni di Euro da proposta di ripartizione QSN 2007-2013; per un complessivo di 499,2 milioni di Euro. Da una prima sommaria analisi effettuata dall'ANAS nell'ambito di due scenari tariffari e riferita ad una durata della concessione di 50 anni, il contributo in conto capitale richiesto alla finanza pubblica risulterebbe compreso tra il 39% del valore dell'investimento per lo scenario 1 (tariffa bassa) e nessun contributo pubblico per lo scenario 2 (tariffa alta), per il quale, inoltre la durata della concessione potrebbe essere ridotta a 40 anni.

3. LA PROGRAMMAZIONE UNITARIA

3.1 Le opere prioritarie e i criteri di allocazione delle risorse

Messo ordine nel Programma delle Infrastrutture Strategiche così come ereditato dalla precedente legislatura, sono emerse le seguenti esigenze:

- individuare le nuove priorità di sviluppo infrastrutturale del Paese, partendo dall'obiettivo di portare a termine le opere in corso prima di assumere ulteriori impegni finanziari per nuovi progetti;
- costruire, sulla base delle risorse verosimilmente disponibili nel prossimo quinquennio, un quadro finanziario per la copertura delle opere prioritarie.

Il quadro delle priorità infrastrutturali del Paese è stato disegnato, di concerto con le amministrazioni regionali, attraverso la definizione dei più importanti atti di programmazione pluriennale in materia di infrastrutture: contratti di programma RFI e ANAS 2007-2011; programmi operativi nazionali finanziati con le risorse comunitarie e del Fondo per le Aree Sottoutilizzate nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale; Master plan delle "Infrastrutture prioritarie" (vedi cap. 3).

I rilevanti fabbisogni accertati con la ricognizione di novembre 2006 per opere già approvate dal CIPE e i notevoli ritardi attuativi emersi in sede di monitoraggio di tali opere, hanno peraltro reso necessario procedere con estrema cautela nella selezione delle opere prioritarie meritevoli di finanziamento.

Il Governo ha quindi proceduto a evidenziare per ciascun progetto:

1. lo stato di avanzamento;
2. i fabbisogni economico-finanziari;
3. le eventuali formule di cofinanziamento esistenti o attivabili su base locale e comunitaria.

Sulla base di tali dati e delle priorità infrastrutturali determinate nell'ambito dei predetti atti di programmazione pluriennale, è stato definito un quadro articolato che distingue gli interventi in base allo stato di avanzamento e alla rilevanza strategica e individua le opere prioritarie alle quali assegnare i contributi della Legge Obiettivo nel periodo 2008-2012 (rappresentate graficamente in fig. 5 e nell'appendice cartografica riportata nell'Allegato F).

Le opere indicate nel capitolo 2 della parte A determinano un fabbisogno complessivo di 32 miliardi di euro, cui si prevede di far fronte nel quinquennio con i limiti d'impegno stabilite dalle Leggi Finanziarie per il periodo 2008 e il 2009 (200 milioni di euro per anno) da incrementare, negli anni 2010 – 2011 fino a 250 milioni di euro e nel 2012 fino a 425 milioni di euro.

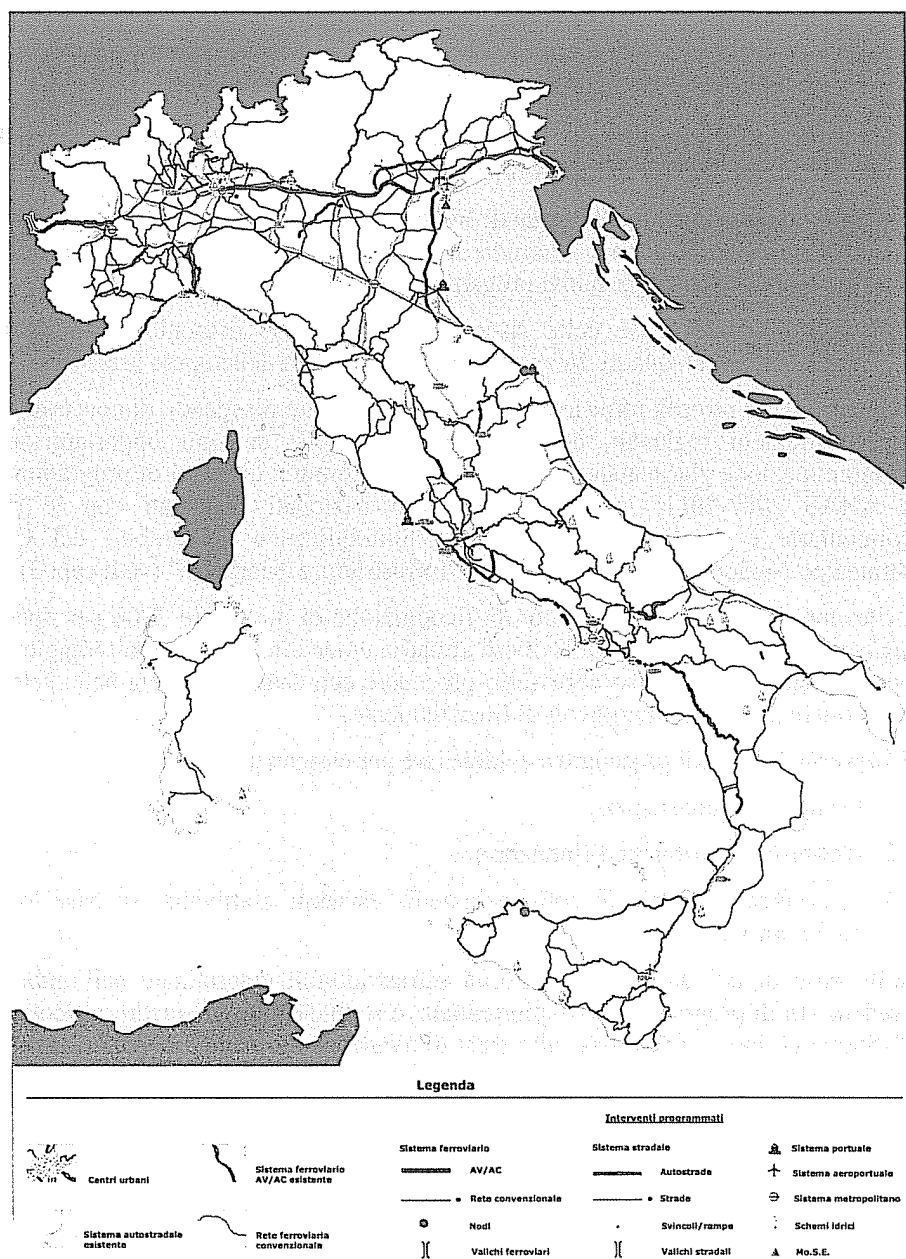


Figura 5 - Legge Obiettivo: le opere prioritarie

L'assegnazione dei finanziamenti e la relativa articolazione temporale sarà effettuata tenendo presente la tipologia funzionale, l'avanzamento progettuale, la copertura

**I criteri di
allocazione
temporale
delle risorse**

finanziaria disponibile e la capacità effettiva di “tiraggio” della spesa dei singoli progetti prioritari, nonché l’equa distribuzione territoriale delle risorse¹¹.

Inoltre, il finanziamento dei progetti prioritari terrà conto dei seguenti criteri:

- assicurare la copertura finanziaria degli interventi in avanzato stato di attuazione, ovvero dotati della progettazione esecutiva;
- anticipare il più possibile gli investimenti destinati alla progettazione di interventi in grado, a fine periodo, di essere realizzati almeno per uno stralcio funzionale;
- cofinanziare le opere individuate come eleggibili a finanziamento nell’ambito dei programmi di competenza del Ministero delle infrastrutture a valere sulle risorse della politica regionale unitaria (FESR e FAS) per il periodo 2007-2013, ovvero il PON Reti e mobilità e il PNM Reti e mobilità;
- assicurare la coerenza strategica del disegno complessivo di programmazione territoriale e settoriale privilegiando gli interventi funzionali al perseguimento delle linee d’azione già individuate, a livello metodologico, nell’Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011;
- assicurare un’articolazione per tipologia funzionale coerente con gli indirizzi della pianificazione e programmazione di settore, che ha tra gli obiettivi principali il riequilibrio modale tra strada e ferrovia.

Le opere prioritarie individuate delineano, in coerenza con l’impianto strategico impostato nell’Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011, un sistema di azioni finalizzato principalmente a:

1. **potenziare le capacità trasportistiche e logistiche del sistema infrastrutturale** intervenendo su:
 - le grandi direttrici strategiche ed i relativi nodi di rango internazionale, ovvero i corridoi transeuropei che interessano il territorio italiano, la rete delle autostrade del mare, il sistema dei grandi hub aeroportuali;
 - gli assi di rilevanza nazionale, ovvero i corridoi tirrenico e adriatico e le direttrici trasversali peninsulari;

¹¹ Si ricorda che l’obiettivo di destinare al Mezzogiorno una quota pari ad almeno il 30% della spesa ordinaria in conto capitale è stato codificato con norma dalla Legge 311/2004 (Legge Finanziaria per l’anno 2005) che all’art. 1 comma 17 recita: “...le amministrazioni centrali si conformano all’obiettivo di destinare al Mezzogiorno almeno il 30 per cento della spesa ordinaria in conto capitale. Le amministrazioni centrali, nell’esercizio dei diritti dell’azionista nei confronti delle società di capitali a prevalente partecipazione pubblica diretta o indiretta, adottano le opportune direttive per conformarsi ai principi di cui al presente comma”.

Più recentemente (luglio 2006) il Coordinamento dei Presidenti delle Regioni del Mezzogiorno, unitamente alla Confindustria e alle organizzazioni sindacali, in un documento denominato “Insieme per lo sviluppo – Le priorità per il Mezzogiorno” ha chiesto al Governo nazionale di impegnarsi a destinare nuove risorse ordinarie (almeno nell’ordine del 35% degli investimenti previsti al netto del cofinanziamento per i fondi strutturali) agli investimenti infrastrutturali.

2. **rafforzare le connessioni di secondo livello ed i sistemi urbani e territoriali** intervenendo sulle direttrici di “gronda” e di supporto rispetto al sistema principale e sul decongestionamento dei nodi urbani.

La prima linea d'azione è perseguita da:

*La prima
linea d'azione*

- gli interventi finalizzati all'attivazione del Corridoio V, e nello specifico la tratta AV/AC Treviglio-Brescia, la tratta AV/AC Brescia-Verona, la realizzazione del nodo di Verona e la tratta Ronchi dei Legionari-Trieste;
- le opere funzionali all'attivazione del Corridoio I, e nello specifico le tratte meridionali (potenziamento della tratta ferroviaria Palermo-Messina e nodo di Palermo), in sinergia con la strategia della politica regionale unitaria (PON Reti e mobilità 2007-2013 e PNM Reti e mobilità 2007-2013), e la linea AV/AC Fortezza-Verona;
- gli interventi per lo sviluppo delle autostrade del mare, quali il potenziamento infrastrutturale del porto di Ancona e del porto di Civitavecchia e le opere relative al potenziamento del porto di Ravenna e all'accessibilità degli scali di Savona, La Spezia ed Ancona;
- le opere destinate ad assicurare l'accessibilità ferroviaria dell'hub aeroportuale di Malpensa;
- gli interventi finalizzati al potenziamento del corridoio tirrenico, e, nello specifico, il raddoppio della tratta ferroviaria Andora-Finale Ligure, la bretella Cisterna-Valmontone, la SS7 quater Domitiana, il completamento della A3 Salerno-Reggio Calabria;
- gli interventi sul corridoio adriatico, ovvero il raddoppio ferroviario Bari-Taranto e la nuova Romea – tratta Mestre-Cesena;
- le opere finalizzate al rafforzamento delle traversali peninsulari, ovvero la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari, nello specifico per le tratte Bovino-Cervaro e Apice-Orsara di Puglia, la SS106 Ionica, relativamente al megalotto 3, intervento individuato come eleggibile a finanziamento nell'ambito del PNM Reti e mobilità; ulteriori interventi riguardano la SGC Grosseto-Fano nel tratto toscano, il potenziamento della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano sulla direttrice Orte-Falconara e della tratta ferroviaria Roma-Pescara, oltre alla bretella di collegamento tra A14 e A1 Termoli-San Vittore.

La seconda linea d'azione è perseguita da:

*La seconda
linea d'azione*

- gli interventi rivolti alla realizzazione di linee di gronda e di supporto rispetto alle direttrici e ai nodi principali, tra i quali possono essere annoverati l'Autostrada Asti-Cuneo, la Pedemontana lombarda, la Tangenziale sud di Bergamo, il nodo di Perugia e la Variante alla SS17 in corrispondenza dell'abitato dell'Aquila;
- le opere funzionali al decongestionamento dei nodi urbani, ovvero le linee metropolitane di Milano, Torino, Bologna e Roma, la SS36 Cinisello Balsamo-Viale Lombardia, il tunnel stradale di Genova.