

Negli ultimi cinque anni l'azione informativa e di sensibilizzazione si è fatta sempre più chiara e diretta, ha cominciato ad utilizzare canali e situazioni che, in precedenza, erano stati meno disponibili a offrire spazio ad un'informazione sulla sicurezza stradale. È stata sviluppata non solo dai soggetti istituzionali ma anche da un numero crescente di imprese, di associazioni volontarie, di rappresentanze sociali, si è giovata di un contributo di idee e di iniziative locali sempre più maturo.

Ormai è evidente che il sistema stradale del nostro Paese non è adeguato ai volumi di traffico. Negli ultimi 30 anni il numero di veicoli (autovetture, motocicli, ciclomotori, veicoli per il trasporto merci, veicoli per il trasporto passeggeri, altri veicoli) è passato da 20 milioni a 50 milioni, con un incremento del 130% circa. L'Italia, dal 1980 è il Paese della UE15 con la più alta quota di veicoli procapite e nel 2006 raggiunge il livello di circa 850 veicoli ogni 1.000 abitanti.

Nello stesso periodo l'aumento del sistema infrastrutturale è stato di pochi punti percentuali.

Un secondo fattore di debolezza è costituito da una regolamentazione del traffico ampiamente migliorabile. La regolamentazione del traffico, in area urbana e in area extraurbana sembra rispondere a esigenze puntuali, a volte dettate da istanze particolari o da eventi che colpiscono l'opinione pubblica, mentre sono decisamente più rari i sistemi infrastrutturali governati da una regolamentazione organica.

Una delle espressioni più evidenti di questa regolamentazione occasionale è data dalla scarsa coerenza dei limiti di velocità e dall'uso strumentale che in alcuni casi se ne fa al solo fine di aumentare i proventi contravvenzionali.

Il sistema urbano costituisce una delle componenti più critiche della sicurezza stradale del nostro Paese. Nel 2007 gli incidenti stradali in area urbana hanno determinato:

- a) **2.269 morti**, il 44% del totale;
- b) **238.712 feriti**, il 73% del totale;
- c) **20.733 milioni** di Euro di costo sociale, il 67% del totale.

Tra i Paesi della UE15, l'Italia risulta essere quello con più morti in area urbana.

Sulla rete principale (autostrade, strade statali ed ex strade statali conferite alle Regioni per un totale di 1.271 tratte stradali e un'estesa di 53.774 chilometri) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato le 50 tratte più pericolose per un'estesa complessiva di 2.900 chilometri (il 5% della rete) dove si localizzano il 24% degli incidenti, il 20% dei morti e il 25% dei feriti.

Si tratta di strade ad altissimo rischio. Il Ministero ha avviato le analisi per delineare la fattibilità di un programma specifico per la messa in sicurezza delle prime dodici strade più pericolose (in base al costo sociale), tra le quali, a titolo puramente esemplificativo, rientrano il GRA (Grande Raccordo Anulare di Roma), la SS7 quater (via Domiziana), la SS207 (Nettunense), la SS148 (Pontina), la SS309 (Romea).

Un tema tutto particolare ed al tempo stesso con elevato grado di drammaticità è quello relativo ai ciclomotori ed ai motocicli.

Gli incidenti a carico degli utenti delle due ruote a motore nel 2007 hanno determinato:

- a) **1.540 morti** (il 30,0% del totale);
- b) **90.551 feriti** (il 27,8% del totale);
- c) un **costo sociale di € 8.812 milioni** (il 28,3% del totale).

Circa il 60% dei morti e l'80% dei feriti a carico delle due ruote a motore è determinato da incidenti in area urbana.

Gli incidenti a carico della mobilità non motorizzata (pedoni e ciclisti) nel 2007 hanno determinato:

- a) **979 morti** di cui 627 pedoni (il 19,1% del totale);
- b) **35.060 feriti** (il 10,8% del totale);
- c) un **costo sociale di € 3.946 milioni** (il 12,7% del totale).

I dati indicano che l'Italia è il Paese con il più elevato numero di pedoni morti per incidenti stradali.

Gli altri Paesi europei contano da poche decine a un centinaio di vittime tra i pedoni. Anche per quanto riguarda i ciclisti, l'Italia conta il più elevato numero di vittime tra i Paesi della UE15.

Il quadro del sistema urbano da un lato e quello degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, utenti delle due ruote a motore) dall'altro, individuano il campo di intervento prioritario su cui operare per migliorare la sicurezza stradale nei prossimi anni. Oggi, i 2/3 delle vittime sono determinati da incidenti in area urbana e poco meno della metà riguardano gli utenti deboli.

Si è ritenuto opportuno riportare tutti questi dati, su questi confronti tra il nostro Paese e gli altri Paesi della Unione Europea, perché si ritiene che solo misurando i dati, misurando i risultati positivi raggiunti, verificando le distanze dagli obiettivi, si è in grado di dare consistenza ed attuazione ad una politica organica, non solo nazionale ma comunitaria, **mirata davvero alla sicurezza stradale.**

Senza dubbio il Paese ha recuperato la capacità di migliorare la sicurezza stradale e sta riducendo il numero delle vittime molto rapidamente ma sta migliorando la sicurezza solo su alcune componenti della mobilità: la grande viabilità (con l'eccezione delle strade a massimo rischio) e la rete autostradale. Restano ai margini di questo miglioramento le aree urbane, in particolare le grandi città, e gli utenti deboli. Per creare quindi una ulteriore forte discontinuità nel sistema, una più incisività nell'approccio, occorre:

1. portare a compimento la **riforma del Codice della strada**. Per ricondurre tale strumento normativo a coerenza ed unitarietà normativa, si ritiene opportuno chiedere al Parlamento una delega di ampio respiro per la sua revisione generale: lo scopo ultimo è quello di conseguire, attraverso un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale, l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale e degli istituti sanzionatori. Ulteriore dichiarato intento è quello di delegificazione di tutte quelle disposizioni del codice della strada che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più snelle. Nell'attesa di tale auspicata legge delega - ed in maniera prodromica ad un migliore esercizio della stessa - si è inteso intraprendere un confronto con tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella materia della circolazione stradale, al fine di acquisire i preziosi contributi che ciascuno di essi, dal proprio particolare ma privilegiato punto di osservazione del fenomeno - potrà fornire. Nell'ottica della su esposta armonizzazione e delegificazione delle disposizioni del Codice della Strada, merita una riflessione l'opportunità politica di proseguire nei lavori parlamentari di una nutrita serie di disegni di legge è, invece apparsa vincente l'azione del Parlamento che, ultimante è riuscito ad ottenere la legislativa in Commissione per una serie di provvedimenti chiave e che nel breve periodo potrebbero trasformarsi in Legge.
2. In secondo luogo è necessario **aggiornare il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** e rivederne i meccanismi attuativi in modo da passare da una fase di sostegno sistematico alle Regioni e alle Amministrazioni locali che esprimono i progetti di sicurezza stradale più soddisfacenti ad una fase di incentivazione di un numero più limitato di progetti di rilevanza strategica e finalizzati a risolvere i nodi critici della sicurezza stradale italiana.
3. In terzo luogo occorre **rafforzare le sedi di coordinamento e confronto** sulle misure di sicurezza adottate e sui risultati conseguiti proprio per consentire di accelerare il processo di messa a punto e di convergenza sulle soluzioni più efficaci.

4. Infine, per poter sviluppare un'azione più selettiva e mirata sulle problematiche di maggior rilievo che si manifestano nei diversi territori occorre realizzare un **sistema di monitoraggio degli interventi e dei risultati** conseguiti.
5. Non meno importante è la necessità di migliorare il livello di **educazione alla sicurezza stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado, fino a prevedere idonei corsi formativi al fine di poter radicare una reale cultura della sicurezza quale elemento fondante per pervenire ad un miglioramento della sicurezza stabile e duraturo.**

Tenuto conto che le suddette linee di azione potranno manifestare appieno i loro effetti solo nel medio/lungo termine, quale azione prioritaria nel breve termine, al fine di stabilizzare i buoni risultati già conseguiti e di consentire un ulteriore avvicinamento all'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime entro il 2010, appare opportuno ribadire l'esigenza di continuare sulla strada dell'incremento nella quantità, nella capillarità e nella specificità dei controlli su strada in particolare sulla guida in stato di ebbrezza alcolica, sotto l'effetto di sostanze stupefacenti ovvero in stato di alterazione derivante dall'uso contemporaneo delle suddette sostanze; per questi ultimi due casi anche attraverso una attenta valutazione della possibilità di intervenire sulle procedure al fine di renderle più snelle ed elastiche.

14. Le azioni mirate nel trasporto aereo

In questo primo anno di Legislatura il comparto del trasporto aereo è stato caratterizzato da quattro distinti eventi che, senza dubbio, rappresentano una forte discontinuità nella evoluzione del rapporto domanda – offerta del trasporto aereo nel nostro Paese.

Una discontinuità che, sicuramente, caratterizzerà moltissimo il futuro della offerta modale legata al trasporto aereo. I quattro distinti eventi sono caratterizzati:

- **dalla crisi economico – finanziaria mondiale;**
- **dal cambiamento dell’assetto della Società Alitalia;**
- **dalla rilettura funzionale dei nostri due HUB, quello di Malpensa e quello di Fiumicino;**
- **dall’avvio sempre più misurabile e concreto dei provvedimenti comunitari legati al “Cielo Unico”.**

In merito al primo evento, **quello legato alla crisi economica mondiale**, nel caso italiano la crisi nel trasporto aereo è caratterizzata dalla sommatoria di due componenti:

- le criticità storiche accumulate nel tempo e tipicamente legate all’assenza, in passato, di un approccio organico alle esigenze della offerta di trasporto aereo;
- la crisi economica – finanziaria che in questa specifica modalità di trasporto è esplosa in modo virulento proprio per la dimensione internazionale del trasporto aereo, per la sua estraneità da ogni logica di confine.

E va ricordato che, in tempi non sospetti, i segni premonitori della crisi sono comparsi proprio in questo comparto e va dato atto agli operatori del settore, **a differenza di ciò che è accaduto in altri comparti come ad esempio quello finanziario in cui fino al mese di settembre 2008 veniva indicato un PIL italiano nel 2009 pari al 2,1%**, di aver preannunciato non solo la dimensione della crisi ma anche il rischio che tale crisi, se non affrontata in modo organico, rischiava di diventare irreversibile. In tal modo il trasporto aereo si è rivelato una vera “sentinella”, un valido “premonitore” dei processi di crescita o di recessione.

In merito al secondo elemento, **quello legato al cambiamento dell’assetto della Società Alitalia**, solo ora è possibile misurare quanto sia stato difficile superare una simile emergenza e quanto sia stato determinante sia il ruolo dell’ENAC, sia quello del mondo privato del nostro Paese.

In merito al terzo evento, **quello legato alla rilettura funzionale dei nostri due HUB**, quello di Malpensa e quello di Fiumicino sarà bene quanto prima entrare nel merito della logica e della cultura che finora ha privilegiato la costruzione e la caratterizzazione degli HUB, perché ormai ci avviamo verso una nuova cultura, verso un nuovo approccio attraverso emergerà in modo inconfutabile che Malpensa e Fiumicino possono benissimo garantire due funzioni e due offerte capaci di annullare ogni preoccupazione legata alla loro crescita ed al loro sviluppo.

L'ENAC, in questa fase in cui sta, dopo quasi venticinque anni, mettendo a punto un Piano del nostro sistema aeroportuale nazionale, dedicherà un apposito capitolo alla tematica degli HUB ed alla loro reale e misurabile identificazione geografica.

Il quarto evento, o meglio, il quarto fattore è **quello relativo all'avvio sempre più concreto dei provvedimenti comunitari legati al "Cielo Unico"**. Se analizziamo la evoluzione del processo di liberalizzazione del comparto aereo ci rendiamo conto dei passi avanti effettuati dalla Unione Europea in tale comparto.

A differenza di quanto detto a proposito della rete ferroviaria, il "Cielo Unico", il primo e il secondo pacchetto, sono invece il chiaro esempio di una convinta e diffusa volontà dell'Unione Europea e degli Stati a ricercare e difendere logiche di mercato. E proprio per questo è necessaria in un momento di crisi come questo, la chiara individuazione, da parte degli operatori dell'intero comparto, del recupero degli investimenti sostenuti a sostegno di una pianificazione temporale che vada al di là dell'attuale momento di crisi.

Non ci dimentichiamo che la finalità dell'operazione "Cielo Unico" è davvero ambiziosa in quanto con essa si intende prepararsi all'aumento sostanziale del traffico aereo previsto entro il 2020, favorendo un risparmio di circa due miliardi di euro nell'ambito di una gestione integrata della sicurezza, della capacità e dell'efficienza, permettendo, in tal modo, una riduzione dei ritardi nonché dei costi economici ed ambientali.

Il 2009 quindi diventa, almeno per il trasporto aereo nel nostro Paese, un anno significativo, un anno che ricorderemo come un esempio di grande capacità dell'Amministrazione Pubblica nell'affrontare e superare fasi critiche, stagnazioni pericolose per la crescita del Paese. Sarebbe, infatti, miope non tener conto di una ulteriore singolarità strategica posseduta dal trasporto aereo e cioè quella legata alla **industria turistica**, una industria capace di attivare veri e propri spostamenti di massa con apporti di grande dimensione.

In fondo questa è stata una delle motivazioni che ha portato il Governo a difendere una cordata italiana nell'operazione Alitalia.

In questa ottica, il trasporto aereo può e deve essere un **meccanismo moltiplicatore dell'occupazione**, creando e rafforzando opportunità di crescita per beni e servizi, attivando fonti di benessere diffuso e realizzando una partecipazione generale al progresso.

Molti ritengono che questa crisi mondiale dell'economia sta incrinando, in modo irreversibile, la offerta aerea, molti vedono nella modalità ferroviaria, quella legata all'alta velocità, una concorrenza modale imbattibile; ebbene, queste preoccupazioni sono solo velleitarie perché dimenticano che **la nostra generazione ha da molti decenni ridimensionato la categoria dello spazio ed ha esaltato la categoria del tempo**. I processi di globalizzazione sono ormai talmente fondamentali per la crescita e lo sviluppo che nessuno può dubitare di un trend sempre più crescente della domanda di trasporto aereo.

È pertanto necessario provvedere ad una complessiva ed organica revisione della normativa che, senza annullare il lavoro fin qui effettuato, consenta di superare i vincoli esistenti che hanno dimostrato nel tempo, la loro inefficacia.

È urgente quindi, proprio in questa fase in cui si preannunciano momenti di ripresa della crescita economica, avviare in modo organico un proposta legislativa volta a recuperare il grave ritardo infrastrutturale dei principali sistemi aeroportuali del Paese promuovendo il coinvolgimento di capitali privati ed a favorirne lo sviluppo e la competitività, nonché a tutelare e promuovere un quadro regolamentare che consenta, attraverso l'individuazione di procedure semplificate e nel rispetto delle disposizioni vincolanti dell'ordinamento europeo, alle società di gestione dei sistemi aeroportuali di maggiore rilevanza, di poter realizzare ed accelerare l'attuazione di programmi di investimento fondati sull'utilizzo di finanziamenti di mercato.

La proposta dovrà inoltre intervenire in un quadro normativo incerto, dal quale è scaturito un rilevante contenzioso nei confronti dello Stato, in ragione di un sistema tariffario ritenuto inadatto a garantire il necessario sviluppo dei grandi aeroporti nazionali attraverso la realizzazione di nuovi investimenti.

L'esigenza è quella di incentivare l'incremento, l'adeguamento, l'ampliamento nonché l'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali e delle infrastrutture strategiche ad esse connesse, verificando la possibilità che l'Ente Nazionale Aviazione Civile e le società di gestione dei grandi aeroporti concordino sistemi di tariffazione pluriennale, comunque orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi ed alla adeguata remunerazione del capitale investito, e soggetti all'approvazione con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, non ancorati ai criteri attualmente imposti dalla normativa vigente in materia.

15. Il Piano Casa

Oggi siamo in grado di definire un quadro operativo per trasformare questa grande iniziativa strategica in atto compiuto.

I fruitori del Piano saranno sostanzialmente di due tipi:

- Fascia medio bassa (in grado di pagare 500 € al mese per la locazione).
- Fascia bassissima con requisiti per accedere alla edilizia residenziale pubblica.

Il Fondo nazionale che è in corso di verifica prevede una ipotesi di disponibilità finanziaria pari a circa 3 miliardi di € (Ministero, Cassa Depositi e Prestiti, Fondazioni, Assicurazioni).

Il Piano Casa di edilizia abitativa ha la finalità generale di superare, in maniera organica e strutturale, il disagio abitativo presente nel Paese che assume sempre più forme ben più articolate e specializzate.

Il Piano nazionale, come ribadito, in più occasioni, proprio dal Presidente del Consiglio, persegue l'obiettivo di portare a soluzione il degrado urbano derivante dai fenomeni di alta tensione abitativa.

Il Piano nazionale di edilizia abitativa costituisce, dunque, un insieme integrato di una pluralità di linee di intervento ed in particolare si articola in 3 aree.

- **Prima area** diretta ad incentivare l'intervento degli investitori istituzionali e privati attraverso una rete di fondi immobiliari. Per tali interventi è previsto un "prestito" da parte dei fondi stessi a livello locale che potrà coprire il 40% dell'investimento. Il Fondo nazionale, costituito da fonti statali sino al limite di **150 milioni di €**, potrà intervenire a sostegno dell'iniziativa fino al 40% dell'investimento.
- Seconda area è quella assorbita dal presente Piano di **550 milioni di €**, mirata a finanziare l'edilizia residenziale pubblica nell'accezione più classica e cioè l'edilizia di proprietà degli ex Istituti Case Popolari. Tale linea di intervento sugli immobili già individuati o su quelli che le Regioni individueranno in sostituzione degli interventi non più realizzabili, avranno integrale finanziamento statale e, nel primo anno dovranno essere attivati nel limite di **200 milioni di €**, secondo una priorità collegata, fra l'altro, alla

cantierabilità dell'intervento stesso. La residua parte, sino alla concorrenza degli originali 550 milioni di €, sarà attivata non appena saranno rese disponibili le risorse.

- **Terza area** riguarda gli interventi che potranno essere attivati, in forma residuale, rispetto agli altri due nel limite delle risorse disponibili annualmente.

Ma sarebbe davvero riduttivo affrontare il tema della casa senza, contestualmente, avviare le iniziative legate ad un progetto più ambizioso e relativo alla **riqualificazione organica delle nostre città**.

Come ribadito lo scorso anno, sempre nell'Allegato Infrastrutture, la Legge Obiettivo aveva affrontato questo tema essenzialmente dal punto di vista trasportistico, identificando, sin dalla delibera CIPE del 21 dicembre 2001, un volano di risorse pari a 15,3 miliardi di euro per la realizzazione di nuove reti metropolitane. Questo è avvenuto e sono già appaltate e cantierate opere per oltre 9 miliardi di euro, cioè 170 nuovi km di rete metropolitana.

La Legge Obiettivo, però, non ha affrontato un altro tema essenziale, **quello della riqualificazione urbana**, quello della ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado.

Il Piano Casa deve quindi essere solo una prima tessera programmatica di un'azione più articolata, più complessa capace di dare vita ad **una reivenzione delle nostre città**, delle nostre strutture urbane.

Un progetto che, necessariamente, deve essere pensato e definito dagli Enti locali e la sede della Conferenza Stato Regioni e Unificata potrebbe diventare il "laboratorio" dove, in un arco temporale di un semestre, disegnare gli strumenti normativi ed amministrativi capaci di rendere concreta questa esigenza più volte riportata proprio nei vari Allegati Infrastrutture al DPEF.

In fondo si vuole dare attuazione ad una **Legge Obiettivo per la città** sapendo che all'interno dell'urbano si svolge oltre il 70% delle attività del terziario e quindi direttamente o indirettamente **l'organizzazione funzionale delle città è il cuore pulsante dell'economia del Paese**.

PAGINA BIANCA

Capitolo 7: Considerazioni conclusive

PAGINA BIANCA

Dare attuazione al programma approvato dal CIPE nelle sedute del 6 marzo e del 26 giugno 2009 significa avviare, nel nostro Paese, una delle operazioni di infrastruttura del territorio più massiccia dal dopo guerra e ciò sia per dimensione finanziaria, sia per dimensione ingegneristica, sia per incisività occupazionale.

Si ritiene opportuno, infatti, ricordare, in modo sintetico i dati che caratterizzano la operazione:

- **2.450 milioni di €** Fondi Legge Obiettivo e Fondi ordinari Ferrovie dello Stato.
- **7.596 milioni di €** Fondi FAS finalizzati alla realizzazione di interventi inclusi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e per una prima fase di ricostruzione delle zone terremotate in Abruzzo.
- **18.172 milioni di €** Fondi privati mirati alla realizzazione di interventi previsti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo.
- **1.000 milioni di €** Fondi FAS per la edilizia scolastica.
- **200 milioni di €** Fondi FAS per l'edilizia carceraria.
- **700 milioni di €** Fondi pubblici per l'attuazione del "Piano Casa.

Una operazione che globalmente attiva interventi per un valore globale di **30.118 milioni di €**.

Di questo volano di risorse il CIPE dal dicembre 2008 ad oggi, come riportato nel Capitolo 5, ha già approvato opere per oltre **10 miliardi di €**.

Diventa, quindi, obiettivo primario di questo Governo e di questa Legislatura quello di completare la fase istruttoria dei progetti, dare avvio concreto alla cantierizzazione dei vari interventi e seguire l'iter realizzativo in modo da disporre, in tempi certi, della nuova offerta infrastrutturale.

È questa una operazione che contiene al suo interno interventi che se letti singolarmente testimoniano quanto sia rilevante il contributo che, in questo particolare momento storico, viene destinato alla infrastrutturazione organica del Paese.

Sistema Mo. SE.	Con la quota di 800 milioni di €, approvata dal CIPE il 18 dicembre 2008, si supera la soglia del 70% del valore iniziale dell'opera e si consente l'avvio della parte più delicata dell'intero impianto che è quella legata al sistema tecnologico delle paratoie.
Tratta Brescia – Treviglio dell'Asse AV/AC Milano – Verona. la fase	Parte un segmento fondamentale della tratta AV/AC della linea Milano – Verona - Venezia. È un segmento costruttivo che avvia concretamente una opera essenziale del Corridoio 5. L'anno prossimo, una volta risolto il nodo di Vicenza, potrà partire anche l'altro segmento fondamentale, sempre del Corridoio 5, quello relativo alla tratta AV/AC Verona – Venezia. In realtà si sta cercando di dare attuazione all'intero asse ferroviario Torino – Trieste.
Asse AV/AC Milano – Genova la fase	Parte il segmento più importante dell'intero Corridoio 24 (Rotterdam – Genova). Si avviano, infatti i lavori di un primo lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi. Opera questa ingegneristicamente complessa e al tempo stesso essenziale per la continuità funzionale del porto di Genova e della intera area Nord Occidentale del Paese con il vasto sistema retroportuale.
Asse ferroviario Pontremolese I° stralcio	Dopo oltre dieci anni partono, concretamente, i lavori su un asse fondamentale per le interazioni tra la portualità ligure ed il sistema centrale europeo. L'approvazione delle risorse per la progettazione dell'intero progetto e per la realizzazione di un primo lotto funzionale pone fine ad una stasi che rendeva sempre più critiche le possibilità di interazione tra la portualità dell'alto tirreno e l'Europa centrale.
Adeguamento rete ferroviaria meridionale, partecipazione FS e interventi a terra Ponte sullo Stretto	Vengono destinate risorse per avviare interventi sulla rete meridionale e per garantire, da subito, l'avvio dei lavori relativi agli interventi a terra del Ponte sullo Stretto di Messina

Asse autostradale CISA Asse autostradale Brescia – Padova	<p>Sia la CISA che la Brescia – Padova chiudono in logica di rete un tessuto stradale oggi ancora non completo, un tessuto stradale al cui interno si movimentano oltre il 30% delle merci del Paese e una forte quantità (oltre il 12%) di quella europea.</p>
Asse autostradale Cecina – Civitavecchia	<p>Con l'avvio dei lavori di questo segmento chiave del Corridoio Tirrenico il Paese acquista, finalmente, una concreta alternativa nelle relazioni stradali Nord – Sud – Nord. Sull'Autostrada A1 transita ormai quasi il 70% dell'intero volume di traffico e ciò produce elevati costi di congestione, elevati livelli di inquinamento atmosferico e rischio di incidentalità. Ma completare il Corridoio Tirrenico nella parte centro - settentrionale significa, anche, dare vera funzionalità ed interazione con la retroportualità ai porti di Civitavecchia, Livorno, Piombino e La Spezia.</p>
Tunnel di sicurezza Frejus	<p>Con questa opera si risponde alle esigenze di sicurezza avanzate da un collegamento che,, nel tempo, dovrà, necessariamente, rispondere alla crescente domanda di trasporto che imporrà livelli di sicurezza sempre più sofisticati. In realtà questa opera, non potendo disporre nel breve periodo di un nuovo asse ferroviario, evita o quanto meno ritarda forme di blocco nei transiti con la Francia.</p>
Nodo di Perugia la Fase e Tre Valli la Fase	<p>Sono i due interventi chiave per fare uscire l'intera realtà regionale dall'isolamento e quindi offrono al Paese il recupero di una realtà territoriale con elevata attrazione turistica, con elevata attività produttiva. In tal modo la realizzazione del nodo di Perugia (già approvato dall'ANAS) non può considerarsi una semplice arteria viaria ma l'arteria viaria che sblocca davvero la congestione che rende, in molti casi, difficile l'accesso e l'uscita dal vasto nodo urbano. La Strada delle Tre Valli riveste lo stesso ruolo in quanto completa davvero il tessuto connettivo ottimale che la Regione Umbria e l'intera area centrale del Paese chiedono da sempre. In fondo la Tre Valli rende possibile una interazione funzionale tra il Mare Adriatico ed il Mare Tirreno e ciò avviene proprio lungo la fascia centrale del Paese.</p>

<p>Adeguamento SS 372 Telesina (Caianello – Benevento)</p>	<p>È una delle zone della Campania con elevato e capillare insediamento di attività produttive. È una delle aree del Paese con elevata attività agro alimentare, è un territorio servito attualmente da un asse stradale che ha visto, nell'ultimo decennio, una forte crescita della domanda di trasporto ed una contestuale assenza di adeguata offerta. L'asse, quindi, da realizzare con una forte partecipazione di capitali privati, diventa non solo essenziale per il sistema produttivo campano ma per la vasta area interna del Mezzogiorno centrale del Paese.</p>
<p>Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria Strada Statale 106 Jonica Megalotto 3 I° stralcio</p>	<p>L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e l'asse stradale 106 (Jonica) possono definirsi "Progetto Calabria". Insieme, infatti, rappresentano il riferimento portante di una offerta trasportistica che per molti anni è rimasta legata solo alla denuncia programmatica. Questi due assi, su cui fino al 2002 si era investito globalmente in trenta anni un volano di risorse pari a circa 1,2 miliardi di €, hanno potuto contare dal 2002 ad oggi su un volano di risorse superiore a 4,8 miliardi di €. Le risorse destinate con le Delibere del CIPE del 2009 consentono il completamento di quasi tutte le opere progettate e pronte per l'appalto della Salerno – Reggio Calabria e, al tempo stesso, continuano a rendere sempre più fluida la mobilità sulla Strada Statale 106. L'obiettivo è quello già denunciato lo scorso anno: entro il 2012 offrire alla Calabria ed al Mezzogiorno una adeguata rete stradale.</p>
<p>Agrigento - Caltanissetta - A19 Tratto dal Km 44 al Km 74 (Stralcio)</p>	<p>È un segmento vitale per l'economia della intera Regione Sicilia, è un segmento da anni richiesto e mai attivato concretamente. Nella seduta del CIPE del 26 giugno 2009 è stato approvato il progetto e può, quindi, prendere corpo la intera operazione che consente ad una area, con singolare e rara ricchezza archeologica e al tempo stesso con elevata potenzialità agro alimentare, di diventare una delle tessere chiave di quel mosaico socio economico che, per molti anni, era rimasto solo un riferimento progettuale.</p>