

**Sono quindi potenzialmente disponibili e possono diventare volano pubblico 8.009 milioni di €.**

Dopo questa identificazione di risorse è necessario definire una proposta non generica in cui vengono indicate le macro voci economiche e l'articolazione, per modalità trasportistica, delle assegnazioni distinte in Centro Nord e Sud, ma è opportuno chiarire anche quali opere del Mezzogiorno e del Centro Nord definiscono un fabbisogno di prima fase e con quale cadenza temporale si è in grado di completarle.

Sulla base dei criteri utilizzati per la selezione degli interventi siamo in grado di definire il seguente quadro di interventi e di azioni:

### Per il Mezzogiorno

Del. 31/2010 criteri	Del. 31/2010 classe	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo residuo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori esigenze pubbliche e private	Regioni
-----	-----	<b>Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa</b>	*	9.146,02	2.724,82	6.421,20	-----
piano mezzogiorno	2	<b>Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)</b>	RFI	230,00	200,00	30,00	Campania, Calabria, Basilicata
	2	<b>Completamento asse autostradale Salerno- R. Calabria</b>	ANAS	2.942,90	378,60	2.564,30	Calabria
		<b>A1 (Capua) - Domiziana e adeguamento</b>	ANAS	1.380,00	378,60	1.001,40	Campania,
convergenza regionale		<i>SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone</i>	ANAS	1.380,00	378,60	1.001,40	Campania,
		<b>Asse Autostradale Messina - Siracusa - Gela</b>	ANAS	407,24	150,44	256,80	Sicilia,
convergenza regionale		<i>Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 9 "Scicli"</i>	ANAS	150,44	150,44	-	Sicilia,
convergenza regionale		<i>Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 10 Iminio</i>	ANAS	103,90	-	103,90	Sicilia,
convergenza regionale		<i>Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 11 Ragusa</i>	ANAS	152,90	-	152,90	Sicilia,
convergenza regionale		<b>Asse Stradale Nord/Sud Stefano di Camastra - Gela</b>	ANAS	810,92	272,76	538,16	Sicilia,
affidamento in corso		<b>Autostrada Ragusa-Catania</b>	ANAS	815,38	815,38	-	Sicilia,
		<b>Palermo - Agrigento autostrada</b>	ANAS	386,17	-	386,17	Sicilia,
convergenza regionale		<i>Adeguamento della SS121 completamento</i>	ANAS	386,17	-	386,17	Sicilia,
-----	-----	<b>Corridoio Plurimodale Adriatico</b>	*	260,92	226,15	34,77	-----
convergenza regionale		<b>Bari - Matera (strada)</b>	ANAS	179,17	144,40	34,77	Puglia,Basilicata,
convergenza regionale		<b>Gioia del Colle - Matera (Strada)</b>	ANAS	-	-	-	Puglia,Basilicata,
convergenza regionale		<b>SS 16 Adriatica tronco Maglie/Otranto - Ammodernamento per Km. 16</b>	ANAS	81,75	81,75	-	Puglia,

Del. 31/2010 criteri	Del. 31/2010 classe	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo residuo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori esigenze pubbliche e private	Regioni
-----	-----	Ponte Stretto di Messina		6.950,00	2.153,00	4.797,00	-----
	1 e 2	Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente	Stretto di Messina SpA	6.100,00	2.153,00	3.947,00 (risorse a carico privati)	Calabria, Sicilia
	1 e 2	Opere complementari Ponte sullo Stretto	Stretto di Messina SpA	850,00	-	850,00	Calabria, Sicilia
-----	-----	Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica		6.546,22	2.111,83	4.434,39	-----
piano mezzogiorno	1	Asse ferroviario Napoli - Bari: tratta Napoli - Frasso Telesino	RFI	1.543,00	1.493,00	50,00	Campania, Puglia
		Benevento - Caserta- A1 - Caianello - Grazzanise e variante Caserta		957,20	-	957,20	Campania,
	4	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	ANAS	585,62	618,83	33,21	Campania
convergenza regionale		Collegamento autostradale Caserta- Benevento con bretelle di collegamento alla variante di Caserta ed alla Tangenziale di Benevento	ANAS	957,20	-	957,20	Campania,
convergenza regionale		Salerno - Potenza - Bari (Strada)	ANAS	552,00	-	552,00	Campania, Pug lia, Basilicata,
convergenza regionale		Murgia - Pollino	ANAS	849,40	-	849,40	Puglia, Basilicat a,
	2	Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria	ANAS	1.101,80	-	1.101,80	Calabria
-----	-----	Sistemi Urbani		2.394,00	732,79	1.661,21	-----
affidamento in corso	2	Napoli metropolitana: linea 1 tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	Comune di Napoli	1.031,00	244,79	786,21	Campania
	2	Bari e sistemi ferroviari connessi	-	438,00	398,00	40,00	Puglia,
	2	Nodo di Catania - Circumetnea	Ferrovia Circumetnea	425,00	90,00	335,00	Sicilia,
convergenza regionale		Nodo di Palermo	-	500,00	-	500,00	Sicilia,
-----	-----	Piastra Logistica Mediterranea della Sardegna		1.485,00	632,00	853,00	-----
	2	Adeguamento SS 131 "Carlo Felice" Cagliari - Sassari	ANAS	570,00	-	570,00	Sardegna
	2	Olbia - Sassari: potenziamento	ANAS	665,00	632,00	33,00	Sardegna
convergenza regionale		Nodo di Cagliari	Comune di Cagliari	250,00	-	250,00	Sardegna
-----	-----	HUB Portuali / Interportuali		489,74	178,18	311,56	-----
	3	Hub Portuale - Taranto	Autorità Portuale di Taranto	189,74	156,15	33,59	Puglia
	2	Hub Interportuali Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale	Autorità Portuale di Gioia Tauro	150,00	22,03	127,97	Calabria
convergenza regionale		Hub Intermodali Sicilia	Autorità Portuale ....	150,00	0,00	150,00	Sicilia,
		Schemi Idrici - Interventi emergenza idrica		1.022,07	286,58	735,49	
		Riepilogo globale		28.293,97	9.945,35	19.248,62	

**E per una serie di interventi siamo in grado anche di indicare i possibili avanzamenti**

<b>Intervento</b>	<b>Disponibilità dell'intervento (anno)</b>
Autostrada Salerno – Reggio	2013 (80% dell'asse)
Adeguamento AV Battipaglia – Reggio	2013 (20% dell'asse)
Superstrada Ionica 106	2013 (20% dell'asse)
Asse viario (Telesina)	2013 (80% dell'asse)
Autostrada Ragusa – Catania	2013 (60% dell'asse)
Asse Napoli - Bari	2013 (cantieri aperti)
Ponte sullo Stretto	2013 (cantieri aperti)
Nodo di Catania	2013 (30% del nodo)
Nodo di Palermo	2013 (cantieri aperti)
Metro regionale Campania	2013(60% della rete)
Sistema ferroviario nodo di Bari	2013 (cantieri aperti)
Nodo di Cagliari	2013 (cantieri aperti)
Asse viario 131 in Sardegna	2013(60% dell'asse)
Asse viario Olbia - Sassari	2013 (60% dell'asse)
Piastra logistica di Taranto	2013 (completo)
Piastra di Gioia Tauro	2013(completo)
HUB intermodali in Sicilia	2013 (80% degli impianti)
Schemi idrici	2013 (70% degli schemi)

**Quindi il quadro delle risorse per il Mezzogiorno è caratterizzato dai seguenti dati:**

- **Risorse disponibili : 9.045 milioni di €**
- **Risorse da reperire : 19.248 milioni di €**

**PER IL CENTRO NORD**  
milioni di €

<b>Intervento</b>	<b>Costo complessivo</b>	<b>Disponibilità pubblica</b>	<b>Disponibilità Private</b>	<b>Esigenze</b>	<b>Disponibilità (anno)</b>
Mo.SE	2.252			2.252 Valore aggiornato da sottoporre all'approvazione del CIPE	2013 (80% dell'opera)
BreBeMi	1.700		1.700		2013 (completo)
Pedemontana Lombarda	4.300	3.000	1.300		2013 (50% dell'opera)
Tangenziale est Milano	1.600		1.600		2013 (completo)
Linea M4	1.700	1.700			2013 (70% dell'opera)
Linea M5	657	657			2013 (80% dell'opera)
Linee M1,M2 ed M3	1.600			1.600	2013 (cantieri aperti)
Ferrovia Rho - Gallarate	350	350			2013 (completo)

Quadruplicamento Monza Chiasso Tratta Bivio Rosales Seregno	1.412	40		1.372	2013 (cantieri aperti)
Linea C di Roma	3.034	2.341		697	2013 (40% dell'opera)
Asse AV Milano – Verona	4.700	1.131		3.569	2013 (40% dell'opera)
Asse AV Verona- Padova	4.968			4.968	2013 (cantieri aperti)
Terzo Valico dei Giovi	6.200	780		5.420	2013 (cantieri aperti)
Tunnel del Brennero	4.140	728	400	3.001	2013 (cantieri aperti)
Asse Ferroviario Fortezza – Verona (Ia Fase)	2.470		1.030	1.440	2013 (cantieri aperti)
Asse Torino – Lione	11.000	400		10.600	2013 (cantieri aperti)
Asse AV Venezia- Trieste	3.500			3.500	2013 (cantieri aperti)
Piastra logistica Trieste e allacci	161			161	2013 (completo)
Asse autostradale Venezia - Trieste	1.700		1.700		2013 (50% dell'opera)
Autostrada CISA	1.800		1.800		2013 (30% dell'opera)
Autostrada Orte – Mestre	9.768		1.428	8.340	2013 (cantieri aperti)
Nodo autostradale di Bologna	1.450		1.450		2013 (cantieri aperti)
Quadrilatero Umbria - Marche	600			600	2013 (90% completata)
Allacci viari porto di Ancona	479		479		2013 (90% completata)
Autostrada Roma – Latina	2.637	390	1.582	711	2013 (30% dell'opera)
Autostrada Cecina – Civitavecchia	2.100		2.100		2013 (60% dell'opera)
<b>Totali</b>	<b>76.278</b>	<b>11.517</b>	<b>16.561</b>	<b>47.459</b>	

È utile ricordare che sempre nel Centro Nord sono previsti finanziamenti privati per **16.561 milioni di €**.

Dopo questa analisi delle esigenze e delle disponibilità si ritiene utile ricordare che, in base all'art 2 comma 232 e seguenti della Legge 191/2009, è possibile ricorrere alla logica dei lotti costruttivi, destinando in via prioritaria le risorse che si rendono disponibili ai progetti delle reti TEN – T confluiti sotto questa nuova disciplina. Con questa norma il Legislatore ha compreso la ineludibile necessità di procedere alla realizzazione di interventi sovra nazionali e transfrontalieri acquisendo la certezza del costo annuale che grava su debito pubblico non sottovalutando, contestualmente, le esigenze necessarie alla realizzazione organica delle opere.

L'impatto certo e conosciuto sul bilancio dello Stato, rappresenta un passaggio culturale prima che normativo di ampie vedute strategiche e viene incontro anche alle richieste avanzate su tale problematica dalla Corte dei Conti. Pertanto si ritiene utile ricordare che il valore complessivo dei progetti reti TEN –T, già sottoposti o sottoponibili alla disciplina dei lotti costruttivi, risulta pari a **38,5 miliardi di €**.

In particolare per le opere del Centro Nord sono già sottoposti alla disciplina dei lotti costruttivi gli interventi relativi alle seguenti opere:

- Linea AV/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia
- Galleria di base del Brennero
- Linea AV/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi

La Tabella seguente evidenzia l'applicazione dettagliata della norma su tali interventi:

**Adempimenti legge 191/2009 art 2 comma 234**

	Costo dell'opera	Finanziamenti disponibili (agosto 2010)	Delibera Cipe	importo complessivo residuo da finanziare	opere in corso	Contabilizzato al 2009	1° Lotto costruttivo	2° Lotto costruttivo	3° Lotto costruttivo	4° Lotto costruttivo	5° Lotto costruttivo	6° Lotto Costruttivo
Linea Av/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia	2050	1131	71/2009	919			1131	919				
Galleria di base del Brennero	4140	728	81/2009	3412	260		280	2726	872			
Linea Av/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi	6200	720	101/2009	5480		140	500	1100	1270	1340	1200	650
Valori complessivi				9811	260	140	1911	4745	2142	1340	1200	650

In tal modo il quadro delle esigenze finanziarie delle opere del centro nord può essere così rimodulato:

$$47.459 - 1.911 = 45.548 \text{ milioni di €}$$

Possono invece rientrare nella stessa norma, in quanto ubicati sulle reti TEN – T, i seguenti ulteriori interventi:

- Galleria di base del Frejus lungo l'asse Torino – Lione,
- L'asse ferroviario Fortezza – Verona di collegamento al valico del Brennero,
- Linea AV/AC Verona – Padova
- Linea AV/AC Venezia - Trieste

**Le risorse pubbliche necessarie globalmente sono quindi pari a:**

**19.248 milioni di € (Sud) + 45.548 milioni di € (Centro Nord)=**

**64.797 milioni di €**

In questo processo di ricerca delle risorse, in questa delicata fase di costruzione di un Piano Fonti Impieghi triennale credibile, non si vogliono invocare programmaticamente obiettivi irraggiungibili, non si vuole disattendere finalità essenziali che offrono al nostro Paese condizioni di competitività.

Dobbiamo, in questa operazione essere convinti che destinare, entro il 2013, risorse ad interventi non essenziali significa compromettere la intera offerta infrastrutturale del Paese e compromettere l'organica offerta infrastrutturale che si vuole raggiungere entro il 2020.

Per questo motivo si è ritenuto opportuno effettuare una sintetica analisi delle evoluzioni subite dal Fondo Infrastrutture nel 2009.

Nel 2009 il ricorso ai fondi FAS ed ai fondi di Legge obiettivo, hanno modificato l'impegno di competenza pubblica.

Nel marzo del 2009, la disponibilità di fondi di origine FAS si componeva delle disponibilità assegnate con delibera CIPE 112/2008 di 7.356 milioni di euro oltre ad una disponibilità aggiuntiva di 5 miliardi di euro derivante dall'assegnazione avvenuta proprio in data 6 marzo 2009.

Questa seconda assegnazione era comprensiva di **1 miliardo di €** assegnato a valere sull'edilizia scolastica ed universitaria e **200 milioni di euro** per l'edilizia carceraria.

Da questa disponibilità si devono sottrarre:

1. adeguamento prezzi materiale da costruzione: 900 milioni di €;
2. finanziamento società Tirrenia: 390 milioni di euro;

3. finanziamento servizi regionali ferroviari: 1.440 milioni di euro;
4. finanziamento obblighi di servizio media lunga percorrenza ferroviari: 330 milioni di euro;
5. investimenti del Gruppo ferrovie dello Stato: 960 milioni di €.

Il Fondo Infrastrutture aveva raggiunto, quindi, un valore di 7.136 milioni di euro a cui vanno riassegnate le risorse dedicate ad investimenti in infrastrutture ferroviarie derivanti dal decreto interministeriale di cui all'art 25 legge 2/2009. Sul valore di 7.596 milioni di euro così ottenuto, si è proceduto ad adempiere all'obbligo di ripartizione territoriale 15% e 85% nel rispetto delle indicazioni formulate dal Dicastero dello Sviluppo Economico coerentemente a quanto previsto dall'art. 6 quinquies della Legge 133/2008.

La dotazione iniziale del Fondo Infrastrutture è ben indicata dall'allegato 1 alla Delibera CIPE 51/2009 che qui di seguito si riporta:

**Delibera 51/2009 Allegato 1 – DOTAZIONE DEL “FONDO INFRASTRUTTURE”**

<b>1. Assegnazioni al “Fondo infrastrutture” a carico del FAS</b>	<b>In milioni di €</b>
Delibera n. 112/2008	7.356,00
Delibera n. 3/2009, al netto delle risorse per edilizia carceraria (200 M€) e edilizia scolastica (1.000 M€)	3.800,00
<b>Totale 1</b>	<b>11.156,00</b>
<b>2. Utilizzi</b>	
<i>a) Preassegnazioni di legge</i>	
- Aumento prezzi cemento e ferro (art. 1, c. II, D.L. n. 62/2008)	900,00
- Fiere (art. 18, c. 4 ter, D.L. n. 185/2008)	15,00
- FS: fondo investimenti (art. 25 D.L. n. 185/2008)	960,00
- Trenitalia per trasporto regionale: quote 2009/2010/2011 (art. 25 D.L. n. 185/2008)	1.440,00
- Privatizzazione Tirrenia: Quote 2009/2010/2011 (art. 26 D.L. n. 185/2008)	390,00
<i>b) Assegnazioni CIPE</i>	
- Assegnazione Trenitalia (delibera n. 23/2009)	330,00
<b>Totale 2</b>	<b>4.035,00</b>
<b>3. Residuo per Italia</b>	<b>Totale 1 – Totale 2</b>
	<b>7.121,00</b>
<b>4. Disponibilità per infrastrutture nelle macroaree</b>	
A. Centro-Nord (15% di “Residuo per Italia”)	1.068,15
B. Sud (85% di “Residuo per Italia”)	6.052,85

Nel 2009, l'impegno di competenza pubblica destinato ad investimenti in infrastrutture riconducibile all'art 21 e all'art 18 della legge 2/2009 è stato di **9,4 miliardi di €** (**2,1 miliardi di €** per rifinanziamento Legge Obiettivo ex art 21 della legge 2/2009 e **7,3 miliardi di €** Fondi FAS ex art 18 della legge 2/2009).

Di questi circa **3,1 miliardi di €** sono stati destinati ad attività non infrastrutturali quali, come detto in precedenza: la privatizzazione di Tirrenia, il trasporto regionale delle Ferrovie dello Stato, l'emergenza terremoto in Abruzzo, l'aumento dei prezzi del materiale da costruzione, ecc.) e circa ulteriori **600 milioni** sono stati disposti con assegnazioni da legge finanziaria 191/2009.

Al totale di **3,7 miliardi** di euro di assegnazioni destinate ad attività non infrastrutturali del Fondo Infrastrutture alimentato ex art 18 della legge 2/2009 si sommano le assegnazioni, per circa **5,1 miliardi di €** a progetti deliberati dal CIPE ed indicati dalle delibere 51 e 52 del 2009, che, alla data della seduta CIPE del 31 luglio 2010 sono così riassumibili:



**Disponibilità residue del Fondo Infrastrutture art 18 legge 2/2009 luglio 2010  
(importi in milioni di euro)**

<b>1. Assegnazioni al "Fondo infrastrutture" a carico del FAS</b>	
Delibera n. 112/2008	7.356,00
Delibera n. 3/2009, al netto delle risorse per edilizia carceraria (200 M€) e edilizia scolastica (1.000 M€)	3.800,00
<b>Totale 1</b>	<b>11.156,00</b>
<b>2. Utilizzi</b>	
<i>a) Preassegnazioni di legge</i>	
- Aumento prezzi cemento e ferro (art. 1, c. II, D.L. n. 62/2008)	900,00
- Fiere (art. 18, c. 4 ter, D.L. n. 185/2008)	15,00
- FS: fondo investimenti (art. 25 D.L. n. 185/2008)	960,00
- Trenitalia per trasporto regionale: quote 2009/2010/2011 (art. 25 D.L. n. 185/2008)	1.440,00
- Privatizzazione Tirrenia: Quote 2009/2010/2011 (art. 26 D.L. n. 185/2008)	390,00
<i>b) Assegnazioni CIPE</i>	
- Assegnazione Trenitalia (delibera n. 23/2009)	330,00
<b>Totale 2</b>	<b>4.035,00</b>
<b>3. Residuo complessivo</b>	
<b>Totale 1 – Totale 2</b>	<b>7.121,00</b>
<b>4. Disponibilità per infrastrutture nelle macroaree</b>	
A. Centro-Nord (15% di "Residuo per Italia")	1.068,15
B. Sud (85% di "Residuo per Italia")	6.052,85
<b>5. Assegnazioni Cipe a valere sull'art 18 legge 2/2009 al dicembre 2009</b>	
A. Centro Nord	861,896
B. Sud	3.826,388
B.1 Riserva per Abruzzo	408,50
<b>Totali assegnazioni</b>	<b>5.096,784</b>
Residuo Fas art 18 l 2/2009 Centro Nord	206,254
Residuo art 18 l 2/2009 Mezzogiorno	1817,962
<b>Totale residuo</b>	<b>2.024,216</b>
Assegnazioni da Legge finanziaria per il 2010 legge 191/2009 a valere su art 18 l 2/2009	500
Edilizia Carceraria Art 2 Comma 219	
Fondo Agricoltura Art 2 comma --	100
<b>Disponibilità residue su "Fondo Infrastrutture" art 18 l 2/2009 alla seduta del 13 maggio 2010</b>	<b>1.424,216</b>
<b>Assegnazioni avvenute in corso di seduta del 22.7. 2010</b>	
Opere manutentive della rete ferroviaria	292,00
Opere manutentive della rete stradale	268,00
Linea C Roma	28,82
<b>Residuo al luglio 2010</b>	<b>835,3</b>

Le disponibilità iniziali, pari a circa **2,1 mld di euro** derivanti dall'art 21 della legge 2/2009, sono state programmaticamente assegnate, tra il 2009 ed il 2010, alle seguenti opere:

**Totale assegnazioni ex art 21 legge 2/2009**

Interventi infrastrutturali	Assegnazioni (mln di euro)
Mose	800
Tratta AV/AC Milano Genova	400
Tratta AV/AC Treviglio Brescia	391
Rho Gallarate	282
Pontremolese	234,6
Linea C di Roma	17,4
	<b>2.125</b>

**Dopo questa analisi si è ritenuto opportuno, utilizzando sia le disponibilità potenziali richiamate in precedenza, sia quelle derivanti dal possibile ricorso a Fondi FAS e Fondi PAR, definire il seguente Quadro ricognitivo legandolo alle specificità territoriali.**

	Quadro previsionale disponibilità	
<b>Esigenze pubbliche Centro Nord</b>	art.46 Legge 122/2010	870
	Delibera CIPE 13.5. 2010	835
	art.47 Legge 122/2010	1.180
	Recuperi Legge 166/2002	700
	Legge Finanziaria 2010 TAB B	1.000
	Legge 122/2010 e DL 125/2010	700 *
	Fondi FAS	450
	Legge 73/2010 ( Metro Parma)	50
	Fondi FAS	2.550
	Fondi PAR	3.000
<b>Esigenze pubbliche Sud</b>	Legge 73/2010 (Metro Parma)	25
	Legge 122/2010 e DL 125/2010	3.800 *
	Fondo TEN - T	1.100
	Fondi PON	2.697
<b>Esigenze Fondi UE</b>	<b>Totale</b>	<b>18.927</b>

\* si è tenuto conto anche di possibili reti viarie da trasformare in assi autostradali con pedaggio

Un simile Quadro previsionale, in cui l'unico riferimento a nuove risorse è legato a quanto previsto nella Legge Finanziaria 2010 in Tabella B per un importo pari a 1 miliardo di €, diventa utile per misurare realmente la validità sia delle azioni che si intendono attivare nel triennio, sia di quelle che si intendono cantierare e possibilmente completare nel triennio.

Infatti mentre, come riportato prima nel presente Paragrafo le esigenze finanziarie aggiuntive per le opere da cantierare nel prossimo triennio sono pari a **64,8 miliardi di €**, le possibili disponibilità finanziarie si attestano su un valore pari a **18,9 miliardi di €**.

I due importi, il primo legato alle esigenze finanziarie pari a **64,8 miliardi di €**, il secondo legato alle potenziali disponibilità pari a **18,9 miliardi di €**, rappresentano la base su cui, fermo restando il quadro delle opere di cui alle TABELLE 2 e 4, costruire un dettagliato quadro temporale dei vari interventi legato:

- al reale stato di avanzamento progettuale degli interventi,
- alla capacità di alcuni di essi di coinvolgere capitali privati e di ricorrere a forme di Partenariato Pubblico Privato
- alla disponibilità di alcune Regioni a destinare una percentuale più significativa di Fondi FAS (PAR) per interventi che pur ricoprendo valenza regionale svolgono un ruolo chiave nel sistema Paese

Per dare un quadro informativo completo sulle altre esigenze finanziarie relative ad opere non comprese o parzialmente comprese nella Legge Obiettivo e relative alle attività di sviluppo e manutenzione della rete stradale e ferroviaria si riportano le esigenze finanziarie avanzate, in proposito da ANAS e da Rete Ferroviaria Italiana. Si precisa che i valori indicati nelle seguenti Tabelle attengono alle previsioni espresse negli atti contrattuali in essere. Tali poste finanziarie sono suscettibili di modificazioni alla luce delle misure programmate dal Governo ai fini della manovra triennale. Trattasi, quindi, di esigenze programmatiche da cui non scaturiscono automaticamente impegni finanziari a carico del bilancio dello Stato.

		2010	2011	2012	2013
ANAS	<b>Risorse stanziare in Leggi Finanziarie</b>				
	- investimenti (compresi interventi manut. Straordinaria)	0 (1)	0	0	0
	- servizi	264	0	0	0
	<b>Ulteriori Fabbisogni per nuovi interventi</b>				
	- attivabile mediante CDP lato investimenti (compresi interventi manut. Straordinaria) (2)	3.300	3.561	3.561	3.561
	- attivabile mediante CDP lato servizi		250	250	250

(1) Il CIPE nella seduta del 22 luglio 2010 ha stanziato 268 milioni i euro a valere sul fondo infrastrutture da destinare ad interventi di manutenzione straordinaria ed al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui di cui al contratto di programma 2003-2005

(2) Dal 2011 l'importo include 61 milioni di euro da destinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui di cui al contratto di programma 2003-2005

RFI		2010	2011	2012	2013
	<b>Risorse stanziare in Leggi Finanziarie e bilancio dello Stato</b>	0			
	<b>Investimenti contrattualizzati</b>	2.385	2.086	2.101	2.101
	<b>CDP servizi stanziamento annuo (1)</b>	975	975 + 292 (1)	975	975
	<b>Ulteriori Fabbisogni per nuovi interventi</b>				
	<b>Attivabile mediante CDP lato investimenti</b>	1.500	2.171	2.252	2.322
	<b>Investimenti improcrastinabili (manutenzione straordinaria e Piano della Sicurezza della circolazione ferroviaria)</b>	906	1.060	994	860
	<b>Ulteriori investimenti (obblighi di legge, tecnologie per il governo della circolazione e sviluppo)</b>	594	1.111	958	1.530
	<b>Recupero interventi definanziati</b>			300	-68
	<b>Ulteriori fabbisogno da reperire per il Contratto di servizio</b>	135		236	236

(1) Il CIPE nella seduta del 22 luglio 2010 ha stanziato 292 milioni i euro a valere sul fondo infrastrutture da destinare ad interventi di manutenzione ordinaria.

***Lo scenario di lungo periodo: 2020; lo scenario di breve periodo: 2013. Azioni misurabili***

L'assetto infrastrutturale che riusciremo a costruire entro il 2020 e le possibili movimentazioni che insisteranno su tale assetto sono tutte legate ai programmi, alle scelte progettuali, ai cantieri aperti che saremo in grado di concepire oggi.

Questo peculiare concetto di anticipazione dei possibili scenari trova nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti una chiara singolarità: **la previsione è strettamente legata alla capacità di dare contestualità realizzativa alle scelte programmate.**

Questa singolarità diventa ancora più incisiva, sempre nel campo della logistica e dei trasporti, su due distinte aree tematiche:

- i nodi portuali ed interportuali,
- le reti ferroviarie e stradali.

Quanto riportato nel Paragrafo **“Il 2010 anno cerniera tra due decenni”** testimonia non solo la necessità di traguardare due distinte fasi temporali quella legata alla scadenza del 2013 e quella legata al 2020 ma anche la indispensabilità nel misurare, davvero, gli effetti e le ricadute che i rilevanti investimenti dello Stato nella infrastrutturazione del Paese sono in grado di produrre; in questo paragrafo si vuole, invece, tentare di delineare i possibili scenari della domanda che caratterizzeranno il 2013 ed il 2020.

Sono due scenari entrambe difficili in quanto il primo, quello del 2013, risentirà ancora delle negatività prodotte dalla recessione del biennio 2008 – 2009, dalle diffuse diseconomie generate dalla crisi mondiale. Il 2020, invece, è legato alla analisi capillare delle strategie che i Paesi del sistema Europa intenderanno adottare. Cioè, saranno coerenti ad una strategia comunitaria o saranno coerenti ad un ritorno diffuso di bilateralismo internazionale ?

Solo per fare un esempio, quello che a livello convegnistico viene definito “sistema euromediterraneo” ancora oggi non ha una precisa caratterizzazione geoeconomica e ancora si inseguono contrapposizioni tra il mare del Nord ed il Mediterraneo convinti che in un simile confronto vinca il Mediterraneo perché più vantaggioso come porta per l'Europa per le navi provenienti dall'area asiatica.

Se questo è vero, è altrettanto vero che ciò comporta una volontà unitaria a livello europeo per raggiungere questo obiettivo e la previsione di incentivi perché il mercato abbandoni la pratica attuale (il **percorso più lungo non è sempre il più costoso per il cliente**). Si dovrebbe passare, cioè, da una visione *market driven* a una visione *policy driven*. Il problema, com'è noto, non è solo di infrastrutture portuali ma anche di collegamenti retroportuali.

Un porto da 3 milioni di TEU, con ottimi fondali e tecnologie avanzate, servito da linee ferroviarie che possono reggere solo treni da 1.000/1.100 tonnellate non sarà mai competitivo nei confronti di un porto da 1 milione di TEU ma dotato di linee ferroviarie, moduli di stazione e centri intermodali capaci di gestire treni da 1.600 tonnellate.

A parità di resa oraria, il primo finirà per essere rapidamente intasato, con ritardi che si accumulano nelle consegne e verrà ben presto abbandonato sia dalle linee che dal cliente. Oppure dovrà ricorrere ai sussidi pubblici per equiparare il costo di un treno da 1.100 tonnellate a quello da 1.600.

Proprio la storia recente dei porti nord adriatici (**Koper, Trieste, Venezia**) dimostra quanto sia decisivo il treno nell'assicurare la competitività di uno scalo, soprattutto nei traffici container. Sicché, se l'Italia deve cercare di giocare le sue carte ora e subito varrebbe la pena che **concentrasse i suoi sforzi piuttosto sui link che sui nodes**, cercando di strappare finanziamenti europei per i collegamenti retroportuali ed affidandosi all'iniziativa privata per il potenziamento delle infrastrutture portuali.

Questo sarebbe un forte incoraggiamento anche per le imprese ferroviarie concorrenti di Trenitalia. Infatti non c'è molto da attendersi dal miglioramento (nel senso di non discriminazione) delle condizioni di accesso all'infrastruttura se le linee ferroviarie non sono tali da reggere dei moduli – treno competitivi secondo gli standard europei. Per avere un'idea dello scarto esistente tra certi nostri collegamenti che interessano nodi importantissimi della rete e gli standard europei si pensi al tunnel del Lötschberg ed al proseguimento su territorio italiano della linea Domodossola - Novara, ancora a senso alternò!

Per poter, quindi, delineare lo scenario al 2020 si deve essere in grado di capire se ci sono oggi, a dieci anni data, le condizioni per avviare un cambiamento sostanziale tra il ruolo che svolge per l'intera Europa la Germania e quello che intendono continuare a svolgere i Paesi della Unione Europea che si affacciano sul Mediterraneo come la Spagna, la Francia, la Slovenia, la Grecia e l'Italia.

La portualità italiana gestisce realmente oggi solo quello che è il consumo del sistema economico e demografico del Paese, cioè un volume complessivo import-export stimato attorno ai **4 – 5 milioni di TEU**. Tutto il resto, cioè circa altrettanto, transita senza nemmeno uscire dalla cinta doganale, cioè senza effettuare stoccaggi o lavorazioni della merce.

La Germania, invece, come si avrà modo di ribadire nel Paragrafo “Le emergenze: il trasporto e la sicurezza in ambito urbano e la offerta portuale” del Cap. II, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia.

Si otterrebbero gli stessi dati se effettuassimo una analisi sugli altri Paesi della Unione Europea che si affacciano sul Mediterraneo. Prevedere, in dieci anni, una rivoluzione culturale che annulli questa rendita di posizione posseduta dal Nord Europa significa disegnare uno scenario al 2020 non solo utopico ma, sicuramente, privo di ogni attendibilità gestionale.

Supponiamo, infatti, che il Mediterraneo possa attrarre nel 2020 il doppio dell'attuale movimentazione di TEU's, possa cioè essere in grado di movimentare 60 milioni di TEU's, possa cioè essere in grado di rispondere ad una domanda che sicuramente arriverà dal sistema asiatico verso l'Europa, ebbene questo scenario per attuarsi nel teatro economico del Mediterraneo deve poter disporre di una serie di condizioni che, nel solo caso della “offerta trasportistica italiana”, devono poter contare su una organizzazione portuale e su una rete plurimodale (strada e ferrovia) non solo efficiente ma gestita nel rispetto di una logistica eccellente.

Una logistica eccellente che, come detto in precedenza, dovrebbe concentrare i suoi sforzi sui *link*. In fondo il successo della nostra offerta portuale nel 2020 è strettamente legato alla capacità gestionale e logistica della nostra rete stradale e ferroviaria. Ma come è possibile ipotizzare una vera rivoluzione nella gestione delle reti ferroviarie e dei collegamenti tra tali assi ed i porti se attualmente su ferrovia va solo l'1.3% di quello che entra nel nostro territorio attraverso i vari impianti portuali.

Prende corpo così una obbligata necessità: **è possibile disegnare uno scenario al 2020 solo se si è in grado di garantire, con la massima urgenza, una rilettura integrale non solo della componente infrastrutturale della offerta quanto e, soprattutto, della componente gestionale.**

Primi interrogativi e prime ipotesi di cambiamento degli attuali codici comportamentali diventano quindi:

1. **il modello porto – retroporto.** Questo inteso non come collegamento tra l'impianto portuale e quello interportuale come nel caso di Nola, di Guasticce, di La Masinata, di Bicocca, di Cervignano, ecc. ma tra l'impianto portuale e la rete. Il modello porto - retroporto deve solo dimostrare che sono in corso opere

capaci di annullare i condizionamenti dell'ultimo miglio e al tempo stesso denunciare quali sono, lungo gli assi di collegamento tra il porto ed il sistema infrastrutturale nazionale e comunitario, i **colli di bottiglia** che compromettono le potenzialità di crescita e di sviluppo dell'impianto stesso

2. **le concessioni** degli spazi all'interno degli impianti portuali; tema che, dovendo identificare un possibile scenario al 2020, necessita di certezze e di informazioni sia sulla scadenza delle attuali concessioni, sia su le possibili strategie che gli attuali concessionari intendono portare avanti
3. **la interazione tra treno blocco e gestore portuale**; come detto in precedenza è una delle motivazioni che rende oggi competitivi i porti del Nord dell'Europa rispetto a quelli del Mediterraneo perché, almeno per l'Italia, non si è ancora stati capaci di ottimizzare il rapporto tra gestore portuale e rete ferroviaria sia sul fronte dell'impianto fisso, sia sul fronte della tipologia del rotabile offerto, sia sul fronte gestionale
4. **gli incentivi all'uso della modalità marittima ("Autostrade del mare")**; il successo di una simile offerta è legata anche alla intelligenza con cui la utenza ottimizza i propri itinerari e, anche in questo caso, il 2020 è strettamente legato alle azioni di tipo infrastrutturale e di tipo organizzativo che sarà possibile effettuare proprio in questi prossimi due anni. L'accesso ai nodi portuali, le soluzioni di continuità lungo una determinata modalità di trasporto, non sono superabili solo attraverso forme di incentivo come l' "ecobonus" ma impongono essenzialmente una vera riorganizzazione nell'intera supply chain di numerose filiere merceologiche
5. **il ricorso ai Sistemi di Trasporto Intelligenti**; i Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) possono contribuire notevolmente al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, efficienza, sicurezza e compatibilità ambientale della politica europea dei trasporti, migliorando la mobilità internazionale, sia delle merci che delle persone. Occorre, però, oggi e quindi entro il 2013, identificare e rimuovere gli ostacoli alla compatibilità e all'interoperabilità dei sistemi ITS e occorre promuovere il processo di armonizzazione degli standard europei. L'Italia condivide il progetto di conclusioni su tale tematica della Commissione Europea ed, in particolare, sottolinea: l'importanza della fornitura gratuita, a tutti gli utenti della strada, di messaggi universali sul traffico, importanti per la sicurezza stradale ("*universal traffic messages*"). L'Italia, quindi, condivide pienamente quanto prodotto dalla Commissione in merito al **Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti** in Europa e ritiene opportuno che il ricorso a tali sistemi diventi sempre più una condizione obbligata. Non