

Sulla nuova organizzazione della gestione portuale

Nel paragrafo “Dai Corridoi delle Reti TEN – T alla logica di Rete” del Capitolo IV viene precisato che alla riunione dei TEN – T Days di Saragozza, la Commissione Europea ha comunicato che, entro la fine del 2010, identificherà il Core Network delle reti TEN -T, elaborando una proposta di revisione delle linee guida e una nuova mappa della rete primaria.

I finanziamenti di diversi budget, come d'altra parte richiesto dal nostro Paese ed approvato nella Conferenza di Napoli del 21 e 22 ottobre del 2009, (TEN-T, fondo di coesione e fondi strutturali) saranno convogliati in un “Common Financial Framework”. I finanziamenti europei saranno tutti concentrati nel Core Network (Rete Fondamentale) mentre il “comprehensive network” sarà finanziato principalmente dagli Stati Membri.

Sarà messo a punto un unico strumento legislativo per le linee guida ed il regolamento finanziario delle TEN -T.

Entro il 15 settembre gli Stati membri dovranno presentare le loro posizioni alla “public consultation” sulla metodologia e sulla selezione del Core Network. Dopodiché la Commissione procederà in maniera autonoma alla definizione della metodologia e al disegno della nuova mappa della rete fondamentale (nodi e collegamenti), comprendente criteri quantitativi ed una valutazione multicriteria d'impatto ex ante.

Entro il gennaio 2011 verrà elaborato il regolamento sulle linee guida per le reti TEN - T, il tutto verrà sottoposto al voto del Consiglio e del Parlamento secondo la procedura di codecisione.

Questa azione della Unione Europea, che prende corpo da una precisa volontà del nostro Paese, non solo con la richiesta di rivisitazione delle reti TEN – T ma anche con quanto prodotto dalla Conferenza di Napoli dell'ottobre 2009 (Vedi Paragrafo “Dai Corridoi delle Reti TEN – T alla logica di Rete del Capitolo IV), impone una immediata identificazione di precise linee guida proprio sugli impianti portuali che nella nuova logica assumono una funzione “cerniera” dell'intera rete.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella Conferenza TEN – T Days di Saragozza, ha già presentato una prima proposta metodologica (Vedi Paragrafo “Dai Corridoi delle Reti TEN – T alla logica di RETE” del Capitolo IV), tuttavia sarà necessario produrre prima della fine del 2010 un documento organico proprio sulla offerta portuale ed interportuale del nostro Paese.

È indispensabile, quindi, portare avanti il Disegno del Governo sulla Riforma della Legislazione in materia portuale, attualmente all'esame del Senato, apportando in tale Disegno alcune possibili

modifiche; tuttavia, anche alla luce delle azioni e degli indirizzi che la Unione Europea intende prendere proprio sulla tematica portuale, è utile definire un preciso Atto di Indirizzo al cui interno siano contenuti dei principi che possano, nelle more della definizione della norma, produrre dei risultati utili all'intero comparto. In particolare:

1. Istituzione, entro il 15 ottobre 2010, di una "Cabina di Regia" presso il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, nell'arco di 90 giorni, deve produrre un quadro programmatico coerente alle strategie comunitarie. Un approccio, come detto prima, innovativo in quanto i "nodi intermodali" acquisiscono un ruolo determinate.
2. Il quadro strategico, risultato dai lavori della Cabina di Regia di cui al punto 1, dovrà contenere un chiaro Piano Fonti Impieghi supportato sia dalle risorse previste dall'articolo 46 della Legge 191/2010, sia da quelle previste dalla Legge 73/2010 (recupero risorse metro Parma), sia dai proventi da IVA secondo quanto previsto dalla Legge 296/2006 e dal Decreto attuativo 151 T almeno per gli impianti sperimentali di Savona – Vado e di Napoli. Tale Piano Fonti Impieghi dovrà anche indicare quelle azioni infrastrutturali che possono ritenersi bancabili e quindi possono essere realizzate totalmente o parzialmente con capital privati.
3. All'interno del Piano per il Mezzogiorno il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di intesa con il Ministero per i rapporti con le Regioni e con la Conferenza Stato Regioni, identifica una serie di azioni amministrative e legislative per gli impianti portuali di Cagliari, Augusta, Gioia Tauro e Taranto. Provvedimenti finalizzati, essenzialmente, a garantire margini di competitività ad impianti che per svolgere la funzione di "porti transshipment" devono, necessariamente, disporre di condizioni che evitino, già dai primi mesi del 2011, il trasferimento di Società di transshipment verso altri HUB del Mediterraneo.
4. Redazione di un documento che evidenzi la correlazione tra i Progetti Prioritari previsti dalle Reti TEN – T n. 1 (Berlino – Palermo), n. 6 (Lione – Kiev), n. 24 (Rotterdam – Genova), n. 8 (Napoli – Bari – Durazzo – Varna) e gli impianti portuali italiani, alla luce sia della rivisitazione delle Reti TEN – T, sia alla luce dello stato di avanzamento delle progettualità su tali Corridoi. Tale Documento dovrà tener conto dei contributi provenienti dai lavori in corso sul Piano della Logistica.
5. La Cabina di Regia di cui al punto 1. dovrà, anche alla luce delle iniziative comunitarie in corso di aggiornamento, definire una serie di provvedimenti per il rilancio delle "Autostrade del Mare" identificando un apposito Fondo Rotativo finalizzato all'abbattimento dei vincoli dell' "ultimo miglio".

6. La Cabina di Regia dovrà definire le interazioni tra portualità e retroportualità identificando, nel rispetto delle Piastre Logistiche riportate nel Paragrafo “Riforme non rinviabili” del Capitolo II, sia gli interventi che il Paese sta portando avanti per la fluidificazione dei transiti attraverso i valichi, sia le azioni mirate ad incentivare il trasferimento su ferrovia (Ferrobonus) di una rilevante quota di merci oggi gravitante su strada e la contestuale interazione tra la rete ferroviaria e i vari HUB, sia gli impianti interportuali da inserire nella redigenda Rete Comunitaria.

Questo articolato lavoro, da effettuare di concerto con quello in corso di definizione dal Piano della Logistica, metterà sicuramente in evidenza che l'attuale offerta portuale non è tanto carente per il suo livello infrastrutturale quanto per il suo modo di essere utilizzata dal mercato, dagli operatori logistici. Abbiamo in altri paragrafi del presente Allegato ricordato un dato: l'import-export che passa per i nostri porti chiuso in contenitori marittimi è di 4,5/4,8 milioni di TEU, di cui il 25% vuoti. Sempre un simile approfondimento metterà in evidenza i volumi veri di carichi marittimi destinati al nostro mercato o provenienti dai nostri operatori che transitano per i porti del Nord Europa.

Ragionando su dati veri sarà possibile anche da un lato capire la capacità residua dei nostri HUB e delle nostre reti e calibrare così nel tempo i vari investimenti, dall'altro sarà più facile identificare le motivazioni che portano gli operatori verso gli impianti del mare del nord sottovalutando integralmente la lunghezza degli itinerari.

Sulla gestione del trasporto collettivo

L'ingorgo e la congestione in ambito urbano producono, ogni anno, oltre **10 miliardi di €** di danni alla economia; trasferire su trasporto pubblico una rilevante quota di passeggeri significa raggiungere forse uno degli obiettivi primari di ogni politica dei trasporti. D'altra parte il trasporto pubblico vince, come offerta trasportistica, per quattro distinte motivazioni:

- **in termini di inquinamento ambientale**
 - **il tasso di inquinamento**, come detto in altre parti del presente Allegato, ha superato, anche in ambiti urbani di 200.000 abitanti la soglia limite di CO₂. Una soglia superata, addirittura, 7 – 8 volte al mese;
- **in termini di consumo energetico**
 - **il consumo energetico**, nelle nostre città, ha raggiunto livelli inimmaginabili: un quinto del consumo energetico globale nel nostro Paese, come detto in precedenza, è dovuto alla mobilità in ambito urbano.
- **in termini di organizzazione logistica**
 - se affrontiamo poi le problematiche legate alla distribuzione delle merci in ambito urbano scopriamo che il costo del trasporto in tale ambito è il 33% del costo totale dell'autotrasporto.
- **in termini di sicurezza**
 - Se l'incidenza del trasporto pubblico locale raggiungesse la quota del 35 – 40% avremmo un abbattimento del 50% dell'attuale soglia di incidentalità nell'urbano; si ridurrebbe così di oltre 1.100 unità il numero delle vittime e di oltre 120.000 unità il numero dei feriti.

Una politica mirata alla corretta sintonia tra sostenibilità, sicurezza ed ottimizzazione della offerta all'interno delle nostre città produrrebbe così un immediato risparmio di oltre **10 miliardi di € l'anno**.

Un risparmio che per dimensione finanziaria e per incisività sulla organizzazione dei processi produttivi del terziario, non può essere considerato come un banale supporto alla offerta dei servizi di trasporto ma come una chiara incidenza sulla crescita e sullo sviluppo del Paese.

Queste considerazioni impongono quindi una rivisitazione sostanziale nei rapporti tra organo centrale, organo locale e soggetti preposti alla gestione della offerta di trasporto pubblico locale. I gestori in realtà possono diventare con le loro azioni strategiche, con la loro carica propositiva e progettuale attori essenziali dello sviluppo.

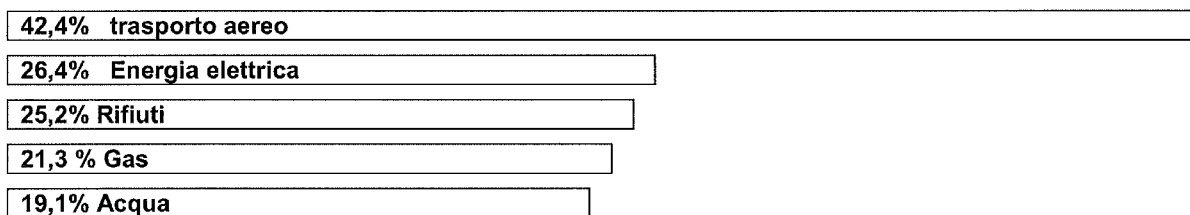
Alla luce di tali considerazioni diventa urgente l'avvio di una serie di provvedimenti capaci di dare la massima organicità sia all'azione dell'organo centrale, sia dell'organo locale.

Primo atto: la Conferenza Unificata Stato Regioni, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministero per i Rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale, dovrà produrre, avvalendosi dell'Osservatorio del Trasporto Pubblico Locale, una capillare analisi sulle distinte modalità di trasporto con cui attualmente sono gestiti i servizi di trasporto pubblico locale. Tale analisi, da effettuare entro 60 giorni, deve consentire la identificazione dei sistemi tariffari, dei costi gestionali, dei livelli prestazionali che, all'interno di ogni singola Regione, vengono assicurate dalle varie Aziende, tra cui anche la Società Trenitalia.

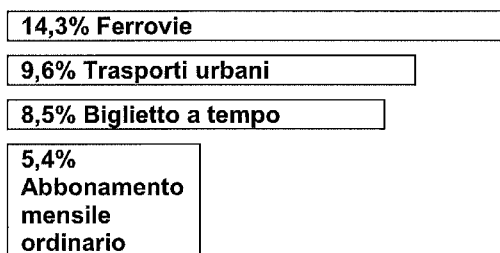
Una volta conclusa questa conoscenza analitica dell'esistente sarà elencata, a cura della Conferenza Stato Regioni di intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la prima fascia di azioni necessarie a dare la massima omogeneità ai livelli prestazionali ed ai livelli tariffari, eliminando i servizi a scarsa redditività socio – economica e destinando le relative risorse recuperate a servizi con maggiore redditività. In passato tale lavoro è stato già effettuato ma non ha mai prodotto atti formalmente incisivi.

Secondo atto: (da avviare contestualmente con il primo) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti produrrà, entro 30 giorni, per ogni realtà urbana al cui interno è in esercizio, è in costruzione o in fase di progettazione una infrastruttura di trasporto su guida vincolata, un dettagliato quadro Fonti Impieghi sulla copertura finanziaria sia dell'investimento infrastrutturale che gestionale fornendo, per ogni realtà urbana, un dettagliato cronoprogramma da cui si evinca la data in cui l'area urbana potrà utilizzare l'impianto stesso.

Terzo atto: il primo ed il secondo atto produrranno un quadro conoscitivo che non potrà non tener conto della evoluzione tariffaria del settore nel periodo 2004 – 2008, nonostante le variazioni della domanda:



Evoluzione tariffaria 2004 – 2008 del trasporto pubblico locale



Questo dato testimonia la crescita contenuta della soglia tariffaria nel comparto trasporti ma, al tempo stesso, come si avrà modo di appurare sempre dal quadro conoscitivo, a tale dato non ha fatto seguito un aumento del coefficiente di esercizio né ha fatto seguito un sostanziale aumento della domanda di trasporto. Ebbene questo terzo atto deve essere proprio mirato alla ricerca di integrazione funzionale dell'offerta.

Ogni realtà regionale o, ove ricorrano le condizioni, più realtà regionali consorziate dovranno produrre, entro 60 giorni, appositi master plan gestionali di reti integrate di trasporto. La gestione unica e la tariffa unica, già sperimentata in molti sistemi urbani e regionali ha prodotto l'abbattimento di costi dell'ordine del 20 – 30% ed un aumento dei proventi da traffico dell'ordine del 25%.

Quarto atto: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti produrrà apposito strumento legislativo (collegato al Disegno di Legge Finanziaria 2011) in cui, sulla base della documentazione prodotta nei tre "atti" precedenti, verranno definite:

- le linee portanti dei nuovi contratti di servizio tra Regioni ed Aziende fornitrici dei servizi;
- la costituzione di un organismo, incardinato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la partecipazione delle Regioni, degli Enti Locali, del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero per i rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale, preposto al controllo del rispetto degli impegni contrattuali assunti;
- le forme di incentivo per le Aziende che, nell'arco del biennio 2011 – 2012, raggiungeranno determinati livelli di efficienza gestionale;
- le risorse da destinare ad investimenti per lo sviluppo di sistemi di trasporto urbano, nonché al rinnovo dei parchi veicolari adibiti per il Trasporto Pubblico Locale
- le risorse da destinare alla ricerca avanzata sui sistemi tecnologici per la mobilità all'interno dell'ambito urbano.
- la programmazione degli interventi in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianto fisso in ambito locale e regionale.

PAGINA BIANCA

Sulla ottimizzazione delle risorse destinate al Mezzogiorno

Nell'ultimo decennio, in modo particolare durante la XIV e la XVI Legislatura, è stata portata avanti una vera rivoluzione copernicana nei confronti degli interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno.

Fino al 2001 l'attenzione al Mezzogiorno rispondeva solo ad una banale logica statistica: **una quota pari al 30% delle risorse pubbliche investite per infrastrutturare il Paese andava assegnato al Mezzogiorno.**

Questo obiettivo non era legato al raggiungimento di alcun risultato misurabile.

Con la Legge Obiettivo questa logica è venuta meno: il quadro degli interventi previsti nella Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 con cui è stato approvato il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche prevedeva interventi per il Mezzogiorno per oltre il 45%.

Ma anche in questo caso, dichiarare delle percentuali senza entrare nel merito dei progetti realmente approvati, realmente cantierati, realmente completati potrebbe sembrare ancora una banale esercitazione statistica.

Ebbene, i dati reali ci confermano che dal 2001 in poi, escluso il biennio 2007 – 2008, c'è stata una grande attenzione alle esigenze di infrastrutturazione del Mezzogiorno e bastano pochi esempi per misurare la dimensione dell'impegno progettuale e finanziario. Specialmente se compariamo tale impegno con quello che ha caratterizzato le azioni assunte nell'arco temporale che va dal 1985 al 2001: **in quindici anni le infrastrutture cantierate nell'intero Mezzogiorno non avevano superato i 2 miliardi di €.**

Se analizziamo, invece, il numero dei progetti approvati dal CIPE dal 2001 ad oggi e gli stanziamenti assegnati al Mezzogiorno scopriamo che, in realtà, a partire dal 2001 l'approccio è cambiato:

- fino al 2001, (prima della Legge Obiettivo voluta dal Governo Berlusconi) in quasi venti anni, erano stati attivati lavori sulla Salerno – Reggio Calabria e sulla Strada Statale Ionica per un importo globale di circa **1,3 miliardi di €**; dal 2002 al 2009 sono stati cantierati o affidati interventi per oltre **5,8 miliardi di €**;
- fino al 2001 non si era riusciti a completare l'asse autostradale Palermo – Messina;
- in Sicilia è in corso la realizzazione del nodo ferroviario di Palermo per un importo di circa **900 milioni di €** e sempre in Sicilia è stato completato il collegamento autostradale Catania – Siracusa

- in Campania il sistema metropolitano di Napoli ha avuto dalla Legge Obiettivo, dal 2002 ad oggi, oltre **450 milioni di €**;
- per la Regione Sardegna, sempre dal 2002 in poi per interventi in opere stradali (asse Carlo Felice), per interventi di riqualificazione urbana, per la portualità, per l'approvvigionamento idrico, sono stati impegnati oltre **1,3 miliardi di €** (nel decennio precedente il volume di risorse non aveva superato i 400 milioni di €);
- per l'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno, tema che rappresenta ancora una grave emergenza, attraverso la legge Obiettivo sono stati attivati interventi per oltre **1.600 milioni di €**.

Come già segnalato in altri punti dell'Allegato: dal 2002 al 2009 (sempre con due anni di blocco nel periodo 2006 - 2008), su un valore di opere approvate dal CIPE e già cantierate o affidate pari a circa 68 miliardi di €, oltre il 34% riguarda interventi ubicati nel Mezzogiorno.

In passato la percentuale non superava il 7%.

Nel prossimo triennio occorre intraprendere i seguenti due itinerari finalizzati alla redazione di un nuovo processo gestionale.

- il primo essenzialmente metodologico;
- il secondo, invece, contempla obiettivi non programmatici ma obiettivi legati ad una stretta correlazione funzionale tra: il fattore temporale, il fattore finanziario ed il fattore gestionale

In merito al primo itinerario si ritiene opportuno seguire il seguente codice comportamentale:

1. **definire** una dettagliata analisi delle disponibilità finanziarie in competenza e cassa e nel tempo. **Tale analisi è disponibile.**
2. **distinguere** tutte le azioni in trasferimenti a fondo perduto e in investimenti. Questa distinzione serve solo ad evitare il coinvolgimento dello Stato in operazioni di competenza non strategica.
3. **sottoscrivere** con le Regioni del Mezzogiorno una **Intesa Generale Quadro non per una singola Regione ma una unica Intesa per tutte le Regioni del Mezzogiorno**. Da tale strumento deve emergere la elencazione delle opere che rivestono valenza nazionale e quelle di valenza regionale. Una simile Intesa dovrà contenere un Piano Fonti Impieghi difendibile in cui siano esplicitati gli impegni dell'organo centrale, dell'organo locale, della Unione Europea, dei privati.
4. **identificare**, nella Intesa Generale Quadro Mezzogiorno i Fondi PAR, i Fondi PON, i Fondi FESR, ed inserirli in un unico Fondo Triennale Mezzogiorno

5. **affrontare** il tema della fruizione concreta delle infrastrutture realizzate nel decennio 2001 – 2010 identificando una cluster analysis di determinati servizi imponendo un obbligo di omogeneità degli stessi in modo da produrre un primo action plan per il Mezzogiorno.
6. **inserire** nella **cluster analysis** prioritariamente: **la distribuzione delle merci in ambito urbano, l'accesso ai centri sanitari, l'accesso ai centri delle attività del terziario, l'accesso ai nodi di interscambio modale.**
7. **costituire** due Società operative:
 - la Società del Corridoio 8;
 - la Società di gestione dei porti transshipment di Taranto e di Gioia Tauro.

In merito al secondo itinerario è utile ribadire il perseguimento dei seguenti interventi:

1. **avviare concretamente, aprendo i cantieri, due interventi chiave per lo sviluppo del Mezzogiorno: il Ponte sullo Stretto di Messina e l'asse ferroviario Napoli – Bari;**
2. **avviare i lavori di adeguamento della tratta ferroviaria Battipaglia – Reggio Calabria;**
3. **avviare il progetto per il collegamento ferroviario veloce Palermo – Catania;**
4. **avviare a realizzazione o completare gli HUB portuali ed interportuali siciliani e pugliesi di Augusta, Taranto e Brindisi;**
5. **completare sia l'asse stradale 131 (Carlo Felice), sia l'asse stradale Olbia - Sassari e le relative diramazioni in modo da rendere davvero adeguata alla domanda di trasporto l'attuale offerta infrastrutturale sarda.**

Questa operazione che si intende attivare concretamente e simultaneamente ha un costo globale di circa **21 miliardi di euro**.

Per attuare un simile impegno finanziario occorre definire un nuovo quadro fonti impieghi che tenga conto delle risorse ancora disponibili (Delibera CIPE 13 maggio 2010), delle risorse provenienti dagli articoli 1 e 46 del Decreto Legge 78/2010, delle risorse provenienti dal recupero dei Fondi FAS.

Ma per il Mezzogiorno non è sufficiente la costruzione di una offerta infrastrutturale, occorre la costruzione di una offerta logistica.

La inefficienza della offerta trasportistica nel Mezzogiorno del Paese è spesso indicata come la causa della mancata crescita e del mancato sviluppo. Eppure in molte aree del Mezzogiorno esistono assi viari e ferroviari con una elevata capacità residua, esistono ambiti metropolitani come ad esempio la città di Napoli in cui i Km di reti metropolitane supera abbondantemente le soglie medie di realtà urbane come Milano e Torino; e quindi ci si meraviglia di una crisi della crescita in presenza di una offerta non utilizzata.

La causa di questa mancata correlazione o, in modo più banale, di una simile paradossale anomalia, va invece ricercata nell'assenza di "cultura logistica" che ha caratterizzato finora ogni politica mirata alla creazione di condizioni di crescita e di sviluppo nel Mezzogiorno.

Diventa urgente, quindi, in questo nuovo tentativo che il Governo sta avviando nel Mezzogiorno effettuare prima una chiara ed attenta analisi sulle motivazioni che hanno creato l'assurdo paradosso: **elevata offerta – scarsa soddisfazione della domanda.**

Fortunatamente da quando nel 2001 ha preso corpo la Legge Obiettivo e si è tentato, con un ritardo di venti anni, di dare consistenza operativa alle volontà strategiche del Piano Generale dei Trasporti avviato nel 1984, sono emerse le anomalie, le singolarità che testimoniavano e testimoniano la prolungata assenza di "cultura logistica" nelle scelte.

La superstrada statale 100 a doppia carreggiata e senza pedaggio, parallela all'autostrada Bari – Taranto, ha reso questa ultima infrastruttura inutile.

La autostrada Bari – Taranto non termina ancora nella città di Taranto, né termina nel porto di Taranto ma nel nucleo urbano di Massafra e quindi esaspera le condizioni dell'ultimo miglio.

Sull'autostrada Salerno – Reggio Calabria dal 1985 al 2001 lo Stato, come detto prima, ha investito risorse per 1,5 miliardi di € realizzando 78 lotti non funzionali; dal 2002 ad oggi lo Stato ha stanziato circa 6 miliardi di € ed ha identificato solo 6 maxilotti funzionali.

Per realizzare il raddoppio ferroviario dell'asse Bari – Lecce sono stati necessari 25 anni (dal 1981 al 2006); trattasi di 160 Km in pianura e senza espropri. Altrettanto dicasi per l'asse ferroviario Bari – Taranto (i lavori sono cominciati nel 1984 ed ancora non sono finiti). Il risultato è banale: sui due assi ferroviari Bari – Lecce e Bari Taranto la capacità residua è enorme perché tutto il movimento delle merci pugliesi va su strada: la Puglia movimentata circa 48 milioni di tonnellate di merci l'anno, su ferrovia vanno solo circa 350.000 tonnellate.

Il sistema metropolitano regionale campano: l'area metropolitana di Napoli è servita dalla ferrovia Cumana, Circumflegrea, Alifana, Circumvesuviana, Benevento – Cancellò, Metropolitana di Napoli, è servita cioè da una serie di segmenti metropolitani tra loro ancora oggi non interagenti, non interconnessi.

Queste anomalie, queste singolarità vanno ripetute per:

- Il completamento dopo 50 anni dell'asse autostradale Palermo – Messina.
- La realizzazione dopo 50 anni dell'asse autostradale Catania – Siracusa.
- La realizzazione dopo 50 anni degli assi autostradali Agrigento – Caltanissetta e Ragusa – Catania.
- La realizzazione del sistema metropolitano della città di Catania attraverso la ottimizzazione della rete ferroviaria e di quella della Circumetnea.
- La realizzazione del sistema metropolitano della città di Palermo.
- L'assurda organizzazione dell'accesso al porto di Napoli. L'ultimo miglio rende praticamente non competitivo l'impianto portuale.
- L'assenza del completamento in tempi certi dell'asse stradale 131 (Carlo Felice) ed Olbia – Sassari in Sardegna.
- La assenza di una interazione funzionale tra il porto di Gioia Tauro e la rete ferroviaria.
- La mancata organizzazione del nodo ferroviario di Bari.
- La assenza in tutte le realtà urbane del Mezzogiorno di una strumentazione urbanistica capace di rendere efficienti ed efficaci le interazioni tra sedi di attività terziarie (Ospedali, Università, Centri direzionali, ecc.) e offerta trasportistica.
- La assenza di strumenti di pianificazione territoriale come i PTC (Piani Territoriali di Coordinamento).

Queste anomalie testimoniano la incapacità, in questi lunghi cinquanta anni, di rispondere alle reali esigenze della domanda con una offerta logistica e non con una offerta infrastrutturale.

Ebbene, questo processo di rivisitazione di due distinte categorie quella del "tempo" e quella della "funzione" sono le chiavi portanti di questo codice comportamentale che l'attuale Governo intende utilizzare in questa azione mirata al rilancio del Mezzogiorno.

La categoria del "tempo" intesa come capacità di realizzare, davvero, in tempi certi una offerta compiuta e non un segmento o una sommatoria di segmenti non legati al raggiungimento di un risultato misurabile in termini di soddisfazione della domanda.

La categoria della “funzione” intesa come immediata correlazione tra offerta infrastrutturale e completamento del ciclo della domanda, del processo della supply chain.

In realtà non si vuole arricchire il territorio di infrastrutture ma si vuole arricchire la domanda di gradi di libertà oggi non posseduti e questo algoritmo è solo garantito da una sana gestione logistica, da una sana intuizione logistica che si caratterizza come una offerta integrata di funzioni.

Sulle forme di controllo del territorio

Si ritiene utile riportare alcune parti della Relazione del Responsabile del Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere, in occasione dell'Audizione presso il III Comitato "Inquinamento delle mafie nel settore degli appalti e delle opere pubbliche", tenutasi il 27 luglio 2010 e opportunamente aggiornata con le recentissime disposizioni normative in materia. Da tale relazione si evince quale sia il tessuto giuridico ed amministrativo che consente un controllo capillare e sistematico delle opere della Legge Obiettivo. La Relazione si articola in 4 Paragrafi, nel quarto sono indicate alcune proposte che potranno, se condivise, essere prese di concerto con gli altri Dicasteri competenti.

1. Il Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere.

1.1 Riferimenti normativi e compiti.

Il Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere istituito con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 15 aprile 2002, pubblicato sulla G.U. 5 marzo 2004 n. 54, è oggi, in correlazione agli artt. 163 e 176 del d.lgs. 163 del 12 aprile 2006, parte integrante della Struttura Tecnica di Missione .

Il Servizio, pertanto, provvede:

- al supporto delle attività dei Soggetti competenti alla predisposizione degli accordi con gli Organi competenti in materia di sicurezza nonché di prevenzione e repressione della criminalità, finalizzati alla verifica preventiva del programma di esecuzione dei lavori in vista del successivo monitoraggio di tutte le fasi di esecuzione delle opere e dei soggetti che le realizzano;
- allo svolgimento, eventualmente in collaborazione con le Regioni, le Province autonome e gli altri Enti interessati, con oneri a proprio carico, delle attività di supporto al CIPE, per la vigilanza delle attività di affidamento da parte di Soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture;
- al costante monitoraggio e vigilanza dell'avanzamento delle attività progettuali, nonché dell'attività di realizzazione delle opere, sulla base dei dati forniti dai Soggetti aggiudicatori, o comunque acquisiti, al fine di fornire idoneo supporto per le attività di cui agli artt.163, comma 1, e 180, comma 2, del D.Lgs. n.163/2006;
- all'individuazione delle situazioni di criticità nell'avanzamento dell'iter di realizzazione delle opere strategiche e alla formulazione di proposte o iniziative per la risoluzione delle criticità riscontrate;

- alla realizzazione di uno specifico sistema di interconnessione informatica dei dati da porre a disposizione del Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere (C.C.A.S.G.O.).

Tali compiti devono essere messi in stretta correlazione con le disposizioni dell'art. 180, comma 2, del D.lgs 163/2006 che prevede l'individuazione delle procedure per il monitoraggio delle infrastrutture ed insediamenti industriali, per la prevenzione e repressione di tentativi di infiltrazione mafiosa.

Le procedure sono state individuate con il Decreto Interministeriale 14 marzo 2003 del Ministero dell'Interno, di concerto con il Ministero della Giustizia e delle Infrastrutture, di cui si dirà più avanti. Tale decreto svolge funzioni di impulso ed indirizzo dell'attività di ciascuno dei Soggetti che costituiscono la rete di monitoraggio per le opere in questione: Ministero dell'Interno, Ministero delle Infrastrutture, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, Direzione nazionale antimafia, Forze di Polizia, Regioni, Province e Comuni, Soggetti aggiudicatori delle opere, Concessionario e/o Contraente generale, Uffici Territoriali del Governo e Provveditorati alle opere pubbliche.

Ne consegue, in tale contesto integrato di attività, il ruolo decisivo che il Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere svolge nell'ambito di tali funzioni, sia all'interno della struttura ministeriale, sia all'esterno nel contrastare, in sinergia con le altre Amministrazioni preposte, ogni potenziale forma di infiltrazione e di condizionamento da parte della criminalità organizzata, secondo una serie di principi guida, ormai affermatasi, che costituiscono oggi il cosiddetto *know how* antimafia.

In tale contesto si inseriscono le recenti iniziative e le attività avviate dal Servizio di sorveglianza, non ultimo il rinnovo del Protocollo d'intesa con la Guardia di Finanza, di cui si dirà adeguatamente nei paragrafi successivi, al solo fine di potenziare l'efficacia e l'efficienza dei propri compiti e funzioni, per fornire il massimo contributo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla lotta alle infiltrazioni criminali, recependo in primo luogo con risolutezza le disposizioni regolamentari in materia, nonché tutte quelle direttive e linee guida adottate dal Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere, che sono il frutto dell'esperienza acquisita in materia, anche in relazione alle recenti sperimentazioni progettuali in tema di tracciabilità finanziaria e di controllo e vigilanza sugli stanziamenti pubblici in genere, che hanno portato all'emanazione della recentissima legge n.136 del 13.08.2010 che, tra l'altro, istituisce la tracciabilità finanziaria per gli appaltatori e tutti i subcontraenti oggetto di finanziamenti pubblici anche europei per la realizzazione di opere (art. 3), nonché promuove, in ambito regionale, la costituzione (art. 13) di una o più stazioni uniche appaltanti (S.U.A.)