

SINTESI DELL'ELABORATO

PAGINA BIANCA

Dal Fare al Fruire

In un sistema economico caratterizzato, da un lato, da una maggiore velocità dei cicli economici e, dall'altro, da una maggiore fragilità agli eventi esterni, esogeni al singolo sistema di riferimento, la politica di infrastrutturazione del territorio, cioè la scelta di investire in sistemi infrastrutturali, affronta nuove e più complesse sfide.

Più che in ogni altra fase storica, alle scelte di intervento pubblico, nel settore infrastrutturale, si chiede di essere "flessibile", di adattarsi alle nuove condizioni di contesto economico, di sviluppare forme di partenariato, di creare nuove opportunità di investimento.

Di essere, cioè, un sistema in cui la presenza pubblica conti di meno, sia meno presente.

Il sistema di riferimento composto dalla dotazione di infrastrutture che sono state rese possibili grazie ad un decennio di operatività della Legge Obiettivo, rende oggi plausibile una strategia di lungo periodo in grado di permettere l'ottimizzazione degli sforzi pubblici di investimento.

Il nuovo contesto di riferimento ed il patrimonio di infrastrutture strategiche realizzato o in corso di realizzazione proprio per effetto della Legge obiettivo, configurano il 2010, a tutti gli effetti, come un anno cerniera tra un decennio, quello che va dal 2001 al 2010, del "**fare**" ed un decennio, il futuro che va dal 2010 al 2020, del "**fruire**".

Nel prossimo decennio non solo si completeranno molte delle opere del Piano delle Infrastrutture Strategiche approvate dal CIPE ai sensi della Legge 443 nel dicembre del 2001, ma saranno in fase di avanzata esecuzione i tunnel ferroviari del Frejus e del Brennero. Quindi sarà bene anche simulare, sin da ora, l'opportunità delle logiche di politica economica che si intendono adottare per gestire il nuovo assetto infrastrutturale. Infatti è urgente avviare un processo di rivisitazione funzionale ed organizzativa di organismi che, alla luce del nuovo sistema di opportunità che si è creato, hanno in parte perso ed in parte acquisito connotazioni nuove come l'ANAS, le Ferrovie dello Stato, l'ENAC, l'ENAV, le Autorità Portuali, ecc. (vedi Capitolo II, Paragrafi "I soggetti al contorno: GRUPPO FS, ANAS, ENAC, ENAV, AUTORITÀ PORTUALI" e "Le riforme non rinviabili").

Sul valore complessivo del programma, così come si è poi evoluto in 10 anni pari a circa **231 miliardi di €**, il valore del deliberato CIPE ha raggiunto l'importo di circa **130 miliardi di €**.

Ed è stato possibile garantire già una copertura finanziaria di circa **89,2 miliardi di €**.

Sono completate, appaltate e/o cantierate opere per **62 miliardi di €** e sono in corso di prossimo appalto opere per circa **6 miliardi di €**. È partito, in realtà, un processo di investimenti di **68 miliardi di €**. Tutto

questo dopo un biennio, quello relativo alla passata Legislatura, in cui erano stati bloccati oltre l'80% degli investimenti.

Del valore complessivo di circa 231 miliardi di € il valore delle opere ubicate nel Mezzogiorno è pari a circa **84 miliardi di €, oltre il 36%**. Fino al 2001 la soglia percentuale delle infrastrutture nel Mezzogiorno non superava mai l'**8%**.

Il patrimonio di infrastrutture ha già raggiunto in sintesi i seguenti indicatori quantitativi:

Reti viarie, ferroviarie e metropolitane	Dati sulle nuove disponibilità
Asse autostradale Salerno Reggio Calabria	240 Km aperti al traffico
Altri sistemi stradali	320 km
Assi ferroviari	133 Km
Reti metropolitane nuove	182 Km

Ebbene il sistema di obiettivi connesso a questo arricchimento infrastrutturale deve necessariamente produrre:

- una riduzione del **20%** dei costi da congestione in ambito urbano;
- una riduzione di almeno il **30%** dei costi da congestione per il traffico merci su strada;
- una riduzione significativa del costo del trasporto pubblico delle famiglie;
- una riduzione sostanziale delle emissioni di CO₂;

La simulazione al 2020 deve, invece, necessariamente comprendere un quadro di interventi completati o in avanzata fase realizzativa quali:

- il tunnel del Brennero;
- il tunnel del Frejus stradale e ferroviario;
- il Terzo valico dei Giovi;
- opere ferroviarie connesse con la Galleria di base del Gottardo
- l'asse ferroviario AV Milano – Venezia;
- il nodo ferroviario di Genova;
- il nodo ferroviario di Firenze;
- il nodo ferroviario di Bari;
- il nodo ferroviario di Palermo;
- il nuovo asse ferroviario Napoli - Bari
- l'adeguamento dell'asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria;
- la pedemontana lombarda;
- la BreBeMi;
- la Tangenziale di Milano;

- la terza corsia sull'asse autostrade Venezia – Trieste;
- il collegamento tra l'asse autostradale ed il porto di Ancona;
- la CISA;
- la E45 e la E55;
- l'asse autostradale Cecina – Civitavecchia;
- l'asse autostradale Roma – Latina;
- la variante di valico stradale;
- l'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria;
- il completamento dei tratti più critici della superstrada 106 Ionica;
- l'asse stradale Agrigento Caltanissetta;
- l'asse stradale Palermo – Agrigento;
- l'asse autostradale Catania – Siracusa;
- l'asse autostradale Ragusa – Catania;
- la Linea C della Metropolitana di Roma;
- la Linea M1, M2, M3, M4 e M5 del sistema metropolitano milanese;
- il completamento della rete metropolitana regionale campana;
- la Piastra logistica di Civitavecchia;
- la Piastra logistica di Trieste;
- la Piastra logistica di Taranto;
- la Piastra logistica di Savona – Vado ligure;
- la Piastra logistica di Augusta;
- il Ponte sullo Stretto di Messina;
- la risistemazione funzionale dell'HUB di Fiumicino con il nuovo aeroporto di Viterbo;
- la risistemazione dell'aeroporto di Malpensa con le interazioni funzionali al sistema metropolitano milanese.
- Rilancio del sistema idroviario padano veneto

Non affrontare sin da ora il duplice aspetto dei possibili ritorni di investimento e delle forme di organizzazione gestionale significa solo arricchire quantitativamente ed infrastrutturalmente il territorio, producendo una azione keynesiana limitativa e, soprattutto, amplificando i costi di esercizio dei gestori.

La razionalizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche è avvenuta nel rispetto del seguente codice comportamentale oggettivo:

- 1) Il livello dell'avanzamento progettuale tale da consentire l'immediata cantierizzazione dei lavori;**
- 2) La continuità funzionale di alcune opere;**
- 3) L'utilizzo di fondi da legge obiettivo legati a scadenze temporali obbligate;**
- 4) L'attrazione di capitali privati;**
- 5) Il particolare livello di emergenza.**

Questa operazione però non intende minimamente azzerare le opere finora inserite nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, vuole solo aprire con le Regioni un confronto leale e trasparente, legato al

particolare momento congiunturale, un momento che non consente, ragionevolmente, itinerari utopici.

In realtà la rilettura del Programma deve consentire, all'interno di ogni Regione, la individuazione di un quadro di opere che trovano misurabile certezza:

- **nella copertura finanziaria;**
- **nella completa disponibilità progettuale;**
- **nella corretta rispondenza tra le finalità dell'intervento proposto e la reale esigenza della domanda di trasporto;**
- **nella non rinviabilità dell'intervento.**

Gli interventi che non rientrano in questo quadro sicuramente faranno parte di un riferimento programmatico che potrà essere attuato solo se si verificheranno determinate condizioni (aumento della domanda, aumento delle disponibilità finanziarie, rivisitazione nel tempo dei programmi).

Una analisi sulle risorse pubbliche oggi potenzialmente disponibili alla luce anche della ricognizione complessiva di risorse prevista dalla Legge 122/2010; occorre cioè identificare il potenziale quadro previsionale delle risorse; in particolare:

- Sono potenzialmente disponibili **870 milioni di €** provenienti dall'art. 46 della Legge 122/2010.
- Sono potenzialmente disponibili **864 milioni di €** provenienti dalla Delibera CIPE del 13.5.2010 relativa alla rivisitazione del Programma
- Sono potenzialmente disponibili **1.000 milioni di €** provenienti dalla TAB.B della Legge Finanziaria 2010.
- Sono potenzialmente disponibili **700 milioni di €** provenienti dalla Legge 166/2002 del comparto portuale.
- L'art. 15, comma 1, del decreto legge 31 maggio 2010 n. 78 convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010 n. 122, come successivamente modificato dal Decreto Legge 5 agosto 2010, n. 125 prevede l'introduzione del pedaggio sulla rete delle autostrade e dei raccordi autostradali ANAS (circa 1300 chilometri) a partire dal 30.4.2011.¹³ Da un'analisi dettagliata potrebbero essere disponibili risorse superiori anche a **4,5 miliardi di €**.
- Sono disponibili **75 milioni di €** provenienti dall'art. 4 del Decreto Legge 40/2010, convertito in Legge 73/2010

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

• ¹³ In particolare trattasi, come nel caso della Salerno – Reggio Calabria, di assi attualmente con caratteristiche non autostradali ma di possibile trasformazione in assi autostradali e quindi pedaggiabili, oggi gestiti da ANAS.

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
-----	-----	Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa	*	9.146,02	2.724,82	6.421,20	-----
piano mezzogiorno	2	Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)	RFI	230,00	200,00	30,00	Campania, Calabria, Basilicata
	2	Completamento asse autostradale Salerno- R. Calabria	ANAS	2.942,90	378,60	2.564,30	Calabria
		A1 (Capua) - Domiziana e adeguamento	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,
		Asse Autostradale Messina - Siracusa - Gela	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 Iriminio</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		Asse Stradale Nord/Sud Stefano di Camastra - Gela	ANAS	810,92	272,76	538,16	Sicilia,
affidamento in corso		Autostrada Ragusa-Catania	ANAS	815,38	815,38	-	Sicilia,
		Palermo - Agrigento autostrada	ANAS	386,17	-	386,17	Sicilia,
convergenza regionale		<i>Adeguamento della SS121 completamento</i>	ANAS	386,17	-	386,17	Sicilia,
-----	-----	Corridoio Plurimodale Adriatico	*	260,92	226,15	34,77	-----
convergenza regionale		Bari - Matera (strada)	ANAS	179,17	144,40	34,77	Puglia,Basilicat a,
convergenza regionale		Gioia del Colle - Matera (Strada)	ANAS	-	-	-	Puglia,Basilicat a,
convergenza regionale		SS 16 Adriatica tronco Maglie/Otranto - Ammodernamento per Km. 16	ANAS	81,75	81,75	-	Puglia,
-----	-----	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	<i>Adeguamento a 4 corsie della SS 372 "Telesina" dal Km 0+000 al km 60+900</i>	ANAS	585,62	618,83	33,21	Campania
convergenza regionale		<i>Collegamento autostradale Caserta-Benevento con bretelle di collegamento alla variante di Caserta ed alla Tangenziale di Benevento</i>	ANAS	957,20	-	957,20	Campania,
convergenza regionale		Salerno - Potenza - Bari (Strada)	ANAS	552,00	-	552,00	Campania,Pug lia,Basilicata,

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
convergenza regionale		Murgia - Pollino	ANAS	849,40	-	849,40	Puglia, Basilicata,
	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	9.045,35	19.248,62	

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 €

Intervento	Costo complessivo	Disponibilità pubblica	Disponibilità Private	Esigenze	Disponibilità (anno)
Mo.SE	2.252			2.252 Valore aggiornato da sottoporre alla 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)
Totali	76.278	11.517	16.561	47.459	

--	--	--	--	--	--

L'impatto certo e conosciuto sul bilancio dello Stato del costo delle porzioni italiane delle Reti Ten-t reso possibile con l'art 2 comma 232 e seguenti della Legge 191/2009, 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

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 per dare avvio e continuità alle scelte strategiche definite nel prossimo triennio ammontano a circa 64 miliardi di €.

Le risorse potenzialmente recuperabili come si evince dalla Tabella che segue è pari a circa 19 miliardi di €.

Sarà, quindi, necessario coinvolgere ulteriori capitali privati.

	Quadro previsionale disponibilità	
Esigenze pubbliche Centro Nord	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
Esigenze pubbliche Sud	Legge 73/2010 (Metro Parma)	25
	Legge 122/2010 e DL 125/2010	3.800 *
	Fondo TEN - T	1.100
	Fondi PON	2.697
Esigenze Fondi UE	Totale	18.927

PAGINA BIANCA

FONTI:

- **ANAS S.p.A.**
- **FERROVIE DELLO STATO S.p.A.**
- **ENAC**
- **BANCA DATI STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE**
- **SVIMEZ: Rapporto 2010 sull'Economia del Mezzogiorno**
- **CENSIS: Dati sul Mediterraneo – maggio 2010**
- **CONTO NAZIONALE TRASPORTI**
- **CRESME: Rapporto 2009 e Rapporto congiunturale su Il Mercato delle Costruzioni 2008 - 2013**
- **CONFETRA: Nota congiunturale sul trasporto merci**
- **BEI**
- **DOCUMENTO VAN MIERT PARLAMENTO EUROPEO APRILE 2004**
- **DOCUMENTO LOYOLA DEAPLACIO WIDER EUROPE 2005**
- **ISTITUTO DI RICERCA FRAUNHOFER**
- **FEDERTRASPORTI: Indagine congiunturale sul settore trasporti 2010**
- **NOMISMA – FEDERTRASPORTI: Scenari Trasporti luglio 2010**
- **ONE WORKS S.p.A.: “Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo del traffico” e “Linee di indirizzo strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale”. Luglio 2010**

PAGINA BIANCA