

**ALLEGATO INFRASTRUTTURE
2012-2014
AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA
LEGGE 39/2011**

11 APRILE 2011

PAGINA BIANCA

Allegato III

Programma delle infrastrutture strategiche

PAGINA BIANCA

PREMESSA	<i>Pag.</i>	11
QUADRO PROPOSITIVO	»	17
Riquadro 1: Criteri di valutazione di misure d'impatto: indicatori di dotazione infrastrutturale ed indicatori della dotazione di servizi	»	18
Tabella 1 –Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento Aprile 2011 ...	»	21
Tabella 2 –Programma delle Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013 ..	»	45
Tabella 3 –Programma delle Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2	»	55
Tabella 4 –Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013	»	71
Tabella 5 –Stato attuativo dei progetti approvati al CIPE 2002-2011 (marzo)	»	73
Tabella 6 –Programma delle Infrastrutture Strategiche - Stato avanzamento lavori	»	89

PAGINA BIANCA

Premessa

Nel rispetto di quanto previsto dalla Legge 196/2009 e dalla Legge 39/2011 con questa nota si presenta il programma predisposto ai sensi dell'art 1 comma 1 della legge 21 dicembre 2001, n° 443 e si anticipano, nelle linee generali, le proposte e linee strategiche che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende indicare in allegato al **Documento di Economia e Finanza**.

Le linee guida di seguito indicate, sono elaborate nel rispetto della legge 42/2009, dei decreti attuativi dell'art. 16 e dell'art. 22 e del Programma Nazionale di Riforma.

Alla luce delle riforme legislative intervenute e del diverso contesto regolatorio dovuto anche alle variazioni legislative suindicate, il 2011 si sta sempre più caratterizzando come il primo anno di un decennio in cui, a differenza del decennio passato 2001 – 2010, è necessario effettuare una analitica e capillare azione di verifica sulla efficacia e sulla ricaduta degli interventi e delle azioni attivate, attraverso il Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e sugli strumenti a disposizione come le concessioni.

Infatti, nel prossimo decennio non solo si completeranno la maggior parte delle opere del Piano delle Infrastrutture Strategiche approvato con la 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, con quali logiche il Governo intende gestire il nuovo assetto infrastrutturale e godere, anche finanziariamente, dei relativi investimenti pubblici.

Se il passato decennio è stato un decennio del “fare”, il prossimo deve essere il decennio del “fruire”, facendo *sistema* anche alla luce del panorama di infrastrutture economiche che discenderanno dall'attuazione del Piano per il Sud e dai decreti attuativi, e ciò è testimoniato da due dati: dal 1985 al 2001 erano stati investiti per interventi legati alla infrastrutturazione organica del Paese solo **7 miliardi di €**, dal 2002 ad oggi siamo stati in grado di approvare, appaltare e cantierare opere per circa **63 miliardi di €**.

Fino al 2002 il parco progetti relativi alle infrastrutture chiave del Paese non superava la soglia del 10%; la parte restante era fatta, nel migliore dei casi, da studi di fattibilità. **Oggi il parco progetti supera la soglia del 75%**.

È sufficiente l'elenco di alcuni interventi per comprendere la rilevanza del processo realizzativo attivato dalla Legge Obiettivo.

Il Mo. SE., il Passante di Mestre, la BreBeMi, la Pedemontana lombarda, la Variante di Valico autostradale, l'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria, la Strada Statale Ionica, l'asse autostradale Palermo Messina, l'autostrada Catania – Siracusa, la terza corsia sul raccordo anulare di Roma, le reti metropolitane di Milano, Torino, Roma, Napoli, Palermo, Catania, gli schemi idrici del Mezzogiorno, l'avvio concreto del Ponte sullo Stretto, ecc., erano solo ipotesi progettuali. Dieci anni fa era difficile immaginare che tali obiettivi si sarebbero trasformati in progetti supportati finanziariamente, si sarebbero trasformati in cantieri o, addirittura, in alcuni casi, sarebbero stati completati.

E questo quadro di interventi, come già ribadito nell'Allegato Infrastrutture approvato dal CIPE con Delibera 81/2010, è stato supportato da un adeguato volano finanziario. In proposito è sufficiente un dato: sul valore globale delle opere del perimetro CIPE pari a **132 miliardi di €** sono garantiti finanziariamente per circa **72 miliardi di €**.

Per dare compiutezza alla componente programmatica del Piano delle Infrastrutture Strategiche, dobbiamo garantire l'attuazione di ciò che è stato finora programmato, che è stato definito progettualmente, che è stato cantierato. Le finalità principali da riportare nel presente Allegato Infrastrutture possono così essere sintetizzate:

- 1. appaltare e cantierare tutto quanto approvato finora dal CIPE;**
- 2. ricorrere il più possibile a progetti finanziati con fondi diversi da quelli pubblici, come le convenzioni con le Società Concessionarie di reti autostradali ed a progetti finanziati con il ricorso a fondi europei e la ottimizzazione del ricorso a forme di finanziamento privato e comunque a forme avanzate di Partenariato Pubblico Privato;**
- 3. valutare in termini "privatistici" il valore del tempo necessario al completamento delle attività procedurali che concludono il processo istruttorio dei progetti;**
- 4. dare attuazione concreta ai quattro progetti volano che hanno registrato ad oggi una lunga gestazione. Ci si riferisce al Piano Casa, al Piano per l'edilizia scolastica, al Piano per l'edilizia carceraria e realizzare le opere connesse al I stralcio del Programma delle opere piccole e medie;**

5. **seguire il processo di ricostruzione della città dell'Aquila.** Il lavoro sin qui fatto ha consentito l'avvio di lavori per la ricostruzione degli edifici pubblici per un importo di oltre **60 milioni di €**, tra i quali si segnalano la nuova Corte d'Appello e la ristrutturazione del Tribunale. Ma non si è pensato solo alla città dell'Aquila, ma anche all'edilizia scolastica del territorio abruzzese; ne sono un esempio gli edifici scolastici di Sulmona ed Avezzano su cui è in avanzata fase la progettazione;
6. **dare vita ad un processo di infrastrutturazione organica del Mezzogiorno.** Il completamento della Salerno – Reggio Calabria, il Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato con una misurabile posta finanziaria per l'avvio dei lavori dell'asse ferroviario Napoli – Bari, i sistemi metropolitani di Cagliari, di Napoli, di Bari, di Catania e di Palermo, l'asse autostradale Telesina e l'asse Siracusa – Gela, le piastre logistiche di Taranto, di Cagliari e di Augusta, gli interventi relativi agli assi viari in Sardegna come l'asse 131 Carlo Felice o la Olbia – Sassari, gli interventi legati alla salvaguardia delle risorse idriche, gli interventi tecnologici per il miglioramento della offerta trasportistica sulla rete ferroviaria del Mezzogiorno, l'adeguamento ad alta velocità della Palermo – Catania e dell'asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria – Messina – Palermo, oltre, naturalmente, al Ponte sullo Stretto e degli interventi infrastrutturali ad esso collegati nei territori calabrese e siciliano, **costituiscono un quadro concreto di azioni mirate al rilancio organico del Mezzogiorno;**
7. **rendere sempre più coerente il processo di infrastrutturazione del Paese con l'azione portata avanti a scala comunitaria.** Non solo l'Italia ha chiesto formalmente la rivisitazione delle reti TEN – T, ma il nostro Paese è riuscito, proprio in questi tre anni, a raggiungere risultati concreti. Le Conferenze della Unione Europea di Napoli nel 2009 e di Saragozza nel 2010, hanno già anticipato il passaggio **dalla logica dei Corridoi alla logica di Rete**, rafforzando ancora una volta gli assi che interessano il nostro Paese come il Lione – Kiev, il Berlino – Palermo, il Rotterdam – Genova, il Corridoio 8, ponendo l'attenzione su particolari emergenze come quella **dei valichi e dell'accesso al Mediterraneo**, come quella della **non incidenza su Maastricht degli investimenti pubblici**, come **l'aumento sostanziale del Fondo destinato alla Rete TEN – T;**
8. **definire un nuovo quadro di priorità** alla luce delle nuove Intese Generali Quadro sottoscritte con tutte le Regioni. Un quadro di priorità già presente nell'Allegato 2010 alla Decisione di Finanza Pubblica e che, attraverso il processo di aggiornamento in corso delle Intese Generali Quadro, subirà integrazioni derivanti da un diretto coinvolgimento, anche finanziario, delle Regioni. Tale quadro troverà adeguato supporto in un Piano Fonti Impieghi capace di garantire sia risorse pubbliche che private;

9. **individuare un set di indicatori infrastrutturali e di indicatori di servizio elaborati su base 100 Italia, allo scopo di valutare, per le sei aree tematiche di seguito riportate, le infrastrutture strategiche coerenti con il Piano nazionale di Riforma (vedi riquadro nella sezione “Quadro propositivo”).**

Sarebbe, quindi, miope se pensassimo alla infrastrutturazione del Paese senza capire ed interpretare la evoluzione della domanda di trasporto passeggeri e merci che caratterizzerà i prossimi anni, che caratterizzerà il prossimo decennio.

Per questi motivi le sei aree tematiche illustrano le aree di intervento delle politiche infrastrutturali da intraprendere per la modernizzazione del Paese nel periodo di riferimento del Documento di Economia e Finanza.

Sulla portualità: il Disegno di Legge all’esame del Senato ribadisce in modo forte la esigenza di autonomia finanziaria da parte delle varie Autorità portuali. Occorre, quindi, completare l’iter parlamentare entro l’anno 2011 per poter accedere anche alle risorse previste dal Decreto Legge 225/2010 che rende possibile una disponibilità finanziaria, nel triennio 2011 – 2013, di circa 750 milioni di €. In tal modo sarà possibile consentire un adeguamento della nostra offerta portuale privilegiando, nella scelta degli investimenti, quelli che ridimensionano i danni generati dall’ “ultimo miglio”.

Sul “trasporto aereo”. Essere riusciti a ridare ruolo all’HUB di Fiumicino senza incrinare le potenzialità strategiche dell’impianto aeroportuale di Malpensa; essere riusciti, dopo 26 anni, di completa stasi, ad affrontare in modo organico il processo pianificatorio del comparto, **sono tutti eventi che testimoniano** una chiara volontà nel rilanciare una modalità chiave del nostro sistema trasportistico. In proposito sulla base del Quadro conoscitivo prodotto dall’ENAC sarà possibile produrre un Action Plan dell’intera offerta aeroportuale del Paese. In questi prossimi due anni bisognerà essere pronti a recepire la parte più incisiva della Direttiva “Cielo Unico” e quindi la efficienza dei nostri impianti aeroportuali e la rete dei collegamenti tra territorio e aeroporti, imporrà un obbligato riassetto infrastrutturale e funzionale.

Sull’adeguamento della rete stradale per amplificarne la sicurezza: in questi tre anni abbiamo già ottenuto risultati significativi e ciò è stato possibile grazie al lavoro sinergico tra Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell’Interno. Siamo passati da 250.000 controlli ad oltre 1.700.000 controlli. Il Parlamento ha prodotto in questo ultimo anno un provvedimento legislativo ricco di elementi che scoraggiano modalità di guida incosciente. Ma non dobbiamo abbassare la guardia, non dobbiamo cadere nell’errore del “**dopo patente a punti**”. La sicurezza stradale **deve essere non uno degli obiettivi ma l’obiettivo del Governo e del Parlamento.** È grave ed imperdonabile che tante famiglie italiane debbano avere

al loro interno vittime di un fenomeno assurdo. L'impegno del Dicastero e del Governo deve, quindi, continuare attraverso azioni mirate sulla qualità dei veicoli, sulla qualità delle strade, sulla educazione scolastica.

Sull'ambiente e sulla energia, investendo nelle connessioni di "ultimo miglio". L'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40% e tale dato impone un immediato approccio responsabile finalizzato alla ottimizzazione dell'uso delle varie modalità di trasporto. Dobbiamo identificare azioni mirate al contenimento energetico nel comparto trasporti amplificando le possibilità di "fare sistema" delle diverse modalità di trasporto. **In tal modo sfrutteremo la unica ricchezza certa energetica di cui disponiamo: una ricchezza legata al contenimento ed alla ottimizzazione dei consumi.**

Sulla organizzazione del trasporto collettivo. Essere riusciti ad aprire i cantieri per realizzare oltre **170 Km** di nuove reti metropolitane nelle nostre grandi e medie realtà urbane senza dubbio è un risultato importante ma occorre affrontare anche una emergenza, quella legata al trasporto pubblico locale, che, anche se di competenza degli Enti locali, non può non essere affrontata a scala nazionale. Per questo motivo, ad esempio, si è deciso di intervenire sin dallo scorso anno sui servizi pendolari di Trenitalia. Per la prima volta, le risorse per il mantenimento in efficienza di tale servizio sono state trasferite direttamente alle Regioni per un volano triennale globale di **1.440 milioni di €**. Con tale volano le Regioni hanno potuto imporre adeguate condizioni contrattuali qualitative e quantitative.

Sulla nuova logistica. Questi prossimi anni assisteremo sempre più ad un rafforzamento di quello che ormai viene definito "**sistema euromediterraneo**", in tale contesto il nostro Paese deve offrire la massima fluidità alla mobilità sia sugli assi terrestri che su quelli marittimi attraverso il sostegno delle "Autostrade del Mare". In realtà la riorganizzazione funzionale dei nodi intermodali in piastre logistiche, l'abbattimento delle negatività dell'ultimo miglio, il ricorso a forme di incentivo come l' "ecobonus" o il "ferrobonus", sono tutte azioni che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende portare avanti con una elevata carica di organicità. È solo assurdo che la incidenza del costo del trasporto sul valore del trasportato sia superiore di 6 – 8 punti percentuali rispetto a quella di altri Paesi della Unione Europea. In questa azione di rilancio della offerta logistica del Paese rimane priorità strategica la declinazione strutturale e infrastrutturale del Piano della Logistica che dovrà essere oggetto di approvazione, nel contesto del Programma delle Infrastrutture Strategiche, da parte del CIPE:

PAGINA BIANCA