

Una linea che aveva già consentito all'8°Allegato Infrastrutture al DEF, approvato nel settembre 2010 e registrato dalla Corte dei Conti, di identificare una soglia finanziaria globale di circa 132 miliardi di €.

Una soglia che si discostava, in modo sostanziale, dal valore globale dell'intero Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche che aveva raggiunto nel 2010 il valore di circa 237 miliardi di €. Pertanto le aggiuntività portate dalle singole Regioni al 9° Allegato Infrastrutture al DEF e condivise dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti incrinano in modo marginale la soglia finanziaria definita nell' 8° Allegato.

PAGINA BIANCA

SESTO PARAGRAFO GLI IMPATTI DELL'ART 32 LEGGE 111/2011 SUL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

La legge 111/2011 all'art 32 assegna non solo nuovi finanziamenti al Programma Infrastrutture Strategiche, ma realizza, nei fatti, una ottimizzazione delle risorse assegnate al 2008 ma non spese alla data di entrata in vigore del decreto legge.

I commi 2, 3 4 procedono alla revoca dei finanziamenti ed alla contestuale confluenza delle disponibilità in un fondo aggiuntivo alle nuove risorse assegnate con lo stesso articolo.

Il comma 7 prevede che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti individui una lista di finanziamenti su opere per le quali esistono obbligazioni verso terzi, benché non perfezionate.

La tabella D che segue indica la lista dei finanziamenti confermati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti delle opere con finanziamenti assegnati dal CIPE alla data del 31 dicembre 2008.

Per queste assegnazioni, laddove il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti non avvenga entro il 31 dicembre 2011, si procederà a revoca e contestuale confluenza nel fondo individuato dal comma 6 dell'art 32 della legge 111/2011.

Di converso, **la tabella E** indica le opere per le quali si procede da subito alla revoca dei finanziamenti a causa dell'applicazione del comma 6 dell'art 32 della legge 111/2011. L'ammontare rappresenta la prima quantificazione del fondo alimentato dalla revoca dei finanziamenti.

TABELLA D - Elenco opere confermate: legge 111/2011, art 32, comma 7

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi del finanziamento	Estremi dell'assegnazione	Motivazione
16	Comune di Napoli	Metropolitana di Napoli completamento linea 1 : collegamento Dante - Centro/Direzionale	12/2008	2008	100,000	dcereto diimpegno 1006 del 17,12,2010 in attesa di parere MEF su nuovo piano delle erogazioni
25	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	Schemi idrici Sardegna sud-orientale. Schema 39	93/2007	2009	54,846	gara mutuo già espletata. In attesa verifiche documentali per aggiudicazione definitiva.
32	Comune di Bologna	Metropolitana di Bologna	89/2005	2004	3,105	decreto di impegno n° 1007 del 17.12.10 in attesa di nuovo piano di erogazioni da parte del comune
			16/2007 74/2009	2007	87,485	
			13/2008 74/2009	5,602/2009 5,602/2010	120,000	
53	RFI SpA	Nodo ferroviario di Catania: interrimento stazione centrale	45/2004	2005	11,610	RFI ha proceduto a richiedere l'utilizzazione del contributo stanziato con la Delibera CIPE 45 del 29/09/2004 mediante la nota
54	Consorzio Bonifica Sardegna Meridionale	Completamento utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori	48/2004	2,7/2005 2,089/2006	52,326	Data pubblicazione GURI e GUCE 3 luglio 2011 DI in attesa firma MEF
56	RFI SpA	Linea Bari-Taranto: raddoppio tratta S. Andrea-Bitetto	46/2004 95/2006	1,945/2005 0,892/2006	31,000	Bando di gara pubblicato il 20 ottobre 2008 lavori in corso
58	Autostrade del Lazio	Collegamento area pontina-A12: Cisterna-Valmontone-A12	NR	2002	0,960	
					68,477	
			50/2004 55/2008	6,267/2005 2,885/2006	31,523	
67	Brenner Base Tunnel	Asse ferroviario Monaco-Verona: galleria del Brennero	89/2004 71/2009	2005	45,000	la decisione è stata assunta in più occasioni in sede comunitaria in quanto l'opera è strettamente connessa alla realizzazione del nuovo valico del Brennero
70	Autorità Portuale di Civitavecchia	Hub portuale di Civitavecchia, prolungamento antemurale e darsena	75/2006	2007	28,541	bando di gara per la progettazione pubblicati in data 20.03.2010 approvato lo schema di mutuo
			140/2007	2006	45,089	
			2/2008	2008 2010	71,473	
		Hub portuale di Civitavecchia, lotto di completamento	140/2007	2007	3,850	
				2008	0,312	

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi del finanziamento	Estremi dell'assegnazione	Motivazione
				2009	1,743	
72	Comune di Napoli	Metropolitana di Napoli: linea 6	91/2007	2007	94,660	Richiesta a MIT n.24971 del 23.06.2011 1° tranche di pagamento SAL
79	Autorità Portuale di Trieste	Hub di Trieste: piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il P.F. oli minerali	148/2005 75/2006	2007	32,000	esiste un bando di prequalifica del 30 giugno 2011 di concessione per la realizzazione e gestione della piattaforma logistica PD in istruttoria presso la STM
90	ANAS SpA	Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo di collegamento tra la A22 e la SS 467 Pedemontana	54/2008	8,678/2009 13,017/2010	234,606	Bando di prequalifica 3 12 2010 Il MEF ha trattenuto la del.approvata dal CIPE nella seduta del 22.7.2010, ed ha richiesto a marzo 2011 il nuovo passaggio al CIPE per l'intervento
95	RFI SpA	Potenziamento della linea Rho-Arona: tratta Rho-Gallarate	33/2010	2007 e 2010	90,000	Contributi riassegnati con delibera 33/2010
97	Regione Lazio	Allacci interporto Fiumicino Hub interportuali area romana allaccio all'autostrada A12 Roma-Civitavecchia della viabilità ordinaria del Comune di Fiumicino a supporto dell'interporto di Roma Fiumicino.	109/2006	2006	18,000	DI del 17.12.2010 e mutuo in corso di sottoscrizione
106	Comune di Milano	Metropolitana di Milano linea M4 tratta Sforza Policlinico - Linate (lotto 2)	70/2008 P 99/2009		9,900	Confermati con delibera 99/2009 in corso Gara
120	ANAS SpA	Itinerario Caianello (A1)- Benevento. Adeguamento a 4 corsie della SS " Telesina" dal km 0+000 al km 60+900	100/2006	2007	110,000	progetto preliminare proposto dal promotore inoltrato al CIPE nella 1° metà 2010
122	Regione Basilicata	Completamento schema idrico Basento-Bradano: attrezzamento settore G	107/2006 146/2006	2003	69,302	modalità provvisoria a CDDPP in data 13.10.2008. La regione Basilicata con nota prot. 129360/71 AY ha chiesto l'approvazione dello schema di contratto di mutuo al MITE MEF che hanno rilasciato il proprio
123	Regione Campania	Completamento della galleria Pavoncelli bis	148/2006	0,297/2003 0,183/2004 0,224/2005 0,792/2006 2007	16,574 6,229	Bando di gara pubblicato in data 4/06/2011 in scadenza l'8/09/2011
125	Ferrovia Circumetnea	Prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania dalla stazione FS all'aeroporto: tratta Stesicoro-aeroporto	111/2006	2007	90,000	Richiesta erogazioni
134	Provincia di Bergamo	Collegamento Lecco-Bergamo: variante Cisano Bergamasco	89/2006 68/2008	2010	25,820	in istruttoria il definitivo.
141	ANAS SpA	Accessibilità Malpensa: collegamento SS 11 a Magenta - tang. Ovest Milano + variante Abbiategrasso e adeguamento	8/2008	2009	120,000	definitivo in istruttoria L'assegnazione definitiva del contributo avverrà in sede di approvazione del progetto definitivo.
143	Comune di Milano	Nuova linea metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - 1° tratta funzionale Lorenteggio-Sforza Policlinico	112/2006 92/2007 99/2009	3/2007 6/2008 6/2009 7,55/2009	160,000	Richiesta a Mef di utilizzo diretti in data 27/06/2011
150	ANAS SpA	SS 106 "Jonica" megalotto 3, 1° stralcio	103/2007	2009	154,430	Bando di gara del 24,12,2008 Gara lavori aggiudicata in modalità provvisoria
		SS 106 "Jonica" megalotto 3, 2° stralcio	30/2008	2009 2010	543,970	
159	RFI SpA	Raddoppio ferroviario Pontremolese: tratte Parma - Osteriazza e Berceto Chiesaccia	NR 19/2009	2004 2009	6,000 234,600	la delibera 19/2009 ha riassegnato le risorse al progetto . Decreto

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi del finanziamento	Estremi dell'assegnazione	Motivazione
						interministeriale del 30/12/2004 per la progettazione
162	Comune di Torino	Metropolitana di Torino linea 1: tratta 4 Lingotto - Bengasi	9/2008 40/2009	2009 2010	106,131	In corso DI MEF/MIT richiesta n° 13683 del 20/12/2010
165	ANAS SpA	Accessibilità Valtellina variante di Morbegno: variante al 2° stralcio del 1° lotto	NR 75/2006 14/2008	2002 2007 2010	2,066 25,000 60,000	impegno ribadito da decr. Imp. n. 5741 del 04.11.2008 progetto pronto per la gara
166a		Opere complementari all'Autostrada Asti-Cuneo e al miglioramento della viabilità di	75/2006	2007	27,684	opere affidate
166	Asti - Cuneo SpA	Autostrada Asti-Cuneo tangenziale di Cuneo lotto 1-6	22/2008 P			opere affidate
167	Provincia di Milano	Metrotranvia Milano (Parco nord) Desio - Seregno	52/2008	2008 2008	128,530	bando pubblicato in data 12/04/2011 Invio della scheda di autorizzazione all'utilizzo dei contributi al Mef ai sensi art 1 c 512 della l 296/06 Invio della scheda di autorizzazione all'utilizzo dei contributi al MEF ai sensi dell'art. 1 c.512 della L.296/06
168	ANAS SpA	Itinerario Palermo – Agrigento (S.S. 121 – S.S. 189): ammodernamento della tratta Palermo – Lercara - Friddi	84/2008	2008 2009 2009	211,676	in attesa DI MIT/MEF
169	ANAS SpA	viabilità di accesso hub portuale di La Spezia: interconnessione tra i caselli della A12 e il Aurelia 3° lotto tra Filettino e raccordo autostradale	60/2008	2008 2009 2010	214,621	Opere affidate In attesa di firma Decreto interministeriale MIT/MEF
ND	ANAS SpA	SS 12 dell'Abetone e del Brennero, ammodernamento della SS 12 mediante eliminazione dell'intersezione semaforizzata al km 305+100 Etc.	75/2006	2007	10,627	DI in attesa di firma MEF
ND	Prov. OO.LL.PP. Liguria Lombardia	Opere necessarie a migliorare le condizioni del deflusso delle acque del torrente Bisagno nella città di Genova - 1° lotto funzionale	ordinanza PCM 3344/2004	2007		
ND	Autorità Portuale di Manfredonia	Consolidamento, manutenzione straordinaria e potenziamento delle opere e delle infrastrutture portuali di competenza di autorità portuali di recente istituzione	75/2006	2007	30,000	In corso di registrazione decreto
ND	Autorità Portuale di Catania	Realizzazione di grandi infrastrutture portuali - immediatamente cantierabili		2007	0,915	decreto 121/T del 02.08.2007
	Regione Basilicata	Regione Basilicata		2007	15,750	

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi del finanziamento	Estremi dell'assegnazione	Motivazione
ND	Regione Basilicata	Regione Basilicata		2008	52,500	in attesa DI MIT/MEF
	Regione Basilicata	Regione Basilicata		2009		
	Regione Basilicata	Regione Basilicata		2007		
	RFI SpA	Attività di progettazione interventi non deliberati	NR	2004	49,300	I finanziamenti alle progettazioni Preliminari assegnate con Decreto MIT
	Ferrovie Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari, Nodo Ferroviario e Metropolitana	NR	2002	1,819	contratto con ccddpp n 4448379 del 10/1/2006
		Riepilogo totale			3.710,050	

Tabella E : legge 111/2011, art 32, comma 2,3 e 4

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi/anno del finanziamento	Estremi dell' assegnazione	Motivazione
158	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	Diga di ponte Chiauci: opere di completamento ricasata corte dei conti	ricusata seduta 04-10-2007		25,010	Art 32 legge 111
164	RFI SpA	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona controllare residui su fondo art 2 comma 257 legge finanziaria per il 2008	ricusata seduta 31-01-2008		16,000	Art 32 legge 111
ND	ANAS SpA	Sistema accessibilità Valcamonica, SS 42 del Tonale e della Mendola	75/2006	2007	8,766	Art 32 legge 111
ND	Regione Campania	Prosecuzione degli interventi di ricostruzione nei territori della regione Campania colpiti da eventi sismici del 1980-81 Legge n. 32 del 23/01/1992		2007	75,000	Art 32 legge 111
	Regione Friuli Venezia Giulia	Trieste Penetrazione Grande Viabilità Nord	NR	2002	2,582	Art 32 legge 112
		Riepilogo totale revocati nell'ipotesi di tutti salvi			127,358	

SETTIMO PARAGRAFO: INTERVENTI STRATEGICI NAZIONALI NEL SETTORE DEI TRASPORTI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE PER IL SUD

In quell'area che geograficamente identifichiamo con il termine di **Mezzogiorno**, le cause della mancata crescita e del mancato sviluppo rispetto al resto del Paese, sono spesso state ascritte anche ad una scarsa dotazione infrastrutturale.

La inefficienza della offerta trasportistica nel Mezzogiorno del Paese è stata spesso indicata come la causa della mancata crescita e del mancato sviluppo.

È appena il caso di ricordare che fatto 100 il patrimonio ferroviario e stradale d'Italia, gli indici riferibili alla dotazione di infrastrutture a rete stradali è, per il Mezzogiorno di 101,6, con una maggiore percentuale nella parte continentale del Mezzogiorno ed un valore pari ad 89 nella parte insulare, rispetto ad un valore di 98,9 per il centro nord, con valori variabili dall'89,9 del nord est al 106,1 del nordovest al 101,3 del centro. Relativamente alle infrastrutture ferroviarie, fatto 100 il valore Italia, il Mezzogiorno presenta una dotazione infrastrutturale di 69, con una articolazione pari ad 89 per il Mezzogiorno continentale e 39 per le isole, a fronte di un centro nord che "vale" 121,3, in cui il nord ovest pesa per 132 il nordest per 102 ed un centro per 131.

Gli indici sono sintetici e si riferiscono alla complessità delle dotazioni infrastrutturali. Se scendiamo nella differenziazione qualitativa delle infrastrutture a rete, ci si accorge che il livello qualitativo medio delle strade è di tipo inferiore ed appartiene alle strade provinciali, denunciando l'assenza di collegamenti autostradali.

Anche per le infrastrutture ferroviarie, la bassa dotazione infrastrutturale si accompagna ad un basso livello qualitativo, più accentuato che nella componente stradale e che vede la dotazione di patrimonio ferroviario a doppio binario elettrificato pari a 55 su 100 base Italia con punte di 185 in Campania ed 82 in Puglia.

Questa situazione infrastrutturale non ha però permesso il superamento di un paradosso: **nel Mezzogiorno, pur in presenza in alcuni casi di una elevata offerta infrastrutturale, corrisponde una scarsa soddisfazione della domanda.**

In molte aree del Mezzogiorno, infatti, 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

superano abbondantemente le soglie medie di realtà urbane come Milano e Torino.

La redazione del Piano per il Sud, coordinato dal Ministero per i Rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale, ha obbligato tutte le Amministrazioni coinvolte a porsi alcuni interrogativi, resi più urgenti da alcune variabili imputabili al sistema di riferimento in cui maturano e prendono corpo le scelte economiche: il passaggio nelle nostre regole contabili da una dimensione annuale ad una dimensione triennale ha comportato forme di programmazione in costanza di risorse date. Da qui la necessità di configurare in un arco temporale di partenza, il 2010, scenari trasportistici di dotazioni infrastrutturali ed erogazioni di servizi di trasporto al 2015 ed al 2020, coerenti con le risorse finanziarie a disposizione. E, laddove non esistono ancora, creare nuove regole, all'interno delle quali individuare e sostenere un percorso condiviso di sviluppo.

Le azioni e gli obiettivi dal punto di vista trasportistico, già individuati nella fase propedeutica della redazione del Piano da parte del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme al Ministero per lo Sviluppo Economico ed al Ministero per i Rapporti con le Regioni, riguardano essenzialmente:

1. La connotazione delle caratteristiche economiche che il Paese intende assumere al 2020.
2. I profili della politica dei trasporti riferita anche ai servizi erogati su quelle infrastrutture considerate funzionali allo scenario.
3. L'identificazione delle infrastrutture considerate prioritarie.
4. La certezza delle regole in base alle quali tutti gli attori centrali e locali operano nel rispetto di un quadro da cui emerga, in modo unitario, la fonte finanziaria pubblica e privata capace di garantire in un arco temporale certo l'attuazione del Piano.

Uscire dalle logiche di una economia sussidiata, rendere "equivalente" gli interventi nel Mezzogiorno agli interventi in una qualunque delle altre macroregioni italiane, rendere "normali" le condizioni di coesione economica e territoriale, rappresenta il vero obiettivo del Piano per il Sud anche attraverso la misura degli indicatori di servizio a disposizione del diritto di mobilità dei cittadini.

Il contesto di riferimento: il necessario cambio di passo

La politica di infrastrutturazione del territorio, la distribuzione equa delle possibilità di spostamento, quello che in termini economici si definisce accessibilità al territorio, l'immissione di finanziamenti nel sistema economico, la spinta attraverso le infrastrutture a politiche di

investimento di natura anticiclica, una separazione netta tra la funzione regolatoria e la funzione proprietaria in capo allo Stato, rappresentano il cambio di passo che il settore di investimenti in infrastrutture si aspetta nel prossimo futuro.

Da qui la necessità di separare, almeno in termini contabili, la componente profittevole delle gestioni delle reti e la componente meno profittevole, indipendentemente dalla localizzazione geografica, ma in funzione dalla sostenibilità e dalla disponibilità marginale a pagare generate dal traffico.

Nel Mezzogiorno, in particolare, dopo la definizione delle opere infrastrutturali riportate, in modo organico, nel Piano del Sud, l'attenzione, andrà riposta su strumenti capaci non solo di ottimizzare le risorse disponibili ma, anche, di creare grandi opportunità ai vari attori coinvolti, pubblici e privati, nel processo di infrastrutturazione e di gestione del territorio. Due strumenti, in particolare, possiedono una simile capacità:

- **Fondo Unico Trasporti.**
- **Società di corridoio.**

Costituzione del Fondo Unico Trasporti

L'obiettivo di una tale proposta consiste nel riorganizzare gli investimenti, il potenziamento, la riqualificazione delle infrastrutture e dei servizi a questi collegati per consentire gli obiettivi più generali del governo del territorio e per la riallocazione equa e coesiva delle risorse. Tale strumento, valido per l'intero assetto nazionale, trova nel Mezzogiorno, grazie anche al quadro unitario delle azioni emerso con il Piano del Sud, le condizioni più adatte per diventare concreto e funzionale alla crescita.

Il coordinamento congiunto con le Amministrazioni regionali, dovrebbe riguardare sia la copertura delle esigenze di conto capitale che quelle di cassa connesse alle attività di trasporto.

Un grande risultato si è già ottenuto con la approvazione del Piano del Sud da parte del CIPE nella seduta del 3 agosto 2011 attraverso la concentrazione delle risorse di origine FAS nazionale e regionale su specifiche infrastrutture; una proposta avanzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sin dall'Allegato Infrastrutture del 2009.

Una simile concentrazione delle risorse rende più trasparenti e concreti strumenti di programmazione territoriale dello Stato centrale e

delle Regioni come le Intese Generali Quadro, gli Accordi di Programma Quadro, i Piani Attuativi Regionali.

Ma tale Fondo, contenendo anche le risorse provenienti dal FESR e da bilancio dello Stato, deve poter essere, a tutti gli effetti, un Fondo in grado di autocaricarsi nel tempo; dovrebbe essere, in realtà, un Fondo Rotativo.

La possibilità di rendere "rotativo" il Fondo, almeno per la componente di investimento in conto capitale, è un obiettivo conseguibile attraverso lo sviluppo di strumenti idonei come il Partenariato Pubblico Privato, come le "società di corridoio". Infatti il finanziamento dovrebbe essere calibrato sia su operazioni che abbiano un finanziamento pubblico a fondo perduto che su finanziamenti di natura agevolativa, cioè a rimborso dei costi finanziari delle operazioni.

Il Fondo Unico Trasporti, a costo zero per l'utilizzo delle risorse esistenti, dovrebbe essere configurato come rotativo per la componente destinata alla costituzione del capitale fisso sociale e prevedere l'accesso anche ai gestori delle società di corridoio e l'erogazione di risorse per il tramite di istituzioni finanziarie istituzionali, alla stregua della Cassa Depositi e Prestiti o della nuova Banca del Sud.

La crescente dipendenza delle esigenze finanziarie per la realizzazione degli investimenti in infrastrutture di trasporto da forme di finanziamento un tempo dedicate esclusivamente alla gestione dei servizi ed al rimborso dell'erogazione dei servizi universali, rischia di comportare una cannibalizzazione tra gli obiettivi perseguiti a livello centrale, in particolare tra la creazione di nuove infrastrutture e la garanzia della continuità nell'erogazione dei servizi.

Questa condizione oggettiva, soprattutto per le azioni previste nel Piano del Sud, richiede una verifica delle infrastrutture da realizzare anche in una logica di autofinanziabilità parziale delle infrastrutture stesse, autofinanziabilità sia nella fase della costruzione che nella fase di gestione dei servizi ad essi corrispondenti.

In questo scenario ed alla luce di spinte federalistiche nuove ma già presenti nell'attuale sistema regolatorio, vedi l'erogazione di servizi ferroviari di breve e media percorrenza ed il passaggio a responsabilità regionali in un arco temporale relativamente breve (6 + 6 anni), devono trovare una modifica applicativa anche gli strumenti ad oggi conosciuti e che regolano il rapporto con le Regioni.

Società di corridoio

Già nell'Allegato Infrastrutture al Dpef 2010 - 2013, si propose lo strumento della "società di corridoio", nel tentativo di individuare l'esistenza delle condizioni per la costruzione di un Partenariato Pubblico Privato che avesse per oggetto non le singole famiglie di infrastrutture, ma il territorio sotteso anche ad insieme multimodale di infrastrutture. Un Partenariato che potesse coinvolgere lo Stato, le Regioni con i FAS regionali, i Privati e che potesse offrire la gestione di porzioni di reti stradali ed autostradali, di ambiti portuali ed interportuali.

Si ritiene "**ambito territoriale ottimale**" su cui attuare apposite "Società di Corridoio" una porzione di territorio in cui esistono connessioni, soprattutto in termini di scambi, tra punti di aggregazione del valore, intesi come:

1. infrastrutture di trasporto;
2. aree logistiche;
3. distretti industriali.

Un ambito territoriale "ottimale" è un complesso di infrastrutture e porzioni di territorio, capaci di "catturare valore".

E, va dato atto, questo processo è iniziato, nella storia recente della programmazione soprattutto pubblica in Italia, proprio attraverso la Legge Obiettivo.

Per questo è necessario offrire alla collettività un sistema di famiglie infrastrutturali, **sia perché** le famiglie infrastrutturali rappresentano un unicum su cui le regole di tariffazione e di prezzo, i possibili ritorni economici, la possibile politica fiscale, i profili della valutazione delle fattibilità economiche e finanziarie, la quota parte delle responsabilità regolatorie e proprietarie dello Stato, si manifestano in maniera differenziata registrando una sorta di coerenza interna, **sia perché**, molto spesso, le famiglie infrastrutturali rispondono ad un unico soggetto aggiudicatore che nell'esercizio delle proprie attività si comporta come un monopolista nazionale o un monopolista locale.

Se l'obiettivo è l'avanzamento programmatico della politica di intervento su un territorio e lo stato di avanzamento fisico di alcune opere è fortemente differenziato, di conseguenza la politica programmatica necessaria a rimuovere gli ostacoli deve necessariamente essere fortemente differenziata.

Sarà, quindi, opportuno rileggere l'intero quadro programmatico definito dalla Legge Obiettivo attraverso la identificazione di famiglie di

interventi in cui domina una chiara convenienza economica. Una convenienza ricca di ricadute sul territorio, sulla occupazione, sul processo di crescita economica.

La costituzione di società di corridoio, comporta la necessità che i singoli soggetti attuatori conferiscano le rispettive attività programmatiche in un processo comune di programmazione sul quale è possibile la concentrazione di risorse finanziarie rese disponibili dallo Stato nelle sue diverse forme ed assegnate sulla base delle rispettive stazioni appaltanti.

Finanziamento delle infrastrutture strategiche – Piano Nazionale per il Sud

La consapevolezza della necessità di intervenire in maniera concentrata su progetti di interesse nazionale localizzati nel Mezzogiorno, considerati invariati allo sviluppo dell'area e già compresi nel Programma Infrastrutture Strategiche, ha contribuito alla formulazione del Piano per il Sud, approvato dal CIPE con delibera 62/2011.

La tabella che segue, indica i progetti di Legge Obiettivo rientranti nel Piano per il Sud, da realizzare anche con la partecipazione delle risorse regionali individuate dalla stessa delibera CIPE.

Gli interventi individuati come prioritari per lo sviluppo del Mezzogiorno possono ricondursi a 5 macroprogetti:

- a) **Direttrice ferroviaria Napoli –Bari – Lecce - Taranto (potenziamento infrastrutturale).**
- b) **Direttrice ferroviaria Catania - Palermo (potenziamento infrastrutturale).**
- c) **Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria (potenziamento infrastrutturale).**
- d) **SS Olbia - Sassari;**
- e) **Autostrada Salerno-Reggio Calabria (completamento).**

Complessivamente la Delibera CIPE 62/2011 individua in oltre 4 miliardi di euro le assegnazioni del Piano per il Sud su progetti pertinenti il Programma Infrastrutture Strategiche, progetti che pur non essendo finanziariamente coperti con la delibera 62/2011, vanno inseriti a tutti gli effetti nella programmazione di Legge Obiettivo delle opere del PNS, a soddisfazione degli obblighi derivanti dalla risoluzione parlamentare 6/00080 del 28 aprile 2011.

TABELLA F Piano Nazionale per il Sud: le opere di legge obiettivo confluite nella delibera CIPE 62/2011

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
Direttrice ferroviaria Catania - Palermo	Nodo Catania / Interramento km 2	464,0	8,0	456,0	0,0	Sicilia	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente dalla concessionaria al MIT.
	Nodo di Palermo	1.077,0	1.077,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella	116,0	116,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Tratta Bicocca-Motta	96,0	96,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Tratta Catenanuova-Enna	1.446,0	6,0	1.440,0	0,0	Sicilia	allineata
	Tratta Enna-Pollina-Castelbuono	3.749,0	2,0	3.747,0	0,0	Sicilia	Nuovo inserimento da formalizzare con IGQ
	Tratta Motta-Catenanuova	384,0	384,0	0,0	0,0	Sicilia	Nuovo inserimento da formalizzare con IGQ
	Tratto Catania Ognina-Catania Centrale	116,0	116,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Velocizzazione PA-CT - tratta Roccapalumba-Marianopoli	62,0	62,0	0,0	0,0	Sicilia	Nuovo inserimento da formalizzare con IGQ
	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo-Catania	30,0	30,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Potenziamento e velocizzazione Messina-Palermo e Messina-Siracusa	28,0	28,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	SCC Palermo-Messina e Messina-Catania-Siracusa	132,0	132,0	0,0	0,0	Sicilia	Aggiornamento 10 M€ rispetto al dato comunicato da RFI
	Totale Direttrice ferroviaria Catania - Palermo		7.700,0	2.057,0	5.643,0	0,0	
Direttrice ferroviaria Napoli - Bari	Bari Nord (interramento Santo Spirito-Palese)	633,0	7,0	626,0		Puglia	Nuovo aggiornamento dell' intera opera acquisito nel presente allegato Infrastrutture

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
	Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)	391,0	391,0	0,0	0,0	Puglia	Nuovo inserimento formalizzato Igq
	Bretella di Foggia	97,0		97,0	0,0	Puglia	Nuovo inserimento formalizzato Igq
	Raddoppio Bitetto-Taranto	269,7	269,7	0,0		Puglia	Nuovo inserimento formalizzato Igq
	Raddoppio Bari S. Andrea-Bitetto	220,0	220,0	0,0	0,0	Puglia	allineata
	Raddoppio Bovino-Orsara	300,0	300,0	0,0	0,0	Puglia	Nuovo aggiornamento dell'intera opera acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	Raddoppio Cancello-Frasso Telesino	730,0	530,0	200,0	200,0	Campania	
	Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano	986,0		986,0	21,0	Campania	
	Raddoppio in variante Apice-Orsara	2.676,0	10,0	2.666,0	47,0	Campania	
	Tratta Cervaro-Bovino	230,0	230,0	0,0	0,0	Puglia	
	Variante Cancello-Napoli	813,0	612,0	201,0	201,0	Campania	
	Completamento attrezzaggio Bari-Taranto	18,0		18,0	18,0	Puglia	
	Completamento SCC Adriatica	78,0	78,0	0,0		Molise Puglia	allineata
	Nodo di Bari (ACC Bari P.N.)	160,0	160,0	0,0		Puglia	allineata
	Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	85,0		85,0	85,0	Campania	allineata
	Nodo di Napoli: potenziamento capacità.	77,0	77,0	0,0		Campania	allineata
	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase	28,0		28,0	28,0	Campania	allineata
	Potenziamento capacità e fluidificazione traffici per nodo di Bari e antenna per Taranto	138,0	30,0	108,0		Puglia	allineata
	Potenziamento impianti Controllo Comando Bari Lecce per aumento capacità e fluidificazione traffici	139,0	139,0	0,0		Puglia	allineata
	PRG e ACC Bari centrale	90,0		90,0	90,0	Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	PRG e ACC Lecce	60,0		60,0	60,0	Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato