
Graz – Maribor – Lubiana - Capodistria/Trieste (entro il 10 novembre 2015).

Corridoi ERTMS

Il Deployment Plan del sistema ERTMS, approvato nel 2005, riveste un ruolo importante nel perseguimento dell'interoperabilità ferroviaria. I corridoi ERTMS (e le restanti tratte derivanti da intese nazionali) insistono sulle linee convenzionali più importanti attualmente in esercizio, destinate a soddisfare la maggior parte del traffico merci.

Coerentemente con gli obiettivi della revisione della TEN-T, la rete prioritaria dovrebbe comprendere tutte le sezioni incluse nella rete nazionale su cui è in corso di attuazione l'attrezzaggio con l'ERTMS, includendo i collegamenti ai principali nodi generatori di traffico merci e passeggeri.

Porti

Nel 2008, i porti italiani hanno movimentato circa 526 milioni di tonnellate di merci, collocandosi a terzo posto nel ranking europeo, dopo UK (562 mil ton) e Olanda (530 mil ton). In questa fase sono stati individuati i porti che soddisfano i requisiti di soglia minima di traffico merci, ovvero rispondono al criterio di accessibilità, sia per la "core network" che per la "comprehensive network".

Aeroporti

Gli aeroporti strategici sono stati individuati tenendo conto di una molteplicità di fattori: volumi di traffico, bacini di utenza, livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, nonché del grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità.

Per tali dati si è fatto riferimento allo Studio sullo "Stato del Sistema Aeroportuale Nazionale, Scenari e Strategie di Sviluppo" condotto da ENAC nel 2010.

Per l'individuazione degli aeroporti *comprehensive* si è fatto riferimento anche al criterio di "accessibilità" territoriale, soprattutto nelle regioni meridionali e nelle isole, ove l'applicazione del solo criterio della soglia minima di traffico passeggeri rischia di lasciare prive di aeroporti larghe parti del territorio nazionale.

Infine, sono state analizzate le aerovie di collegamento transfrontaliero tra Italia, Grecia, Cipro, Malta, Albania, Tunisia ed Egitto, che partecipano al progetto BLU MED 2008 e che risultano particolarmente strategiche per la sicurezza ed il controllo del traffico nel bacino del Mediterraneo.

Vie di navigazione interna

La revisione delle reti TEN-T 2011 è stata l'occasione per la ridefinizione della rete di navigazione interna di rilevanza europea. Nella rete comprensive sono state inserite tutte le sezioni del "sistema idroviario padano-veneto" che assomma a circa 1.500 km, articolato come segue:

Milano – Pizzighettone - Cremona – Mantova – Ferrara – Volta Grimana – Porto

Ferrara – Porto Garibaldi

Mantova – Ostiglia – Rovigo – Porto Levante

Canale Brondolo (da Volta Grimana a Marghera)

Marghera – Porto Nogaro – Monfalcone – Trieste

Cremona – Piacenza – Pavia – Casalmonferrato

Canale Padova – Venezia

Ravenna – Trieste (tratta costiera).

Dal 2003 la sezione tra Mantova e Chioggia (135 km), è attrezzata per il traffico di Classe V CEMT, e, utilizzando il sistema di canali del Fissero – Tartaro – Canal Bianco, consente di effettuare trasporti fluviali di merci e passeggeri tra i porti di Venezia, Chioggia e Mantova (Porto Valdarò) con una navigabilità garantita di 365 giorni l'anno. Inoltre, sono in corso lavori per ulteriori estensioni tra Mantova – Cremona e lungo il fiume Po, da Pontelagoscuro a Porto Garibaldi e Porto Corsini a Ravenna.

LA FUNZIONE STRATEGICA DEL PEDAGGIO DELLA RETE STRADALE

Il pedaggio della rete stradale, nei tratti in cui ha caratteristiche autostradali, rappresenta l'esempio immediato di una scelta che non può essere più rinviata perché altrimenti porterebbe lo Stato a recuperare tali risorse in altri comparti generando automaticamente un appesantimento del sistema fiscale e, al tempo stesso, renderebbe sempre più a rischio, in quanto priva di manutenzione, la nostra offerta stradale.

È una scelta impopolare ma, se supportata da provvedimenti che assicurino determinate condizioni per i collegamenti locali o per determinate fasce di utenza, può diventare il banco di prova di un nuovo metro con cui modificare le condizioni di convenienza ad investire per il privato rivalutando le infrastrutture ritenute, allo stato, "fredde".

LA FUNZIONE STRATEGICA DEL PEDAGGIO DELLA RETE FERROVIARIA

Analogo approccio va fatto su due altre tipologie: **le reti metropolitane e le reti ferroviarie.**

Per le reti metropolitane, quelle ubicate nelle grandi aggregazioni metropolitane, disponiamo già di tre proposte di project financing (M4 a Milano, Linea D e prolungamento Linea C a Roma) che testimoniano come offerte modali ritenute fredde siano diventate, invece, occasione di interesse per investimenti privati. Una operazione che, per ambiti metropolitani come Napoli, Bari, Catania, Palermo, Torino e Bologna, potrebbe interessare anche la attuale rete ferroviaria locale e diventare così occasione per un rilevante coinvolgimento di capitali privati ed un utilizzo di modalità finanziarie coerenti alla Direttiva Eurostat del Febbraio 2004.

Per la rete ferroviaria nazionale il successo dell'alta velocità consente, oggi, un nuovo approccio tra il gestore della Rete, nel caso specifico RFI, e i vari utilizzatori della stessa (per ora Trenitalia e NTV). Un approccio che, oltre ad incidere su nuove forme di pedaggiamento della rete stessa, può produrre anche possibili forme o di ulteriore liberalizzazione o di offerta di project financing per reti AV di nuova realizzazione.

UN NUOVO ASSETTO STRATEGICO NELLA OFFERTA PORTUALE

Una nuova strategia va invece intrapresa sia con le scelte programmatiche che con le relative coperture finanziarie per quanto concerne l'offerta portuale.

Sarebbe sufficiente aumentare l'IVA dell'1% sul movimentato nei porti e destinare l'eccedenza ad un massiccio programma di investimento su poche infrastrutture gerarchizzate. Questa è una proposta che la Struttura Tecnica di Missione porta avanti sin dall'Allegato Infrastrutture del 2005. La soglia dello 0,5% genera un volano certo di 1 miliardo di € all'anno. Un cespite certo ripetibile che porterebbe Cassa Depositi e Prestiti e BEI a costruire un Fondo Rotativo ventennale di 8 miliardi di €. Non è un aumento generalizzato dell'IVA ma trattasi di un aumento legato solo alla movimentazione portuale. È una soglia percentuale che non deprime i piani economico finanziari degli operatori ed offre, invece, una grande occasione per investire su i veri HUB della nostra offerta portuale.

La disposizione che si ritiene opportuno proporre introduce una nuova modalità di finanziamento delle infrastrutture portuali basata sulla destinazione di una quota dell'incremento del gettito IVA generato dalla attivazione di una nuova infrastruttura a diretto beneficio della realizzazione della infrastruttura medesima. Essa consentirebbe di:

- sostituire il contributo pubblico immediato e diretto corrisposto dallo Stato all'autorità portuale interessata - e da questa, previo ricorso al sistema finanziario, alla società di progetto - con il riconoscimento di una parte del futuro gettito IVA generato dall'entrata in esercizio della medesima infrastruttura oggetto dell'intervento;
- assicurare che il ricorso al finanziamento sia realizzato dalla stessa società di progetto, non dall'autorità portuale interessata (senza, quindi, determinare debito pubblico), sulla base della sostenibilità economico - finanziaria del progetto;
- consentire un effetto positivo sulla finanza pubblica già al momento della costruzione (tra l'altro, per via del pagamento dell'IVA sui lavori realizzati) e successivamente dallo stesso gettito generato dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura (di cui viene trattenuto solo una piccola quota fino a corrispondenza del contributo necessario);
- in termini strategici, favorire la realizzazioni di grandi infrastrutture portuali che consentano di attrarre flussi di traffico ora diretti in altri porti del mediterraneo e nel nord Europa (con un saldo, quindi, positivo, seppur in via prospettica, del gettito IVA complessivo).

Ma questo approccio che consente ai singoli impianti di disporre di un supporto finanziario capace di garantire investimenti nelle singole realtà portuali del Paese non può essere estraneo ad una precisa azione strategica dello Stato, una azione coerente con quanto, a scala comunitaria, si sta, proprio in questa fase, definendo in modo formale.

Per questo motivo il Dipartimento Programmazione Economica della Presidenza del Consiglio, la Direzione competente del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Struttura Tecnica di Missione preposta alla attuazione delle opere della Legge Obiettivo e la Cassa Depositi e Prestiti stanno, da oltre un semestre, analizzando l'assetto della attuale offerta portuale, la interdipendenza di tale offerta con la attuale e con la futura domanda di trasporto, le problematiche legate alla interdipendenza tra porto e retro porto e quindi tra impianto portuale e rete ferroviaria e stradale, le forme di accesso alle risorse e le logiche di ottimizzazione dell'intero processo finanziario.

Sta prendendo corpo in tal modo un chiaro "action plan" articolato nei seguenti capitoli:

- **Identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del master plan euro mediterraneo.**

- **Definizione di un quadro di interventi che consenta una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale.**
- **Identificazione delle priorità, identificazione dei tempi ed identificazione delle risorse necessarie.**
- **Identificazione delle possibili alleanze, identificazione delle possibile forme di copertura finanziaria.**

VERSO LA DEFINIZIONE DI ACTION PLANS NELLA OFFERTA AEROPORTUALE

Nel Programma Infrastrutture Strategiche 2011, 8° Allegato infrastrutture è stato recepito lo *"Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio"* redatto da ENAC nel 2010.

Tale Studio ha definito in modo oggettivo le caratteristiche attuali e le potenzialità future dell'offerta aeroportuale nel Paese, ha fornito gli elementi conoscitivi e di valutazione relativi alle capacità della rete degli scali, nonché la tendenza della domanda e le linee di indirizzo da porre alla base dei processi decisionali per ciascuno dei bacini di traffico individuati, con azioni legate alla responsabilità dell'organo centrale, dell'organo locale, del gestore dell'impianto.

Lo studio indica inoltre le principali strategie di riorganizzazione della gestione aeroportuale e i possibili strumenti di programmazione dell'offerta del trasporto aereo. In particolare, in relazione alle esigenze infrastrutturali e di mercato lo Studio evidenzia l'esigenza di avvalersi di "piani attuativi mirati" (*Action Plans*) come strumento più opportuno per implementare le soluzioni prioritarie per mettere l'intera rete aeroportuale nelle condizioni di cogliere la crescita del traffico possibile nel prossimo ventennio.

La costruzione del Piano Nazionale degli aeroporti, si fonderà pertanto sugli *Action Plans* che forniscono le indicazioni tematiche per un Piano operativo articolato per macroaree. A tal fine gli *Action Plans* sono strumenti mirati, agili e circoscritti, con possibili effetti immediati sia per la soluzione delle criticità rilevate dallo Studio, che per porre le basi di nuovo sviluppo. Sulla base di tali strumenti sarà possibile perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della Navigazione.

La redazione del *Piano Operativo per lo sviluppo della rete aeroportuale italiana*, è stata attivata da ENAC in coerenza ed in attuazione di quanto indicato dallo Studio completato, inteso come atto

strategico/politico unitario da porre alla base di un processo di concertazione con tutte le Istituzioni, le associazioni di categoria, le Regioni e le società di gestione aeroportuale, finalizzato alla riorganizzazione della rete, all'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali e alla loro integrazione con le altre modalità di trasporto, nell'armatura dei collegamenti nazionali ed europei.

Il *Piano Operativo* suddetto si configura come atto di programmazione strategica a base tecnica ed economica, fondato sui seguenti obiettivi principale:

- individuare le carenze/criticità e la pianificazione delle possibili soluzioni, rispetto al quadro complessivo di sviluppo del trasporto aereo;
- correlare le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto e per lo sviluppo coerente del territorio;
- definire l'articolazione temporale delle opere di potenziamento negli aeroporti e delle altre infrastrutture di mobilità per sostenere la crescita nel contesto di uno sviluppo armonico del territorio e dei servizi per la collettività;
- favorire, laddove si rilevino le opportunità, l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione sia degli scali che dei terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorandoli servizio per gli utenti (fra gli altri, a titolo di esempio, l'insieme degli scali dell'Emilia Romagna, della Calabria).

L'attendibilità del Piano sarà basata sulla "concertazione/condivisione" tra i diversi soggetti istituzionali competenti per il governo e l'attuazione/gestione dei progetti per le infrastrutture per la mobilità e il territorio.

Lo stesso modello che verrà delineato dal *Piano Operativo*, costituirà quindi il riferimento programmatico di sviluppo degli aeroporti, rispetto al quale gestori degli impianti e operatori dovranno adeguare, sulla base di specifici Master plan, le proprie linee di sviluppo strutturale ed i propri investimenti. I soggetti pubblici e privati potranno quindi orientare le proprie politiche di sviluppo economico-territoriali, per promuovere rapporti sinergici tra flussi di traffico passeggeri e merci, aeroporto e territorio.

Struttura e contenuti del piano operativo

Il *Piano Operativo* costituisce uno strumento di programmazione e di governo dello sviluppo del sistema aeroportuale, integrato con la rete dell'accessibilità, finalizzato a far convergere alla scala delle "macroaree" e per livelli di priorità, le politiche di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, della mobilità, della tutela ambientale e più in generale dello

sviluppo socioeconomico dei sistemi territoriali coinvolti, sulla base degli indirizzi strategici definiti dallo Studio elaborato da ENAC.

Il *Piano Operativo* si riferisce ai contesti territoriali di riferimento degli aeroporti (Macroaree) così come definite dallo Studio, prendendo le indicazioni derivanti da singoli *Action Plans* tematici, sviluppati per livelli di priorità, come di seguito illustrato.

Gli ambiti tematici degli *Action plans*

Gli *Action Plans* si configurano come strumenti di programmazione innovativi, flessibili e dinamici, finalizzati allo sviluppo della rete aeroportuale nazionale, definendo:

- le azioni mirate allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio delle infrastrutture degli aeroporti, al potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, sia alla scala locale che nazionale, per la salvaguardia di adeguate aree per lo sviluppo degli scali, con l'obiettivo dello sviluppo sostenibile del traffico passeggeri e merci;
- gli interventi prioritari, divisi per sfere di azione in relazione alla loro specifica natura e ai diversi livelli di competenza, quali, ad esempio, interventi di natura infrastrutturale, operativa, gestionale;
- i costi stimati degli interventi, i tempi di attuazione e le relative fonti di finanziamento pubblico a livello locale, nazionale ed europeo;
- le prestazioni attese dagli aeroporti strategici e primari individuati nell'ambito della rete nazionale, attraverso la definizione di modelli tipologici di riferimento, requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio, indicatori e standard;
- gli adeguamenti necessari agli strumenti di pianificazione e programmazione locale, al fine della coerenza e della compatibilità urbanistica degli interventi;
- la proposta programmatica delle dotazioni infrastrutturali a livello territoriale.

Gli *Action Plans* si sviluppano sostanzialmente in due diversi ambiti tematici paralleli:

- **tecnico-infrastrutturale;**
- **normativo-gestionale.**

***Action plans* tecnico-infrastrutturali**

Gli *Action Plans* tecnico-infrastrutturali riguardano il complesso di interventi e di azioni da mettere in campo per la realizzazione degli interventi di adeguamento degli aeroporti e di potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità.

La struttura e l'articolazione degli *Action Plans* è basata sul ruolo degli aeroporti, sul traffico potenziale nell'area geografica di appartenenza degli scali, così come definito dallo Studio.

- **Action Plan per i "gate intercontinentali"** di accesso al Paese e degli aeroporti con sviluppo ad essi correlabile che comprende i seguenti aeroporti, per ruolo e macroarea di riferimento:

<i>Gate intercontinentali</i>	<i>Aeroporti con sviluppo correlabile</i>	<i>Macroarea di riferimento</i>
Milano Malpensa	Milano Linate Milano Bergamo Orio Al serio Brescia	Nord Ovest
Venezia Tessera	Treviso Trieste	Nord Est
Roma Fiumicino	Roma Ciampino Roma Viterbo	Centro

Le priorità di tali *Action Plans* sono individuate:

1. nella realizzazione di condizioni di capacità air side/land side e livelli/qualità dei servizi che favoriscano lo sviluppo dei flussi di traffico passeggeri e merci dalle lunghe distanze;
2. nel potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità con particolare focalizzazione all'allacciamento degli scali aeroportuali, secondo standard internazionali, alle reti dell'Alta Velocità ferroviaria.

L'*Action Plan* per lo sviluppo dei Gate Intercontinentali si configura come un elemento chiave del percorso decisionale, in quanto riferito ai "punti" di accesso della domanda internazionale ed alla contestuale capacità di tali "punti" di svolgere il ruolo di immediato interscambio con filiere logistiche efficienti su ferro, su strada e su forme di feederaggio garantite dalla stessa modalità di trasporto, con rilevanti ripercussioni sull'intero sistema economico-produttivo del Paese.

Gli *Action Plans* contengono inoltre azioni mirate allo sviluppo delle riserve di capacità infrastrutturale e alla salvaguardia di adeguate aree in posizione opportuna, per la futura realizzazione di nuove infrastrutture e collegate funzioni urbane.

- **Action Plan per gli “aeroporti strategici”** e degli aeroporti con sviluppo ad essi correlabile che comprende i seguenti aeroporti, per ruolo e macroarea di riferimento:

<i>Aeroporti strategici</i>	<i>Aeroporti con sviluppo correlabile</i>	<i>Macroarea di riferimento</i>
Bologna Pisa Firenze		Centro Nord
Venezia Tessera	Treviso Trieste	Nord Est
Napoli Bari Lamezia Terme Catania Palermo Cagliari	Salerno Brindisi Foggia Taranto Comiso Trapani	Sud

Le priorità sono individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano la crescita (capacità infrastrutturale e commerciale), nel miglioramento del servizio rivolto al bacino di traffico anche attraverso eventuali relazioni più strutturate con altri scali oltre che attraverso il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità e il migliore rapporto con il territorio.

- **Action Plan per gli “aeroporti primari”**, che comprende i seguenti aeroporti: Torino, Genova, Verona, Olbia e Alghero. Le priorità sono individuate nella realizzazione di condizioni che consentano di cogliere la possibile crescita di segmenti specifici di traffico anche attraverso più strutturate relazioni con i bacini di traffico e il territorio.
- **Action Plan per gli aeroporti complementari e della mobilità aerea regionale**, che comprende i seguenti aeroporti: Bolzano, Cuneo, Parma, Forlì, Rimini, Siena, Perugia, Elba, Ancona, Pescara, Crotone, Reggio Calabria, Tortolì. Le priorità sono individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano l'accessibilità a territori non serviti da altri servizi di mobilità veloce da lunghe distanze e le connessioni con i nodi intermodali, e con focalizzazione sul possibile sviluppo dell'impiego del volo a decollo verticale.

- **Action Plan per il traffico merci** sulla base di una chiara identificazione della organizzazione logistica delle aree di produzione e di consumo, che abbia come riferimento pianificatorio il contesto territoriale piuttosto che il singolo impianto aeroportuale.

Action plan normativo - gestionali

Gli *Action Plan* regolatori sono riferiti all'intero sistema aeroportuale e sono finalizzati alla costruzione di chiaro riferimento legislativo, regolatorio, e gestionale:

- del settore del trasporto aereo coerente con le direttive comunitarie e con i trattati internazionali;
- delle gestioni aeroportuali e dei meccanismi di monitoraggio del processo di attuazione degli interventi previsti;
- degli strumenti di pianificazione dello sviluppo degli aeroporti, del loro contesto territoriale di riferimento, e dei rapporti con gli strumenti urbanistici locali.
- meccanismi di verifica triennale della valutazione della strategicità degli aeroporti.

Uno specifico Action Plan è finalizzato all'individuazione delle modalità e procedure più idonee a **conferire cogenza** e fattibilità finanziaria al Piano Operativo in oggetto. Saranno pertanto individuati:

- gli strumenti normativi ed amministrativi più idonei da adottare per portare il provvedimento all'esame delle Commissioni competenti della Camera e del Senato;
- le sedi dell'esame caratterizzando ogni singolo approccio (ENAC, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti; Ministero dell'Economia e delle Finanze; Conferenza Unificata Stato Regioni; CIPE);
- le modalità di impegno finanziario da parte dello Stato soprattutto in relazione al sistema infrastrutturale esterno ai singoli impianti.

Le azioni e gli interventi prioritari indicati dagli Action Plans sono dettagliate nel Piano Operativo alla scala delle Macroaree, per promuovere e verificare le azioni previste con le Regioni, nell'ambito del quadro unitario di riferimento delle strategie di intervento degli Enti locali.

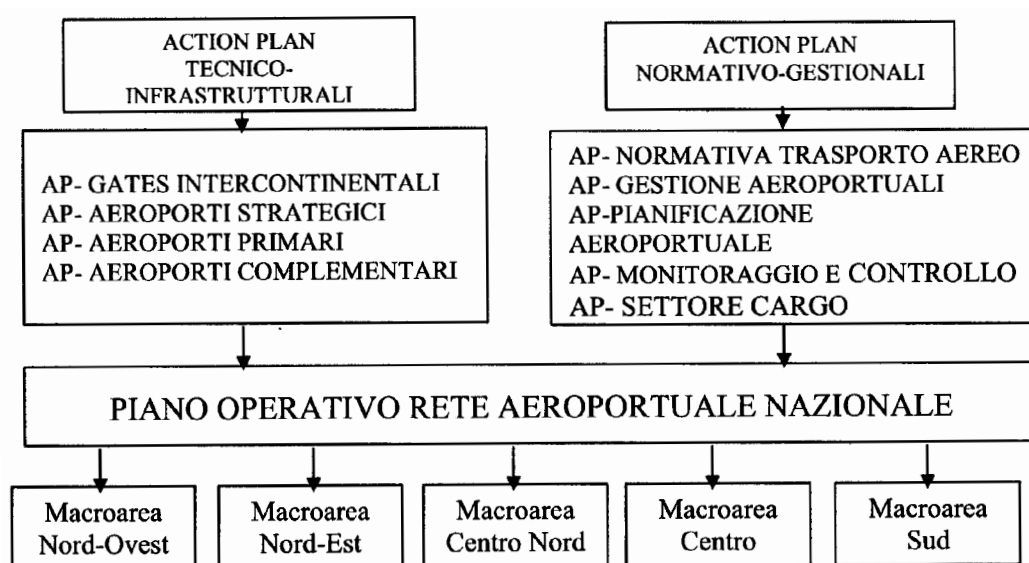


FIG. 1- STRUTTURA ED ARTICOLAZIONE DEL PIANO OPERATIVO

Tempi di redazione del piano operativo

La soglia temporale finale per concludere il processo del Piano Operativo è fissata al 31/12/2011.

PAGINA BIANCA

NONO PARAGRAFO: LA STAGIONE DELLE RIFORME

Nell'aprile 2011 e nel rispetto di quanto previsto dalla Legge 196/2009 e dalla Legge 39/2011, la Struttura Tecnica di Missione ha presentato il 9° Allegato Infrastrutture, il programma predisposto ai sensi dell'art 1 comma 1 della legge 21 dicembre 2001, n° 443 ed ha anticipato, nelle linee generali, le proposte e linee strategiche che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti intendeva indicare in allegato al **Documento di Economia e Finanza**.

Con il presente documento si riportano le proposte e le linee strategiche connesse alla realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche, nella consapevolezza che le indicazioni emerse in occasione della redazione del 9° Allegato rappresentano gli impegni che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assunto con la Conferenza Unificata Stato Regioni.

Una simile conferma avviene tenendo conto, anche, delle modifiche procedurali e programmatiche apportate, da ultimo, dalla conversione del decreto legge n°98 del 6 luglio in legge 111/2011 e dalla approvazione, nella seduta del CIPE del 3 agosto 2011, del Piano per il Sud.

Gli ultimi due provvedimenti citati hanno impatti significativi sul programma grandi opere: 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 procedendo alla revoca dei finanziamenti ed alla contestuale confluenza delle disponibilità in un fondo aggiuntivo alle nuove risorse assegnate con lo stesso articolo.

Se a questo si aggiunge la perenzione anticipata al 2° anno dall'assegnazione delle risorse contenuta in altra parte del testo normativo, si ha un quadro chiaro della necessità di registrare gli avanzamenti determinati dalla ottimizzazione delle risorse sul programma grandi opere e di individuare precise road map per accelerare la realizzazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Questa norma ha, da sola, un impatto fortemente innovativo e, soprattutto, si inserisce sia in un percorso già tracciato dalle nuove norme in materia di contabilità pubblica, come la 196/2009, sia in un complesso iter di programmazione delle risorse disponibili, segnato, proprio in questa Legislatura, dalle Delibere CIPE 51 e 52 del 2009 e dalla delibera CIPE 31/2010.

Infatti la delibera CIPE 31/2010 prendeva atto non solo della generazione dei residui a valere sul Fondo Infrastrutture ma anche dei criteri in base ai quali procedere nel prosieguo delle attività di programmazione e di realizzazione delle opere, identificando alcune famiglie di interventi come improcrastinabili.

L'individuazione di specifici criteri cui destinare le risorse disponibili e l'adozione di principi di ottimizzazione della spesa ha comportato, nel corso dell'ultimo anno, una evoluzione del Programma Infrastrutture Strategiche che ha privilegiato interventi caratterizzati da una spiccata specificità territoriale, ha esaltato la componente modale di alcuni investimenti con l'individuazione, l'approvazione e l'avvio della realizzazione di infrastrutture a più alto tasso di partecipazione di capitali privati piuttosto che infrastrutture a maggiore o esclusiva partecipazione pubblica; ha definito un nuovo concetto di strategicità riferendolo anche ad interventi frammentati nel territorio ma significativi per gli assetti urbani del territorio stesso, come le piccole e medie opere nel Mezzogiorno.

Se da un lato la mancata disponibilità di risorse finanziarie ha avuto l'effetto di privilegiare alcune scelte di investimento definendo meglio l'intervento privato nel settore, le disponibilità finanziarie da destinare all'adempimento di quegli obblighi che costituiscono lo zoccolo duro del welfare e che non possono essere svolte dai privati, sono state ridimensionate in modo rilevante. La riduzione delle risorse pubbliche determina una selezione stringente dei progetti e, automaticamente, privilegia gli interventi in cui è prevalente la copertura privata. Il profilo dell'intervento pubblico nel settore deve così passare attraverso una nuova stagione di riforme.

In tal modo l'evoluzione del Programma Infrastrutture Strategiche, con le sue nuove implementazioni, rappresenta ad oggi un sistema di nuovi vincoli da superare e di nuove opportunità da cogliere.

Come indicato in altra parte dell'Allegato, la legge 196/2009 di modifica della legge finanziaria, ha già segnato un percorso nuovo in tema di finanziabilità delle infrastrutture: la sempre più stretta coincidenza tra la disponibilità di competenza e la disponibilità di cassa, impone un nuovo modo di programmare gli investimenti ed attribuisce un significato più stringente agli strumenti a disposizione come la Legge Obiettivo.

Se da un lato è auspicabile che il debito pubblico sia effettivamente composto solo da impegni assumibili nell'arco di un quinquennio, dall'altro tale processo innovativo si innesta su un percorso che ha visto e vedrà sempre di più i finanziamenti pubblici assegnati ad Anas e ad RFI, passare da finanziamenti in conto capitale a finanziamenti in conto impianti, con un dettaglio di investimento ed una

destinazione sempre più vincolata dalla natura pubblica dell'erogazione finanziaria.

Gli investimenti, solo quelli concordati con uno strumento di programmazione, dovranno sempre più velocemente diventare obbligazione giuridicamente vincolante e questo per alcune amministrazioni, potrà generare problemi.

Riteniamo, quindi, indispensabile, per migliorare la valutazione dell'efficacia degli investimenti, dare inizio ad una nuova stagione del monitoraggio degli interventi e delle azioni programmatiche e strategiche contenute in questo documento che non può essere solo legato all'avanzamento fisico ed economico delle opere del Programma, ma deve effettuare a consuntivo, ed a partire dal 1° gennaio 2012, una rilettura delle reali esigenze del tessuto economico territoriale, rilettura da cui dovrebbero emergere le reali dinamiche economiche che generano o che attraggono spostamenti di persone e di merci².

Ma questo nuovo approccio, questi cambiamenti degli strumenti normativi impone l'avvio di una stagione di riforme degli attori che attualmente garantiscono la intera offerta infrastrutturale del Paese.

Siamo di fronte ad un tornante della storia economica del Paese che ha pochi precedenti: **una rincorsa obbligata verso condizioni di crescita e contestuale assenza di risorse pubbliche per garantire lo sviluppo della offerta infrastrutturale**. Occorre quindi una rivisitazione non solo dello strumento che in questo decennio ha reso possibile la realizzazione dell'impianto infrastrutturale quanto di chi, direttamente o indirettamente, gestisce, organizza ed utilizza tale impianto.



Per quanto concerne la rivisitazione della Legge Obiettivo già in altra parte di questo testo si sono elencate sia le evoluzioni avvenute con un rilevante numero di norme nel decennio passato, sia le discrasie ed i limiti che devono essere superati proprio attraverso uno strumento che renda più snello ed incisivo l'intero iter approvativo, che renda più misurabile la strategicità e la valenza prioritaria degli interventi, che consenta, attraverso strumenti come il Partenariato Pubblico Privato o la Società di Corridoio, un reale coinvolgimento di capitali privati.



Già, con la Legge 111/2011, ha preso corpo una riforma sostanziale dell'ANAS.

² Un accenno alla metodologia che sarà utilizzata è rinvenibile nell'allegato A

Una riforma che distingue in modo trasparente i compiti dell'ANAS, quale soggetto preposto alla progettazione ed alla costruzione della rete viaria nazionale, da quelli del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per garantire e supportare le attività del Dicastero viene istituita una Agenzia; ebbene, per comprendere il cambiamento sostanziale che il Governo ed il Parlamento hanno ritenuto opportuno attivare, addirittura con un Decreto Legge, si riportano di seguito alcuni punti dell'articolo 36 della Legge da cui si evince il peso incisivo della riforma.

In particolare competono alla Agenzia le seguenti funzioni:

- a) soggetto preposto alla programmazione della costruzione di nuove strade statali, della costruzione di nuove autostrade, in concessione ovvero in affidamento diretto ad Anas s.p.a. a condizione che non comporti effetti negativi sulla finanza pubblica, nonché, subordinatamente alla medesima condizione, di affidamento diretto a tale società della concessione di gestione di autostrade per le quali la concessione sia in scadenza ovvero revocata;
- b) soggetto concedente e, quindi, preposto alla selezione dei concessionari autostradali;
- c) soggetto preposto alla approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti la rete stradale ed autostradale di interesse nazionale.

Competono all'ANAS, nel limite delle risorse disponibili e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, le seguenti attività:

- a) costruire e gestire le strade;
- b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica.

Ebbene, questa riforma sostanziale ha come comune denominatore la esigenza di distinguere i ruoli di concedente da quelli di concessionario, i ruoli di programmazione ed indirizzo da quelli di gestione operativa dei vari assi, di distinguere i soggetti preposti al controllo da quelli sottoposti al controllo.



Una simile esigenza di distinzioni di ruoli e di funzioni è presente nelle Direttive Comunitarie sin dal 1992 – anno di trasformazione da Ente pubblico economico in S.p.A. – anche per il Gruppo delle Ferrovie dello Stato.

Il nuovo contesto determinato da un lato dalla esigenza di garantire la funzione sociale attribuita alla Società RFI e dall'altro la evoluzione di RFI quale organismo terzo di tutti gli utilizzatori della rete,