

L'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno è stato uno degli obiettivi chiave del Piano Infrastrutture Strategiche varato nel 2001 e supportato dalla Legge Obiettivo. Il quadro programmatico iniziale perseguiva un chiaro e misurabile obiettivo: superare una grave emergenza di approvvigionamento di risorse idriche in alcune realtà regionali del Mezzogiorno. In proposito è sufficiente un dato: in molte città della Sicilia la risorsa idrica arrivava solo due colte a settimana per un arco temporale di tre ore. Il primo quadro programmatico, supportato da uno studio approfondito sulle esigenze idriche e sui bacini disponibili, aveva identificato in modo analitico sia la serie di interventi articolandoli per ambiti regionali e macro regionali (il caso del sistema Puglia – Molise – Basilicata), sia il quadro delle esigenze finanziarie stimato, nella prima fase, in circa 3,5 miliardi di €.

Oggi, dopo undici anni, sono stati impegnati circa 1,6 miliardi di € e, soprattutto, in Sicilia la fase legata alla emergenza può ritenersi superata.

Deve necessariamente prendere corpo, ora, una seconda fase che dovrebbe affrontare, in modo organico, non solo le emergenze legate al Mezzogiorno ma nell'intero sistema Paese.

Un tale approccio andrebbe effettuato contestualmente con quello relativo al vasto patrimonio delle dighe. Il patrimonio delle dighe esistenti supera un valore di 40 miliardi di €; il danno creato da una cattiva manutenzione ed il danno prodotto dalla mancata ottimizzazione delle attuali dighe raggiunge soglie di costo elevatissime.

La polverizzazione delle capacità decisionali su questo particolare settore di interventi (dighe e schemi idrici), rende sempre più urgente la creazione di uno strumento operativo che difenda ed ottimizzi l'uso di una risorsa, l'acqua, sempre più rara, sempre più determinante per la qualità della vita. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme con il Dicastero delle Politiche Agricole, dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico, di intesa con la Conferenza Stato Regioni si impegna ad identificare, nel breve periodo, organismi e procedure capaci di ricondurre ad unicità le azioni e le strategie necessarie per continuare ad investire ed a gestire adeguati investimenti in questo settore altamente strategico.

Il nuovo Piano del Mezzogiorno alla luce del PAC 2014 – 2020, non solo un approccio infrastrutturale ma trasportistico e logistico

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

La causa di queste anomalie va ricercata nell'insufficiente "cultura logistica" che ha caratterizzato molte scelte finalizzate alla crescita e allo sviluppo nel Mezzogiorno.

È necessario, quindi, cogliere l'occasione offerta dal nuovo Piano del Mezzogiorno, anche alla luce del PAC 2014 – 2020, per introdurre maggiore

“consapevolezza logistica” nelle scelte di investimento partendo proprio dalla individuazione delle anomalie esistenti e da una valutazione critica delle loro origini e dei loro effetti.

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

La autostrada Bari – Taranto non terminava, fino ad un anno fa, nella città di Taranto, né terminava nel porto di Taranto ma nel nucleo urbano di Massafra e quindi esasperava le condizioni dell'ultimo miglio.

Sull'autostrada Salerno – Reggio Calabria dal 1985 al 2001 lo Stato ha investito risorse per 1,5 miliardi di € realizzando 78 lotti non funzionali; dal 2002 ad oggi lo Stato ha stanziato circa 8 miliardi di € ed ha identificato solo 6 maxilotti funzionali.

Per realizzare il raddoppio ferroviario dell'asse Bari – Lecce sono stati necessari 25 anni (dal 1981 al 2006); trattasi di 160 Km in pianura e senza espropri. Altrettanto dicasi per l'asse ferroviario Bari – Taranto (i lavori sono cominciati nel 1984 ed ancora non sono finiti). Il risultato è banale sui due assi ferroviari Bari – Lecce e Bari Taranto la capacità residua è enorme perché tutto il movimento delle merci pugliese va su strada: la Puglia movimentata circa 44 milioni di tonnellate, su ferrovia vanno solo 350.000 tonnellate.

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

Questi esempi, queste singolarità vanno ripetute per:

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

Queste anomalie testimoniano la difficoltà – storicamente registrata nelle

principali scelte di investimento pubblico nel Mezzogiorno - di rispondere alle reali esigenze della domanda con una offerta trasportistica e logistica piuttosto che con una mera offerta infrastrutturale.

Il percorso necessario ad invertire questa tendenza passa una migliore definizione delle categorie di "tempo" e di "funzione".

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

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

L'obiettivo non è quello di arricchire il territorio di infrastrutture ma quello di arricchire la domanda di gradi di libertà oggi non posseduti e questo algoritmo è solo garantito da una sana gestione logistica delle scelte territoriali.

Una rivisitazione sostanziale del Contratto di Programma RFI sia "servizi" che "investimenti"

Innanzitutto Il Contratto di Programma di Rete Ferroviaria Italiana parte "Investimenti" e parte "Servizi" non può essere affrontato ed esaminato dalle parti Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed RFI in modo disgiunto e, soprattutto, non può essere oggetto di contrattualizzazione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ferrovie dello Stato Italiane.

Questa esigenza trova, tra l'altro, ampia motivazione dopo l'approvazione del Decreto Legge 69/2013 con l'articolo 24 ha introdotto norme che favoriranno una maggiore leggibilità dei bilanci del Gruppo FS, nel suo insieme, con una più chiara rappresentazione delle attività di servizio pubblico, in tutte le loro componenti, e dei corrispettivi e/o fondi percepiti per ogni altra attività.

La legge quindi, impone ora una analitica ed organica visione di ciò che le scelte nel comparto degli investimenti e dei servizi può generare in un'altra Società del Gruppo.

In secondo luogo il Contratto di Programma sia "Investimenti" che "Servizi" non può essere sottoposto a verifica con una cadenza temporale così anomala e con una procedura così lunga (prima il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, poi il CIPE, poi le Commissioni Parlamentari competenti). Devono, invece essere chiari e codificati i seguenti cinque momenti procedurali:

- Atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze sulle linee strategiche che dovranno caratterizzare il nuovo Contratto (investimenti e servizi)
- Il Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rispetto di quanto riportato nell'Atto di indirizzo redige una proposta di breve e medio periodo da cui si evince il raggiungimento degli obiettivi delineati dai due Dicasteri. La proposta ha un arco temporale di attuazione quinquennale ed una esigenza finanziaria per competenza e cassa quinquennale.
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di intesa con Il Ministero

dell'Economia e delle Finanze verificano la validità e la coerenza del Contratto di Programma all'Atto di indirizzo e lo sottopongono al CIPE per l'approvazione definitiva. Il Contratto viene inoltrato alle Commissioni Parlamentari competenti.

- Il Contratto viene verificato ogni anno in merito alla coerenza degli avanzamenti e ogni scostamento deve essere motivato da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze in presenza di scostamenti o di inadempienze sostanziali blocca quota parte di trasferimenti e applica apposite sanzioni.
- Gli aggiornamenti al Contratto di Programma sono inseriti nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza e, pertanto, seguono, in termini di approvazione, lo stesso iter del DEF.

Una rivisitazione sostanziale nella redazione del Contratto di Programma ANAS

Analoga esigenza di chiarimento procedurale va effettuata sul Contratto di Programma dell'ANAS.

Anche in questo caso diventa fondamentale l'Atto di indirizzo che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze redige ed inoltra all'ANAS (corrispondente al primo passaggio procedurale della sequenza sopra descritta). Prende corpo così una successione del tutto analoga agli altri quattro passaggi procedurali indicati sopra in riferimento al Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

Proposta di pianificazione delle reti immateriali per ottimizzare i processi logistici

Il valore delle diseconomie, generate dalla assenza di una offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace della stessa, produce annualmente un danno per il Paese che varia tra 50 miliardi di € e 60 miliardi di €.

Un dato che produce da solo:

- un abbattimento sostanziale della competitività della nostra produzione;
- una perdita di oltre 3 punti di PIL;
- un vero trasferimento ad altri operatori non nazionali di attività ad alto valore aggiunto (la Germania, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: in realtà la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia);
- una perdita secca di unità lavorative (un sistema competitivo potrebbe coinvolgere oltre 2 milioni di unità lavorative, siamo fermi alla soglia di 400.000 unità);
- una forte incidenza sui consumi energetici;
- una forte incidenza su tasso di inquinamento atmosferico.

In presenza di una situazione economica in cui la crescita diventa l'obiettivo chiave, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta verificando le proposte meritevoli di essere portate, entro l'anno, alla attenzione del CIPE.

Il valore aggiunto di una politica industriale per la logistica andrebbe ricercato almeno in tre direzioni:

- accompagnare e non ostacolare il cambiamento, mettendo le imprese efficienti in grado di crescere e di investire in tecnologie, innovazione, specializzazione, qualità e comodità, con incentivi mirati e sufficienti per stimolare gli investimenti innovativi coerenti con obiettivi generali di competitività e sostenibilità,
- dotare i mercati di infrastrutture ICT (Information and Communication Technology) di rete armonizzate, su cui si gioca ormai una quota determinante della competitività di sistema
- modulare le misure nazionali in funzione di obiettivi di medio e di lungo periodo non modali ma di sistema, dai quali derivare i correttivi e gli incentivi/disincentivi opportuni nei diversi segmenti modali, da sincronizzare quanto possibile.

Le piste di intervento capaci di concorrere all'obiettivo, da sottoporre a monitoraggio periodico, possono essere così riassunte:

1. Favorire la diffusione di servizi infrastrutturali e applicazioni ICT interoperabili, per ottimizzare l'operatività aziendale, l'integrazione modale, i rapporti con le amministrazioni e i tempi operativi, mediante la stabilizzazione delle attività di sperimentazione e consolidamento delle piattaforme telematiche in via di sviluppo progressivamente ampliate a tutti gli interlocutori della logistica, nel quadro di un piano nazionale per i trasporti intelligenti.
2. Incentivare gli investimenti in innovazione e intermodalità, compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi,

L'obiettivo "di sistema" da perseguire è quello di realizzare una piattaforma di interscambio di dati e servizi tra le piattaforme logistiche di rilevanza nazionale (piattaforme per il monitoraggio del traffico navale, ferroviario, su strada) e le numerose piattaforme logistiche territoriali (sistemi portuali, interporti, retroporti, autoporti, etc.), ottimizzando e integrando le funzioni dello Sportello Unico Doganale: un servizio di *virtual logistic platform* basato su un'interfaccia unica, fruibile dagli operatori economici e, al tempo stesso, unico momento di controllo con completa tracciabilità delle merci che attraversano il circuito.

Tale infrastruttura è, fra l'altro, essenziale al fine di introdurre progressivamente – per i container dotati di apposito *security device* - ulteriori elementi di efficienza e incremento di produttività nelle operazioni di identificazione, in tutte le varie fasi di movimentazione (ingresso/uscita al varco doganale, ingresso/uscita al terminal container, imbarco/sbarco dalle navi, avviamento al retroporto), di qualità dei dati acquisiti a sistema, di ridimensionamento del "carico a vuoto" e di monitoraggio puntuale della movimentazione dei container nel ciclo di import/export.

Si tratta di intervenire – per questa via, e con investimenti molto più contenuti rispetto a quelli previsti dalla programmazione infrastrutturale – su uno degli elementi di maggiore debolezza competitiva del nostro sistema portuale e logistico.

PAGINA BIANCA

LE AZIONI MIRATE

Il semestre di Presidenza della Unione Europea: i riferimenti programmatici

Le tematiche che il nostro Paese porterà avanti nel semestre di Presidenza della Unione Europea per quanto concerne il comparto delle infrastrutture e dei trasporti saranno senza dubbio le seguenti:

1. approfondimento di una serie di iniziative collegate con l'apertura del maggio 2015 dell'EXPO e possibili azioni mirate al supporto organizzativo di una simile iniziativa
2. azioni mirate alla salvaguardia ambientale nel comparto del trasporto aereo e contestuale approfondimento delle proposte ICAO
3. ottimizzazione dell'uso del sistema Galileo e del Global Navigation Satellite System per l'intero sistema trasportistico (sia marittimo che terrestre) al fine di contenere i costi ed i consumi energetici amplificando al massimo i processi logistici che attualmente caratterizzano il sistema economico della Unione Europea
4. proposte comunitarie sulla sicurezza stradale
5. proposte operative sulla non incidenza dei vincoli di Maastricht sulle opere "core network" delle Reti TEN – T. Le proposte contempleranno due distinte ipotesi:
 - in prima fase: valichi e nodi portuali di oggettiva rilevanza comunitaria
 - in seconda fase: i Corridoi

L'accordo con l'Austria per la realizzazione del Brennero

Il valico del Brennero è uno dei principali collegamenti per il trasporto di persone e di merci tra il nord dell'Europa e l'Italia e rappresenta il tassello centrale del nuovo Corridoio "Scandinavian – Mediterranean" nell'ambito della rete transeuropea dei Trasporti TEN-T.

Ogni anno circa 12 milioni di veicoli attraversano il valico del Brennero, di cui 2 milioni di autovetture ed il resto di veicoli pesanti.

Complessivamente, ogni anno vengono trasportati attraverso il Brennero 50 milioni di tonnellate di merci, di cui 15 milioni su rotaia e 35 milioni su strada, ossia lungo l'autostrada del Brennero, che ormai è prossima al limite della propria capacità.

Per questo motivo i governi italiano ed austriaco hanno preso la decisione di realizzare la linea ferroviaria del Brennero, ovvero la galleria di base del Brennero e le relative tratte di accesso. In base all'Accordo di Stato del 2004, i due governi hanno dunque istituito la Società di scopo (*Special Purpose Vehicle*) "Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE", società per azioni europea interamente di proprietà pubblica, le cui azioni sono ripartite in ugual misura tra Italia ed Austria.

BBT SE ha completato la Progettazione Definitiva della galleria di base del Brennero, ed attualmente ha il compito di completare le opere geognostiche

(tratte di cunicolo esplorativo, gallerie laterali di accesso e di servizio) e di realizzare le gallerie principali.

La conclusione dei lavori è prevista per il 2025, con messa in esercizio dell'opera nel 2026.

Con le Delibere CIPE 71/2009 (approvazione Progetto Definitivo), 83/2010 (approvazione avvio del Primo Lotto Costruttivo) e 28/2013 (approvazione avvio del Secondo Lotto Costruttivo), il Governo Italiano ha approvato la progettazione definitiva dell'opera e ha assunto l'impegno di finanziarne la realizzazione nella misura di 4.865 milioni di euro, pari al 50% del costo a vita intera (9.730 milioni di euro) del Progetto.

La Delibera 28/2013, approvata dal CIPE nella seduta del 31 maggio 2013 e registrata dalla Corte dei Conti il 30 luglio 2013, aggiorna inoltre le risorse disponibili per il Progetto a 837 milioni di euro a questo importo vanno aggiunte risorse pari a 70 milioni di € per la circonvallazione ferroviaria di Trento ed il Fondo A22 proveniente dai pedaggi dell'autostrada che al 2014 sarà apri a 550 milioni di €.

L'importo globale disponibile di parte italiana diventa pari a 1.457 milioni di € (circa il 30% della quota italiana).

Analoghe determinazioni sono state prese anche dal Governo Austriaco.

Stato dei lavori

Attualmente, tra Italia ed Austria, sono attivi 6 cantieri. Il settimo ed ultimo cantiere, previsto per la realizzazione del sottoattraversamento del fiume Isarco, sul lato italiano, pochi km a nord di Fortezza, verrà aperto nel 2014.

Complessivamente, ad oggi sono stati scavati circa 28 km di gallerie. Diventa, quindi, urgente dare formale avvio ed attuazione alla ratifica dell'Accordo bilaterale Italia — Austria attraverso apposita norma di Legge

Il completamento delle opere in programma per l'EXPO 2015

Il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha mantenuto gli impegni assunti per le opere dell'EXPO 2015 di natura procedurale (Pareri, Conferenze dei Servizi, confronti con le istituzioni competenti in sede locale e nazionale), ingegneristica (tutti gli interventi sono stati istruiti tecnicamente dalla Struttura Tecnica di Missione, sono stati sottoposti alla apposita Unità di Finanza di Progetto, inoltrati al CIPE e seguiti fino alla registrazione della Corte dei Conti) ed infine finanziaria (tutti gli interventi sono stati garantiti per oltre il 70% dalla Legge Obiettivo, per il 20% da Fondi FAS sempre relativi al Fondo Infrastrutture della Legge Obiettivo, per il 10% da Fondi del Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato).

È utile ricordare lo stato di avanzamento dettagliato delle varie azioni di competenza del Dicastero nel progetto EXPO 2015 (settore infrastrutture), precisando che per le reti metropolitane M2 ed M3 la Corte dei Conti ha riacusato il visto per mancanza di finanziamenti relativi alla realizzazione delle opere.

Gli interventi dell'EXPO, supportati parzialmente o totalmente dalla Legge

Obiettivo, sono pari a circa 11 miliardi di euro, di cui 3,7 miliardi di € di fonte pubblica e 7,5 miliardi di € di fonte privata.

La procedura della Legge Obiettivo ha reso possibile un itinerario privilegiato per i progetti già pronti ed ha consentito il coinvolgimento di risorse private in una percentuale davvero rilevante. In particolare le risorse hanno consentito la copertura finanziaria dei seguenti interventi:

- Potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3° Bina rio 1° stralcio 401 milioni di Euro;
- Metropolitana di Milano linea M4–Lorenteggio-Linate: prima tratta Funzionale Lorenteggio-Sforza/Policlinico dell'importo globale di 788,6 milioni di Euro
- Metropolitana di Milano linea M4 - Lorenteggio-Linate: tratta Policlinico-Linate 2° lotto dell'importo globale di 910 milioni di €
- Metropolitana di Milano linea M5-Garibaldi-S. Siro lotto 2 dell'importo globale di 781,85 milioni di Euro (lavori in corso);
- Metrotramvia di Milano-Parco Nord Desio/Seregno dell'importo di 214 milioni di Euro (lavoro già aggiudicato);

Ulteriori interventi che interagiscono direttamente o indirettamente con il quadro infrastrutturale lombardo – milanese a supporto del sistema EXPO sono quelli relativi a:

- Pedemontana Lombarda per l'importo globale di 4,1 miliardi di Euro di cui garantiti da fondi pubblici 1,244 miliardi di Euro; (lavori in corso per il primo lotto e appaltati per il secondo lotto)
- BreBeMi per l'importo di 1,86 miliardi di Euro garantiti da fondi privati; (lavori in corso con un avanzamento del 68%)
- Tangenziale Est di Milano dell'importo di 1,89 miliardi di Euro garantiti da fondi privati; (lavori in corso, avanzamento 4%)

Inoltre non fanno parte del Piano EXPO, ma sono strettamente funzionali ad esso, i seguenti interventi:

- Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallarate, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8 - SS 527 dell'importo globale di 163 milioni di Euro (di cui programmaticamente garantiti 71 milioni di Euro);
- SS 33 - Variante del Sempione dell'importo globale di 281 milioni di Euro allo stato garantiti programmaticamente solo 42 milioni di Euro.

La definizione di un Programma delle Infrastrutture per i Nodi strategici del Paese

Il Capitolo 3° del presente Allegato Infrastrutture rappresenta la base ricognitiva dello stato di avanzamento del Programma delle Infrastrutture Strategiche e su tale base prenderà corpo una proposta articolata in due distinte aree programmatiche:

- Le azioni e gli interventi da portare a compimento in un arco temporale ben identificato con un riferimento finanziario certo. Gli interventi non presenti in tale area o debbono essere considerati revocati o trasferiti nella seconda area programmatica
- I nuovi interventi distinti in quelli che provengono dalla altra area programmatica e per i quali non sussisteva copertura finanziaria ed interventi completamente nuovi

Come già detto nel Capitolo 3° in merito alla rivisitazione della Legge Obietti vo il nuovo Programma per Legge dovrà tragguardare tre distinte finalità strategiche:

- i valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero
- il completamento dei Corridoi Comunitari Core Network sia ferroviari che stradali
- un rafforzamento dell'impianto programmatico sui nodi strategici delle aree metropolitane e del sistema della mobilità e della logistica riferibili al Programma delle Reti TEN – T

un simile vincolo eviterà sia inserimenti ridondanti, sia gratuiti equilibrismi territoriali e pianificazioni immotivate

Una rivisitazione delle scelte strategiche nel comparto energetico e proposta di una ottimizzazione della attuale offerta merci su gomma e su ferrovia

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, in realtà, sfruttare la ricchezza certa energetica di cui disponiamo: una ricchezza legata al contenimento ed alla ottimizzazione dei consumi.

L'impegno del Governo nel contenimento dei consumi energetici nel comparto trasporti deve portare a:

- ridimensionare in modo sostanziale, nel trasporto delle merci, il carico a vuoto. Oggi, purtroppo, tale livello raggiunge l'assurda soglia del 50%. Un simile dato testimonia l'assenza completa di una intelligenza gestionale nei soggetti preposti alla organizzazione dell'intero processo logistico;
- ottimizzare il trasporto aereo. La direttiva comunitaria sul "cielo unico" è mirata proprio a ridimensionare a livello comunitario, per un valore di circa 2 miliardi di € l'anno, il costo dei consumi energetici del comparto evitando le lunghe attese degli aeromobili nella fase di atterraggio. Ciò comporterà il massimo rispetto dei piani di volo e dei relativi slot e, quindi, una organizzazione logistica delle attività di handling;
- ottimizzare la offerta del trasporto pubblico locale in modo da ridimensionare il ricorso oneroso al trasporto privato;
- costruire, in modo organico, l'utilizzo delle varie modalità di trasporto, ricorrendo, soprattutto, per le lunghe percorrenze, al trasporto via mare attraverso il sistema delle "autostrade del mare".

Quattro obiettivi che il Piano della Logistica ha, in più occasioni, denunciato come obiettivi chiave della nostra economia ma che, purtroppo, finora sono rimasti solo riferimenti programmatici.

Utilizzando la gestione congiunta dei due Dicasteri, quello delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dello Sviluppo Economico, si intende dare concreta attuazione ad iniziative incisive capaci di ridimensionare, in modo sostanziale, questi consumi anomali e dannosi per la crescita e per lo sviluppo.

Avvio della seconda fase delle opere piccole e medie del Mezzogiorno

I Provveditori responsabili delle Regioni ubicate nel Mezzogiorno sulla base di precise indicazioni formulate dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno prodotto per ogni area di loro competenza un quadro globale di interventi di cui si allega il quadro di dettaglio, articolati per provincia sede dell'intervento e per tipo di intervento appartenente a tre categorie:

- Interventi Infrastrutturali per la realizzazione di reti viarie, fognarie e impianti portuali
- Interventi infrastrutturali per lavori di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di sedi Istituzionali
- Interventi infrastrutturali per lavori di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione per forze dell'Ordine e Sicurezza Pubblica.

I provveditori responsabili degli interventi e soggetti aggiudicatori hanno individuato l'elenco di interventi sulla base delle seguenti linee guida

1. Opere che rivestono una motivata urgenza, sollevata in molti casi anche dagli Organi locali;
2. Opere strettamente interagenti con gli altri interventi definiti a scala regionale e sovra regionale;
3. Opere da attivare, tramite evidenza pubblica, entro 120 giorni;
4. Opere per le quali il percorso autorizzativo è già intrapreso;
5. Opere completabili entro 24 mesi.

Le opere individuate, soddisfano tutte le priorità suesposte, anche se l'ultimo punto, la completabilità entro 24 mesi, rappresenta una condizione principe che ha giustificato l'inserimento nella Manovra Triennale 2009 2011.

Infatti gli obiettivi da conseguire, nel rispetto di tali linee guida, consistono in:

- un'azione mirata e capillare di intervento nelle aree meridionali;
- un'azione capace di attivare risorse nel breve periodo;
- un'azione condivisa con gli organi locali.

Il valore globale dell'intera operazione è stato di 774,736 milioni di euro articolato in due fasi: la prima dell'importo di 436 milioni di € e la seconda di 338 milioni di €.

Diventa quindi un obiettivo prioritario quello di dare compimento alla seconda fase.

PAGINA BIANCA

TERZO CAPITOLO: VERSO UNA RIVISITAZIONE DELLA LEGGE OBIETTIVO

Prima di avviare la rivisitazione di una norma che ha comunque cambiato in modo sostanziale l'approccio nel processo di infrastrutturazione organica del Paese, è opportuno effettuare un bilancio delle cose fatte, delle cose attese ma non fatte ed una analisi degli eventi di natura economica, di natura programmatica, di natura normativa e legislativa che hanno caratterizzato questi undici anni di funzionamento della Legge Obiettivo.

Alcuni macro-elementi di contesto:

1. **la grande recessione nel quinquennio 2008 – 2013;** una recessione che nessuno aveva previsto. Nell'agosto del 2008 la intelligenza economica del Paese e dell'intero sistema internazionale aveva previsto per il 2009 una crescita del PIL del 2,2 – 2,5%. Purtroppo il dato del PIL nel 2009, in Italia, si attestò ad un valore pari al – 5%.
2. **il crescente ruolo dei capitali privati.** È utile ricordare che dal dopo guerra fino alla fine degli anni '70 lo Stato aveva coperto per oltre il 95% la infrastrutturazione del paese. Alla fine degli anni '90 tale soglia era scesa all'80%. Agli inizi del '2000 tale percentuale era scesa al 70%. Con la Legge Obiettivo la soglia era passata al 60%. Ebbene in questo ultimo triennio ci si è accorti che lo Stato non potrà garantire, in futuro, un valore percentuale superiore al 30%
3. **la riforma delle norme di contabilità e finanza pubblica operata dalla legge 196/2009** passando, nella predisposizione del bilancio annuale di previsione e degli altri documenti contabili dello Stato, da una redazione in termini di "competenza e cassa" ad una redazione in termini di sola "cassa", delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi nel rispetto, tra l'altro, dei seguenti principi e criteri direttivi:
 - a) consentire procedure di confronto e selezione dei progetti e definizione delle priorità, in coerenza, per quanto riguarda le infrastrutture strategiche, con i criteri adottati nella definizione del programma di cui alla Legge Obiettivo
 - b) potenziamento e sistematicità della valutazione *ex post* sull'efficacia e sull'utilità degli interventi infrastrutturali, rendendo pubblici gli scostamenti rispetto alle valutazioni *ex ante*;
 - c) adozione di regole trasparenti per le informazioni relative al finanziamento e ai costi delle opere;
 - d) previsione di un sistema di verifica per l'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti con automatico

definanziamento in caso di mancato avvio delle opere entro i termini stabiliti.

4. **il ruolo e la forza della Conferenza Stato Regioni.** Un ruolo ed una forza che proprio in questi ultimi due anni ha dimostrato che la riforma del Titolo V° della Costituzione non ha reso forte la Regione ma ha reso forte l'insieme delle Regioni proprio nel controllo della spesa. In tal modo il rapporto Stato – Regioni si basa su misurabili confronti relativi alla gestione, relativi all'utilizzo delle risorse, relativi alla coerenza strategica tra investimenti infrastrutturali dell'organo centrale e di quelli dell'organo locale
5. **le risorse comunitarie.** Il programma previsto dalla Unione Europea nel 2004 per infrastrutturare in modo organico l'Europa (Reti TEN – T) costava circa **620 miliardi di €**; le opere prioritarie, presenti sempre all'interno di tale quadro programmatico, avevano un costo di **256 miliardi di €**. Il Fondo delle reti TEN – T nel 2000 – 2007 è stato di circa **8 miliardi di €** di cui solo **4,8 miliardi di €** per infrastrutture il resto per il Progetto Galileo. Ma non solo tali risorse sono davvero esigue ma la cosa più grave è che gli investimenti dei singoli Paesi sulle reti TEN – T gravano su Maastricht. Il nostro Paese sin dal 2005, anno di presidenza italiana, sta cercando di ottenere, almeno per un numero limitato di interventi, come ad esempio quelli relativi ai valichi, cioè ad interventi essenziali non per un singolo Paese ma per l'Europa, la esclusione delle risorse stanziare per tali opere dal debito pubblico.
6. **la rivisitazione delle Reti TEN – T.** Il passaggio dalla logica dei “Corridoi” alla logica di “Rete”. Un cambiamento voluto dal nostro Paese e che ci ha portato alla identificazione di una “Comprehensive Network” e di una “Core Network”. Ci ha portato, in realtà, alla definizione dei “Corridoi” chiave del sistema comunitario e alla interazione di tali assi con i nodi portanti dell'assetto economico della Unione. L'Italia dispone, finalmente, dei progetti preliminari del nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione, del progetto del Brennero di cui è stato realizzato già un tunnel pilota di 10 Km, del progetto definitivo del Terzo valico dei Giovi

In questo contesto – nel quale, quindi, non sono mancati fattori avversi, il processo di infrastrutturazione organica del Paese è proseguito ed ha segnato risultati che sarebbe un errore trascurare: dal 1985 al 2001 erano stati investiti per interventi legati alla infrastrutturazione organica del Paese **7 miliardi di €**, dal 2002 ad oggi sono stati approvati progetti, appaltate e cantierate opere per un valore globale di circa **74,6 miliardi di €**, di cui **13,11 miliardi di €** di opere che si trovano in istruttoria.

Fino al 2002 il parco progetti relativo alle infrastrutture chiave del Paese non superava la soglia del 10% del Programma

Infrastrutture Strategiche nel suo complesso, approvato con la delibera CIPE n. 121/2001; la parte restante era fatta, nel migliore dei casi, da studi di fattibilità. **Oggi il parco progetti supera la soglia del 75% del Programma, come rivisitato con la delibera CIPE n. 130/2006.**

Sul valore complessivo del programma così come si è poi evoluto in 11 anni pari a circa **231 miliardi di €** il valore del deliberato CIPE ha raggiunto l'importo di circa **127 miliardi di €**.

Ad oggi è stato possibile garantire già una copertura finanziaria di circa **81 miliardi di €** sull'importo globale di **127 miliardi di €**. Il dato risulta significativo, soprattutto se si tiene conto che nei 231 miliardi di € ci sono opere come il valico del Brennero, l'asse Torino – Lione, il Terzo Valico dei Giovi, che hanno un'esigenza di cassa distribuita nel prossimo quinquennio.

Quanto alla distribuzione geografica degli investimenti, sul valore complessivo di circa 231 miliardi di € il valore delle opere ubicate nel Mezzogiorno è pari a circa **70 miliardi di € (oltre il 30%)**. Fino al 2001 la soglia percentuale delle infrastrutture nel Mezzogiorno non superava mai l'8%.

Il processo di infrastrutturazione organica del Paese ha svolto una funzione anticongiunturale decisiva, a partire dall'inizio della fase recessiva.

Una rivisitazione e manutenzione della legislazione in materia di infrastrutture dovrà introdurre anche innovazioni sostanziali, ma salvaguardando alcuni indirizzi e alcune finalità, che hanno rappresentato un ammodernamento del sistema. Se mai arricchendoli di nuove disposizioni che vadano nella stessa direzione. Fra questi:

- la **velocizzazione e semplificazione procedurale**: A mero titolo di esempio, con la vecchia normativa la Conferenza dei Servizi per la Variante di Valico aveva richiesto 12 anni e 7 erano stati necessari per l'AV Firenze-Bologna);
- la definizione di un **modello programmatico integrato**, che ha visto il passaggio dal documento di pianificazione all'impianto infrastrutturale vero e proprio, rappresentato dall'integrazione del Piano Generale dei Trasporti del 1986 e del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche del 2001;
- la definizione di **modelli istituzionali** adeguati alla intersettorialità della programmazione infrastrutturale e alla "governance multilivello". Sul primo di questi due aspetti, il trasferimento al CIPE e non ad un Ministero o ad un organo controllato da un Ministero, l'approvazione delle scelte, dei programmi, dei progetti: si tratta di

un'architettura decisionale migliorabile, ma non reversibile. Per quanto attiene al rapporto fra Governo e autonomie territoriali, dal modello dell'Intesa Generale Quadro sono derivate sicuramente incoerenze del disegno programmatico complessivo, ma esso ha comunque consentito di radicare nel tessuto istituzionale del Paese la programmazione stessa e di armonizzarla con il dettato costituzionale. Il prezzo che il Paese paga al modello di regionalismo instaurato dalla riforma costituzionale del 2001, in materia di grandi infrastrutture, è certamente alto – anche in termini di contenzioso – ma un modello decisionale concorrente non è eludibile ed eventuali innovazioni normative dovranno inevitabilmente partire da questo punto;

- la normativa speciale, con il suo netto cadenzamento procedurale e con la integrazione fra pianificazione e impianto infrastrutturale, ha giocato un ruolo positivo nel dare **impulso alla progettazione**: in questi anni si è verificato, infatti, un consistente arricchimento del parco progetti, frutto dell'evoluzione di quella che era, per lo più, una lunga lista di studi di fattibilità;

Altre finalità che non potranno disperdersi nella rivisitazione della normativa, ma che – al contrario - necessitano di essere ulteriormente rafforzate e arricchite di istituti *ad hoc* sono:

- l'orientamento verso il finanziamento delle grandi opere con **capitali privati** (con meccanismi che favoriscano anche il finanziamento di cd "opere fredde");
- il collegamento con la **pianificazione strategica europea**, introducendo elementi (anche vincolanti) che rafforzino questo collegamento;
- la **trasparenza delle decisioni**: sotto questo profilo, la legislazione del 2001 rappresentò un importante progresso in quanto radicò le scelte infrastrutturali in un procedimento parlamentare (prima inesistente) e per di più all'interno di una delle procedure parlamentari politicamente più significative. Oggi si tratta, da un lato, di procedere su questa via, raccogliendo anche i rilievi recentemente sollevati dalla Corte dei Conti. Dall'altro di affrontare il grande tema del dialogo preventivo con i territori;
- la migliore definizione legislativa dei riferimenti strategici di base (grandi valichi, corridoi comunitari, nodi urbani e della rete della mobilità e della logistica), accompagnata dalla definizione – negli atti programmatici - di un numero circoscritto di **interventi prioritari**. Occorre dotare la normativa di una **incisività** che consenta (almeno) a poche, grandi decisioni strategiche per lo sviluppo del Paese (quelle che ne determinano la competitività e la credibilità sul piano internazionale) di attraversare in tempi paragonabili a quelli degli altri grandi paesi europei un tessuto