

8.A.3. l'attuazione di una politica energetica attraverso lo strumento della Legge Obiettivo

La politica energetica produce risultati solo se pensata e definita con un anticipo di almeno 15 – 20 anni e ciò comporta una elevata carica di lungimiranza ed una forte coscienza e consapevolezza della obsolescenza delle idee, del rischio cioè di programmare e prevedere un futuro già vecchio, addirittura, nella fase progettuale. Questa assurda miopia vede oggi il nostro Paese succube della politica lungimirante degli altri Paesi della Unione Europea, vede il nostro Paese obbligato a pagare un costo del petrolio che ha raggiunto e superato la soglia dei 130 \$ al barile, vede il nostro Paese legato alla politica dei prezzi energetici imposti dalla Francia, vede, sempre più, allontanare il nostro Paese da un mercato paritetico in quanto incapace di essere competitivo nei costi della produzione.

Senza dubbio l'apposito Dicastero dello Sviluppo Economico redigerà un **Piano Energetico Nazionale** e, tenuto conto che l'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40%, occorre identificare azioni mirate alla ottimizzazione dell'uso delle varie modalità di trasporto. In realtà le opere legate alla infrastrutturazione energetica del Paese sono già all'interno del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche e quindi godono delle procedure della Legge Obiettivo. Ciò che manca è, invece, un atto programmatico capace di superare veti e vincoli burocratici che hanno praticamente bloccato ogni intervento in questi ultimi sette anni (esempio classico: la centrale di Civitavecchia).

Un simile strumento pianificatorio dovrebbe contenere anche azioni mirate al contenimento energetico nel comparto trasporti. **Il rapporto tra sistema trasporti e sistema energetico rimane ancora insoluto nel nostro Paese.**

Dobbiamo, in realtà, approfondire molto questa tematica, cercando di comprenderne le irrisolte anomalie che esplodono, sistematicamente, ogni volta che il costo del greggio aumenta. Cerchiamo di leggere le seguenti considerazioni e, sicuramente, emergerà la esigenza di approfondire e risolvere un simile pericoloso fattore distortore dello sviluppo:

- le accise sui carburanti incidono per un valore pari a circa il 70 – 75% sul costo del prodotto alla pompa;
- se lo Stato mantiene tale margine automaticamente, aumentando il costo del greggio, aumenta il costo del carburante alla pompa e aumenta anche il tasso inflativo;

- se lo Stato decide di ridurre le accise, cioè di ridurre i propri margini di guadagno, allora il costo del carburante alla pompa rimane invariato e il tasso inflativo rimane stabile;
- lo Stato riceve annualmente dalle accise sui carburanti un volano di risorse pari a circa 22,5 miliardi di €;
- nell' esplosione dei costi del greggio, quella dell'estate 2004, la stima del danno è stata pari ad un valore di 3 miliardi di €; nella esplosione dei costi del greggio, quella dell'estate 2007, la stima del danno è stata pari ad un valore di 7,2 miliardi di €;
- se il trasporto delle merci su strada non avesse il 45% di carico a vuoto, un simile danno sarebbe abbondantemente contenuto. È sufficiente un dato: se il carico a vuoto fosse pari al 20 – 25% si otterrebbe un contenimento pari a circa 6 miliardi di € dei consumi di carburante che, nel nostro Paese, ogni anno supera i 24 miliardi di €.

Ma su questa ultima considerazione si sollevano gli scudi di coloro che ritengono che ogni forma di dirigismo sulla organizzazione della domanda di trasporto, oltre a deformare il mercato, crea danni alle forme di competitività.

In realtà "bruciare" carburante, per un Paese totalmente dipendente in campo di risorse energetiche, è sicuramente uno dei paradossi più indecifrabili del nostro sistema economico. La assurda osservazione di chi ritiene che, ottimizzando la domanda di trasporto diminuiscono i proventi per lo Stato derivanti dalle accise sui carburanti, trova una immediata risposta: il costo dell'energia, è utile ricordarlo, sarà, come detto prima, un fattore chiave per ridisegnare nuovi assetti geoeconomici.

A titolo d'esempio, sarebbe opportuno che:

- Le Ferrovie dello Stato producessero un crash programme mirato a trasferire, sugli assi ferroviari di lunga percorrenza, una rilevante quantità di merci oggi su strada. Sugli assi ferroviari come Reggio Calabria – Bologna – Milano – Europa, Reggio Calabria – Roma – Genova – Torino – Europa, Lecce – Bari – Bologna – Europa è possibile aggregare una rilevante quota di merci oggi gravitante, sempre su tali assi, ma su strada.
- Le grandi aziende produttrici di auto, di materiali ferrosi, di prodotti dell'edilizia (cemento, calce, inerti, ecc.), cioè le aziende che producono ed affidano a terzi la movimentazione di merci (congeniali al trasporto su ferrovia), prospettassero un quadro di esigenze di vettori ferroviari capaci di garantire la movimentazione sistematica di un volume di merci definito.
- Le grandi aziende di produzione del comparto food che giornalmente generano un volume di traffico, sia per la lunga che per la breve percorrenza, pari al 30% del volume globale, redigessero un piano di ottimizzazione del processo di

movimentazione mirato alla riduzione, almeno fino alla soglia del 30%, del carico a vuoto.

- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Consulta dell'Autotrasporto, con il supporto dell'A.N.A.S. e delle Società concessionarie di reti autostradali, istituisce un apposito "portale" per fornire indicazioni mirate alla ottimizzazione dei flussi lungo le arterie principali.
- Le Amministrazioni di 12 aree metropolitane producessero un apposito piano che ottimizzi la distribuzione delle merci all'interno dell'area metropolitana.

8.A.4. Utilizzo concreto del Partenariato Pubblico Privato

A tale proposito si ritiene opportuno soffermarsi sulla tematica relativa alle forme innovative di Partenariato Pubblico Privato.

In ambito europeo, ed in particolare in sede EUROSTAT, si è consolidato un indirizzo interpretativo secondo il quale, ai fini del rispetto dei parametri relativi al deficit di bilancio e all'indebitamento fissati dal Patto di Stabilità europeo, è possibile, a determinate condizioni, non considerare nei bilanci pubblici la spesa necessaria alla realizzazione di infrastrutture destinate a rendere fruibili servizi alla collettività, ovvero considerare tale spesa con un impatto molto limitato e comunque rinviato nel tempo (determinazione EUROSTAT 11.2.2004 e European System of Account ESA 95). A tale riguardo dovranno essere emanate linee guida comuni per gli Enti Locali volte, tra l'altro, ad evitare l'insorgenza del debito pubblico nel perimetro della Pubblica Amministrazione.

Le suddette condizioni sono costituite dall'allocazione sul privato realizzatore dell'intervento del rischio concernente la costruzione delle opere, più un ulteriore rischio che alternativamente può essere riferito alla domanda degli utenti finali oppure alla disponibilità del servizio connesso con la realizzazione del progetto.

Per rischio di costruzione si intende, oltre a quello che di regola sopporta o dovrebbe sopportare l'appaltatore o concessionario di costruzione e gestione in ordine al rispetto dei tempi, dei costi e della qualità (intesa in senso tecnico) dell'opera commissionata, anche il fatto che l'esecutore non viene pagato in corso d'opera se non subordinatamente alla reale ed effettiva operatività di quanto realizzato.

Per rischio di domanda si intende quello tipico dei tradizionali contratti di concessione di costruzione e gestione, dove il concessionario si ripaga di tutto o parte del costo di realizzazione dell'opera attraverso la vendita all'utente, a proprio rischio, del servizio che si riconnette all'infrastruttura realizzata.

Per rischio di disponibilità si intende il fatto che il soggetto cui è affidata la realizzazione dell'infrastruttura non solo deve costruirla, ma deve anche mettere a disposizione degli utilizzatori finali, a sua cura e spese e con le modalità e gli standard contrattualmente fissati all'atto dell'affidamento, il servizio cui l'opera è finalizzata.

Il committente dell'opera in questione corrisponderà al realizzatore, per un periodo più o meno lungo contrattualmente pattuito e a condizione che il predetto servizio ai cittadini sia effettivamente offerto, un canone destinato a remunerare, oltre alla disponibilità del servizio stesso, anche, in tutto o in parte, il costo di realizzazione dell'infrastruttura.

Il diverso trattamento, rispetto ad un normale appalto (ancorché strutturato come di lavori e servizi), per quanto attiene all'impatto del costo di realizzazione su deficit e indebitamento, si spiega nel senso che l'obbligazione di pagare un determinato corrispettivo (in ipotesi l'intero valore della prestazione) non sorge all'atto dell'affidamento (contratto) ma solo successivamente, una volta realizzata l'infrastruttura, nella misura in cui (if and when) essa funzionerà correttamente; anche in tale momento, peraltro, l'impegno di spesa graverà solo per l'entità del servizio che in un determinato arco temporale, ad esempio un anno, il committente verrà ad acquistare.

Il costo dell'opera graverà sui bilanci pubblici solo per la parte che il committente si impegna eventualmente a corrispondere al realizzatore sin dal momento dell'affidamento e per l'entità del canone annuale di fatto pagato a fronte del servizio effettivamente messo a disposizione da parte del realizzatore stesso e acquistato da esso committente.

8.A.5. Costituzione di una S.p.A. per la progettazione, la costruzione e la gestione delle dighe

Occorre istituire una Società per Azioni tra lo Stato e le Regioni con il mandato di progettare, costruire e gestire le dighe. Non è infatti sufficiente monitorare il nostro patrimonio "dighe" attraverso il cosiddetto "Registro Italiano Dighe". Occorre in realtà dare formale compiutezza all'iniziativa che il Governo Berlusconi aveva definito ed attivato nel 2004 e che poi è rimasta bloccata per interferenze interne alla Pubblica Amministrazione. 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.

8.A.6. Un rinnovato rapporto con le Regioni

Le Regioni non possono più, in alcun modo, sottovalutare o non utilizzare in modo adeguato tre distinte famiglie di norme presenti nella Legge Finanziaria 2008 per dare concreta ed organica attuazione ad una misurabile operazione di **"federalismo infrastrutturale"**.

In particolare le tre distinte famiglie di norme sono le seguenti:

- L'articolo 1 comma 247 – 250, per il potenziamento della rete infrastrutturale, specialmente quella che consente la interazione tra il territorio e gli HUB portuali, attribuisce alle Regioni almeno l'80% dell'incremento delle riscossioni IVA e accise (presso il Ministero dei Trasporti è istituito l'apposito fondo, mentre le modalità della compartecipazione delle Regioni saranno definite da un Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze). Sono previste all'articolo 1 comma 247, 248, 249 e 250, sempre della Legge Finanziaria 2008, risorse per un valore globale di **600 milioni di €** negli anni 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013.
- L'articolo 2 comma 289 – 290 (Federalismo infrastrutturale) consente il trasferimento di alcune funzioni e di alcuni poteri dell'ANAS ad un soggetto di diritto pubblico partecipato dall'ANAS stessa e dalle Regioni. In particolare si prevede il trasferimento ad una S.p.A. costituita tra l'ANAS e la Regione Veneto per la gestione di due tratte autostradali.
- Infine l'articolo 2 comma 264 – 269 prevede la costituzione di un apposito Fondo di garanzia per le opere pubbliche. Grazie a tale provvedimento si consente il coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione di infrastrutture; si consente la costituzione di forme di partenariato pubblico – privato, si rendono possibili forme di project – financing. (È utile ricordare che questa norma era stata proposta nel 2005 con il DPEF 2006-2009).

Ognuno di questi articoli, ognuno dei commi sopra riportati impone, però, una attenta metabolizzazione da parte delle Regioni. Occorre cioè evitare che questa serie di provvedimenti rimanga, ancora una volta, una interessante dichiarazione di intenti. È necessario quindi produrre una serie di provvedimenti capaci di dare organicità e concretezza alla famiglia di norme prima elencate.

Occorre quindi che, attraverso l'aggiornamento delle Intese Generali Quadro, lo Stato e le Regioni possano dare attuazione concreta ad un federalismo infrastrutturale; un federalismo che ottimizzi al massimo le risorse e le potenzialità logistiche presenti all'interno della Regione.

8.B. Una nuova politica della città

8.B.1. Una politica per la casa

La Legge Obiettivo aveva affrontato questo tema essenzialmente dal punto di vista trasportistico, identificando, nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001, un volano di risorse pari a 15,3 miliardi di euro per la realizzazione di nuove reti metropolitane. Questo è avvenuto e, come detto in precedenza, sono già appaltate e cantierate opere per oltre 9 miliardi di euro, cioè 170 nuovi km di rete metropolitana. La Legge Obiettivo però non ha affrontato un altro tema essenziale, quello della riqualificazione urbana, quello della ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado.

La modernizzazione delle città è il nuovo fattore strategico di politica sociale ed economica finalizzata ad attestare il Paese nella sfera delle competitività perché dalle città devono provenire le occasioni per rilanciare l'economia, combattere il declino e giocare un ruolo nella sfida della globalizzazione.

Il Governo intende dare attuazione ad un provvedimento denominato "Piano casa" che renda possibile l'elaborazione di un programma a livello nazionale per le città in grado di generare progetti, rendendo fattibili una serie di interventi che interpretino e favoriscano le vocazioni dei centri metropolitani, ne colleghino i fenomeni, ne stimolino gli aspetti positivi.

Gli interventi previsti, sulla base di risorse economiche messe a disposizione da leggi precedenti, che prevedevano stanziamenti per progetti riguardanti le politiche abitative, e dalle leggi finanziarie, mirano a sopperire ai problemi concreti più urgenti in aree urbane individuate in sede di Conferenza Unificata, superando la logica della concessione di contributi a pioggia.

Il cosiddetto "Piano casa" si propone di superare in maniera organica e strutturale il disagio sociale e il degrado urbano derivante dai fenomeni di alta tensione abitativa tramite la predisposizione di un piano nazionale di edilizia abitativa, proposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa intesa in sede di Conferenza Unificata che deve essere approvato dal CIPE.

In generale gli interventi dovrebbero includere azioni volte anche a favorire l'accesso al mercato degli alloggi in locazione da parte delle famiglie con basso reddito o sottoposte a procedure di sfratto.

Il provvedimento dispone di due modalità attuative.

Una, che prevede l'utilizzo delle procedure previste per la realizzazione delle opere strategiche (cosiddetta. Legge Obiettivo) e l'altra, che rende possibile la sottoscrizione di accordi di programma promossi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le proposte di intervento avranno una funzione di catalizzatore rispetto ai vari finanziamenti pubblici disponibili per il settore. Nella loro valutazione potrà essere premiata anche la capacità di attrarre investimenti privati attribuendo quindi un effetto moltiplicatore al finanziamento pubblico.

In alcuni casi, quelli in cui è forte anche l'interesse dell'imprenditoria privata, un contributo statale, anche non rilevante, potrebbe fare da volano attirando altre risorse regionali, comunali e soprattutto private.

Il piano, in realtà, sarà rivolto all'incremento del patrimonio immobiliare ad uso abitativo attraverso l'offerta di alloggi di edilizia residenziale, da realizzare nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e di riduzione delle emissioni inquinanti, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, destinati prioritariamente a prima casa per le seguenti categorie sociali svantaggiate nell'accesso al libero mercato degli alloggi in locazione:

- nuclei familiari a basso reddito, anche monoparentali o monoreddito;
- giovani coppie a basso reddito;
- anziani in condizioni sociali o economiche svantaggiate;
- studenti fuori sede;
- soggetti sottoposti a procedure esecutive di rilascio;
- altri soggetti in possesso dei requisiti di cui all'art. 1 della legge n. 9 del 2007;
- immigrati regolari.

Il Piano inoltre avrà ad oggetto la realizzazione di misure di recupero del patrimonio abitativo esistente o di costruzione di nuovi alloggi e sarà articolato, sulla base di criteri oggettivi che tengano conto dell'effettivo disagio abitativo presente nelle diverse realtà territoriali, attraverso i seguenti interventi:

- costituzione di fondi immobiliari destinati alla valorizzazione e all'incremento dell'offerta abitativa, ovvero alla promozione di strumenti finanziari immobiliari innovativi e con la partecipazione di altri soggetti pubblici o privati, articolati anche in un sistema integrato nazionale e locale, per l'acquisizione e la realizzazione di immobili per l'edilizia residenziale;

- incremento del patrimonio abitativo di edilizia sociale con le risorse derivanti dalla alienazione di alloggi di edilizia pubblica in favore degli occupanti muniti di titolo legittimo;
- promozione da parte di privati di interventi di finanza di progetto;
- agevolazioni, anche amministrative, in favore di cooperative edilizie costituite tra i soggetti destinatari degli interventi in esame, potendosi anche prevedere termini di durata predeterminati per la partecipazione di ciascun socio, in considerazione del carattere solo transitorio dell'esigenza abitativa;
- realizzazione di programmi integrati di promozione di edilizia sociale.

Il Piano nazionale sarà realizzato con le modalità previste dalla Legge Obiettivo per le opere strategiche ovvero, per gli interventi integrati di valorizzazione del contesto urbano e dei servizi metropolitani, con interventi di finanza di progetto mediante le seguenti modalità:

- trasferimento di diritti edificatori in favore dei promotori degli interventi di incremento del patrimonio abitativo destinato alla locazione a canone agevolato, con la possibilità di prevedere come corrispettivo della cessione dei diritti edificatori in tutto o in parte la realizzazione di unità abitative di proprietà pubblica da destinare alla locazione a canone agevolato, ovvero da destinare alla alienazione in favore di categorie sociali svantaggiate;
- incrementi premiali di diritti edificatori finalizzati alla dotazione di servizi, spazi pubblici e di miglioramento della qualità urbana;
- provvedimenti mirati alla riduzione del prelievo fiscale di pertinenza comunale o degli oneri di costruzione e strumenti di incentivazione del mercato della locazione;
- costituzione di fondi immobiliari con la possibilità di prevedere altresì il conferimento al fondo dei canoni di locazione, al netto delle spese di gestione degli immobili.

8.B.2. La Legge Costituzionale su Roma capitale

Occorre dare attuazione, quanto prima, ad una precisa volontà Costituzionale, occorre in realtà dare risposta ad una esigenza che non può sottovalutare le singolarità di una realtà istituzionale, come quella della Capitale del Paese, ancora legata a vincoli e logiche simili a quelle di una piccola realtà comunale.

La norma sarà redatta con il concerto dei vari Dicasteri competenti, tuttavia, per la rilevanza che la componente infrastrutturale e trasportistica riveste all'interno della Capitale dello Stato, si ritiene opportuno ribadire la opportunità di prevedere, come per le Regioni, lo strumento della Intesa Generale Quadro tra lo Stato e l'Amministrazione della Capitale.

Capitolo 9: Gli strumenti normativi ed amministrativi necessari per perseguire gli obiettivi definiti nel quadro delle azioni strategiche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dopo sette anni di attività della Legge Obiettivo e dopo una serie di evoluzioni dell'intero comparto trasporti si ritiene utile, in questo Capitolo, prospettare la opportunità di una serie di norme capaci di superare, nel breve e nel medio periodo, una serie di anomalie e di vincoli che rendono, davvero, preoccupante l'attuale assetto sia della offerta infrastrutturale, sia di quella più spiccatamente legata alla organizzazione della fornitura di servizi di trasporto legati alla mobilità delle persone e delle merci.

Si ritiene opportuno articolare l'intera elencazione in quattro distinte aree, esponendo già, ove possibile, in modo sintetico le possibili norme o i vari ambiti entro cui tessere le norme stesse:

- **Norme Comparto Infrastrutture.**
- **Norme Comparto attività intermodali.**
- **Norme Comparto Trasporto pubblico locale.**
- **Norme Comparto Realtà urbane.**

9.1. Norme Comparto Infrastrutture

1. Il Partenariato Pubblico Privato e la procedura del promotore

In accordo con le iniziative largamente adottate nelle altre nazioni europee, è necessario favorire il finanziamento privato dei lavori pubblici, non solo attraverso lo strumento usuale della concessione di lavori pubblici, ma attraverso le più articolate forme del c.d. "*Partenariato Pubblico Privato*" o PPP. Tutto questo, sempre, evitando di far gravare sul debito pubblico gli oneri derivanti da eventuali ritardi o inadempienze del concessionario. A tale scopo si intende:

- a) introdurre nell'ambito del Codice dei Contratti Pubblici il contratto di PPP, definendone i connotati in accordo agli indirizzi europei ed individuando di conseguenza i contratti che rientrano in tale categoria (concessione, leasing, etc.);
- b) nell'ambito del PPP, definire più dettagliatamente l'istituto della concessione "senza rischio di domanda" o con "canone di disponibilità", già adottata per importanti lavori pubblici (es. Linea D della Metropolitana di Roma) e, sotto determinati requisiti, ritenuta da Eurostat idonea a deconsolidare l'onere di costruzione dal pubblico bilancio;
- c) riformulare la procedura del promotore, da ultimo depotenziata dalla soppressione del diritto di prelazione, regolando la procedura di scelta in esatto accordo alle norme europee e pervenendo in tal modo – mediante una unica procedura – ad accordare al promotore

prescelto non già la semplice prelazione, ma la stessa aggiudicazione provvisoria del contratto.

2. La Legge Obiettivo e la rete ferroviaria AC/AV

È necessario garantire l'immediato riavvio delle opere maggiori ed in particolare delle nuove tratte ferroviarie Alta Capacità/Alta Velocità, aggiornando altresì le norme alla luce dei risultati conseguiti e avvalendosi degli strumenti operati che hanno dato i risultati di massima efficienza. A tal fine si intende:

- a) rimuovere gli impedimenti per l'immediato riavvio dei lavori delle tratte Alta Capacità/Alta Velocità, interrotti per legge, con conseguente blocco sostanziale delle attività in corso;
- b) assicurare, ove sia necessario per il rispetto degli impegni internazionali, per la completa utilizzazione delle risorse comunitarie o per superare criticità anche ambientali, l'intervento di un Commissario Delegato, secondo il modello seguito, con ottimi risultati, per la realizzazione del Passante di Mestre;
- c) consentire – ove valutato opportuno dal committente – l'affidamento al Contraente Generale anche della gestione operativa dell'opera, così da integrare, anche in questo caso, un contratto di PPP, potenzialmente deconsolidante del debito dall'ambito della finanza pubblica;
- d) sopprimere la norma transitoria relativa al "*periodo di prima applicazione*", che è causa di incertezza normativa;
- e) chiarire la portata omnicomprensiva della qualifica come Contraente Generale.

3. Procedure di aggiudicazione

È necessario prevedere, in sede di revisione del Codice degli Appalti, la introduzione di principi idonei a rendere più trasparenti le aggiudicazioni e offrire alle imprese garanzie e certezze ai fini della possibilità di esclusione dalla gara per eventi non accertati in contraddittorio o con sentenza.

4. Misure per contrastare la dinamica dei prezzi

La più recente fase di mercato ha prodotto rialzi anomali sia del petrolio e dei derivati, sia di altri materiali, colpiti dall'aumento delle materie prime e dell'effetto dei flussi mondiali della domanda. Nella nostra normativa che – diversamente da altri paesi europei – esclude la revisione dei prezzi, sono già presenti istituti finalizzati a diminuire, senza eliminarlo, l'impatto dell'incremento dei costi sui contratti in corso. Tali istituti devono peraltro essere ora rivisti per renderli più aderenti alle effettive dinamiche economiche ed evitare effetti distorsivi o di scarsa efficacia.

A tal fine appare necessario:

- a) estendere le "compensazioni" già previste per l'aumento anomalo dei materiali, ai trasporti e noli, che hanno subito il grave impatto dell'aumento dei prezzi petroliferi;
- b) prevedere, laddove possibile, con finalità di contenimento dei prezzi e accelerazione dei lavori l'avvio anticipato delle attività di cantierizzazione con relativo pagamento delle stesse, assicurando altresì il pagamento immediato delle prestazioni di progettazione sostenute nel corso degli appalti integrati;

5. Risoluzione delle controversie

Appare necessario rivedere gli strumenti conciliativi e contenziosi, allo scopo di ottenere decisioni in tempi compatibili con le esigenze dei lavori in corso, aggiornando le norme vigenti, comunque in stretta aderenza alle previsioni del codice di procedura civile.

6. Verifiche antimafia

È necessario intervenire per assicurare alle Prefetture nuovi e più incisivi strumenti di intervento per combattere le infiltrazioni mafiose, salvaguardando nella massima possibile misura, il personale e le maestranze non colpite da sospetti di infiltrazione.

7. Nuovo impulso agli interventi sugli schemi idrici

L'emergenza idrica in molte aree del Paese e la polverizzazione delle capacità decisionali su questo particolare settore di interventi, rendono sempre più urgente la creazione di uno strumento operativo che difenda ed ottimizzi l'uso di una risorsa 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, dovrà identificare organismi capaci di ricondurre ad unità le azioni e le strategie necessarie per continuare ad investire ed a gestire in modo organico questo settore altamente strategico.

9.2 Norme comparto Attività Intermodali

1. Libertà contrattuale nei settori liberalizzati

La norma si propone di garantire l'effettività del principio di libertà sindacale di cui all'articolo 39 della Costituzione. Negli ultimi tempi quel principio è stato ripetutamente messo in discussione da interpretazioni restrittive.

2. Incentivi all'intermodalità

L'art. 38 della Legge 166/2002 è stato il primo reale intervento dello Stato Italiano in favore dello sviluppo dell'intermodalità strada-rotaia. Esso ha ottenuto risultati davvero rilevanti per la conversione modale e, soprattutto, il provvedimento è stato integralmente utilizzato da parte di un vasto numero di operatori che, grazie ad esso, hanno trasferito crescenti quote di traffico al trasporto combinato strada-rotaia. Questi risultati testimoniano, quindi, il grande interesse delle imprese di trasporto e di logistica ad utilizzare la ferrovia se esistono adeguati incentivi che consentano di renderne il costo concorrenziale. L'articolo in esame, oltre a rifinanziare la norma, cerca di includere nella stessa anche gli incentivi per la realizzazione sia di raccordi ferroviari tra i siti logistici e la rete ferroviaria, sia di interventi che facilitino i processi di interscambio informativo tra i siti logistici e la rete ferroviaria. Lo scopo è di realizzare interventi infrastrutturali che possano favorire nel futuro un sempre più importante ricorso alla modalità ferroviaria.

3. Semplificazione per le imprese di autotrasporto

La disposizione è finalizzata a semplificare le procedure amministrative a carico delle piccole e medie imprese di autotrasporto che esercitano l'attività con veicoli leggeri, conformemente a quanto prevede la normativa comunitaria sull'accesso alla professione che lascia agli Stati membri la facoltà di semplificare gli oneri a carico delle imprese che effettuano esclusivamente trasporti nazionali ed hanno una debole incidenza sul mercato. In tutti gli Stati confinanti con l'Italia l'attività con veicoli sotto le 3,5 tonnellate è liberalizzata; l'attuale normativa nazionale – che impone anche alle imprese che esercitano l'attività con veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate l'iscrizione all'Albo con la dimostrazione dei tre requisiti della capacità finanziaria, capacità professionale e onorabilità – costituisce dunque una discriminazione alla rovescia che svantaggia i vettori nazionali.

4. Norme mirate al superamento di alcuni vincoli funzionali quali:

- Semplificazioni in materia doganale.
- Estensione alle imprese di trasporto degli incentivi nelle "zone franche urbane".
- Regime IVA per la logistica.
- Obblighi previdenziali per i soci di società a responsabilità limitata inquadrate previdenzialmente nel terziario.
- Disposizioni in materia di demanio marittimo.

9.3. Norme comparto Trasporto pubblico locale

All'interno di tale area, come riportato nel Capitolo 7, saranno definite apposite norme per:

- il riassetto societario delle Ferrovie dello Stato;
- il riassetto societario dell'ANAS;
- il riassetto societario dell'ENAV;
- il riassetto societario dell'ENAC.

Saranno poi definite apposite norme per superare la serie di emergenze presenti all'interno del trasporto marittimo attraverso:

a) il riordino della legislazione in materia portuale;

e quelle presenti all'interno del trasporto pubblico locale attraverso:

b) un disegno di legge finalizzato alla istituzione di un apposito "Fondo per la ristrutturazione gestionale del trasporto pubblico locale", alla rivisitazione della logica fiscale attualmente vigente sulle Aziende, alla identificazione di una linea preferenziale per gli ammortizzatori sociali nel settore del trasporto pubblico locale o forme di mobilità a scala nazionale.

9.4. Norme comparto realtà urbane

Come già riportato nel Capitolo 7, all'interno di tale area, saranno definite appositi strumenti relativi a:

- a) Legge Obiettivo sulle aree metropolitane.
- b) Legge mirata a contenere fenomeni di disagio ed alta tensione abitativa nelle classi sociali meno abbienti.
- c) Legge Costituzionale su "Roma Capitale".

Capitolo 10: Quadro globale delle risorse attivate dalla Legge Obiettivo e da altre fonti di finanziamento coerenti con le finalità della Legge Obiettivo e prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative

Impatto macroeconomico del I Programma delle Infrastrutture Strategiche

10.1. Quadro globale delle risorse attivate dalla Legge Obiettivo ed esigenze finanziarie per il prossimo triennio 2009 - 2011

Quest'anno la serie di Tavole riassuntive ha una chiara e mirata finalità: **garantire, in modo organico, un aggiornamento puntuale di tutte le opere incluse nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, nonché degli aggiornamenti apportati nel corso della XIV e XV Legislatura.**

Questo quadro completo ci consente quindi l'approfondimento dei seguenti punti chiave che hanno caratterizzato finora l'azione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

1. **Quadro degli interventi della Legge Obiettivo da cantierate nel prossimo triennio.**
2. Esigenze finanziarie della Legge Obiettivo nel triennio 2009 – 2011.

1. Quadro degli interventi della Legge Obiettivo da cantierate nel prossimo triennio

Nel prossimo triennio si prevede di cantierate opere per un volano di circa **46 miliardi** di €. Tale volano è relativo ai seguenti:

Intervento	Importo in milioni di €
Asse ferroviario AV/AC Milano – Genova	5.060
Asse ferroviario AV/AC Milano – Verona	5.600
Asse ferroviario AV/AC Verona - Padova	3.333
Altri delle Ferrovie dello Stato	10.000
A.N.A.S.	12.000
Ponte sullo Stretto	6.100
Legge Obiettivo • schemi idrici • metropolitane e aree urbane • intermodalità (porti, interporti)	4.200
Totale	46.293