

Lo sforzo programmatico, la vera attenzione va, quindi, rivolta a:

- Il nuovo tunnel del Frejus sull'asse Torino – Lione.
- Il nuovo tunnel ferroviario del Brennero lungo il Corridoio Berlino – Palermo.
- Il Terzo Valico dei Giovi lungo il Corridoio Rotterdam – Genova.
- Le opere connesse con l'EXPO 2015.
- Le reti metropolitane della città di Roma.
- L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria.
- Il Ponte sullo Stretto di Messina.
- La componente tecnologica del Mo.S.E.
- I nodi intermodali configurati come HUB di Taranto e di Trieste.
- Le sette Piastre Logistiche così come definite nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno.

Monitorare questi interventi non significa riconoscere una posizione di rilievo all'interno della organica operazione di infrastrutturazione, significa, invece, misurare, da subito, la certezza delle scadenze e, soprattutto, la coerente interazione tra volontà decisionale espressa in sede CIPE e attuazione concreta di tale volontà.

Un'attenzione tutta particolare, come si avrà modo di ribadire in altre parti dell'Allegato, è stata riposta su quattro aree tematiche che impongono un approccio tutto particolare: **il Mezzogiorno, l'Emergenza Abruzzo, il Piano Energetico e l'EXPO 2015.**

IL MEZZOGIORNO

Una azione coerente, anche con quanto detto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, è la integrale analisi delle azioni attivate nel Mezzogiorno del Paese. Lo scorso anno l'impegno assunto era quello di dare compiutezza ad una serie di interventi entro il 2012. **Un obiettivo che anche se difficile va perseguito a tutti i costi.**

La Legge Obiettivo ha sempre avuto una attenzione particolare nei confronti del Mezzogiorno, a partire dalla delibera 121 del 2001. Consapevole della necessità di intervenire con azioni specifiche in quelle aree che al 2001 erano regioni ad obiettivo 1, lo Stato centrale si faceva carico della destinazione di almeno il 30% delle risorse del Programma proprio nelle aree del Mezzogiorno.

Questa logica si è dimostrata coerente con le immediate esigenze infrastrutturali ma poco coerente con una visione di ampio respiro quale quella connessa alla Legge Obiettivo. Infatti, oggi, pur in presenza di un pieno impegno di disponibilità finanziarie su progetti avviati con la Legge Obiettivo, si registra ancora una sorta di ritardo programmatico delle

azioni dei singoli soggetti aggiudicatori, che propongono in maniera inerziale alcuni piani.

Da questo punto di vista, la Legge Obiettivo ed il suo sistema di procedure non riesce a correggere distorsioni preesistenti del sistema soprattutto perché non è stata messa in grado di recepire innovazioni dei contratti di programma dei soggetti attuatori, dei piani di investimento e delle attività di programmazione.

Nel Mezzogiorno, in particolare, l'attenzione, in questo processo di monitoraggio, andrà riposta su un doppio ordine di interventi: uno di tipo programmatico, coordinando ed imponendo l'aggiornamento nell'area dei piani di investimento, l'altro di tipo più operativo, attribuendo risorse:

- al riassetto della rete metropolitana campana;
- alle reti metropolitane di Palermo e di Catania;
- ai nodi urbani di Bari e di Palermo;
- al sistema viario sardo (completamento funzionale dell'asse stradale "Carlo Felice");
- al sistema viario calabrese e lucano (Autostrada Salerno – Reggio Calabria e Strada Statale 106);
- al collegamento autostradale Termoli – San Vittore;
- al sistema viario siciliano (asse Agrigento – Caltanissetta, Catania – Siracusa e "Ragusana");
- alle piastre logistiche di Augusta, Cagliari, Gioia Tauro, Taranto e Brindisi.

L'EMERGENZA ABRUZZO

Un approccio tutto particolare riteniamo di seguire nei confronti della Regione Abruzzo: l'evento sismico impone, infatti, non solo azioni mirate ma anche un coordinamento continuo e sistematico con la Regione.

Tale nuovo approccio è testimoniato dall'Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro sottoscritto con la Regione il 28 maggio 2009 e che si ritiene opportuno riportare nel presente documento in modo da rafforzarne la incisività strategica e programmatica.

L'Atto Aggiuntivo affronta cinque aree tematiche:

- sistema stradale;
- sistema ferroviario;
- sistema portuale;
- sistema aeroportuale;
- schemi idrici.

Scheda 2: Interventi emergenza terremoto Abruzzo

Aree tematiche	Interventi	Importo in milioni di €
Sistema stradale	Strada Statale n° 652 "di Fondo Valle Sangro	160
	Strada Statale n°17 "dell' Appennino Abruzzese ed Appuro - Sannitico " variante sud all'abitato di l'aquila	40
	Strada Statle n° 81 "Piceno Aprutina"	7
	Strada Statale n°80 "Del Gran Sasso D'Italia"	64
	S.S. n° 260 "Picente" dorsale amatrice - Montereale - L'aquila.	45
	Strada Statale .261 SUBEQUANA L'Aquila – Molino Aterno	70
	Strada Statale 690 «Avezzano Sora»	300
	Pedemontana Abruzzo – Marche	500
	Strada a scorrimento veloce variante s.s. 16 circonvallazione di Vasto – San Salvo	110
	Strada a scorrimento veloce Lanciano -Val di Sangro con collegamento al casello autostradale a14 di Lanciano.	100
	Strada 16 «adriatica» -	400
	Interventi per l'intermodalità ed il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma.	10
Sistema ferroviario	Miglioramento dell'esercizio ferroviario sulla linea ferroviaria attuale Pescara – Roma	100
	Velocizzazione Tratta ferroviaria Pescara - Roma. Nuova tratta ferroviaria L'Aquila – Tagliacozzo	2.000 730
Sistema portuale	Progetto di Completamento del Porto di Ortona Situazione attuale	96
Sistema aeroportuale	Adeguamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo - Aeroporto di Pescara.	6,5
Schemi idrici	Rischio da frana e erosione di versanti	
	a) programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione superiore ai 10.000 mila abitanti	
	b) programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione inferiore ai 10.000 mila abitanti	330
	c) programma di riduzione del rischio per le infrastrutture lineari	
	Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici	210
	Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi	913

Questo quadro di interventi subirà un monitoraggio sistematico tutto particolare in quanto legato a scadenze temporali imposte dall'azione mirata che il Commissario di Governo, nella persona del Presidente della Regione Abruzzo, ha già definito.

Allo stato, dopo solo tre mesi dal tragico evento, il Provveditorato alle Opere Pubbliche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha effettuato e portato avanti le seguenti attività, sempre nel rispetto del Decreto Legge n. 39/2009. In tale provvedimento, tra l'altro è previsto un apposito sistema di monitoraggio in corso di definizione mirato non solo all'immediata azione di ricostruzione ma, anche, al rilancio delle attività produttive del territorio attraverso il coinvolgimento dell'imprenditoria locale e attraverso l'attenta attività di controllo esercitata dall'Organo di Alta Sorveglianza di concerto con il Ministero degli Interni e gli altri organi competenti.

Scheda 3: Interventi per ripristino edifici

A)	Edificio danneggiato riparabile in breve
B)	Edificio danneggiato riparabile a lungo
C)	Edificio da ricollocare
D)	Edificio da demolire

	A	B	C	D	Stima preliminare	Tempi previsti	Stato di fatto
					Importo in €		

Prefettura			•	•	25.000.000	4 anni	Crollato
-------------------	--	--	---	---	-------------------	--------	----------

Comando Regionale Guardia di Finanza							
Palazzo principale e ampliamento - Via Paolucci snc		•			4.900.000	18 mesi	Agibile in parte

Comando Provinciale Guardia di Finanza					3.600.000		
Piazzetta della Commenda n. 4							
· Uffici	•				2.700.000	11 mesi	Inagibile
· Alloggi							

· Muro di sostegno	•				900.000	3 mesi	Agibile
--------------------	---	--	--	--	---------	--------	---------

Motorizzazione Civile					5.460.000		
Via Campo di Pile							
· Zona revisioni			•	•	2.660.000	1 anno	Inagibile
· Zona uffici	•				2.800.000	1 anno	Inagibile

Palazzo Uffici					4.500.000		
Via San Bernardino, 25							
Uffici Provveditorato, Uffici Regione e Assessorato Lavori Pubblici	•				2.700.000	18 mesi	Inagibile
Uffici Corte dei Conti	•				1.800.000	18 mesi	Inagibile

Questura Via Strinella n. 2	•				3.500.000	18 mesi	Inagibile
------------------------------------	---	--	--	--	------------------	---------	-----------

Comando Provinciale Corpo Forestale - Via Duca degli Abruzzi			•	•	4.900.000	30 mesi	Inagibile
--	--	--	---	---	------------------	---------	-----------

Comando Regionale Corpo Forestale - Strada Vicinale Cappuccini Gignano	•				1.100.000	7 mesi	Agibile
--	---	--	--	--	------------------	--------	---------

Comando Provinciale CC Via B.Cesidio					1.900.000		
Palazzo Alloggi n. 1	•				1.050.000	8 mesi	Inagibile
Altri edifici	•				850.000	4 mesi	Agibile in parte
Uffici Finanziari Villa Gioia - Via Filomusi Guelfi	•	•			4.900.000	10 mesi	Inagibile
Uffici Finanziari Direzione Regionale Corso Federico II°	•	•			3.800.000	18 mesi	Inagibile
Uffici Finanziari Agenzia Territorio - Via Filomusi Guelfi		•			2.800.000	18 mesi	Inagibile
Casa Circon.le Caserma Agenti - Loc. Costarelle Coppito (AQ)	•				1.800.000	7 mesi	Inagibile
Convento San Domenico - Piazza Angioino	•				1.200.000	6 mesi	Agibile
Basilica-Conv.to S. Bernardino - Via S. Bernardino		•			20.000.000	4 anni	Inagibile

Caserma CC. S. Demetrio (AQ)			•		2.300.000	2 anni	Inagibile - Nuova Caserma
-------------------------------------	--	--	---	--	------------------	--------	---------------------------------

Caserma CC. G. Sicoli (AQ)			•		2.300.000	2 anni	Inagibile - Nuova Caserma
-----------------------------------	--	--	---	--	------------------	--------	---------------------------------

Altre Caserme CC							
A) Provincia di L'Aquila :							
Caserma CC.Arischia	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC.Assergi	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC.Avezzano	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Barisciano	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Cagnano Amiterno	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Calascio	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Campotosto	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Capistrello	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Castel del Monte	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Castelvechio Subequo	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Celano	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Collarmele	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Fontecchio	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Lucoli	•					5 mesi	Agibile

Caserma CC. Montereale	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Navelli	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Ortucchio	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Paganica	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Pizzoli	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Sassa	•					5 mesi	Inagibile
Caserma CC. Sulmona	•					5 mesi	Agibile
Caserma CC. Tornimparte	•					5 mesi	Agibile
Totale n. 22 stazioni					4.000.000		

B) Provincia di Pescara							
Caserma CC. Civitella Casanova	•					4 mesi	Agibile
Caserma CFS Pescara Montebello di Bertona	•					2 mesi	Agibile
Totale n. 2 stazioni					200.000		

C) Provincia di Chieti							
Comando Regione CC	•					10 mesi	Agibile
Via B. Croce							
Caserma CC. Miglianico	•					4 mesi	Inagibile relativamente all'alloggio di servizio
Totale Comando e Stazione					1.000.000		

C) Provincia di Teramo							
Caserma CC Roseto Degli Abruzzi	•				500.000	4 mesi	Agibile

Immobili militari					20.920.000		
Caserma De Amicis (sede CME Abruzzo) Piazza S. Bernardino - L'Aquila		•			6.000.000	3 anni	Inagibile
Caserma Rossi (9°rgt Alpini) Via A. De Gasperi - L'Aquila	•	•			3.500.000	1 anno	Parzialmente inagibile
Caserma Pasquali di L'Aquila S. S. 80	•	•			5.400.000	2 anni	Parzialmente inagibile
Caserma Campomizzi L'Aquila S.S. 80	•				280.000	5 mesi	Agibile
Alloggi Via Filomusi Guelfi di L'Aquila		•		•	4.900.000		Inagibile
Alloggi Via De Gasperi di L'Aquila	•				400.000	4 mesi	Inagibile
Alloggi S.S.80 di L'Aquila	•				70.000	2 mesi	Agibile
Alloggi Via Acquasanta - L'Aquila	•				70.000	2 mesi	Agibile
Alloggi Via Pescara 73 di L'Aquila	•				140.000		Agibile
Caserma Battisti Sulmona (AQ) v. Mazzini	•				70.000	2 mesi	Agibile
Pratola Peligna (AQ) - Depomuni Via del tratturo	•				40.000	1 mese	Parzialmente inagibile
Roccaraso (AQ) – Base logistica	•				20.000	1 mese	Agibile
Chieti Caserma "Bucciante"	•				30.000	1 mese	Agibile

Comando Provinciale VV. F.			•	•	7.000.000	3 anni	Inagibile
Via Pescara - L'Aquila							

Ispettorato Interregionale VV.F.							
Uffici camerate servizi ed autorimessa - S.P.30 di Coppito - L'Aquila	•				3.500.000	1 anno	Agibile in parte

Comando Scuola Ispettori e Soprintendenti della Guardia di Finanza- Via Fiamme Gialle - L'Aquila	•				6.000.000	2 anni	Agibile
---	---	--	--	--	------------------	--------	---------

Inps Sede Reg.le via Giardini - L'Aquila	•				5.000.000	3 anni	Inagibile
---	---	--	--	--	------------------	--------	-----------

Inps Sede Prov v.le Rendina - L'Aquila	•				3.500.000	3 anni	Inagibile
---	---	--	--	--	------------------	--------	-----------

Alloggi demaniali Provv OO.PP. e magazzino Via Pile - L'Aquila	•				1.400.000	18 mesi	Inagibile
---	---	--	--	--	------------------	---------	-----------

Altre Caserme CFS Provincia dell'Aquila (area sisma)	•				2.100.000	4 mesi cadauno	Agibili in parte
---	---	--	--	--	------------------	-------------------	---------------------

Edifici in Provincia di Teramo					3.500.000		
Osservatorio Astronomico - Via Mentore Magini Collurania	•						Inagibile
Comando Prov.le GdF - Via Tom di Paolantonio	•						Agibile
Uffici Finanziari e Tesoro - Largo Madonna delle Grazie	•						Agibile
Prefettura - Via Vinciguerra / Via C. Battisti	•						Agibile
Poste Italiane - Via Carlo Forti	•						Agibile
Questura Polizia Stradale - Viale Bovio	•						Agibile
Comando Prov.le VV.F - Via Diaz	•						Agibile

TOTALE COMPLESSIVO

152.580.000

Scheda 4: Interventi per la messa in sicurezza degli edifici scolastici

STIMA DEI FABBISOGNI PER LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI EDIFICI SCOLASTICI COLPITI DAL SISMA DEL 6 . 4 2009	
A) EDIFICI SCOLASTICI UBICATI NEL "CRATERE"	
ENTI PROPRIETARI	IMPORTO
COMUNI DELLA PROVINCIA DI L'AQUILA	62.972.000,00
COMUNI DELLA PROVINCIA DI PESCARA	690.000,00
COMUNI DELLA PROVINCIA DI TERAMO	120.000,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI L'AQUILA	80.864.900,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI TERAMO	160.000,00
TOTALE A)	144.806.900,00
B) EDIFICI SCOLASTICI UBICATI FUORI DAL "CRATERE"	
ENTI PROPRIETARI	IMPORTO
COMUNI DI TUTTE LE PROVINCIE	30.600.000,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI L'AQUILA	45.873.050,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI PESCARA	1.600.000,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI TERAMO	3.541.500,00
TOTALE B)	81.614.550,00
TOTALE GENERALE (A + B)	226.421.460,00

IL NUOVO PIANO ENERGETICO NAZIONALE

Con l'Allegato Infrastrutture al DPEF si vuole ribadire ancora una volta la rilevanza strategica della politica energetica per la crescita e lo sviluppo del Paese.

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 legato alla politica dei prezzi energetici imposti da altri Paesi, vede, sempre più, allontanare il nostro Paese da un mercato paritetico in quanto incapace di essere competitivo nei costi della produzione.

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.

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.

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

Ebbene, dobbiamo ammetterlo, il rapporto tra sistema trasporti e sistema energetico rimane ancora insoluto nel nostro Paese.

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.

Per questo motivo, come evidenziato in più occasioni dal Dicastero dello Sviluppo Economico, si intende intraprendere, almeno per quanto concerne il sistema dei trasporti e della logistica, una serie di

azioni mirate proprio alla ottimizzazione dell'intero ciclo della movimentazione.

A titolo d'esempio, come già evidenziato nell'Allegato Infrastrutture al DPEF dello scorso anno, sarà opportuno che:

- Le Ferrovie dello Stato producano 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. In proposito è sufficiente il confronto del costo dell'energia tra un treno blocco, una bettolina con spintore ed un autoarticolato:

costo dell'energia per una percorrenza di 400 Km

	Treno blocco	Bettolina con spintore	Autoarticolato
Unità trasportate numero	40	60	1
Peso per unità in tonn.	20	22	20
Totale peso trasportato	800	1300	20
Potenza del veicolo KW	6.000	1100	360
Chilometri percorsi per ora	60	15	60
Tempo impiegato	6 ore e 40 minuti	26 ore e 40 minuti	6 ore e 40 minuti
Energia consumata KW h	39.960	29.334	2.331
Valorizzazione costo energetico €	3.996	3.840	157,2
Costo energia per 1 tonnellata €	4,995	2,954	7,860

**Differenza di costo per tonnellata/Km
Tra autotrasporto e treno blocco
2,865 €**

**Differenza di costo per tonnellata/Km
Tra treno e nave
2,04 €**

**Differenza di costo per tonnellata/Km
Tra autotrasporto e nave
4,91 €**

- 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), prospettino un quadro di esigenze di vettori ferroviari capaci di garantire la movimentazione sistematica di un volume di merci ben identificato.
- 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, redigano 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, istituisca un apposito "portale" per fornire indicazioni mirate alla ottimizzazione dei flussi lungo le arterie principali.
- Le Amministrazioni di 12 aree metropolitane producano un apposito piano che ottimizzi la distribuzione delle merci all'interno dell'area metropolitana.

Per poter attuare una politica di autonomia energetica occorre, quindi, agire nel settore dei trasporti con l'eliminazione delle congestioni stradali e autostradali, attraverso il rilancio della ferrovia e dell'alta velocità, mediante la promozione dell'uso dei trasporti pubblici nelle città ed infine tramite il potenziamento del trasporto marittimo.

Tutto questo testimonia da solo quanto sia forte la tensione e la attenzione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti a questa che è, a tutti gli effetti, la emergenza primaria del nostro Paese.

Il fatto che l'energia sia l'elemento propulsore di tutte le attività moderne, la creazione di un suo mercato interno viene considerata da tutte le istituzioni comunitarie elemento essenziale per il rafforzamento della competitività globale dell'intera economia dell'Unione Europea.

Se finora, ogni Stato ha attuato singolarmente una politica energetica, tenendo unicamente conto delle proprie esigenze, oggi è necessario e non più procrastinabile attivare una strategia comune in questo settore, perché solo parlando con una unica voce sulla scena internazionale, l'Europa potrà far fronte **alla** crescita della domanda, **ai** prezzi elevati dell'energia, **alla** crescente dipendenza dalle importazioni e dal cambiamento climatico.