

Venezia. (il danno stimato da una simile variazione regolatoria supera abbondantemente i 2 miliardi di €);

2. siamo diventati, quindi, esigenti e molto critici sulle fasi temporali che intercorrono, non tra la fase progettuale e l'approvazione del CIPE, ma tra l'approvazione del CIPE e l'avvio dei cantieri;
3. siamo, sin dall'inizio della Legislatura, alla ricerca di un automatismo finanziario non legato alla annualità della Decisione di Economia e Finanza o alla definizione triennale delle possibili risorse. Senza dubbio un obiettivo da perseguire dovrebbe essere quello di collegare la copertura finanziaria pubblica annuale del processo di infrastrutturazione del Paese ad una percentuale fissa del PIL o dell'IVA;
4. il 2011 è un anno cerniera tra un decennio (il 2001 – 2011) del “fare” ed un decennio (il 2011 – 2020) del “fruire”. Dobbiamo gestire, infatti, una nuova realtà patrimoniale, una nuova ricchezza infrastrutturale. Occorre una vera governance per verificare e misurare il ritorno di investimento allo Stato (abbiamo stimato che ogni anno perdiamo circa **56 miliardi di €** per la inesistenza della offerta infrastrutturale, vorremmo ora verificare se la nuova offerta comincia a ridimensionare simili perdite);
5. sarà necessario focalizzare l'attenzione su due singolarità che sono al tempo stesso due grandi emergenze “Paese”: la portualità e le aree metropolitane;
6. le priorità o il numero esteso delle opere programmate sono un falso problema. Un falso problema che può, addirittura, diventare occasione per reinventare l'intero approccio finora seguito nella definizione del Programma delle Infrastrutture Strategiche, nella redazione degli Allegati al DEF, nella sottoscrizione delle Intese Generali Quadro. Se, infatti, si passasse dalle singole opere ai Progetti Organici Territoriali (POT) scomparirebbe ogni critica sulla frantumazione e sulla esplosione numerica degli interventi. Ad esempio “Progetti Organici Territoriali” sono facilmente individuabili o attraverso le spine dorsali rappresentate dai “corridoi delle reti TEN-T” o dai “nuovi nodi” definiti ultimamente dalla Unione Europea sempre in occasione della rivisitazione delle reti TEN-T.

Questi punti testimoniano la volontà a rivisitare la Legge Obiettivo; in realtà per una piena realizzabilità del programma infrastrutture strategiche è necessario superare alcuni limiti che in questi anni la legge obiettivo ha manifestato:

1. **Il primo limite** della Legge Obiettivo è quello di non aver creato un vero legante tra le opere realizzate ed un soggetto unico preposto alla gestione dell'intero sistema infrastrutturale creato dalla Legge Obiettivo. Una intuizione forse troppo lungimirante ma se fosse stato creato, sin dall'inizio, un soggetto finanziario capace di gestire la erogazione delle risorse con l'obiettivo di recuperare nel tempo

una parte di esse (una forma di soft loan) oggi saremmo davvero in possesso di un **Fondo Rotativo**, oggi saremmo in grado di lanciare dei Project Bond.

2. **Un secondo limite** è stato quello di non adeguare la norma ad una serie di eventi che hanno caratterizzato questo decennio, almeno per quanto concerne l'accesso alle risorse. Alla fase recessiva ed alla crescita lenta del PIL non ha fatto seguito nessun adeguamento capace di ridimensionare le negatività prodotte da simili fenomeni congiunturali.
3. **Un terzo limite** è stato quello di una sbilanciata azione programmatica: una grande chiarezza programmatica sulle reti stradali e ferroviarie, una incertezza strategica sui nodi portuali, interportuali, aeroportuali e metropolitani. Sia le scelte a scala comunitaria, sia quelle legate ai Contratti di Programma dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, sia la invarianza geografica, hanno reso possibile la costruzione di un vero impianto programmatico motivato, organico e difendibile. Sui nodi solo lo scorso anno, dopo 27 anni di stasi programmatica, è stato completato il **"quadro conoscitivo della offerta aeroportuale del Paese"** e quindi oggi si è in grado di produrre un vero Piano di indirizzo strategico in grado di evitare inutili diseconomie per lo Stato, in grado di ottimizzare al massimo la offerta aeroportuale. Per gli altri nodi intermodali (porti ed interporti), in realtà per ciò che definiamo "piastre logistiche" è necessario, con la massima urgenza, trasformare l'interessante lavoro di analisi prodotta finora dai redattori del Piano della Logistica in "Atto di Indirizzo Programmatico" da sottoporre al CIPE.
4. **Un quarto limite** è stato quello relativo, all'interno dello strumento della "intesa con le Regioni", alla definizione delle linee strategiche, nella approvazione di determinati interventi. Un'arteria, stradale o ferroviaria, fondamentale non può essere condivisa da una o più realtà istituzionali, infatti la realizzazione o la mancata realizzazione di una arteria portante del Paese produce vantaggi e svantaggi in un assetto territoriale più vasto. Senza dubbio soffriamo il limite interpretativo della riforma dell'articolo 117 della Costituzione ma si ritiene che, anche alla luce della crescita strutturale subita proprio in questa Legislatura, la Conferenza Stato Regioni possa, giustamente, essere la sede della "intesa".
5. **Un quinto limite** è stato quello della definizione temporale del Programma senza, contestualmente, identificare il processo gestionale a valle del decennio. Solo con questo Allegato sta prendendo corpo la necessità di verificare i reali ritorni dell'intera operazione attivata nel decennio passato.

Ebbene, partendo proprio dall'ultimo limite, quello relativo alla ricerca di un nuovo respiro programmatico al 2020, la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha affrontato

una simile rivisitazione concettuale e, utilizzando lo strumento dell'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture al DEF, come previsto dalla Legge 39/2011, ha cercato di proporre alcune linee strategiche coerenti con la serie di approfondimenti finora effettuati nelle varie sedi.

In particolare è emersa la esigenza di dare attuazione a:

- **un testo** normativo che rafforzi la incisività della Legge Obiettivo;
- **un organismo delegato** alla ottimizzazione delle risorse pubbliche assegnate per l'attuazione del Programma di interventi della Legge Obiettivo con contestuale utilizzo dei ritorni di investimento. Un organismo che abbia tra i suoi soggetti istituzioni finanziarie pubbliche in modo da rendicontare ogni operazione concessa, per l'attuazione di determinati interventi, a RFI, ad ANAS, alle Concessionarie, ecc.. Un organismo che verifichi la reale fattibilità dei progetti, scomponendo quelli bancabili da quelli che non lo sono ma che sono inderogabilmente connessi agli obiettivi di benessere sociale attesi dalla realizzazione e dalla gestione delle infrastrutture. Tale organismo delegato diventa il garante sia dei provvedimenti di cui all'art. 16 e 22 della legge 42 /2009, sia di tutte le operazioni settoriali come il Piano Sud, le Olimpiadi 2020, ecc.;
- **procedure** capaci di "rateizzare" gli impatti annuali sul debito pubblico derivanti dalla realizzazione degli investimenti in infrastrutture attraverso un maggiore ricorso alla logica dei "lotti costruttivi", ridimensionando, in tal modo, la incidenza del debito pubblico sui vincoli di Maastricht;
- **procedure** nuove capaci di rivisitare le regole legate allo strumento della "concessione": ricercare nuove forme non legate solo alla concessione di un asse autostradale ma di un sistema di opzioni gestionali (un interporto, un porto, un asse stradale). Cercando, in tal modo, di dare attuazione allo strumento corretto della Società di Corridoio;
- **procedure** che rendano possibile, davvero, forme di Partenariato Pubblico Privato per le reti metropolitane e per i nodi intermodali;
- **procedure** che rendano forti ed incisive le attività di monitoraggio e di controllo a valle della concessione; procedure che rafforzino l'automatismo del sistema tariffario, garantendo le condizioni poste nell'atto concessorio.

PAGINA BIANCA

## **SECONDO PARAGRAFO: VERSO UNA RILETTURA DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE. DA UNA DEFINIZIONE DELLE OPERE AI PROGETTI ORGANICI TERRITORIALI**

Nella Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) lo strumento della “**intesa**” è stato non solo un riferimento di coerenza con la volontà costituzionale ma è diventato, anche, un riferimento anticipatore del processo federalista attivato con la Legge 42/2009. Ma questa sistematica azione di confronto e di incontro tra organo centrale ed organo locale ha, in molti casi, ridimensionato la valenza strategica di interventi infrastrutturali che hanno una incidenza territoriale slegata da logiche di confine, slegata da vincoli amministrativi, slegata da schieramenti ideologici di tipo localistico.

Per questo motivo si è cercato di ipotizzare un approccio particolare nella lettura nel rapporto tra infrastruttura e territorio, un approccio che, senza mai mettere in crisi quanto chiaramente ribadito in strumenti legislativi come la Legge 443/2001 ed il Decreto Legislativo 190/2002 ( e successive variazioni), possa offrire sia alle singole Regioni, sia alla Conferenza Unificata Stato Regioni, un riferimento comparativo da cui emerga non solo la rilevanza strategica delle scelte ma, addirittura, la impossibilità che le scelte fatte finora possano essere declassate per banali motivazioni di non “**coerenza strategica**”.

Esempi banali sono quelli relativi al modo con cui spesso si affronta la tematica dei nuovi valichi ferroviari alpini o quella del Mezzogiorno del Paese.

Nel caso dei nuovi valichi ferroviari spesso si ipotizza la possibilità di annullare un nuovo valico perché la domanda di trasporto, su un determinato asse, nell'ultimo decennio non è cresciuta e si prospetta la ipotesi di utilizzare, temporaneamente, un altro tracciato (vedi il caso dell'alternativa al valico del Frejus con l'itinerario Terzo Valico – Ventimiglia – Marsiglia), Analogo approccio spesso viene fatto sulla opportunità di interventi sostanziali sul Sempione e sugli accessi ai valichi.

La tematica dei valichi affrontata in questo modo, letta cioè per fasce territoriali disomogenee, non tiene conto, ad esempio, che la Svizzera ha, in questi anni, investito, in modo sostanziale, nel comparto delle ferrovie realizzando un nuovo tunnel ferroviario, quello del Lotschberg, lungo oltre 34 Km ed ha in corso di realizzazione un tunnel ferroviario, quello del San Gottardo, di oltre 57 Km.

**Questa scelta persegue un preciso obiettivo: trasferire su ferrovia una rilevante domanda di trasporto di attraversamento del territorio svizzero e, al tempo stesso, imporre, nel prossimo futuro, alti livelli di pedaggio per i transiti su strada.**

Una scelta politica che la Svizzera, Paese non comunitario, ha anticipato in più sedi, ha denunciato formalmente sin dal **1994**. Questa chiara scelta non può non incidere, in modo sostanziale, sulle scelte sia della Unione Europea che del nostro Paese proprio nell'esame non di un singolo valico ma dell'intero tessuto di valichi che costituisce, oggi, un vincolo nei transiti Nord – Sud – Nord all'interno del sistema comunitario.

L'accesso al bacino del Mediterraneo e la interazione tra i transiti provenienti dal bacino e diretti all'interno del sistema geo - economico della Unione Europea, non possono, in alcun modo, essere affrontati attraverso approcci puntuali. Il volume di merci che transita lungo l'intero arco alpino ha già da tempo superato la soglia dei 150 milioni di tonnellate/anno. La attuale offerta infrastrutturale, caratterizzata dai valichi stradali e ferroviari esistenti, produce un danno annuale all'intera economia europea di oltre **12 miliardi di € l'anno**.

Le soluzioni di queste emergenze, il superamento di queste gravi penalizzazioni che incidono direttamente sulla competitività dei nostri prodotti, vanno affrontate in modo organico e, soprattutto, non possono essere rinviate. Purtroppo, trattandosi di interventi la cui realizzazione impone tempi lunghi spesso i singoli Governi, le singole realtà territoriali preferiscono traslare nel tempo ogni azione concreta ed è encomiabile la decisione assunta dal nostro Paese, proprio nell'ultimo triennio, di portare avanti la realizzazione di tre nuovi valichi ferroviari: quello del Frejus, quello del Brennero e quello del Terzo Valico dei Giovi.

**Il nostro Paese, pur in presenza di una recessione non facile, di un contenimento della spesa pubblica, ha preferito dare compiutezza a scelte che, sicuramente, saranno funzionali tra un decennio, ma che contengono una carica strategica estranea ad ogni logica congiunturale.**

Nel caso del Mezzogiorno possono essere fatte alcune considerazioni che testimoniano la anomalia di un approccio che spesso o ha aggregato in un unico ambito territoriale realtà regionali geograficamente ed economicamente non omogenee o ha affrontato, in modo puntuale e frantumato, le emergenze delle singole Regioni.

La Sardegna, la Sicilia per la loro specificità geografica erano e sono strutturalmente e funzionalmente diverse, soprattutto in termini di accesso e di organizzazione della offerta infrastrutturale, alle Regioni

dell'arco tirrenico e adriatico meridionale e sono diverse tutte, fra loro, per quanto concerne l'accesso alle proprie aree interne.

Ebbene, queste tre entità geoeconomiche vengono lette utilizzando gli stessi indicatori; spesso, in passato, gli interventi sono stati identificati e le risorse sono state assegnate nel rispetto di gratuiti equilibri legati alla dimensione territoriale o alla dimensione demografica.

Si è cercato, così, di identificare, nello strumento del **Progetto Organico Territoriale**, una impostazione metodologica in grado di garantire:

- **la chiara misura delle reali priorità** e delle oggettive esigenze infrastrutturali di un ambito territoriale non legato a delimitazioni fisiche, a vincoli burocratici;
- **la organicità delle azioni** e la contestualità delle stesse per dare risposta certa alle esigenze di una domanda infrastrutturale non rinviabile nel tempo;
- **la coerenza** tra la politica comunitaria e la politica nazionale;
- **la coerenza** tra la politica nazionale e le decisioni strategiche assunte a scala regionale e locale;
- **la misurabile relazione** tra il quadro delle risorse realmente disponibili e la ottimizzazione delle stesse nel tempo;
- **la trasparente lettura di "Piani Fonti Impieghi"** da cui, anche nel rispetto delle Leggi 196/2009 e 39/2011, emerga la reale copertura finanziaria da parte dello Stato, da parte della Unione Europea, da parte degli Organi locali, da parte dei Privati.

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DELL'ARCO ALPINO**

Tale Progetto è caratterizzato dai seguenti cinque valichi stradali e ferroviari:

- il Frejus stradale;
- il Frejus ferroviario;
- il Sempione ferroviario;
- il Gottardo ferroviario;
- il Brennero ferroviario.

Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.

1. La strategia di lungo periodo che caratterizza l'intera azione progettuale e realizzativa;
2. La esigenza di dare contestualità al processo realizzativo. Realizzare solo un asse senza rendere contestualmente funzionale, nel caso del Frejus ferroviario, l'asse del Sempione significa creare, nel prossimo decennio, una canalizzazione privilegiata nei rapporti tra il nostro Paese e l'area nord occidentale dell'Europa;
3. La specifica competenza finanziaria della Unione Europea. Indipendentemente dal Fondo delle Reti TEN – T, l'accesso al bacino del Mediterraneo è una chiara condizione di "interesse comune" e come tale non può gravare solo su un singolo Stato, né può essere affrontata come opera strategica nazionale;
4. La rilevanza economica dell'intero progetto e la esigenza di un organismo capace di misurare concretamente i ritorni di investimento, anche di lunghissimo periodo, e costruire così forme di pedaggiamento articolate capaci di ridimensionare l'impegno finanziario dello Stato.

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL NORD EST**

Tale progetto è caratterizzato da una articolata offerta infrastrutturale arteriosa, da una sommatoria di piastre logistiche e da realtà metropolitane classiche e sistemi urbani diffusi.

In particolare le realtà metropolitane sono due:

- il sistema metropolitano milanese articolato in:
  - ambito urbano Milano – Monza Treviglio;
  - ambito urbano del bipolo Bergamo – Brescia;
  - ambito urbano del bipolo Como – Varese.
- il sistema metropolitano veneto articolato in:
  - ambito urbano Venezia – Padova;
  - ambito urbano Verona

mentre i sistemi urbani diffusi sono tre:

- il sistema urbano vicentino;
- il sistema urbano trevigiano;
- il sistema urbano friulano

Questa difficile articolazione territoriale del “costruito” trova al contorno dell’urbano e spesso all’interno dell’urbano una ricca e diffusa realtà produttiva capace di incidere per oltre il 38% nella formazione del PIL nazionale.

Gli attuali riferimenti logistici capaci di dare adeguata risposta alle esigenze della domanda di mobilità di persone e di merci sono:

- l’interporto di Verona;
- l’interporto di Padova;
- l’interporto di Trento;
- l’autoporto di Pordenone;
- lo scalo intermodale di Cervignano;
- il porto di Venezia;
- il porto di Trieste;
- l’impianto aeroportuale di Malpensa;
- l’impianto aeroportuale di Linate;
- l’impianto aeroportuale di Orio al Serio;
- l’impianto aeroportuale di Brescia;
- l’impianto aeroportuale di Treviso;

- l' impianto aeroportuale di Venezia;
- l' impianto aeroportuale di Verona;
- l' impianto aeroportuale di Malpensa;
- l' impianto aeroportuale di Ronchi dei Legionari

La rete arteriosa ferroviaria e stradale che sostiene questo sistema socio economico è caratterizzata dal Corridoio plurimodale 5, dal Corridoio plurimodale 1.

Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.

1. La forte interazione tra le varie tessere che caratterizzano l'intero mosaico "Nord Est";
2. L'effetto cuscinetto dell'intero ambito territoriale tra la portualità del nord adriatico ed il sistema centrale della Europa;
3. Il rilevante tasso di produttività, in alcuni ambiti simile a quello della fascia più produttiva della Germania;
4. La efficienza, ormai consolidata, delle piastre logistiche di Verona e di Padova;
5. La possibilità di dare vita ad un sistema portuale del Nord Adriatico;
6. La possibilità di trasformare un asse ferroviario veloce in asse metropolitano di lungo raggio come il collegamento Milano – Brescia – Verona – Vicenza – Padova – Venezia – Trieste;
7. La possibilità di specializzare ulteriormente la offerta di alcuni impianti aeroportuali diventando, in tal modo, la piastra aeroportuale più forte del sistema meridionale della Unione Europea;
8. La concreta opportunità di costituire Società di Corridoio e quindi dare vita a forme di governance unitarie.

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL NORD OVEST**

**Questo progetto è caratterizzato da due sistemi metropolitani, da quattro piastre logistiche terrestri, da un tessuto produttivo concentrato nell'area torinese e diffuso nell'intera Regione Piemonte e nell'intera Regione Liguria, da un sistema arterioso e venoso che rende le interazioni terrestri funzionali mentre quelle relative al rapporto porto – retro porto difficili.**

**I sistemi metropolitani sono quelli di Torino e di Genova**

**Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dal Corridoio plurimodale 5 e dal Corridoio plurimodale 24.**

**Le piastre logistiche sono così caratterizzate:**

- **interporto di Orbassano;**
- **interporto di Novara Boschetto;**
- **interporto di Rivalta Scrivia;**
- **sistema retroportuale ligure (Alessandria);**
- **porto di Genova;**
- **porto di La Spezia;**
- **porto di Savona;**
- **impianto aeroportuale di Torino;**
- **impianto aeroportuale di Genova;**
- **impianto aeroportuale di Cuneo.**

**Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.**

- 1. La grande funzione strategica ancora non esplosa e ferma solo alla mera fase di offerta potenziale legata alla intera offerta portuale ed al grande bacino retro portuale che potrebbe diventare una grande piastra logistica della intera fascia occidentale della Unione Europea.**
- 2. Il binomio produttivo e commerciale rappresentato da aree metropolitane come quelle di Torino e di Lione e l'affaccio sul Mediterraneo attraverso la portualità ligure e quella di Fos fa sì che l'intero Nord Ovest del Paese superi la condizione regionale e nazionale ed assurga a livello di sistema competitivo internazionale.**
- 3. La presenza di due Corridoi plurimodali delle Reti TEN – T che consentono l'interazione dell'intero sistema sia con l'area**

occidentale dell'Unione Europea, sia con quella centrale e settentrionale.

4. La presenza di piastre logistiche portuali non solo ricche di esperienze consolidate ma capaci di poter crescere nel tempo grazie a due collegamenti essenziali quali l'asse ferroviario lungo il Terzo Valico dei Giovi e l'asse stradale della CISA che consente alla piastra di La Spezia di raggiungere il Corridoio 1.
5. Il ruolo potenziale della piastra di Novara e dello scalo di Domo Due come riferimenti portanti per le interazioni con la Svizzera e con l'area settentrionale dell'Unione Europea.
6. Le due spine dorsali, prima richiamate, il Corridoio 1 e il Corridoio 24 prive, allo stato, dei segmenti chiave come il nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione e il Terzo valico dei Giovi.

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL SISTEMA CENTRALE DEL PAESE**

Questo progetto è caratterizzato da un sistema metropolitano classico e da due sistemi urbani diffusi, da un nodo trasportistico singolare attraverso il quale viene filtrato oltre il 70% della movimentazione merci e passeggeri nei collegamenti Nord – Sud – Nord del Paese, da una diffusa ed articolata realtà di insediamenti produttivi, da quattro piastre logistiche interportuali e da quattro piastre logistiche portuali e da sei impianti aeroportuali.

Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dal Corridoio plurimodale 1, dai Corridoi plurimodali Tirrenico ed Adriatico, dai sistemi trasversali della CISA, del "Quadrilatero Umbria – Marche", dell'asse "Civitavecchia – Mestre" e dell'asse "Fano – Grosseto".

Il sistema metropolitano classico è quello di Roma, mentre i sistemi metropolitani diffusi sono il bipolo Firenze – Prato e quello di Bologna con il suo vasto hinterland.

Le piastre logistiche sono così caratterizzate:

- interporto di Livorno Guasticce;
- interporto di Prato
- interporto di Parma;
- interporto di Bologna;
- porto di Livorno;
- porto di Civitavecchia;
- porto di Ravenna;
- porto di Ancona;
- impianto aeroportuale di Bologna
- impianto aeroportuale di Rimini
- impianto aeroportuale di Pisa;
- impianto aeroportuale di Forlì;
- impianto aeroportuale di Parma;
- impianto aeroportuale di Firenze.

Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.

1. Escluso l'asse dorsale centrale caratterizzato dal Corridoio 1, la intera offerta stradale e ferroviaria va o completata, o

**realizzata integralmente o resa funzionale alle esigenze della attuale domanda di trasporto.**

- 2. La singolarità per l'intero Progetto Organico Territoriale del nodo filtrante di Bologna; un nodo filtrante che può, se adeguatamente infrastrutturato, rendere competitivo l'intero sistema produttivo presente in questo vasto ambito territoriale.**
- 3. La assenza di interazione tra la realtà portuale tirrenica e adriatica ed il sistema produttivo e trasportistico interno.**
- 4. Il forte ritardo accumulato nella infrastrutturazione organica del territorio e la diffusa presenza di attività produttive. Si calcola che l'intero ambito interessato da tale progetto territoriale ha un costo medio annuo da congestione superiore a 21 miliardi di €.**
- 5. I fattori positivi e negativi che hanno caratterizzato l'intero sistema negli ultimi tre anni possono così essere sintetizzati:**

**fattori positivi:**

- la disponibilità di un asse ferroviario veloce che si configura come un vero asse metropolitano di lungo raggio e che, con un adeguato cadenzamento assicura servizi di alta efficienza per i nodi di Roma, Firenze, Bologna, Modena, Parma e Piacenza;**
- l'avanzamento sostanziale dell'asse autostradale "Variante di Valico"**

**fattori negativi:**

- il terremoto dell'Aquila.**

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL MEZZOGIORNO CONTINENTALE**

**Questo progetto è caratterizzato da un sistema metropolitano singolare e da un sistema metropolitano diffuso, da due sistemi produttivi nel comparto dell'agroindustria, da due piastre logistiche interportuali e da sei piastre logistiche portuali e da sei impianti aeroportuali.**

**Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dal Corridoio plurimodale 1, dai Corridoi plurimodali Tirrenico ed Adriatico.**

**Il sistema metropolitano singolare è quello dell'area di Napoli. Un ambito territoriale senza confini fisici ma legato alle evoluzioni produttive ed occupazionali di attività industrialmente avanzate. Mentre il sistema metropolitano diffuso è quello di Bari che si configura come realtà metropolitana lineare: da Putignano fino a Barletta.**

**Le due piastre logistiche interportuali sono quelle di Nola – Marcanise e di Bari.**

**Le piastre portuali sono quelle di:**

- **Napoli, Salerno, Gioia Tauro sul versante Tirrenico;**
- **Taranto sullo Ionio;**
- **Brindisi e Bari sull'Adriatico.**

**Gli impianti aeroportuali sono quelli di:**

- **Capodichino;**
- **Lamezia;**
- **Reggio Calabria;**
- **Crotone;**
- **Bari;**
- **Brindisi.**

**Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.**

1. **La ricchezza di infrastrutture e l'assenza di una organizzazione efficiente ed efficace della offerta trasportistica.**

2. La forte incidenza del costo dell'ultimo miglio per l'accesso alle piastre portuali.
3. La forte presenza nel bacino del Mediterraneo sia per le attività di transhipment, sia per quelle di interazione mare – terra attraverso le “autostrade del mare”.
4. La grande interazione tra il sistema territoriale che si affaccia sull'Adriatico (Puglia e Molise) e le realtà economiche dei Balcani, della Grecia e della Turchia.
5. La grande funzione svolta da una serie di realtà urbane medie che potenzialmente sono laboratori di produzione artigianale ed industriale con elevato valore aggiunto.
6. Il cambiamento delle tipologie di produzione industriale, dimensionalmente rilevanti come il centro siderurgico di Taranto, come il nodo di Bagnoli, in sistemi produttivi diffusi come quelli ubicati sull'asse Bisceglie – Barletta – Trani o sull'intorno di Salerno, o nell'area del Beneventano, o lungo l'asse Altamura – Matera.