

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DELLA SICILIA**

**Questo progetto è caratterizzato da due sistemi metropolitani e da tre ambiti urbani di media dimensione con forte incidenza sul contorno territoriale, da sistemi produttivi nel comparto dell'agroindustria, da due piastre logistiche interportuali e da quattro piastre logistiche portuali e da quattro impianti aeroportuali.**

**Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dal Corridoio plurimodale 1, dall'asse Palermo – Catania, dall'asse Messina – Catania – Gela – Trapani.**

**I due sistemi metropolitani sono quelli di Palermo e di Catania. Due sistemi metropolitani differenti dal punto di vista della distribuzione residenziale e produttiva. Palermo legata all'asse Punta Raisi – Termini Imerese; Catania legata al vasto sistema di nuclei urbani ubicati nel vasto anello che corona l'area metropolitana.**

**Le due piastre logistiche interportuali sono quelle di Termini Imerese e di Catania Bicocca.**

**Le piastre portuali sono quelle di:**

- **Trapani;**
- **Palermo – Termini Imerese;**
- **Catania;**
- **Augusta.**

**Gli impianti aeroportuali sono quelli di:**

- **Palermo;**
- **Trapani;**
- **Catania;**
- **Comiso**

**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. L'elemento di base è, senza dubbio, la attuale condizione di insularità e la contestuale ricerca di un collegamento fisso che renda possibile un simile obiettivo. Obiettivo che mai era stato vicino come oggi se si tiene conto che sia le opere a terra, sia**

**il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto consentono oggi di poter fissare davvero un concreto itinerario realizzativo.**

- 2. La rilevante estensione dell'isola e la dimensione demografica fanno sì che sia possibile, davvero, costruire una proposta progettuale con una forte valenza economico – finanziaria. Una valenza legata al fatto che, trattandosi di un sistema geograficamente definito, è possibile caratterizzare, a scala regionale, i rapporti tra investimento – valore aggiunto – ritorno dell'investimento.**
- 3. Il forte patrimonio turistico, paesaggistico e culturale, che può da solo diventare elemento determinante per la crescita e lo sviluppo dell'intero sistema insulare.**
- 4. La specificità dello statuto regionale che potrebbe essere anche una grande occasione per la stesura di un Piano Economico Finanziario dell'intero assetto gestionale insulare.**
- 5. La posizione geografica all'interno del bacino del Mediterraneo può diventare valenza geoeconomica a condizione che prenda corpo una rivisitazione sostanziale della attuale offerta logistica e che il porto di Augusta possa essere adeguatamente infrastrutturato per diventare HUB portante del bacino del Mediterraneo.**

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DELLA SARDEGNA**

**Questo progetto è caratterizzato da un solo sistema metropolitano e da tre piastre logistiche portuali e da tre impianti aeroportuali.**

**Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dall'asse 131 (Carlo – Felice) e dal realizzando asse Olbia – Sassari.**

**Il sistema metropolitano è quello di Cagliari che attualmente ha una domanda globale di mobilità superiore ai 600.000 abitanti.**

**L'unica piastra logistica portuale è quella di Cagliari, le altre si caratterizzano essenzialmente per le attività diportistiche o di trasporto passeggeri.**

**Gli impianti aeroportuali sono quelli di:**

- Cagliari;**
- Olbia;**
- Alghero.**

**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. L'elemento di base, come per la Sicilia, è la condizione di insularità e la contestuale ricerca di sistemi di collegamento che garantiscano in termini di sistematicità e di costi una adeguata continuità territoriale.**
- 2. La assenza di una azione di infrastrutturazione organica e contestuale dell'intero sistema trasportistico e logistico.**
- 3. Come per la Sicilia, il forte patrimonio turistico, paesaggistico e culturale, che già da molto tempo è diventato, almeno per la zona settentrionale dell'isola, elemento determinante per la crescita e lo sviluppo dell'intero sistema insulare.**
- 4. Il cambiamento delle attività produttive, da quelle estrattive e del primario a quelle del terziario.**
- 5. Come per la Sicilia, la specificità dello statuto regionale che potrebbe essere anche una grande occasione per la stesura di un Piano Economico Finanziario dell'economia dell'isola.**
- 6. La posizione geografica all'interno del bacino del Mediterraneo può diventare valenza geoeconomica soprattutto se il porto**

**canale di Cagliari diventa uno degli HUB chiave del bacino del Mediterraneo per il transhipment**

### **TERZO PARAGRAFO: UN NUOVO RAPPORTO CON LE REGIONI. VERSO LA IDENTIFICAZIONE DELLE PRIORITÀ**

La evoluzione programmatica a scala comunitaria, i nuovi assetti produttivi che hanno modificato, in molti ambiti del Paese, le caratteristiche economiche e la serie di infrastrutture avviate in questo ultimo decennio, consentono una lettura nuova dell'assetto trasportistico di ogni singola realtà territoriale regionale.

Una lettura che, oggettivamente, consente un primo approccio verso la identificazione delle priorità.

Per quanto concerne il **Piemonte** il nuovo asse ferroviario Torino – Lione rappresenta un obiettivo che non possiamo, in alcun modo, rinviare o rivedere. Una simile scelta testimonia la chiara volontà del Governo e della Unione Europea a trasferire su ferrovia una rilevante quantità della attuale domanda di trasporto. Operazione questa che impone un misurabile rilancio della intermodalità. Abbiamo in questi anni rivolto, forse troppo, la nostra attenzione al tracciato ed alle interazioni tra il tracciato ed il tessuto territoriale attraversato; in realtà questo approfondimento, durato cinque anni, è stato utile per ridimensionare gratuiti schieramenti; tuttavia occorre ora, da un lato, concordare con il Governo francese e con l'Europa le logiche finanziarie capaci di garantire l'attuazione dell'opera e, dall'altro, far vincere, davvero, in questa Regione ciò che spesso chiamiamo "intermodalità" ma che molte volte attuiamo per segmenti e non per reti integrate.

Per quanto concerne la **Valle d'Aosta** la esigenza di un adeguamento sostanziale della offerta ferroviaria è senza dubbio una esigenza improcrastinabile, ma una ulteriore rilevanza va data al progetto del nuovo complesso funiviario situato interamente nel Comune di Courmayeur. Un collegamento che non ha solo una funzione turistica di eccellenza ma che svolge una funzione di collegamento essenziale per evitare l'isolamento di una vasta area del territorio valdostano.

Per quanto concerne la **Lombardia** l'EXPO 2015 costituisce, senza dubbio, una scadenza obbligata e vincolante, tuttavia, è utile ricordare che, per oltre il 90%, le opere previste dalla Legge Obiettivo, sin dalla prima delibera del CIPE del 2001, rispondevano tutte al quadro degli obiettivi che oggi caratterizza l'EXPO. Oggi è necessario avviare una chiara integrazione funzionale fra le opere già definite e già avviate all'interno del Piano EXPO e la intera rete dell'offerta logistica lombarda. Una grande attenzione andrà riposta alla movimentazione delle merci (oltre il 38% delle merci del Paese si movimenta in questa Regione).

Per quanto concerne il **Friuli Venezia Giulia** il lavoro fatto all'interno del Dicastero dalla Direzione competente sulla definizione degli assi stradali da inserire nelle reti TEN-T ha finalmente reso plurimodale il Corridoio 5, in modo particolare, nella parte che attraversa la Regione. In tal modo la porta Est del Paese, con il sistema logistico **Trieste, Monfalcone, Ferneti, Villa Opicina, Cervignano**, può, se adeguatamente reinventato, diventare un nodo strategico di eccellenza. Bisogna evitare che l'azione non sia organica e trasferisca così in aree esterne alla Regione e, addirittura, al Paese, questa ricchezza di potenzialità.

Per quanto concerne la **Emilia Romagna** le emergenze e le esigenze di infrastrutturazione sono tante, tra queste il nodo autostradale di Bologna e l'asse autostradale Orte – Mestre rappresentano due obiettivi essenziali, due obiettivi che non risolvono solo le esigenze della Regione ma risolvono esigenze del Paese (**il nodo di Bologna filtra, come detto prima, oltre il 70% del traffico Nord – Sud del Paese**) altrettanto si può dire per la urgenza nell'avvio dell'asse Orte – Mestre con particolare attenzione alla E45. Ma queste esigenze sono note e scontate, mentre una esigenza che costituisce oggi un invariante per la strategia della Regione è il porto di Ravenna. Un nodo logistico non solo da rilanciare ma da integrare, in modo organico, con le piastre logistiche che caratterizzano la vasta area regionale e sovraregionale.

Per quanto concerne la **Liguria** da oltre venti anni viene, in più sedi ed in più occasioni, ribadito che la portualità ligure, non quella di Genova ma quella di Imperia, Savona, Genova e La Spezia incontra, purtroppo, un vincolo grave alla crescita nell'assenza di collegamenti efficienti ed efficaci tra le realtà portuali ed il vasto sistema retroportuale, un sistema retroportuale che supera i confini nazionali e coinvolge l'intero sistema della Europa centrale. L'anello mancante, da oltre venti anni, ha un nome: il **Terzo Valico dei Giovi**. 39 Km di valico ferroviario in galleria capaci di offrire, alla modalità ferroviaria, le condizioni per trasferire su ferrovia una quantità di domanda di trasporto che oggi va su strada; una domanda di trasporto, che, per questa carenza di offerta intermodale, non cresce condizionando, in tal modo, lo sviluppo dell'intero sistema portuale ligure. Ed è gratuito dire che l'attuale offerta ferroviaria sia, allo stato, adeguata perché le prestazioni della attuale rete non soddisfano le esigenze e le caratteristiche di una domanda caratterizzata da filiere merceologiche, nel caso specifico, sempre più esigente, sempre più diversificata.

Per le **Province di Trento e di Bolzano** il "sistema Brennero" rappresenta il comune denominatore delle reciproche finalità strategiche. Si è preferito invocare la definizione "sistema" perché tale operazione riguarda sia il nuovo tunnel ferroviario, sia il collegamento Fortezza – Verona, sia l'asse autostradale Autobrennero. Un Corridoio che ha

raggiunto, proprio in questi ultimi due anni, un rilevante avanzamento progettuale e realizzativo e su cui sarà opportuno approfondire i rapporti con l'Austria, con la Germania e con l'Europa per evitare comportamenti non coerenti agli impegni assunti.

Per quanto concerne il **Veneto**, mentre le tematiche legate alla grande viabilità ed al Mo.SE. sono o in fase di completamento o in fase di concreta realizzazione, **il collegamento ferroviario ad alta velocità Verona – Venezia** va, invece, concretamente attivato e, contestualmente, va garantita una interazione funzionale tra tale asse ed il sistema aeroportuale. Ma si ritiene che una grande attenzione vada anche risposta sulla ottimizzazione di tre riferimenti logistici singolari che costituiscono un polmone logistico essenziale del Paese, ci si riferisce, in particolare, alle piastre logistiche di **Padova e di Verona ed all'impianto portuale di Venezia**, in fase di evoluzione strutturale ed infrastrutturale.

Per quanto concerne la **Toscana** non possiamo sottovalutare una serie di interventi sia relativi a reti stradali e ferroviarie che a nodi essenziali per la riorganizzazione funzionale della intera offerta trasportistica della Regione. La Variante di Valico autostradale, l'asse autostradale Cecina – Civitavecchia, l'asse autostradale Fano – Grosseto sono interventi in parte in avanzata fase realizzativa, in parte avviati da appena un anno; sono interventi che una volta completati annulleranno la serie di vincoli alla mobilità oggi presente nell'intero territorio toscano. Un intervento che andrà monitorato attentamente in questa fase è proprio il collegamento autostradale Fano – Grosseto. Questa particolare attenzione è legata al fatto che la interazione tra le Marche e la Toscana rappresenta un valore aggiunto determinante per la crescita economica di due Regioni che partecipano per oltre il **12%** alla formazione del PIL dell'intero Paese.

Per quanto concerne le **Marche** è utile seguire, con la massima attenzione, non tanto e non solo la realizzazione delle opere infrastrutturali della "Quadrilatero Umbria Marche", quanto la concreta attuazione di quegli interventi al contorno che dovrebbero dare almeno il **10% – 15%** di introiti per garantire una quota parte degli investimenti spesi per la infrastrutturazione dell'opera. Essendo un esperimento pilota è necessario supportare, in tutti i modi, una simile iniziativa in quanto rappresenta: il primo esperimento di **Partenariato Pubblico Privato**.

Per quanto concerne l'**Umbria** senza dubbio l'asse E45 rappresenta un riferimento infrastrutturale dominante; trattasi di un asse che va, con la massima urgenza, trasformato in asse autostradale con elevato livello di servizio. Non si può, per alcun motivo, ritardare l'avvio concreto dei lavori di una simile infrastruttura e ciò sia per motivi di sicurezza, sia perché l'economia della intera Regione è condizionata proprio dall'accesso alle attività produttive presenti nel territorio Umbro. In

tale contesto un ruolo chiave svolge l'intero sistema viario che caratterizza il nodo di Perugia.

Per quanto concerne il **Lazio**, come per la Regione Lombardia l'EXPO è stato un riferimento chiave nella definizione di una serie di obiettivi, così per la Regione Lazio le Olimpiadi del 2020 devono dare vita ad un codice comportamentale in grado di caratterizzare questa delicata fase programmatica. Il Corridoio Tirrenico autostradale e cioè l'asse Roma – Latina – Terracina – Formia, come naturale prolungamento della Livorno – Civitavecchia, le reti metropolitane romane, i nodi stazione (Tiburtina, Termini, Ostiense), il sistema aeroportuale romano con gli scali di Fiumicino e di Viterbo, il sistema portuale di Civitavecchia – Fiumicino – Gaeta, costituiscono i riferimenti portanti di un **Progetto 2020** in parte già avviato a realizzazione, in parte di prossimo avvio, in parte da progettare. Una serie di interventi essenziali per ottenere lo svolgimento delle Olimpiadi a Roma, una serie di interventi però da realizzare in tempi certi indipendentemente da tale evento se non si vuole incrinare la crescita e lo sviluppo della Regione.

Per quanto concerne l'**Abruzzo** oltre un anno fa il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva ipotizzato la costituzione di un gruppo di esperti in grado di produrre una proposta per la ricostruzione della città dell'Aquila. Una proposta da redigere insieme alla Università dell'Aquila. **Gli edifici pubblici, infatti, potevano e dovevano essere il riferimento portante per l'assetto urbanistico della città.** Per la ricostruzione e per il restauro degli edifici pubblici erano stati assegnati, prelevandoli dal Fondo Infrastrutture, 408 milioni di € e di tale volano di risorse è già stata garantita ed avviata concretamente una prima tranche di oltre 200 milioni di €. Senza dubbio questa prima assegnazione è esigua tuttavia le opere pubbliche diventano un vero legante dell'intero tessuto urbano. La città, infatti, è fatta di simboli: **gli edifici pubblici, le piazze, le chiese, i musei, i centri culturali sono i riferimenti chiave delle città;** nel caso di una città distrutta come l'Aquila sono il DNA che sopravvive anche dopo un evento sismico grave. La ricostruzione della città e l'adeguamento dell'intero assetto infrastrutturale regionale, stradale e ferroviario, che caratterizza l'attuale offerta, diventano obiettivi chiave per la crescita e per lo sviluppo di un territorio allo stato tanto penalizzato.

Per quanto concerne la **Campania**, pur riconoscendo un grande respiro strategico all'asse ferroviario Napoli – Bari, pur apprezzando l'attenzione al sistema regionale metropolitano ed alla offerta ferroviaria regionale, assume una grande rilevanza ogni azione mirata al rilancio della offerta intermodale della intera Regione e ciò sia attraverso i due impianti portuali di Salerno e di Napoli, sia attraverso le piastre logistiche, sia attraverso i collegamenti tra i nodi intermodali ed il sistema produttivo. La Campania movimentata oltre 110 milioni di tonnellate di merci ogni anno; il valore aggiunto generato da tale grande quantità rimane per un

valore di appena il 5% all'interno della Regione. Questa oggettiva ricchezza non può essere, per nessun motivo, regalata ad altri sistemi economici e, soprattutto, non si può perdere una così rilevante fonte di occupazione.

Per quanto concerne la **Puglia**, come per la Campania, è fondamentale l'attenzione alle attività legate alla movimentazione delle merci e, soprattutto, ai collegamenti ancora non completati, sia su ferro che su strada, per l'accesso alla piastra logistica di Taranto. Analoga priorità va data alla efficienza del sistema urbano diffuso dell'area barese ed a quella dell'area salentina. Nel primo caso il nodo stazione di Bari non risolto da oltre trenta anni rappresenta, con le reti delle Ferrovie dello Stato, delle Ferrovie del Sud Est, delle Ferrovie Bari Nord e delle Ferrovie Appulo Lucane, un obiettivo urbanistico e trasportistico determinante per la crescita e lo sviluppo dell'intero assetto regionale.

Per quanto concerne il **Molise** l'asse autostradale A1 – A14 Termoli – San Vittore (Tratta S. Vittore – Venafro – Isernia – Bojano – Campobasso) rappresenta un collegamento chiave per consentire una interazione efficiente ed efficace tra la Regione ed il Paese. Ma tale asse svolge anche un preciso ruolo: consente, ad un specifico ambito territoriale, di diventare reale offerta logistica, ci si riferisce, in particolare, alla piastra logistica di Termoli.

Per quanto concerne la **Basilicata** occorre reimpostare integralmente i Piani dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato e definire il quadro degli ammodernamenti della Strada Statale n. 7 e della 106 Ionica, nonché la efficienza dei collegamenti ferroviari con Taranto, con Bari e con Napoli. Anche se la domanda di trasporto non è alta non è corretto penalizzare la domanda di trasporto esistente; in tal modo, infatti, si marginalizza la crescita di una tessera essenziale per la intera economia meridionale.

Per quanto concerne la **Calabria** è utile ricordare la stretta interazione tra la realizzazione del Ponte sullo Stretto e l'adeguamento infrastrutturale dell'asse ferroviario ed autostradale Salerno – Reggio Calabria. Man mano che si aprono al traffico nuovi lotti, man mano che si vede davvero l'avvicinarsi del completamento dell'asse autostradale, il Ponte diventa una scelta obbligata ed improcrastinabile. La Calabria ha bisogno del completamento di altri interventi essenziali come l'asse viario 106, come l'adeguamento infrastrutturale del porto di Gioia Tauro, come la velocizzazione vera dell'asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria, ma la spina dorsale dell'intero sistema economico regionale rimane sempre l'asse Salerno – Reggio Calabria.

Per quanto concerne la **Sicilia** sicuramente una serie di infrastrutture come la velocizzazione dell'asse ferroviario Palermo –

Catania o dell'ammodernamento dell'asse stradale Palermo – Agrigento o dell'asse autostradale Catania – Ragusa rappresentano obiettivi essenziali per la intera Regione, tuttavia grande attenzione andrà riposta alla ottimizzazione della organizzazione logistica dell'intero sistema insulare sia per quanto concerne i passeggeri negli aeroporti di Catania, Comiso, Palermo e Trapani, sia per quanto concerne la movimentazione delle merci nei porti di Augusta, Catania, Palermo, Termini Imprese; tra tali impianti Augusta riveste il ruolo di HUB portante all'interno del Mediterraneo. In realtà per la Sicilia è necessaria una chiara strategia mirata al concreto annullamento dei vincoli esistenti per l'accesso alle aree di produzione, ai nodi di interscambio modale.

Per quanto concerne la **Sardegna** il completamento e l'adeguamento della SS 131 Carlo Felice e l'ammodernamento funzionale della Olbia – Sassari rappresentano il riferimento chiave per una risposta immediata alle esigenze della domanda di trasporto passeggeri e merci. Sono assi infrastrutturali che insieme all' HUB portuale di Cagliari consentono all'intera sistema insulare di essere una piattaforma logistica del Mediterraneo. Tuttavia non va sottovalutata la riorganizzazione della offerta trasportistica del nodo urbano di Cagliari sempre più caratterizzato da costi patologici della congestione.

**Tutte le Regioni del Mezzogiorno sono poi accomunate da un progetto fondamentale che è quello relativo alla realizzazione degli schemi idrici.** Un progetto che in questo passato decennio ha dato già dei risultati tangibili, un progetto che necessariamente andrà rifinanziato.

Sempre le Regioni del Mezzogiorno nella rivisitazione delle Intese Generali Quadro dovranno tener conto dello strumento del Contratto Istituzionale che rappresenta un riferimento procedurale nuovo del Piano del Sud.

Un Piano che rilancia in modo organico il ruolo che il Mezzogiorno riveste sia all'interno del nuovo assetto delle reti TEN-T, sia all'interno delle nuove azioni che la Unione Europea sta adottando sulla politica del Mediterraneo.

A tale proposito non possiamo dimenticare che, nella Conferenza di Napoli dell'ottobre 2009, 38 Paesi hanno riconosciuto proprio al Mezzogiorno un nuovo ruolo strategico non solo per la incisività di assi infrastrutturali come il Corridoio 1 ed il Corridoio 8 (i cordoni ombelicali tra l'Europa e l'Africa e l'area Orientale) ma anche per la presenza di impianti portuali come Cagliari, Augusta, Napoli, Gioia Tauro e Taranto attraverso i quali è possibile costruire condizioni di elevata convenienza per il transhipment e per le autostrade del mare.

La dimensione della sperequazione economica che riguarda il Mezzogiorno è bene sintetizzata dal seguente dato: ancora oggi nel 2011, l'impatto di un euro speso di mano pubblica nel territorio del Centro Nord nel settore infrastrutture di trasporto, è in grado di produrre un sistema di convenienze ad investire di parte privata pari a circa 3 euro, mentre nel mezzogiorno il rapporto rimane 1 euro pubblico versus 1,2 investimenti privati. In realtà questa singolarità, questo misurabile scenario può essere la migliore condizione per attuare quanto previsto dall'articolo 22 della Legge 42/2009, per attuare, cioè, una **perequazione non solo infrastrutturale ma economica**. Per questo motivo è opportuno che ogni Atto Aggiuntivo alle Intese del Mezzogiorno contenga un riferimento comune sugli obiettivi strategici del territorio per ribaltare, in un arco temporale certo, le attuali anomalie.

Emerge, da questa sintetica analisi, che l'elenco delle azioni strategiche che caratterizzano la Legge Obiettivo non è enorme e, soprattutto, è coerente ad una chiara **logica di priorità**.

Il fatto nuovo risiede solo nella necessità di trovare insieme (l'organo centrale e l'organo locale) le risorse per dare concreta realizzazione alle opere.

Il fatto nuovo sta nella esigenza che gli Atti Aggiuntivi alle Intese Generali Quadro siano tutte azioni propedeutiche ai Partenariati Pubblico Privato.

Il fatto nuovo sta nel fatto che i Fondi FESR, non siano più un banale nominalismo programmatico ma costituiscano un condiviso Quadro Fonti Impieghi tra lo Stato e le Regioni.

PAGINA BIANCA

## **QUARTO PARAGRAFO: LE DISPONIBILITÀ FINANZIARIE**

In merito alle disponibilità finanziarie ed al coordinamento programmatico con il Piano del Sud sono state identificate quattro distinte aree tematiche:

1. definizione del volano di risorse non attivate dal Fondo Infrastrutture e, quindi, come previsto dall'articolo 46 della Legge 122/2010, da assegnare di nuovo ad interventi della Legge Obiettivo. Finora è stato possibile solo recuperare **336 milioni di €** per dare continuità alla realizzazione del sistema Mo.SE.. Onde permettere la continuità degli investimenti, si è in attesa di conoscere se esistano ancora disponibilità residue;
2. definizione delle disponibilità finanziarie previste dall'articolo 2 della Legge 10/2011. In particolare tale articolo precisa che **"Entro il termine del 15 marzo 2011 sono revocati i fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione"**;
3. attuazione organica di quanto previsto dall'articolo 32 della Legge 111/2011. Ciò attraverso sia il Decreto di revoca delle opere non ancora attivate nel rispetto dei commi 2, 3 e 4, sia attraverso il Decreto di mantenimento delle opere già approvate dal CIPE e ritenute essenziali, sia attraverso la identificazione, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, degli interventi da realizzare con le risorse previste nel comma 1 (**4.930 milioni di €**). In particolare le risorse disponibili al comma 1 dell'articolo 32 potrebbero, sempre nel rispetto della norma e dopo l'ottenimento del concerto con il Ministero dell' economia e delle finanze, essere assegnate prioritariamente a:
  - lotti costruttivi ferroviari per almeno **2,1 miliardi di €**;
  - Interventi di manutenzione viaria e ferroviaria per un valore non inferiore a **600 milioni di €**;
  - Interventi nelle aree metropolitane per un valore non inferiore a **200 milioni di €**;
  - Interventi urgenti nel Mezzogiorno per un valore non inferiore a **1.400 milioni di €**;
  - Interventi nel comparto logistico e portuale per un valore pari a **100 milioni di €**.
4. attivazione, con la massima urgenza, delle opere prioritarie del Piano del Sud garantendo il completamento della prima nonché della seconda fase delle opere piccole e medie già approvate dal CIPE nel 2009.

In questo modo, attraverso la chiara definizione di queste quattro aree tematiche, è possibile dare attuazione al quadro programmatico inserito nel 9° Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica.

Infatti, se andiamo a leggere le Intese Generali Quadro ormai disponibili per oltre il 50%, scopriamo che lo sforzo di ogni singola Regione è stato quello di indicare sia specifiche priorità, sia chiare disponibilità a garantire, ove possibile, soprattutto per le Regioni del Mezzogiorno, apposite risorse.

Occorre ora coniugare le esigenze prioritarie e le limitate disponibilità finanziarie in modo da non bloccare la continuità del quadro programmatico che finora ha caratterizzato l'intero ciclo della Legge Obiettivo.

**I criteri nella scelta delle opere prioritarie, condivisi sempre dalle Regioni, sono sempre stati:**

- 1. il livello dell'avanzamento progettuale;**
- 2. la continuità funzionale di alcune opere;**
- 3. l'utilizzo dei fondi di Legge Obiettivo legati a scadenze temporali obbligate;**
- 4. l'attrazione di capitali privati;**
- 5. il particolare livello di emergenza.**

Il grande sforzo che si sta facendo, attraverso ogni singola Intesa Generale Quadro, è quello di:

- **definire** in modo inequivocabile un quadro di priorità;
- **garantire** per alcuni interventi il ricorso alle procedure della Legge Obiettivo per la rilevanza strategica dell'opera;
- **garantire** l'inserimento del quadro degli interventi nel Programma Nazionale di Riforma (PNR);
- **garantire** l'inserimento del quadro degli interventi nel Comprehensive Network e nel Core Network delle Reti TEN-T in modo da accedere al Fondo delle Reti TEN-T;
- **garantire** la piena interazione tra le singole Intese Generali Quadro del Mezzogiorno con il Piano del Sud;
- **ottimizzare** al massimo le risorse ancora non utilizzate dal Fondo FESR

## **QUINTO PARAGRAFO: LE INDICAZIONI DEL 9° ALLEGATO**

Il 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2011 nella versione definitiva, coerentemente a quanto indicato nella Legge 39/2011, rappresenta l'aggiornamento della versione relativa all'aprile 2011 approvato dal Consiglio dei Ministri e dal Parlamento con risoluzione parlamentare n. 6-00080, del 28 aprile 2011. Tale Allegato in continuità con l'8° allegato Infrastrutture approvato con Delibera CIPE 81/2010 è coerente con l'impegno espresso nello stesso Allegato in cui si riporta espressamente:

**“L'aggiornamento entro il 20 di settembre 2011 nel rispetto di quanto previsto dal comma 8 dell'articolo 2 della Legge 39/2011, riguarderà sostanzialmente le attività di programmazione derivanti dai territori regionali formalizzate dalla stipula delle Intese Generali Quadro, le attività di programmazione relative all'avvio del Piano per il Sud, le attività relative all'aggiornamento delle indicazioni di politica comunitaria relativa alle Reti TEN-T.**

- 1. Le attività di programmazione derivanti dai territori regionali sono attualmente in corso con la stipula, previa Delibera di Giunta Regionale, delle Intese Generali Quadro tra il Governo Italiano e le Regioni interessate. Questo processo, che ha preso avvio con l'approvazione in Conferenza Unificata dell'8° Allegato Infrastrutture e con la pubblicazione in GU della Delibera CIPE 81/2010, si può ritenere concluso.**
- 2. Le attività di programmazione del Piano per il Sud, riguardano l'identificazione delle opere che confluiranno in tale Piano ed il relativo aggiornamento del parco progetti funzionale alla sua completa identificazione. Questo allegato riporta in tabella 1 gli interventi a conoscenza della Struttura Tecnica di Missione che, per qualità progettuale e/o necessità temporali programmatiche, registrano ad oggi tutte le caratteristiche di coerenza tra le procedure di “Legge Obiettivo” e le indicazioni dettate dalla delibera CIPE 1/11. Opere confluibili, previo accordo con le Regioni, nei Contratti Istituzionali di Sviluppo che contribuiranno a definire il dettaglio operativo del Piano Nazionale per il Sud.**
- 3. Le attività di programmazione derivanti dalla rivisitazione delle Reti TEN-T ad opera della UE comporteranno l'identificazione di opere infrastrutturali che verranno dalla maglia infrastrutturale riferita alle infrastrutture lineari ed alle opere puntuali (portuali ed aeroportuali) comprensive delle connessioni di “ultimo miglio”.**

#### 4. La necessità di verificare i ritorni di investimento ed i risultati attesi dall'azione infrastrutturale avviata nel decennio e riportata come proposta nell'8° Allegato.

Infatti in quell'Allegato veniva ribadita la necessità di avviare una valutazione, in termini puramente economici, dei cambiamenti sostanziali su alcuni indicatori particolari quali ad esempio:

- la incidenza del costo del trasporto sul valore del trasportato supera in molti casi il **10 – 12%**. Un dato certo è che il costo del trasporto delle merci supera di 6 – 8 punti percentuali quello degli altri Paesi della Unione Europea. Questo è un dato che ridimensiona, in modo sostanziale, la competitività dei nostri prodotti e quindi incide direttamente sulla crescita e sullo sviluppo;
- all'interno delle nostre grandi aggregazioni urbane, dove vive oltre il 40% della popolazione, il costo sopportato dalle famiglie per il trasporto è superiore a **38 miliardi di €** all'anno;
- il costo della congestione in ambito urbano ha superato, nel 2009, i **10 miliardi di €** (solo Roma 900 milioni di €);
- il costo della congestione nel trasporto delle merci per le lunghe e medie distanze ha, invece, nel 2009, superato i **56 miliardi di €**;
- la incidentalità nell'urbano, ha superato, nel 2008, la soglia del **45%** del valore globale nazionale; con un numero di vittime superiore a **2.200 unità**;
- sebbene si registri un miglioramento della qualità dell'aria nel 2009, il numero di giorni di superamento del valore limite di inquinamento (per il PM10 ) rimane elevato (54 giorni, dai 57 del 2008) rispetto a quello previsto dalla normativa (35 giorni), con superamenti in 62 capoluoghi di provincia;
- il consumo energetico, nelle nostre città, ha raggiunto livelli inimmaginabili: è sufficiente ricordare che **un quinto del consumo energetico globale nel nostro Paese è dovuto alla mobilità in ambito urbano.**

Le diseconomie generate dalla attuale offerta di trasporto gravano ogni anno sul bilancio pubblico per una soglia superiore ai **90 miliardi di €**. Una soglia economica assurda legata solo a cattiva organizzazione dell'offerta.