

Per il 2013, cioè nel prossimo biennio, avremo raggiunto questa nuova disponibilità infrastrutturale:

Il nuovo patrimonio di infrastrutture

Reti viarie, ferroviarie e metropolitane	Dati sulle nuove disponibilità
Asse autostradale Salerno Reggio Calabria	240 Km aperti al traffico
Altri sistemi stradali	320 km
Assi ferroviari	133 Km
Reti metropolitane nuove	182 Km

Ebbene il sistema di obiettivi connesso a questo arricchimento infrastrutturale dovrebbe produrre:

- una riduzione del **20%** dei costi da congestione in ambito urbano;
- una riduzione di almeno il **30%** dei costi da congestione per il traffico merci su strada;
- una riduzione significativa del costo del trasporto pubblico delle famiglie;
- una riduzione sostanziale delle emissioni di CO₂;

La simulazione al 2020 deve, invece, necessariamente comprendere un quadro di interventi completati o in avanzata fase realizzativa quali:

- il tunnel del Brennero;
- il tunnel del Frejus stradale e ferroviario;
- il Terzo valico dei Giovi;
- opere ferroviarie connesse con la Galleria di base del Gottardo
- l'asse ferroviario AV Milano – Venezia;
- il nodo ferroviario di Genova;
- il nodo ferroviario di Firenze;
- il nodo ferroviario di Bari;
- il nodo ferroviario di Palermo;
- il nuovo asse ferroviario Napoli - Bari
- l'adeguamento dell'asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria;
- la pedemontana lombarda;
- la BreBeMi;
- la Tangenziale di Milano;
- la terza corsia sull'asse autostrade Venezia – Trieste;
- il collegamento tra l'asse autostradale ed il porto di Ancona;
- la CISA;
- la E45 e la E55;

- l'asse autostradale Cecina – Civitavecchia;
- l'asse autostradale Roma – Latina;
- la variante di valico stradale;
- l'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria;
- il completamento dei tratti più critici della superstrada 106 Ionica;
- l'asse stradale Agrigento Caltanissetta;
- l'asse stradale Palermo – Agrigento;
- l'asse autostradale Catania – Siracusa;
- l'asse autostradale Ragusa – Catania;
- la Linea C della Metropolitana di Roma;
- la Linea M1, M2, M3, M4 e M5 del sistema metropolitano milanese;
- il completamento della rete metropolitana regionale campana;
- la Piastra logistica di Civitavecchia;
- la Piastra logistica di Trieste;
- la Piastra logistica di Taranto;
- la Piastra logistica di Savona – Vado ligure;
- la Piastra logistica di Augusta;
- il Ponte sullo Stretto di Messina;
- la risistemazione funzionale dell'HUB di Fiumicino con il nuovo aeroporto di Viterbo;
- la risistemazione dell'aeroporto di Malpensa con le interazioni funzionali al sistema metropolitano milanese.
- Rilancio del sistema idroviario padano veneto

Questa ricchezza infrastrutturale è in grado di generare significativi ritorni di investimento che dovranno essere stimati e valutati nell'ambito di un nuovo assetto gestionale.

Non affrontare sin da ora il duplice aspetto dei possibili ritorni di investimento e delle forme di organizzazione gestionale significa solo arricchire infrastrutturalmente il territorio producendo una azione keynesiana limitativa e, soprattutto, amplificando i costi di esercizio dei gestori.

In realtà nel prossimo decennio questo analitico rapporto tra l'investimento e la sua leggibile ricaduta diventa il vero fattore innovativo dell'intera strategia che ha caratterizzato il decennio 2001 – 2010.

La logica che ha governato questi quattro punti è confluita direttamente ed indirettamente, alla luce dell'art. 2 della legge 39/2011, nel presente aggiornamento di settembre dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.

Si ritiene, infine, utile riportare di seguito due tavole sintetiche relative:

- **allo stato di attuazione degli interventi chiave del programma delle infrastrutture strategiche;**
- **alla presenza di risorse private in interventi in corso e di prossimo avvio.**

PAGINA BIANCA

**LO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI
INTERVENTI CHIAVE DEL PROGRAMMA
DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**

PAGINA BIANCA

Tabella A Le opere completate e le opere avviate

Interventi	Importo M€	Istruttoria	Avanzamento
Opere completate			
Il passante di Mestre	1.186	•	Completato
La terza corsia raccordo anulare di Roma	620	•	Completata
L'asse autostradale Palermo – Messina	1.032	•	Completato
L'autostrada Catania – Siracusa	574	•	Completata
In avanzata fase di costruzione			
Il Mo.SE	5.493	Lavori in corso	L' avanzamento è di oltre il 70%
La BreBeMi	1.611	Lavori in corso	L'avanzamento dei lavori ha superato il 23%
La metropolitana di Brescia.	747	Lavori in corso	L'avanzamento è di oltre il 70%
Il lavori della Gronda ferroviaria di Genova	650	In affidamento	
La Variante di Valico autostradale.	3.702	Lavori in corso	L'avanzamento è di circa il 75%
L'asse autostradale Livorno – Civitavecchia.	2.000	Lavori affidati	È stato cantierato un primo lotto e quanto prima sarà cantierato un secondo lotto.
Le reti metropolitane di Roma.	3.380	Lavori in corso	La linea C a un avanzamento del 60% , la linea B1 sarà completata entro il 2011.

Le reti metropolitane di Napoli.	4.450	Lavori in corso	Sono in corso lavori per oltre 2,8 miliardi di €
L'Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria.	10.385	Lavori affidati, in corso e ultimati	Sono aperti cantieri per circa 7,4 miliardi di € e sono disponibili già 220 Km; alla fine del 2013 saranno disponibili 383 Km di nuova rete.
Nodo di Palermo.	1.113	Lavori in corso	Sono in corso lavori per 900 milioni di €
Gli Schemi idrici del Mezzogiorno.	2.460	Lavori in corso	Sono appaltati e/o cantierati interventi per oltre 1,6 miliardi di €
In avanzata fase di cantierizzazione			
Primo lotto costruttivo Treviglio – Brescia	1.131	Lavori affidati	Attivazione cantieri
Le reti metropolitane di Milano.	4.908	Lavori affidati e in corso	Per M4 è in corso la gara, per M5 in corso i lavori.
La pedemontana lombarda	4.166	Lavori affidati e in corso	
La Statale Ionica 106	3.674	Lavori affidati e in corso	Il CIPE ha approvato interventi per circa 1,7 miliardi di € e sono in corso lavori per oltre 800 milioni di €. La migliore identificazione delle opere costituenti l'infrastruttura strategica ha comportato una nuova aggregazione definita di 1° fase
Di prossima cantierizzazione			
L'asse ferroviario Pontremolese.	2.304	In progettazione	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto

L'asse autostradale CISA.	2.731	In progettazione	È stato autorizzato l'avvio di un lotto
L'autostrada Ragusa – Catania.	815	In progettazione	È in corso la gara
Le reti metropolitane di Catania.	572	In progettazione	Sono stati approvati dal CIPE e sono in corso interventi per oltre 200 milioni di €
Il Ponte sullo Stretto. Sono partite le opere a terra e la Società dello Stretto ha approvato il progetto definitivo.	6.950	Lavori affidati	Sono partite le opere a terra e la Società dello Stretto ha approvato il progetto definitivo.
Asse ferroviario Torino – Lione. <i>Corridoio 5</i>	6.521	In progettazione	Sono state attivate le indagini geognostiche
Asse ferroviario Monaco – Verona: valico del Brennero	4.140	Lavori affidati	

PAGINA BIANCA

**LA PRESENZA DI RISORSE PRIVATE
IN INTERVENTI IN CORSO E DI PROSSIMO
AVVIO**

PAGINA BIANCA

Tabella B Le opere con finanziamenti privati e altri finanziamenti.

Valori in milioni di euro

Intervento		Costo previsto	Contributo pubblico previsto	Quota prevista a carico di privati
1.	Bre.Be.Mi.	1.611	-	1.611
2.	Pedemontana Lombarda	4.166	1.300	2.866
3.	Tangenziale Est Milano	1.578	-	1.578
4.	Passante di Mestre	1.186	480	706
5.	Linea Metropolitana M4 Milano	1.699	1.426	273
6.	Linea Metropolitana M5 Milano	1.265	725	540
7.	Asse autostradale Cecina - Civitavecchia	2.000	-	2.000
8.	Asse autostradale Roma – Latina e Cisterna - Valmontone	2.637	1.071	1.566
9.	Variante di Valico autostradale	3.702	-	3.702
10.	Nodo autostradale di Bologna	1.317	-	1.317
11.	Asse autostradale CISA	2.731	892	1.839
12.	Collegamento autostrada porto di Ancona	480	3	477
13.	Linea C metropolitana di Roma	3.380	3.380	-
14.	E 78 Fano - Grosseto	2.932	2.932	-
15.	Asse autostradale Orte - Mestre	9.768	1.428	8.340
16.	Asse autostradale Termoli – San Vittore	1.244	665	579
17.	Asse autostradale Ragusa - Catania	815	367	448
18.	Ponte sullo Stretto	6.950	1.650	5.300
19.	Piastra logistica di Taranto	190	153	37
Totale		49.651	16.472	33.179

Tabella C Le risorse assegnate e da assegnare ai progetti realizzati tramite il ricorso ai lotti costruttivi

Investimenti realizzati per lotti costruttivi <i>(legge n. 191/2009 art. 2 comma 232)</i>	Costo a vita intera	I fase assegnazioni CIPE anno 2010		II fase assegnazioni CIPE anno 2011	
		Risorse al 2010	Valore residuo	Necessità al 2011 II lotto	Valore residuo
Linea Av/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia	2.050	1.130,95	919	919	0
Asse Monaco Verona Galleria di base del Brennero (Parte italiana)	4.140	728	3.412	Continuità utilizzo risorse del CIPE 71/2009	3.412
Linea Av/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi	6.200	720	5.480	1100	4.380
Totale	12.390	2.579	9.811	2.019	7.792

Aggiornamento del 9° Allegato Infrastrutture al DEF nel rispetto della Legge 39/2011 e osservazioni emerse in Conferenza Stato Regioni Chiarimenti e motivazioni che supportano la proposta

In ottemperanza a quanto emerso nella riunione del 9 giugno 2011 della Conferenza Stato Regioni ed al fine di giungere al conseguimento dell'Intesa ai sensi dell'art 1 comma 1 della legge 443/2001, si ritiene opportuno soffermarsi su due punti che hanno caratterizzato la fase istruttoria da parte della Conferenza Stato Regioni del 9° Allegato Infrastrutture al DEF. Allegato già approvato dal Governo, dal CIPE e dalle Commissioni competenti della Camera e del Senato.

Il primo punto è relativo alle richieste avanzate dalle Regioni Molise e Liguria.

In particolare, la Regione Molise ha chiesto di inserire nella Intesa Generale Quadro tra la Regione ed il Governo una chiara priorità relativamente al lotto funzionale, identificato nel lotto **“Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli - S.Vittore Tratta 1 - S. Vittore – Venafro –Isernia – Bojano - Campobasso”**. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva fatto presente in Conferenza Stato Regioni che tale richiesta sarebbe stata onorata dallo Stato con il ricorso alle risorse indicate nel comma 1 dell'articolo 32 del Decreto Legge 98/2011, di concerto con il MEF.

Relativamente alla richiesta della Regione Liguria l'opera **“Genova Gronda di Ponente”** era stata già indicata come meritevole di essere considerata nella Nuova Intesa Generale Quadro in corso di sottoscrizione. Tale indicazione si è resa necessaria in quanto già nel 2009 la Gronda di Ponente, intesa come infrastruttura parallela all'esistente autostrada A10 Genova Voltri Genova Ovest, era oggetto di una ulteriore soluzione proposta dal Comune di Genova, era stata proposta come opera strategica ma non inserita in quanto non supportata da un quadro economico certo e da una chiara articolazione funzionale. Elementi che oggi, invece, sono disponibili. Per questo motivo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha condiviso la proposta di inserimento dell'intervento tra le opere di Legge Obiettivo.

Il secondo punto è invece relativo a quanto evidenziato, sempre presso la Conferenza Stato Regioni, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sempre nella fase di esame del 9° Allegato Infrastrutture al DEF da parte della Conferenza

Stato Regioni, ha fatto pervenire, con apposite note alcune osservazioni che possono così essere sintetizzate:

1. le risorse di cui al comma 1 dell'articolo 32 del Decreto Legge 98/2011, convertito nella Legge 111/2011, devono essere **"destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232, 233 e 234 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, nonché ai contratti di programma con RFI SpA e ANAS SpA"** e quindi, ad avviso del Ministero dell'Economia e delle Finanze, poiché i commi 232, 233 e 234 della legge 191/2009 si riferiscono agli interventi ferroviari attivati per lotti costruttivi i cui importi raggiungono soglie elevate, allo stato si ritiene che il volano di risorse destinato dal comma 1 dell'articolo 32 non possa essere utilizzato per altri interventi
2. alla luce della scelta del Governo di contenere al massimo l'indebitamento pubblico si ritiene che l'Allegato Infrastrutture non debba arricchirsi di ulteriori proposte incrementando in tal modo la soglia già approvata dal Governo e dal CIPE nell'aprile 2011.

In merito alla prima osservazione sollevata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze si ritiene opportuno precisare che nel comma 1 dell'articolo 32 della Legge 111/2011 è previsto che le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e sono destinate **prioritariamente** alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232, 233 e 234 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, nonché ai contratti di programma con RFI SpA e ANAS SpA

Appare quindi evidente che sarà cura del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti proporre all'esame del CIPE l'utilizzo di tale Fondo tenendo conto delle priorità indicate ma non sottovalutando la possibilità di inserire altri interventi coerenti con i Contratti di Programma dell'ANAS e di RFI.

Sarà quindi il CIPE la unica sede idonea in cui esporre i pareri positivi o negativi alle proposte avanzate dal Dicastero.

In merito alla seconda osservazione si ribadisce ancora una volta che l'obiettivo portato avanti dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sin dall'inizio della attuale Legislatura, è stato quello di distinguere formalmente gli interventi che gravavano integralmente sul bilancio dello Stato da quelli in cui la strategicità veniva motivata e supportata solo da un coinvolgimento concreto e sostanziale anche da parte delle Regioni.