

LE INFRASTRUTTURE FRA FORTE VOLONTÀ POLITICA E NODI DIFFICILI DA SCIogliere

Un'altra fase

PER LE GRANDI OPERE

FABRIZIO BONOMO

L'ulteriore tappa, la terza, del processo di reinfrastrutturazione del Paese avviato nel 2001, sembra fare tesoro dell'esperienza maturata in questi anni, sia focalizzando l'attenzione su un numero più limitato di interventi (per un costo di oltre 80 miliardi di euro, circa 155 mila miliardi di lire), ridotto rispetto alla lunga lista del Piano decennale varato nel 2001, sia puntando su nuove formule e nuovi strumenti per attrarre capitali privati e velocizzare le procedure, proseguendo nella profonda revisione del sistema di regole che governa il settore delle costruzioni e degli appalti pubblici e investe la struttura stessa degli attori principali, dal Ministero di riferimento all'Anas, alle Ferrovie dello Stato, e per la prima volta in modo esplicito viene dichiarata l'intenzione di risolvere i problemi della mobilità urbana e, soprattutto di raggiungere un riequilibrio modale nel sistema dei trasporti, obiettivo titanico per un Paese dove il 90% delle merci e delle persone si muove su strada

Expo Milano 2015

Una forte volontà politica e la prospettiva di un Governo che duri cinque anni sono alla base della ulteriore tappa, la terza, del processo di reinfrastrutturazione del Paese avviato nel 2001: una fase che non si differenzia molto da quella precedente per quanto riguarda i cantieri, perchè le opere avviate sono di fatto sempre le stesse degli anni precedenti, così come il quadro economico complessivo.

Infatti, il Programma delle infrastrutture strategiche allegato al Documento di programmazione economica e finanziaria (Dpfe) 2009-2013, approvato nel luglio scorso, conferma che il costo delle opere inserite nel Piano decennale è di circa 174 miliardi di euro, a fronte dei 60 miliardi disponibili e di un totale di 115 miliardi di interventi approvati dal Cipe.

E' praticamente lo stesso quadro economico presentato nell'agosto 2006 dagli allora ministri dell'Economia e delle Infrastrutture, Tommaso Padoa-Schioppa e Antonio Di Pietro, che a sua volta aggiornava quello non molto differente presentato nel dicembre 2005 dal precedente Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi (vedi articolo pubblicato sul numero di settembre 2006 di Quarry & Construction).

Le novità sono piuttosto nell'ambizione del Governo e del nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, di rilanciare il programma di reinfrastrutturazione del Paese, sviluppando in tempi brevi – si parla di un arco temporale di 100 giorni – un programma di azioni che sia in grado di ridare incisività alle azioni e di superare le crisi del sistema, con nuove procedure che permettano di coinvolgere i capitali privati (o di rendere ancora più efficaci quelle esistenti), e al tempo stesso ridurre ulteriormente i tempi di approvazione e cantierizzazione delle opere.

Inoltre, per la prima volta in modo esplicito, viene dichiarata sia l'intenzione di risolvere i problemi della mobilità urbana, intervenendo con nuove opere ma anche sulle aziende di trasporto pubblico (e già questo è un obiettivo ambizioso), ma soprattutto di raggiungere un riequilibrio



Ponte di Messina nel progetto 2004

modale nel sistema dei trasporti, obiettivo titanico per un Paese dove il 90 delle merci e delle persone si muove su strada.

In questo quadro si inserisce poi l'ennesimo riassetto del ministero delle Infrastrutture, riaccorpato con quello dei Trasporti dopo la separazione effettuata nel 2006 – che a sua volta interveniva su un organismo creato nel 2001 unificando quattro ministeri, cioè Lavori pubblici, Trasporti, Aree urbane e Marina mercantile – e riorganizzato in quattro aree funzionali distinte (Tecnica, Giuridica, Economia e finanza pubblica, Alta vigilanza) mettendo le basi per una politica dei trasporti senza sovrapposizioni ma anzi coordinata a quella infrastrutturale, che era poi uno degli elementi positivi della rivoluzione avviata nel 2001.

Priorità e Lista della spesa

L'approccio del nuovo Governo al Programma di grandi opere è apparentemente un ritorno all'impostazione data nel 2001

La bocca di Malamocco del Mose in costruzione



dal ministro Lunardi, cioè ritenere prioritarie tutte le opere inserite nella Legge Obiettivo, con un avanzamento legato all'effettiva predisposizione dei progetti e poi alla disponibilità di finanziamenti, premiando di fatto chi primo arriva con le carte in regola.

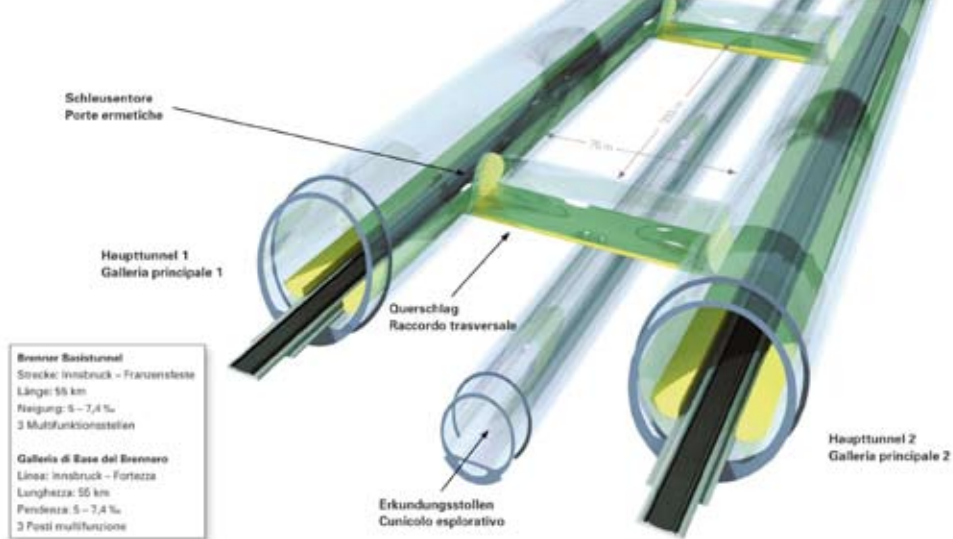
Una logica che il precedente Governo aveva in parte abbandonato, effettuando una scrematura del Piano decennale e fissando delle priorità in base all'avanzamento dei cantieri e ai fabbisogni, così che da alcune centinaia di progetti si è passati a una cinquantina, puntando in particolare sul completamento della rete dell'alta velocità e su nuove infrastrutture per il decongestionamento dei nodi urbani.

In realtà anche il nuovo Governo adotta una logica simile, perchè nonostante dichiarare che tutto il Piano decennale è prioritario, nei fatti lascia cadere la lista complessiva e le vecchie e rinnovate richieste delle Regioni (vedi tabella), puntando invece su un numero limitato di interventi, identificabili in quattro gruppi di opere per un valore complessivo di

oltre 80 miliardi di euro.

Innanzitutto conferma la necessità di completare quanto è attualmente in corso di realizzazione, a partire dalla trentina di progetti con uno stato di avanzamento significativo (vedi tabella), fra le quali spicca il Mose di Venezia, per un totale di 10,5 miliardi di investimenti, alle quali se ne affiancano altre avviate da poco, come il nuovo valico ferroviario del Brennero.

Il secondo gruppo consiste in un pacchetto di 46 miliardi di euro di infrastrutture che si intendono



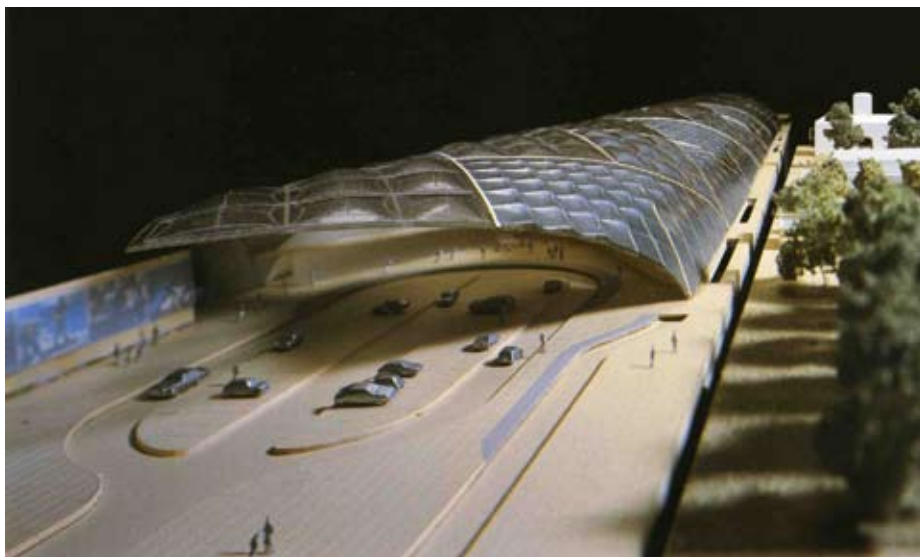
Schema del nuovo valico del Brennero

Opere con un livello di avanzamento significativo al 31 Dicembre 2007

Infrastruttura/Intervento	Costo	Stato Avanzamento Lavori	
		Meuro	% Avanz.
Sa-Rc Km 053+800-082+330. Da svincolo Sicignano a svincolo Atena 1^ macrolotto (1° megalotto)	597,03	574,75	96,27
Asse autostradale Palermo -Messina: completamento	1.032,68	1.032,68	100,00
(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce	47,00	33,61	71,51
Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle di Maddaloni SS 265 5° lotto ex 4°	20,43	44,01	76,81
Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina SS7 Appia 4° lotto ex 6°	36,87	44,01	76,81
Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1 e materiale Rotabile	264,40	264,40	100,00
GRA Adeguamento a tre corsie dal Km 0+450 al Km 3+700 -2° Lotto 1° stralcio	63,75	62,47	97,99
GRA Adeguamento a tre corsie dal Km 3+700 al Km 6+000 -2° Lotto 2° stralcio	55,45	55,45	100,00
GRA Adeguamento a tre corsie dal km 6+000 al km 9+900 -3° Lotto 1° stralcio	95,68	95,68	100,00
GRA Adeguamento a tre corsie dal km 9+900 al km 11+250 -3° Lotto 2° stralcio	81,66	76,76	94,00
GRA Adeguamento a tre corsie dal km 11+250 al km 12+650 -3° Lotto 3° stralcio	86,88	65,16	75,00
GRA -Adeguamento a tre corsie dal km. 12+650 al km.13+900 -4° Lotto	34,88	34,88	100,00
GRA -Adeguamento a tre corsie dal km. 13+900 al km.17+400 -5° Lotto	63,74	63,74	100,00
GRA -Adeguamento a tre corsie dal km. 17+400 al km.18+800 -6° Lotto	89,15	88,26	99,00
Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	294,71	235,44	79,89
Consolidamento costoni collina dei Camaldoli -lato Soccavo zona A e B	4,81	4,81	100,00
Accesso Stradale Fiera Milano -Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	336,56	277,73	82,52
SS 131 "Carlo Felice" da Km 41+000 a Km 47+600 -Abitato di Sanluri	34,43	34,43	100,00
Piastra logistica di Civitavecchia	11,17	11,17	100,00
Centro Interportuale Merci di Novara Terminale Ovest	104,96	66,00	62,88
Hub interportuale Nola -Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	16,63	14,00	84,00
Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1°e 2° lotto	55,51	55,51	100,00
Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	52,32	32,79	62,67
Rete Elettrica -Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	46,50	46,50	100,00
Rete Elettrica -Elettrodotto 380kV Matera -S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	12,00	12,00	100,00
Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	36,81	18,36	49,88
Passante di Mestre	1.134,54	439,40	38,73
Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	694,45	204,98	29,52
Mo.S.E.	4.271,63	1.568,72	36,73
Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	12,87	3,52	27,35
Grandi Stazioni - Riqualficazione stazioni	236,83	57,79	24,40
Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	655,82	261,50	39,87
Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	16,00	4,00	25,00
Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	59,52	20,70	34,78
Totale	10.599,17	5.802,70	

Fonte: Allegato Infrastrutture al Dpef 2009-2013

PUBBLICITÀ



Modello della nuova stazione AV di Firenze

cantierare entro il prossimo triennio, del quale fanno parte: il Ponte sullo Stretto (costo indicato 6,1 miliardi); il completamento della rete AV (tratte Milano-Genova, Milano-Verona e Verona-Padova, per un totale di quasi 14 miliardi); interventi vari programmati dalle Ferrovie dello Stato (per altri 10 miliardi); lo sviluppo e la manutenzione della rete Anas (12 miliardi nel triennio 2009-2011); vari interventi in porti, interporti, schemi idrici, metropolitane e aree urbane inseriti nella Legge Obiettivo, per un costo complessivo di 4,2 miliardi di euro (per questi e per gli interventi FS e Anas vedi tabella delle Opere da cantierare).

Il terzo gruppo è costituito da alcune grandi opere bloccate nella precedente legislatura che il Governo vuole rilanciare, fra cui si ritrovano la rete AV e il Ponte sullo Stretto di Messina, e poi l'asse ferroviario Torino-Lione (costo della quota italiana indicato in 6,5 miliardi di euro) e le autostrade Tangenziale est esterna di Milano (Tem, da 1,4 miliardi), Milano-Brescia (Brebemi, 1,4), Cecina-Civitavecchia (2,7) e Roma-Formia (1,9 miliardi di euro).

Occorrerà un intervento normativo per ri-destinare al Ponte di Messina le risorse Fintecna che il precedente Governo ha trasferito alle Regioni Sicilia e Calabria, così come per i contratti tra la Tav e i General Contractor, annullati per Legge, che il nuovo Governo vuole ripristinare.

Milano Expo 2015

Il quarto gruppo riguarda l'insieme delle opere previste per l'Expo 2015 a Milano, divenute una priorità di fatto, perchè legate a un evento e a una data precisa.

Come già illustrato nel numero di maggio 2008, si tratta di una serie di interventi di connessione dell'area Expo con il sistema dei trasporti milanese e lombardo, indicate nel dossier di candidatura (quindi oggetto di accordi internazionali) e in-

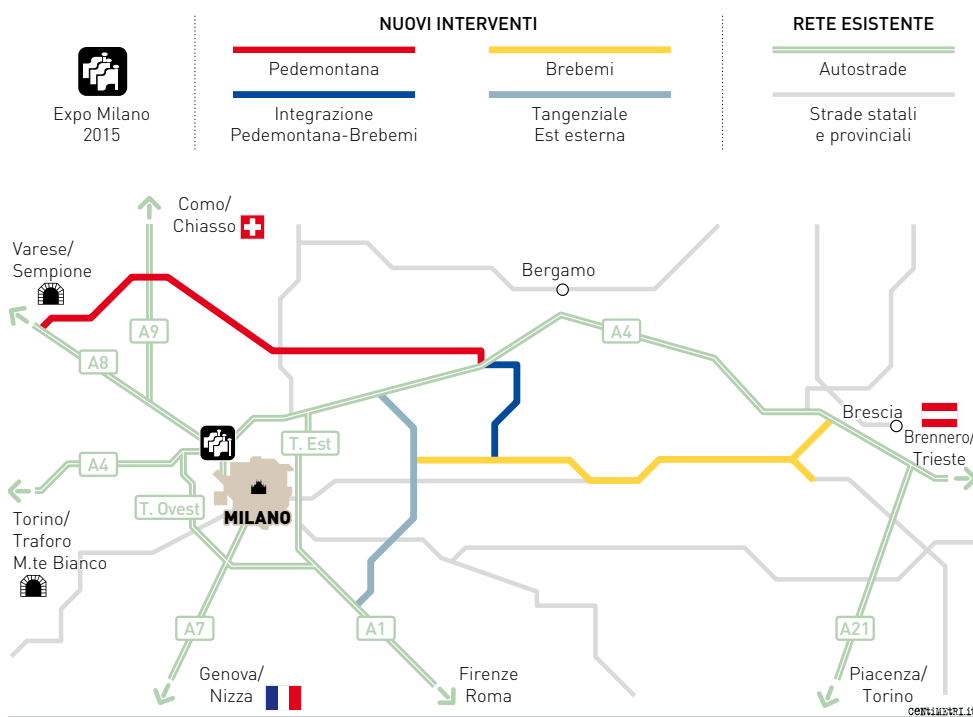
serite nel pacchetto di finanziamenti ad hoc per la manifestazione, per un costo di circa 1,16 miliardi di euro.

Inoltre, il dossier di candidatura considera altri 10,18 miliardi di euro (saliti già a 11,5) per metropolitane, strade, autostrade, ferrovie previste da tempo e già inserite nei piani finanziari di una molteplicità di soggetti (dallo Stato agli Enti locali, dall'Anas a diverse Concessionarie autostradali o società private), quindi regolati da disposizioni legislative ed economiche diverse da quelle dell'Expo, molte delle quali hanno una storia che risale ai decenni scorsi.

Del pacchetto Expo fanno parte nove interventi, fra i quali spicca la nuova linea di metropolitana M6, concepita per alleggerire la linea M1 che porta all'Expo e all'area fieristica di Rho-Pero, dal costo stimato in circa 870 milioni di euro; il resto riguarda strade e parcheggi di corrispondenza.

Le opere collegate comprendono Brebemi, Tangenziale est esterna e una terza autostrada, la Pedemontana lombarda, che insieme valgono almeno 6,2 miliardi di euro di investimenti (lievitati però a 7,3), cioè più della metà del fabbisogno; ci

Gli interventi programmati sulla rete stradale collegata a Expo Milano 2015



sono poi nuove metropolitane per Milano, per un costo di circa 3 miliardi di euro (estensione della M1 a Monza Bettola, nuova M4 Lorenteggio-Linate, nuova M5 Bignami-Garibaldi e Garibaldi San Siro), e poi lavori ferroviari per almeno 485 milioni di euro finalizzati a migliorare i collegamenti fra l'aeroporto di Malpensa e l'Expo (terzo binario sulla linea Rho-

Gallarate, estensione della linea attuale dal terminal 1 al terminal 2 di Malpensa, raccordo fra la rete delle Ferrovie Nord Milano con quelle Rfi a Busto Arsizio) e infine il completamento della rete del nord-ovest di Milano (una carenza storica della città), con nuove strade e raccordi e miglioramenti dell'esistente, per un costo totale di circa 468 milioni di euro.

Miliardi di euro da trovare

Dal punto di vista economico il Governo conferma che per completare il Piano decennale servono 113 miliardi di euro, di cui 55,6 solo per gli interventi già approvati dal Cipe.

Un dato che deriva dalla differenza fra il valore complessivo delle opere inserite

Opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013

(milioni di euro)

Interventi	Costo	Fondi L.O.	Altre fonti statali	Fondi Enti locali	Fondi U.E.	Fondi Privati	da reperire
Liguria							
Genova - Tunnel Sottomarino/Sottterraneo infrastruttura subportuale	421,00	-	-	-	-	326	95,00
Genova: riassetto accesso portuale Voltri	35,00	-	-	-	-	-	35,00
Savona: variante SS 1 Aurelia bis -Tratta Torrente Letimbro casello Autostradale	137,54	-	-	-	-	-	137,54
La Spezia: variante SS 1 Aurelia bis -4°Δ lotto tra San Benedetto e Beverino	208,01	-	-	-	-	-	208,01
Lombardia							
Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	923,05	-	258,59	-	-	-	664,46
Malpensa -Potenziamento Gallarate -Rho Realizzazione 3°Δ Binario	302,00	-	10,00	-	-	-	292,00
Pedemonata lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo	4.200,00	916,90	150,00	-	-	2.682,94	450,16
Bergamo -Lecco: collegamento Calusco d'Adda -Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	58,00	-	-	-	-	-	58,00
Linea Novara -Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	78,85	-	-	-	-	-	78,85
AV/AC: Treviglio -Brescia	2.000,00	-	175,00	-	-	-	1.825,00
Metropolitana di Milano linea M2 -Prol. Cologno Nord -Vimercate	533,00	-	6,00	-	-	-	527,00
Metropolitana di Milano linea M3 -Tratta S.Donato -Paullo	798,00	-	8,60	478,80	-	-	310,60
Metropolitana di Milano linea M4 -Tratta Sforza policlinico -Linate	910,00	-	9,90	546,00	-	-	354,10
Lombardia - Veneto							
AV/AC: Brescia -Verona	2.738,00	-	-	-	-	-	2.738,00
Veneto							
Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	670,00	16,00	-	-	-	-	654,00
Superstrada Pedemontana Veneta	2.177,30	-	-	-	-	1.989,69	187,61
Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia (progettazione definitiva)	5,00	-	1,00	-	-	-	4,00
Trentino Alto Adige - Veneto							
Quadruplicamento Fortezza -Verona: lotti 1(Fortezza -Ponte Gardena), 2 (circonvallazione di Bolzano)	2.500,40	53,00	28,00	33,00	-	-	2.386,40
Friuli Venezia Giulia							
Venezia Trieste AV/AC -Tratta Ronchi dei Legionari Sud-Trieste (progettazione definitiva)	48,00	-	24,00	-	-	-	24,00
Piattaforma Logistica Trieste -Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali	278,90	32,00	-	46,80	-	-	200,1
Veneto - Emilia Romagna - Umbria - Lazio							
Nuova Romea E45-E55: tratta stradale Orte - Mestre	7.500,00	-	-	-	-	5.600,00	1.900,00
Emilia Romagna - Toscana							
Raddoppio ferroviario Pontremolese: tratta Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo (progettazione definitiva)	54,00	-	54,00	-	-	-	-
Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	147,36	-	-	-	-	-	147,36
Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano (completamento)	328,40	-	-	-	-	289,00	39,40
Bologna - Metropolitana completamento (lotti 2A e 2B)	402,22	-	-	-	-	-	402,22

nel Piano decennale, indicato in 174 miliardi di euro (anche se probabilmente è maggiore, perchè fa riferimento all'aggiornamento effettuato nell'aprile del 2006) e le disponibilità effettiva di 60 miliardi di euro.

Per il prossimo triennio si indica un fabbisogno di circa 44 miliardi di euro, di cui 14 dovrebbero essere di provenienza

pubblica e il resto, ben 30 miliardi, da privati, con almeno 8 da trovare entro il 2008; il tutto relativo essenzialmente al pacchetto di opere che si vogliono cantiere entro il 2013, ma con un occhio anche alle opere già cantierate (come il Mose) e agli interventi sulle aree metropolitane e la Salerno Reggio Calabria.

Lo steso vale per l'Expo 2015, dove la

parte direttamente collegata viene coperta quasi interamente con fondi pubblici, con il 46 per cento dallo Stato, il 26 per cento da Comune, Provincia e Regione e il 28 per cento da privati (343 milioni, di cui 270 per la nuova metropolitana M6 e il resto per i parcheggi), ma per il pacchetto di opere connesse il rapporto cambia perchè, come già accennato, ben

Toscana							
Grosseto-Siena: 4° Lotto: da prog. 27+200 a prog. 30+040 Prov. di Grosseto al Comune Civitella Paganico	91,50	-	-	-	-	-	91,50
Tratto 1: Grosseto-Siena (lotto 9°) da prog. 41+600 Comune Monticiano a prog. 53+400	138,00	-	-	-	-	-	138,00
Marche							
Porto di Ancona: opere infrastrutturali	220,00	-	106,30	-	-	-	113,70
Umbria							
Raddoppio Spoleto - Terni	532,00	-	529,00	-	-	-	3,00
Nodo Stradale di Perugia: variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano - Collestrada (inserita nella Nuova Romea E45-E55)	-	-	-	-	-	-	-
Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano - Corciano	896,54	-	-	-	-	-	896,54
Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	615,89	-	-	-	-	-	615,89
Piastra logistica Umbra - Foligno, Terni/Narni	77,76	23,03	-	23,03	-	-	31,70
Adeguamento Cassia Roma-Viterbo 4 corsia (progettazione definitiva)	6,64	6,64	-	-	-	-	-
SS 4 "Via Salaria" Potenziamento. Tratta da Passo Corese a Rieti	1.380,00	-	-	60,00	-	-	1.320,00
Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta Passo Corese - Osteria Nuova	350,00	90,00	-	-	-	-	260,00
Sistema Intermodale Integrato RMLT (ex CTM) 1° stralcio f.le e bretella Cisterna Valmontone	1.668,44	359,56	-	-	-	1.001,06	307,82
Variante alla SS 7 Appia in comune di Formia	625,00	23,46	53,00	-	-	-	548,54
Nodo Urbano di Roma Cintura Nord/Sud (progettazione definitiva)	41,00	-	-	-	-	-	41,00
Abruzzo							
S.S. 81 Piceno Aprutina - Ammodernamento ed adeguamento tratto Villa Lempra - contrada La Cona	19,29	-	-	-	-	-	19,29
Lazio - Molise - Campania							
Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli-S.Vittore Tratta 1 - S.Vittore-Venafro-Isernia-Boiano- Campobasso	1.137,70	-	-	-	106,33	580,20	451,17
Campania							
Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	365,12	-	64,70	180,72	-	-	119,70
Calabria							
S.S. 106 megalotto 5 - Reggio Calabria - Bova: da Pellaro a Melito Porto Salvo lotti 1-2-3-4-5-6	1.101,80	-	-	-	-	-	1.101,80
S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI)	690,53	154,43	-	-	271,35	-	264,75
Puglia							
SS 172 dei Trulli	49,17	-	35,00	-	-	-	14,17
Sicilia							
Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela (lotti B2, B4a, B4b, C3)	367,88	-	272,76	-	-	-	95,12
Sardegna							
SS 291 Della Nurra: lotto 1	96,36	-	-	-	-	-	96,36
SS 291 Della Nurra: lotto 4	45,00	-	-	-	-	-	45,00
Totale	37.969,65	1.675,02	1.826,85	1.368,35	377,68	12.468,89	20.252,86

Fonte: Allegato Infrastrutture al Dpef 2009-2013



PUBBLICITÀ



Nuovi svincoli presso il polo esterno della Fiera di Milano

oltre la metà dei 10,1 miliardi previsti nel dossier di candidatura (oggi lievitati a 11,5) riguardano tre autostrade, tutte prevalentemente a carico di privati, attraverso le tre società Concessionarie, mentre la quota pubblica, relativa alle strade provinciali, alle ferrovie e in parte alle metropolitane si riduce a circa il 20 per cento, poco meno di 4 miliardi di euro, dei quali quasi 3 ancora da trovare (cosa confermata recentemente dal Sottosegretario Roberto Castelli, che ha la delega alle opere dell'Expo 2015).

Razionalizzazione dell'uso delle risorse pubbliche

Che le risorse pubbliche non sarebbero state sufficienti per realizzare tutto o in parte il Piano decennale era una certezza già al varo della Legge Obiettivo, che non a caso puntava molto sui privati e su un uso come volano dei contributi statali, almeno dove possibile (vedi dossier sul numero di aprile 2003); la progressiva crisi economica ha semplicemente diminuito le disponibilità e i margini di manovra.

Non a caso, quando si parla di fondi da sbloccare per rilanciare le grandi opere si guarda soprattutto a fondi bloccati o non stanziati per progetti che hanno già ottenuto l'approvazione del Cipe o hanno addirittura dei lotti cantierati, come la

Salerno-Reggio Calabria.

Effettivamente di soldi ce ne sono pochi – dichiarava al Foglio nell'ottobre scorso il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli – quindi sono state stabilite delle priorità e soprattutto ci si è rivolti all'Europa, siglando un accordo quadro con la Banca europea degli investimenti (Bei) per aumentare il finanziamento delle opere inserite nel Piano decennale della Legge Obiettivo, per un totale di 15 miliardi di euro nel quinquennio 2008-2012.

All'Europa si guarda anche pensando a un uso più concentrato dei fondi strutturali destinati alle Regioni, specie quelle del Sud.

Questo per quanto riguarda i fondi pubblici, ma la strategia delineata dal Governo punta soprattutto ad agevolare gli investimenti privati, con revisioni o implementazioni della normative, oppure con tasse mascherate, come l'aumento delle tariffe autostradali per finanziare singole opere o piani di sviluppo infrastrutturale gestiti dalle Concessionarie, cosa che avviene già da tempo, con non poche polemiche per le mancate realizzazioni (vedi i dossier

sull'ex Gruppo Autostrade e sul Gruppo Gavio, pubblicati nei numeri di giugno e luglio 2006).

Per quanto riguarda la mano pubblica, la parola d'ordine sembra essere Razionalizzazione o Ottimizzazione, che si parli di determinate entrate, come appunto i fondi comunitari, o della spesa in una serie di settori, a partire dal trasporto locale e dalla logistica.

Il tutto sotto il controllo del Cipe, che vede accentuato il ruolo di regia già delineato negli scorsi anni, al quale si affianca un uso più attivo della Cassa depositi e prestiti, anche questa idea non nuova che è andata maturando già con il Governo precedente.

Su questi due strumenti punta il Ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, per rilanciare le infrastrutture, mentre appare restio ad alimentare ulteriormente il Fondo della Legge Obiettivo; anzi, già nell'agosto scorso dichiarava che il problema non è aggiungere risorse ("sono già fin troppe"), ma realizzare realmente le opere, ribadendo che a suo parere il problema di questo Paese non è quello dei capitali da investire, ma la regia.

Demolizione e ricostruzione di viadotti sulla Salerno-Reggio Calabria



Stato delle principali richieste delle Regioni

Regione Piemonte	
AV/AC Milano – Genova – Terzo Valico dei Giovi	L'itinerario è inserito in Legge Obiettivo e nel DPEF 2009-2013.
Sistema Pedemontano Piemontese	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende atto della richiesta ai fini della programmazione nell'ambito del presente DPEF.
Tangenziale est di Torino	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione
Asse autostradale di C.so Marche	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Sistema ferroviario – Nodo di Novara	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ma non risulta presente nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione; si prende atto della richiesta ai fini dell'inserimento nell'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Sistema metropolitano torinese	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Assi viari Genova – Milano (A7) e ammodernamento tracciato tra Genova Serravalle Scrivia e Genova – Gravelona Toce (A26)	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo ma risulta presente nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende atto Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse 94 della richiesta ai fini della programmazione nell'ambito del presente DPEF.
Asse viario- ferroviario Torino – Cuneo – Nizza	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende atto della richiesta.
Comune di Torino	
Metropolitana automatica di Torino – Linea 1, prolungamento Ovest	L'intervento è in Legge Obiettivo ed è ricompreso nel DPEF 2009-2013.
Nodo ferroviario di Torino – Collegamento della linea Torino – Ceres con la rete RFI lungo la direttrice di Grosseto	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Regione Lombardia	
Pedemontana Lombarda	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nella Delibera CIPE n. 130/2006, e, previsto nel DPEF 2009-2013.
Sistema ferroviario del Gottardo Chiasso – Monza Seregno - Bergamo	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nella Delibera CIPE n. 130/2006, e, previsto nel DPEF 2009-2013.
Potenziamento della linea FN della Brianza	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo. Si prende atto della richiesta per l'Intesa Generale Quadro.
Collegamento Lecco – Bergamo "varianti Vercurago e Calziocorte"	L'intervento è già inserito in Legge Obiettivo.
Collegamento ferroviario di Bergamo con l'aeroporto di Orio al Serio	L'intervento sarà inserito nella Intesa Generale Quadro.
Nodo di Novara e variante di Galliate	L'intervento è in Legge Obiettivo.
Comune di Milano	
Linea M1 prolungamento Sesto – Monza - Bettola	Trattasi di progetto preliminare approvato dal CIPE.
Linea M2 prolungamento Cologno – Vimercate	Trattasi di progetto preliminare approvato dal CIPE.
Linea M2 Assago	L'intervento è in Legge Obiettivo.
Linea M3 – prolungamento San Donato – Paullo	Trattasi di progetto preliminare approvato dal CIPE.
Linea M4 – Lorenteggio Linate – primo lotto San Cristoforo – Sforza Policlinico	Trattasi di progetto preliminare approvato dal CIPE.
Linea M4 Lotto 2 – Sforza Policlinico – Linate Aeroporto	L'intervento è già inserito in Legge Obiettivo ed è stato approvato il progetto preliminare con assegnazione di finanziamenti per la progettazione definitiva.
Linea M4 Linate - Pioltello	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.
Linea M5 Bignami Garibaldi San Siro – primo lotto Bignami Garibaldi	Trattasi di progetto definitivo approvato dal CIPE.
Linea M6 – primo lotto Bisceglie Castelbarco	Progetto ancora non pervenuto.
Linea M6 Nuovo collegamento interrato di metropolitana passante tra le stazioni Cadorna (inters. M1 – M2), Missori (inters. M3) e S. Sofia (inters. M4)	L'intervento è già inserito in Legge Obiettivo.
Linea M5 Lotto 2 Garibaldi – San Siro	L'intervento è già inserito in Legge Obiettivo ed è stato approvato il progetto preliminare con assegnazione di finanziamenti per la progettazione definitiva.
Collegamento ferroviario tra i terminal 1 e 2 dell'aeroporto di Malpensa	Trattasi di uno stralcio del più ampio intervento relativo alla accessibilità da nord a Malpensa, oggetto d'intesa tra Regione Lombardia, Ferrovie Nord e RFI. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.
Raccordo per l'instradamento dei treni verso l'aeroporto di Malpensa	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Metrotramvia di Limbiate	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo. Si prende atto della richiesta.
Passante ferroviario (primo) Stazione Forlanini	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, si prende atto della richiesta.
Quadruplicamento Milano Rogoredo – Pieve Emanuele	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, si prende atto della richiesta
Potenziamento della tratta Milano - Monza	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.
Arcisate - Stabbio	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.
Verona AV/AC: Prima fase Treviglio - Brescia	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.
Riqualificazione linea FN Saronno - Seregno	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.
Riqualificazione linea Novara - Vanzaghella	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.

Fonte: Allegato Infrastrutture al Dpef 2009-2013

Ottimizzare l'utilizzo dei fondi europei

Uno degli obiettivi dichiarati dal nuovo Governo è quello di trasferire su pochi interventi sia le risorse che l'Unione europea destina alle aree disagiate – Fondo europeo per lo sviluppo regionale (Fesr), Piani operativi nazionali (Pon) e regionali (Por) ecc. – sia quelle nazionali ad esse collegate.

In particolare si guarda al Fondo per le aree sottoutilizzate (Fas), istituito nel 2002 e attivato con la Finanziaria 2003 come gestione unitaria di due Fondi attivi presso i Ministeri dell'Economia e delle Attività Produttive, destinati alle aree sottoutilizzate, per l'85 per cento al Sud.

Si tratta di un'idea in gestazione da tempo, finalizzata a superare la logica della distribuzione in mille rivoli dei finanziamenti, che trova una sua prima definizione nella Finanziaria triennale varata nel giugno scorso (il Dgls 112 del 25 giugno 2008, convertito in legge il 6 agosto 2008, n. 133), dove si prevede appunto una concentrazione dei fondi europei (ma per ora soprattutto Fas), con regia affidata al Cipe.

La riprogrammazione dei fondi Fas dovrebbe valere circa 14-16 miliardi, da distribuire sul programma 2007-2013, mentre altri 24 miliardi interesserebbero la revisione del programma 2000-2006, il tutto da destinare con delibera Cipe alla rete infrastrutturale nazionale, comprese telecomunicazioni ed energia, con almeno l'85 per cento in opere al Sud, perchè è qui comunque che i fondi sono destinati.

Il provvedimento prevede lo stanziamento di fondi per diversi settori, fra i quali: imprese ed energia; sterilizzazione dell'Iva sui carburanti (un utilizzo di parte dei cespiti da Iva e da accise già previsto nel Dpef); piano casa e infrastrutture; Expo Milano 2015.

Di fatto si assiste a un cambio di rotta, con i fondi Fas utilizzati come polmone di riserva per emergenze più o meno gravi, tanto che nei primi mesi del nuovo Governo hanno finanziato dal buco di bilancio delle città di Roma e Catania all'emergenza rifiuti, all'eliminazione



dell'Ici sulle prime case, attingendo a un patrimonio che originariamente era di 64 miliardi di euro.

Le resistenze verso questo tipo di approccio non sono poche, sia da parte delle Regioni, che si vedono limitare l'utilizzo dei fondi strutturali europei (per questo il Governo pensa a una norma che dia maggiore forza alle Intese generali quadro fra Stato e Regioni previste dalla Legge Obiettivo), sia dal mondo economico e delle imprese, in particolare l'Ance, che per bocca del suo Presidente, Paolo Buzzetti, intervenendo al X convegno nazionale dei Giovani imprenditori Ance in corso a Venezia, contesta la scelta di destinare le risorse solo a poche grandi opere, perchè così si rischia di mancare l'obiettivo di un sostegno alla ripresa

economica del Paese.

La strada da seguire, secondo Buzzetti, sarebbe invece quella di dare vita a un grande Piano nazionale di opere di dimensione piccola e media, di connessione tra le grandi reti e i nodi urbani e di supporto alla mobilità urbana, molte delle quali potrebbero essere cantierate già dai primi mesi del 2009.

Nodi urbani e servizi di trasporto locale

La riduzione della spesa è invece l'obiettivo dell'ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici locali, dove da decenni si accumulano debiti senza per altro ottenere servizi adeguati.

Si tratta di un progetto ambizioso, non

Scavo delle paratie alla stazione Malatesta della linea C di Roma



Comune di Milano

Raddoppio interrimento tratta Saronno – Novara/Malpensa	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, si prende atto della richiesta
Riorganizzazione Nodo di Milano	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.
Acquisto 30 nuovi treni per il servizio suburbano	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Raccordi X a Busto Arsizio	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Terzo binario Rho - Gallarate	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, e nel DPEF 2009 – 2013.
Raccordo Y a Busto Arsizio	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione
Estensione linea ferroviaria FNM: collegamento Terminal 1 – Terminal 2 a Malpensa	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.
Connessione nord-sud tra la SS 11 a Cascina Merlata e l'A4	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Bre-Be-Mi	Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE; si è in attesa del progetto definitivo.
Tangenziale Est di Milano	Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE; si è in attesa del progetto definitivo.
Pedemontana Lombarda	Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE; si è in attesa del progetto definitivo.
Rho-Monza	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Variante SS 233 Varesina tratto sud – tratto nord	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Collegamento SS 11 da Molino Dorino a Autostrada dei Laghi: lotto 1 da Molino Dorino a Cascina Merlata.	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Collegamento SS 11 da Molino Dorino a Autostrada dei Laghi: lotto 2 da Cascina Merlata a innesto A8.	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Parcheggi a raso: nuovi parcheggi per bus e navette est - ovest	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Viabilità nuova via Cristina di Belgioioso, viabilità interrata, viabilità sud in adiacenza ferrovia.	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Adeguamento del Tratto dell'Autostrada dei Laghi tra svincolo Expo e svincolo Fiera	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Adeguamento rampa tangenziale ovest – autostrada A8 in dir. Milano	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Collegamento SS 33 e SS 11	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Collegamento SS 11 e SS 233	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Collegamento tra la SS 33 e via Gallarate (Pli Cascina Merlata)	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Collegamento nord Malpensa con il Sempione e Gallarate	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Variante Cristina di Belgioioso	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Parcheggi di Corrispondenza " P1-P2-P3-P4"	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo.
Nodo di Interscambio	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, e nel DPEF 2009 - 2013.
Strada interquartiere nord (Zara Expo)	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo. Si prende atto della richiesta.

Provincia di Trento

Raddoppio ferroviario Fortezza Verona	Tratta Fortezza – Ponte Gardena, Circonvallazione di Bolzano, Circonvallazione di Trento – Rovereto, ingresso a Verona da nord, completamento della tratta da Mori all'ingresso di Verona, completamento della tratta tra Bronzolo e Circonvallazione di Trento, completamento della tratta da Ponte Gardena alla Circonvallazione di Bolzano. Le suddette tratte, e i relativi completamenti, fanno parte del più generale intervento Fortezza - Verona, inserito in Legge Obiettivo e nell'Intesa Generale Quadro; si prende atto della richiesta.
---------------------------------------	--

Regione Veneto

Autostrada Nogarà-Maree Collegamento dei sistemi tangenziali nelle tratte Peschiera del Garda – Verona e Verona – Padova	Gli interventi sono inseriti ai soli fini dell'approvazione, con procedure previste dalla Legge Obiettivo, secondo quanto previsto dall'art. 2, comma 259 della Legge Finanziaria 2008.
Collegamenti tra A4 Venezia Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle tratte Meolo- Jesolo e Alvisolpoli – Bibione	Si prende atto della richiesta ai fini della programmazione del presente DPEF e degli strumenti per la realizzazione dell'opera mediante il ricorso alla finanza di progetto.
Grande Raccordo Anulare di Padova e nuovo asse intermodale Padova – Venezia	Si prende atto della richiesta di inserimento ai fini della programmazione nel DPEF 2009-2013, si dovranno studiare ipotesi di realizzazione mediante il ricorso alla finanza di progetto.
Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	Si conferma l'inserimento nel DPEF 2009-2013, in quanto trattasi di progetto preliminare già approvato dal CIPE.
Collegamento ferroviario Aeroporto di Verona	Si prende atto della richiesta di fabbisogno pari a 2,00 milioni di euro a favore della progettazione definitiva, essendo il progetto preliminare in corso di istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
Collegamento Venezia – Trieste AV / AC – tratta Mestre – Ronchi dei Legionari	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e, pertanto, inserito nel DPEF 2009-2013.
Nuova Romea	L'opera è già inserita nella Delibera CIPE n. 130 /2006 e, pertanto, inserito nel DPEF 2009-2013. Per la sua realizzazione si dovranno studiare forme di ricorso alla finanza di progetto.
SS 47 della Valsugana	Non si tratta di intervento inserito in Legge Obiettivo, tuttavia si prende atto ai fini della programmazione nel DPEF 2009-2013.

Fonte: Allegato Infrastrutture al Dpef 2009-2013



Rete metropolitana prevista per Expo Milano 2015

fosse altro perchè affronta uno dei nodi più intricati del nostro Paese, che nessuno è mai riuscito a sciogliere, sul quale sembra volere giocare la propria credibilità il Ministro Matteoli, perchè a suo parere questo rischia di diventare un'emergenza nazionale.

Nell'intervista al Foglio dell'ottobre scorso, il Ministro ha ricordato che tutti i Governi, indipendentemente dal colore politico, da anni cercano di invogliare i cittadini a lasciare l'auto a casa e utilizzare tram, bus e metro, mezzi che però non sono tanto efficienti da risponde nè alla domanda attuale nè a quella futura.

La preoccupazione di Matteoli è, paradossalmente, l'esplosione della domanda di trasporti collettivi, dovuta al continuo aumento dei costi del carburante, ipotizzando gravi problemi di saturazione del trasporto pubblico, che nel breve periodo non è in grado di garantire un'offerta adeguata.

Il quadro delle criticità emerge dall'indagine promossa con la Finanziaria 2006, fra le quali spicca il forte indebitamento delle aziende e degli enti locali (che potrebbe

esplodere entro il secondo semestre del 2008), nato sia da una inefficienza gestionale e di organizzazione del lavoro, sia dal mancato ricorso a scelte ritenute impopolari, come un sistema tariffario corretto.

A questo si associa la mancata liberalizzazione del settore e la necessità di maggiore infrastrutturazione delle aree metropolitane, da integrare però con l'acquisto di materiale rotabile adeguato (cosa che viene spesso dimenticata).

Da qui una serie di emergenze: inquinamento atmosferico, blocco della mobilità e congestione, il cui costo è stimato in oltre 9 miliardi di euro.

Le ipotesi per affrontare il problema vanno da una norma dedicata, per definire un apposito Fondo per la ristrutturazione gestionale del trasporto pubblico locale, a un patto di stabilità tra Stato e Regioni, dalla revisione della logica fiscale sulle aziende di trasporto ad ammortizzatori sociali ad hoc o forme di mobilità a scala nazionale per i dipendenti, fino alla sostituzione o adeguamento degli autobus (oggi sono più di 17 mila) che pur rap-

presentando solo il 7 per cento dei mezzi in circolazione nelle città producono da soli oltre il 40 per cento delle emissioni inquinanti.

Dal punto di vista infrastrutturale, il ministero delle Infrastrutture sottolinea che la Legge Obiettivo ha oggi impegni finanziari per oltre 15 miliardi di euro solo per quanto riguarda la realizzazione di reti metropolitane, con un volano di oltre 30 miliardi per l'ottimizzazione tra le città e il territorio, e si pensa a nuovi strumenti dedicati, come una Legge Obiettivo specifica per le aree metropolitane e una legge costituzionale su Roma Capitale.

Riequilibrio modale e costi della Logistica

Un'altra scommessa non indifferente è la riduzione dei costi della logistica e la sua razionalizzazione, in un quadro complessivo di riequilibrio modale.

Obiettivo titanico, come già sottolineato, per un paese che si muove per il 90 per cento su gomma, ma ritenuto essenziale da raggiungere per evitare quella che potrebbe trasformarsi in un'emergenza nazionale; se raggiunto invece, sottolinea il Ministero, può portare a ricadute positive per l'intera economia nazionale, perchè porterebbe a un abbattimento dei costi della logistica e quindi dei prezzi al consumo, oltre che una riduzione dell'inquinamento nelle aree urbane, dell'incidentalità sulle strade e del con-

Ampliamento della darsena Toscana di Livorno



Regione Veneto

Porto di Venezia	Trattasi di intervento già inserito in Legge Obiettivo per il quale è ipotizzabile il ricorso alla finanza di progetto. In merito alla richiesta di inserire a pag. 126 del Documento anche il riferimento al porto di Venezia si precisa che tale inserimento dirà quanto segue: "il porto di Venezia, pur essendo strettamente interagente con il Corridoio 5, ma, allo stato, non è collegato funzionalmente con gli assi ferroviari e autostradali capaci di collegarlo funzionalmente con il territorio". Ne consegue l'importanza di collegarlo alle reti.
Collegamento delle tangenziali a nord della città di Verona	L'intervento sarà oggetto del prossimo Atto integrativo all'Intesa Generale Quadro.

Comune di Genova

Terzo Valico dei Giovi	L'intervento è in Legge Obiettivo ed è ricompreso nel DPEF 2009-2013.
Gronda di Ponente e Nodo di San Benigno	L'intervento è in Legge Obiettivo ed è ricompreso nel DPEF 2009-2013.

Regione Emilia Romagna

Nodo autostradale e stradale di Bologna	Nel prendere atto che il costo dell'intervento aggiornato comprensivo del Nodo di Rastignano è pari a 1.507,23 milioni di euro, nell'ipotesi che per la realizzazione dello stesso vi siano i presupposti per ricorrere alla finanza di progetto, si formula una valutazione favorevole, trattandosi, peraltro, di intervento già inserito nella delibera CIPE n. 121/2001.
Collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo e opere connesse	L'intervento, con l'esclusione delle opere connesse, non rientranti nella delibera CIPE n. 130/2006, ha un costo di 561,000 milioni di euro, dei quali 232,670 disponibili da L.O.; in detto costo non sono comprese le opere connesse della Pedemontana e della tangenziale di Rubiera.
Nuova Romea E55 :Tratta Ravenna – Mestre	L'intervento è già presente nella Delibera CIPE n. 121/2001, nella Delibera 130/2006 e nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.
Riqualificazione E45	L'intervento è già presente nella Delibera CIPE n. 121/2001, nella Delibera 130/2006 e nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.
Adeguamento ai fini della sicurezza della Supestrada Ferrara – mare	Nel prendere atto della richiesta, in quanto trattasi di intervento già presente nell'Atto aggiuntivo del 17 dicembre 2007, si dovranno valutare le possibili forme di finanziamento dell'intervento.
Hub Portuale e Piattaforma logistica di Ravenna	L'intervento è presente nella Intesa Generale Quadro e nell'Atto aggiuntivo. Si prende atto della proposta, nell'ipotesi di ricorso a capitali finanziari privati.
Servizio ferroviario metropolitano bolognese	Si prende atto della richiesta ai fini della programmazione trattandosi di opera parzialmente finanziata (fabbisogno 84,749 milioni di euro) al netto del materiale rotabile per il cui impegno finanziario ammonta a 14,00 milioni di euro annui in termini di limite di impegno ventennali. Si ipotizza il ricorso a capitale finanziario privato.
Adeguamento della SS 16 Adriatica	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo anche se presente nell'Intesa Generale Quadro. Si prende comunque atto della richiesta ai fini della programmazione nell'ambito del presente DPEF.
Strada Statale SS 9 Emilia	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo. Poiché l'orientamento, almeno nel lungo periodo, è di prevedere una strada a quattro corsie con un consistente aumento dei costi (998,1 milioni di euro), si resta in attesa delle opportune valutazioni tecniche e finanziarie riguardanti la realizzazione. Si prende comunque atto della richiesta ai fini della programmazione nell'ambito del presente DPEF.
Valichi Appenninici	Sono confermati tutti gli interventi previsti nell'Intesa Generale Quadro e nella Legge Obiettivo. Le risorse potranno trovare capienza nell'ambito della programmazione finanziaria triennale prevista.
Asse ferroviario Brennero-Verona-La Spezia (TIBRE)	Il costo riportato nella tavola aggiornata della Delibera CIPE n. 130/2006, di 1.510,636 milioni di euro, e le relative disponibilità pari a 348,608 milioni di euro, corrispondono ai valori previsti dalla Delibera n. 121/2001. In particolare le tratte interessate riguardano il progetto preliminare del "Raddoppio ferroviario della Pontremolese": - Raddoppio Parma - Fornovo; - Raddoppio Berceto - Pontremoli; - Raddoppio Pontremoli - Chiesaccia. Il costo aggiornato delle predette tratte ammonta a 2.303,760 milioni di euro, comprensivo delle valorizzazioni delle prescrizioni, di cui per 48,00 milioni di euro a valere sui fondi stanziati dall'art. 1, comma 965, della Legge Finanziaria 2007, e per 6,00 da Contratto di Programma RFI 2007- 2011. Si chiarisce inoltre che il costo aggiornato su riportato, non comprende la tratta Poggio Rusco – Parma, né la tratta Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna, che potranno trovare copertura a valere sulle risorse finanziarie previste nel prossimo triennio 2009-2011 nell'ambito del DPEF 2009-2013.

Regione Toscana

Asse autostradale Cecina – Civitavecchia	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nel DPEF 2009-2013.
Itinerario Grosseto – Fano	L'itinerario è inserito in Legge Obiettivo e nel DPEF 2009-2013.
Potenziamento linea ferroviaria Pistoia - Lucca e raccordi ferroviari Livorno –Pisa	L'intervento è inserito nell'Intesa Generale Quadro del 18 aprile 2003, nel Contratto di Programma RFI, ma non è incluso tra gli interventi di Legge Obiettivo.

Regione Marche

SGC Fano – Grosseto E 78	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nel DPEF 2009-2013.
Pedemontana della Marche	L'intervento è in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009-2013.
Strada intervalliva del Piceno	L'intervento è in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009-2013.
Complanare Pesaro-Fano	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro; sarà oggetto di valutazione per l'eventuale inserimento nel prossimo Atto Integrativo all'Intesa medesima.
Raddoppio della linea ferroviaria Falconara – Orte	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Tratta ferroviaria Serra San Quirico e Castelplanio	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Porto di Ancona	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013;

Regione Umbria

Potenziamento della linea ferroviaria Foligno – Terontola	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo.
Asse Viario Umbria Marche	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.

Fonte: Allegato Infrastrutture al Dpef 2009-2013

Regione Umbria

Strada di collegamento Terni-Rieti	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Strada tre Valli	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Piastre Logistiche Umbre	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Riqualificazione E45	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Nodo stradale di Perugia	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Completamento E78	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Sistema intermodale perugino	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo e neppure nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende atto della richiesta.
Raddoppio ferrovia Orte-Falconara	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Connessione nord della rete ferroviaria di F.C.U. con la rete nazionale	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo.
Completamento della SS 219 Pian d'Assino	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo.
Collegamento Terni A1	L'intervento è previsto nell'Atto Integrativo all'Intesa Generale Quadro dell'11 novembre 2004 ma non in L.O.
Raddoppio della SS 3 Flaminia	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo e neppure nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.

Regione Lazio

Corridoio Roma – Latina (Cisterna – Valmontone)	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nell'Intesa Generale Quadro. In particolare è presente nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013 nella tabella di aggiornamento della Delibera CIPE n. 130/2006. La copertura finanziaria sarà oggetto di verifica nella fase istruttoria del progetto definitivo.
Orte – Civitavecchia	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Complanari all' A 24	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro, pertanto si dovranno effettuare le verifiche per un eventuale inserimento nel prossimo Atto Integrativo all'Intesa medesima.

Regione Molise

Collegamento Meridionale A1 – A14 - Termoli – S.Vittore	Il costo dell'intervento ammonta a 1.137,70 milioni di euro dei quali 106,30 a valere sui fondi QSN 2007-2013 PNM e 580,70 milioni di euro quale contributo privato e 451,00 milioni di euro quale fabbisogno residuo.
Piattaforma logistica Adriatica sud	Si prende atto della richiesta di inserire nel DPEF 2009-2013 la Piattaforma Interporto di Termoli.

Regione Campania

La Regione ha già proposto lo schema di Atto Integrativo alla Intesa Generale Quadro dove viene solo aggiornato il quadro degli interventi già presenti nella Intesa Generale Quadro sottoscritta nel dicembre 2001 con la identificazione dettagliata delle risorse necessarie e le varie fonti di provenienza. La Regione, a tal riguardo, ha richiesto di:

Linea Ferroviaria Napoli – Bari	Inserimento in Legge Obiettivo con le caratteristiche dell'Alta Capacità per un costo stimato in 4.920 milioni di euro, di cui l'83% nella tratta campana.
Stazione Vesuvio Est	Realizzazione sulla AV/AC a monte del Vesuvio la stazione Vesuvio Est in connessione con la linea della Circumvesuviana Napoli-Sarno e confermare la destinazione di risorse PON 2007- 2013, già inserite nell'Accordo preliminare del 28 febbraio 2007.
Nuova linea AC Napoli – Bari, variante linea Cancello – Napoli nel Comune di Acerra per la sua integrazione con la line AV/AC	Destinazione di risorse PON 2007-2013, già inserite nell'Accordo preliminare del 28 febbraio 2007.
Linea 1 della metropolitana di Napoli: tratte Dante – Garibaldi – Centro Direzionale	Conferma del cofinanziamento 115 milioni di euro a valere sui fondi PNM 2007-2013 previsti nell'Accordo preliminare del 28 febbraio 2007.
Adeguamento delle stazioni e degli impianti tecnologici tratta Piscinola – Aversa Centro	Verifica dei fondi, il cui volume d'investimento sarà oggetto di valutazione nel prossimo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Bretella di collegamento Cumana – Circumflegrea, tratta P.co San Paolo – Mostra	Verifica dei fondi, il cui volume d'investimento sarà oggetto di valutazione nel prossimo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Tratta Aversa Centro – Teverola	Verifica dei fondi, il cui volume d'investimento sarà oggetto di valutazione nel prossimo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Raddoppio tratta Torre Annunziata – Pompei e interrimento linea ferroviaria nel territorio di Pompei	Verifica dei fondi, il cui volume d'investimento sarà oggetto di valutazione nel prossimo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Tratta Garibaldi Centro Direzionale – Poggioreale linea 1 di Napoli	Verifica dei fondi, il cui volume d'investimento sarà oggetto di valutazione nel prossimo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Raddoppio sulla Circumflegrea tratta Pianura – Pisani – Quarto	Verifica dei fondi, il cui volume d'investimento sarà oggetto di valutazione nel prossimo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Raddoppio tratta Scosciano – Saviano – Nola della Circumvesuviana	Verifica dei fondi, il cui volume d'investimento sarà oggetto di valutazione nel prossimo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Interrimento linea Cumana tra Mostra e Bagnoli e completamento linea 6	Verifica dei fondi, il cui volume d'investimento sarà oggetto di valutazione nel prossimo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Completamento metropolitana della conurbazione di Salerno	Verifica dei fondi, il cui volume d'investimento sarà oggetto di valutazione nel prossimo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro.
Adeguamento a quattro corsie della SS 372 "Telesina"	Realizzazione in project financing.
Asse Capua (A1) – Aeroporto di Grazzanise – Villa Literno	Realizzazione in project financing.
Corridoio Adriatico meridionale Contursi – Lioni-Grotta-minarda	L'intervento è già in Legge Obiettivo
SS Quater Domiziana	L'intervento è già in Legge Obiettivo

Fonte: Allegato Infrastrutture al Dpef 2009-2013

Regione Campania

Potenziamento raccordo SA – AV, SS 7 bis – primo lotto Mercato San Severino/Fratte	L'intervento è già in Legge Obiettivo
Quarto lotto Valle Gaudina – Pianodardine	L'intervento è già in Legge Obiettivo
Collegamento svincolo via Campana della Tangenziale di Napoli e nuovo molo del porto di Pozzuoli	L'intervento non è in Legge Obiettivo sarà oggetto di inserimento, dopo opportuna verifica, nell'Intesa Generale Quadro
Sistema aeroportuale di Capodichino, Grazzanise, Salerno	Grazzanise è già in Legge Obiettivo

Regione Calabria

Asse ferroviario principale Battipaglia – Reggio Calabria	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Asse ferroviario Taranto – Sibari – Reggio Calabria	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Strada Statale 106 Ionica	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013
Impianto portuale di Gioia Tauro	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, nell'Intesa Generale Quadro e nel DPEF 2009- 2013.
Porti di Crotona e Corigliano	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.

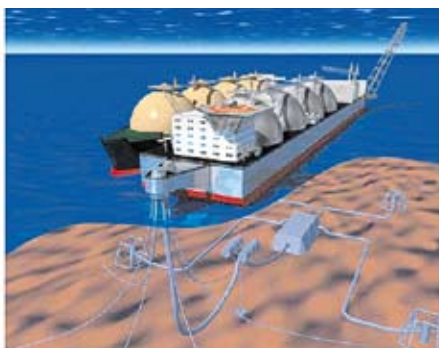
Regione Basilicata

Asse Nord – Sud Tirrenico Adriatico Lauria – Candela	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione, per un costo di 4492,93 M€ (disponibilità 381 M€) si prende atto della richiesta ai fini della programmazione nell'ambito del presente DPEF.
Strada Statale 106 variante di Nova Siri	L'intervento inserito in Legge Obiettivo sta concludendo l'iter d'approvazione del progetto definitivo; si prende atto della richiesta di integrazione del finanziamento.
Strada Statale 655 Bradanica 1° Tronco	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Strada Statale 95 Tito – Brienza	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Strada Statale Bari – Matera	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ma non risulta presente nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende atto della richiesta ai fini dell'inserimento nell'atto aggiuntivo.
Strada Statale Matera – Gioia del Colle	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione, per un costo di 300 M€(come disponibilità) si prende atto della richiesta ai fini della programmazione nell'ambito del presente DPEF.
Strada Statale Potenza Bari	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione, per un costo di 276 M€(come disponibilità) si prende atto della richiesta ai fini della programmazione nell'ambito del presente DPEF.
Asse viario Murgia – Pollino	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione, per un costo di 849,40 M€ si prende atto della richiesta ai fini della programmazione nell'ambito del presente DPEF.
Asse Nord-Sud Tirrenico Adriatico Lauria – Candela e Strada Statale 106, variante di Nova Siri	Si tratta di interventi già inseriti nella legge Obiettivo, questi saranno anche riportati nell'elenco delle opere, riportato a pagina 144 dell'Allegato Infrastrutture, che saranno avviate entro il prossimo triennio.
SS 655 e SS 95	Non sono inserite in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro, pertanto saranno oggetto di verifica circa il loro inserimento nell'Atto Integrativo Gli altri interventi sono inseriti nell'Intesa Generale Quadro.

Regione Puglia

Sistema aeroportuale di Capodichino, Grazzanise, Salerno	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo (delibere CIPE n. 121/2001 e 130/2006).
S.S. 7 Ter Salentina -Completamento funzionale 2 stralcio (Manduria)	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
S.S. 7 Ter Salentina - Itinerario bradanico-salentino -Lavori di ammodernamento del tronco Manduria - Lecce - 1° Lotto - 2° stralcio (Completamento variante di S. Pancrazio Salentino)	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
S.S. 96 Variante Toritto - Modugno S.S. 96 Altamura - Inizio variante Toritto 1° Stralcio	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
S.S. 96 Altamura - Inizio variante Toritto 2° Stralcio	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
S.S. 172 Adeguamento e ammodernamento in sede ed in variante - IV corsia Orimini superiore e aste di penetrazione al centro abitato di Martina Franca	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo ma risulta presente nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.
S.S.172 Tronco Camassima-Putignano	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
S.S. 7 Tronco Matera - Taranto 1° lotto Taranto- Massafra	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
S.S. 16-613 Completamento funzionale della variante di Lecce (Integrazione finanziamento)	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nella Intesa Generale Quadro.
S.S. 100 Tronco Bari - Taranto, completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 27+200 e 44+500	L'intervento è inserito nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.
S.S. 16 Completamento delle aste di collegamento tra SS. 16 a nord e a sud di Molfetta e Giovinazzo	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
S.S. 89-272 Razionalizzazione viabilità per San Giovanni Rotondo -1° Stralcio (Integrazione finanziamento)	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende comunque atto della richiesta dell'integrazione.
Asse viario cittadino di Bari - Terza mediana bis	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.

Fonte: Allegato Infrastrutture al Dpef 2009-2013



Schema del rigassificatore in progetto a Livorno

sumo energetico.

In termini infrastrutturali questo si traduce nello sviluppo di porti e centri logistici e, soprattutto, in connessioni stradali e ferroviarie fra loro e la rete nazionale, la cui mancanza è fra le cause principali, insieme all'inefficienza dei servizi ferroviari, del consistente traffico pesante sulle nostre strade, in generale, e del mancato decollo delle Autostrade del mare in particolare, che pure sono oggetto di una serie di interventi previsti e finanziati dalla Legge Obiettivo (vedi dossier sui Porti, pubblicato nel numero di agosto 2003).

La mancanza di connessioni, sottolinea il ministero delle Infrastrutture, porta a perdite di tempo nell'ultimo miglio che per distanze medie di 500 chilometri equivalgono alla metà dell'intero tragitto, così da rendere sempre meno competitivi i nostri porti (un caso estremo è Gioia Tauro, il maggiore del Mediterraneo per il traffico container, che è privo di collegamenti e rimane servito solo dal trasporto via mare).

Da qui una serie di iniziative, fra le quali si segnalano quelle dello sviluppo infrastrutturale, specie dei porti: semplificazione nelle procedure, a partire da quelle per l'approvazione dei Piani regolatori e delle loro varianti, per rendere più veloce e certa la realizzazione delle opere di adeguamento ed espansione; sblocco del decreto sui dragaggi in discussione da tempo, e individuazione di ulteriori iniziative per lo scavo dei fondali, per cercare di risolvere uno dei nodi critici degli scali italiani, cioè l'assenza di banchine con fondali sufficientemente profondi per ospitare le grandi navi transoceaniche (vedi dossier su Livorno, del luglio 2008).

Coinvolgimento dei privati

Il vero obiettivo del Governo è però quello di convincere i privati a investire nella reinfrastrutturazione del Paese, ricorrendo ad esempio a strumenti già presenti nella Finanziaria 2008, come il Fondo di garanzia, attraverso il quale agevolare sia forme di Partenariato pubblico-privato (Ppp), sia di project financing.

Gli spazi per il coinvolgimento dei privati ci sono e vengono già sfruttati, dichiarava nel giugno scorso Matteoli, sottolineando che su 58 miliardi di euro di opere cantierate nel periodo 2001-2006, il ricorso al finanziamento pubblico è stato di 8 miliardi di euro; l'importante è garantire date certe e regole certe – sottolineava Matteoli – che oggi mancano del tutto in Italia, perchè preda di un incrocio di veti che sono all'origine della carenza di infrastrutture.

Le soluzioni su cui punta il Governo sono molteplici, alcune delle quali dirompenti, che non mancheranno di sollevare dubbi e contestazioni.

Innanzitutto si pensa di introdurre il contratto di Ppp nel Codice dei contratti pubblici, individuando le diverse modalità in accordo con gli indirizzi europei (concessione, leasing ecc.); in questo quadro si vuole definire meglio l'istituto della

concessione "senza rischio di domanda" o con "canone di disponibilità", già adottata per opere pubbliche importanti come la Linea D della metropolitana di Roma e ritenuta da Eurostat una soluzione per alleggerire il bilancio pubblico dal costo della costruzione.

Per riavviare le grandi opere bloccate, in particolare quelle dell'Alta velocità, si pensa di ricorrere, se necessario, all'intervento di un Commissario delegato, secondo il modello adottato per il Passante di Mestre e/o l'affidamento al Contraente Generale anche della gestione operativa dell'opera, così da integrare, anche in questo caso, un contratto di Ppp.

Poi, nel nuovo Codice dei contratti approvato nell'agosto scorso, si introduce una forte semplificazione della gara di project financing, che diventa unica, come nella concessione ordinaria; è prevista anche la possibilità di una doppia gara con diritto di prelazione, ovvero di procedure ad iniziativa dei privati qualora la pubblica amministrazione sia inerte.

Di fatto si riformula la procedura del promotore, precedentemente depotenziata dalla soppressione del diritto di prelazione, affidando al promotore non solo la semplice prelazione, ma la stessa aggiudicazione provvisoria del contratto.

Veduta della diga del Menta, in Calabria



Regione Puglia

Completamento della SS 7 Itinerario Bradanico – Salentino (Asse veloce Taranto – Lecce)	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo ma risulta presente nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende comunque atto della richiesta.
SS 16 bis realizzazione della variante della tangenziale di Bari	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.
Collegamento ferroviario tratta Brindisi Città – Aeroporto di Brindisi	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo ma risulta presente nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende comunque atto della richiesta.
SS 16 recupero funzionale della tangenziale Ovest di Foggia – 2° e 3° lotto	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nella Delibera CIPE n. 130/2006.
Riqualificazione stazione di Lecce	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Aeropax Bari	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo. Si prende comunque atto della richiesta.
Aeropax Brindisi	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo. Si prende comunque atto della richiesta.
Bari nord interrimento in galleria superficiale della linee RFI - tratta S. Spirito-Palese, con realizzazione dei binari per l'esercizio provvisorio in affiancamento alla linea esistente	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Bari sud variante della linea RFI - tratte Bari Centrale-Bari S. Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Ferrovie Sud Est: elettrificazione 2° lotto (anello Mungivacca- Conversano-Putignano-Casamassima-Mungivacca) e 3° lotto (Putignano Martina Franca)	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.
Ferrovie Sud Est: nuova variante di Monteroni (in Lecce) e nuove stazioni di Ecotekne, Monteroni Ippodromo	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo. Si prende comunque atto della richiesta.
Ferrovie Sud Est soppressione di 70 passaggi a livello nell'area del Salento	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo. Si prende comunque atto della richiesta.
Ferrovie Sud Est: interrimento della stazione e raddoppio nelle tratte Triggiano Capurso; Mungivacca -Triggiano e Capurso-Noicattaro	L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.
Ferrovie Sud Est: impianti di sicurezza e segnalamento -2° lotto del segnalamento IV - Area Salentina	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo. Si prende comunque atto della richiesta.
Ferrovie Sud Est rinnovo del binario con rotaie 50 UNI e traverse blocco di alcuni tratti delle ferrovie del sud est	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo risulta presente nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende comunque atto della richiesta.
Linea Bari-Barletta: tratta Corato-Barletta	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Linea Bari-Bitritto: complemento con variante ingresso a Bari	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.
Aeroporto di Bari	Gli interventi non risultano inseriti in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Aeroporto di Brindisi	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Aeroporto di Foggia	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Aeroporto di Grottaglie	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione.
Porto di Bari	L'intervento non è inserito in Legge Obiettivo, né nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione; si prende comunque atto della richiesta.
Porto di Taranto	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.
Porto di Brindisi	L'intervento è inserito sia in Legge Obiettivo che nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione.

Regione Sicilia

Piattaforma Logistica del Mediterraneo Sud	Al suo interno sono presenti il porto di Palermo, di Catania, di Augusta e di Cagliari. Si conferma il suo inserimento a pag 147 dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2013.
--	--

Regione Sardegna

Metropolitana Area Vasta di Cagliari	Si accoglie la richiesta di modifica della denominazione da "Metropolitana Area Vasta di Cagliari" a "Sistema integrato di trasporto urbano nell'Area vasta di Cagliari".
SS 597/199 Sassari-Olbia	L'intervento del costo di 450,00 milioni di euro per il quale la Regione ne garantisce l'anticipazione sui fondi FAS 2007-2013, viene valutato positivamente ai fini di un possibile cofinanziamento statale e dell'inserimento nella Legge Obiettivo. (Al fine di valutare come possibile l'inserimento tra le opere da avviare entro il 2013, la Regione deve chiarire quanto intende garantire a valere sulle risorse FAS)
Adeguamento funzionale SS 554	Si prende atto della richiesta di un cofinanziamento statale pari a 60,00 milioni di euro, sul costo complessivo di 90,00 milioni di euro, essendo le disponibilità regionali pari a 30,00 milioni di euro. L'intervento è inserito in L.O.
Interconnessione della SS 131 con la rete stradale nell'area urbana di Nuoro	Si prende atto della richiesta di assegnazione di 20,00 milioni di euro. L'intervento è inserito in L.O.
Schema idrico del Flumineddu per l'alimentazione irrigua della Marmilla	Si prende atto della richiesta della Regione di un contributo pari a 65,00 milioni di euro su un costo totale di 90,00, essendo 25,00 milioni di euro tra le disponibilità della stessa Regione.
Interconnessione sistemi idrici: Collegamento Tirsoflumenedosa 4° lotto	Si prende atto della richiesta di un contributo pari a 40,00 milioni di euro necessarie per la realizzazione del 4° lotto essendo i primi due lotti già realizzati ed il terzo appaltato

Fonte: Allegato Infrastrutture al Dpef 2009-2013

Un'autorizzazione unica che sostituisca ogni provvedimento amministrativo per "attività di preminente interesse statale" è stata proposta al Parlamento dal ministero delle Attività produttive, per facilitare la realizzazione di impianti nucleari e rigassificatori, oltre che le ricerche di nuovi giacimenti di idrocarburi liquidi e gassosi in terraferma; il progetto prevede che l'autorizzazione debba comprendere la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza delle opere, l'eventuale dichiarazione di inamovibilità e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio dei beni in essa compresi; inoltre, l'autorizzazione unica sostituisce ogni provvedimento amministrativo, autorizzazione, concessione, licenza, nulla osta, atti di assenso e atti amministrativi comune denominati previsti dalle norme vigenti, costituendo titolo a costruire ed esercire le infrastrutture in conformità del progetto approvato.

Un'altro strumento allo studio sono le Società di scopo per singoli interventi, ipotizzate nel Dpef, per ottimizzare i vantaggi derivanti dai Corridoi comunitari plurimodali, come nel caso della Quadrilatero Umbria-Marche, dove il Progetto di area vasta (Pav) consente un recupero minimo di risorse necessarie per la realizzazione della rete stradale, valutato in circa il 15 per cento dell'investimento; lo stesso approccio viene oggi valutato per i Corridoi europei, per i quali sono in corso indagini (a livello UE) per identificare possibili "aree di convenienza" dalle quali acquisire risorse per finanziare gli assi infrastrutturali.

Tra gli interventi di questo tipo si segnala l'ipotesi di una società per azioni tra lo Stato e le Regioni con il mandato di progettare, costruire e gestire le dighe – un patrimonio stimato in oltre 40 miliardi di euro – ottimizzando la gestione e riducendo i costi; un'idea definita nel 2004, per superare i limiti del monitoraggio che avviene oggi attraverso il Registro italiano dighe, ma rimasta bloccata per interferenze interne all'Amministrazione pubblica.

Il nodo del consenso

Un tema cruciale è quello del consenso, soprattutto perchè la riforma dei procedimenti introdotta dalla Legge Obiettivo punta a tagliare lacci e lacioli e concentrare tutte le competenze nel Cipe (allargato alle Regioni competenti), ma a volte si scontra con l'opposizione del territorio, specie quando non si ritiene adeguatamente rappresentato (ad esempio i Comuni non hanno più un rapporto diretto con il Governo, ma mediato dalle Regioni), che in alcuni casi porta al blocco dei progetti.

Per realizzare le grandi opere il Governo è pronto a imporsi d'autorità – ha dichiarato nel giugno scorso il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, al quinto Forum Edilizia e Territorio del Sole 24 Ore – perchè sulle infrastrutture si gioca lo sviluppo del Paese e se il governo non le realizza ha fallito il suo compito; per questo dovrà prendere le decisioni adeguate e se sarà necessario utilizzare anche le forze dell'ordine.

Questa dichiarazione d'intenti si sposa con quanto scritto nell'allegato Infrastrutture del Dpef 2009-2013, dove si sottolinea che il consenso degli organi locali è un vincolo in parte già stato superato dalla Legge Obiettivo attraverso il ricorso al Cipe per l'approvazione dei progetti, ammettendo però che le procedure – i pareri del ministero dei Beni Culturali, la Verifica di impatto ambientale (Via), le

Conferenze dei Servizi ecc. – pur avendo tempi certi fissati dalla legge, hanno rivelato una complessità ed una difficoltà nel rapporto con gli enti locali.

In questo senso va guardato con attenzione l'approccio che sta emergendo dai lavori dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione, presieduto da Mario Virano, che ha calato nella realtà dei territori e delle comunità locali gli sviluppi e gli esiti di una discussione tecnica su temi sensibili, sgombrando così il campo da preconcetti e rigidità (di tutti gli interlocutori), ed evidenziando la necessità sia di un modo di progettare che valorizzi il territorio, sia che il confronto con le comunità locali avvenga prima della definizione progettuale e secondo modalità rigorosamente proceduralizzate in termini di tempi e metodologie di confronto, come avviene del resto in Francia. ■



Pianta e veduta dell'attuale linea ferroviaria del Frejus

