

Le Intese Generali Quadro fra il Governo e ciascuna Regione Carattere e contenuti

Alla fase procedurale dell'intesa per la definizione del Programma si è poi aggiunta, come sopra richiamato, la necessità della formalizzazione di detta Intesa, nonché della definizione di una permanente volontà di cooperazione nella fase di attuazione delle specifiche infrastrutture. La disposizione dell'articolo 13, 3° comma, della Legge n. 166 del 1 agosto 2002, ha inteso proprio rispondere a questa sentita esigenza, in modo da assicurare un percorso di esecuzione corresponsabile e ordinato nei diversi fondamentali passaggi operativi:

- la fase di progettazione tecnica (preliminare, definitiva o esecutiva) delle singole infrastrutture o di parti di queste a completamento dell'unità funzionale di ciascuna opera;
- la fase di verifica amministrativa e di approvazione da parte dei diversi Organismi istituzionali aventi titolo (quali, ad esempio: Enti locali, Soggetti aggiudicatori diversi, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali);
- la fase di istruttoria tecnica e amministrativa, a cura della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, propedeutica alla presentazione al CIPE dei diversi progetti;
- la fase di approvazione al CIPE del progetto, con la dotazione finanziaria integralmente necessaria all'esecuzione completa dell'opera, o con la sua integrazione (con le risorse aggiuntive della Legge Obiettivo) fino al completamento, nonché con la precisa attribuzione al Soggetto aggiudicatore della facoltà di accesso diretto alle risorse al fine dell'immediata indizione del procedimento di gara pubblica per l'individuazione dell'esecutore dell'opera;
- la fase di monitoraggio dei lavori, delle procedure e dei tempi di esecuzione delle diverse opere, sempre ad opera della Struttura Tecnica di Missione, con l'ausilio dei Commissari allo scopo nominati, sempre sentite le Regioni e/o le Province Autonome interessate.

La previsione normativa dell'Intesa Generale Quadro (IGQ), è così delineata nel combinato disposto:

dalla Legge 1 agosto 2002, n. 166, art.13, comma 3 “ *Gli interventi previsti dal programma sono automaticamente inseriti nelle intese istituzionali di programma e negli accordi di programma quadro nei comparti idrici e ambientali, ai fini della individuazione delle priorità e ai fini dell'armonizzazione con le iniziative già incluse nelle intese e negli accordi stessi, con le indicazioni delle risorse disponibili e da reperire, e sono compresi in una intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere*”.

e dal Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, art. 2, comma 2, lettera a) “ *il Ministero promuove e propone intese quadro tra Governo e singole Regione o Province Autonome, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture* ”

L'Intesa Generale Quadro (IGQ) è dunque chiamata ad assolvere non solo una semplice funzione di ratifica di una convergente volontà di definizione programmatica, ma anche e soprattutto ad assicurare una convergente volontà di costante “intesa” processuale, ovvero durante tutto il percorso necessario, preliminare e operativo, fino alla conclusione di ciascuna opera prevista.

In tale prospettiva, nel quadro di una pragmatica azione di collaborazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le singole Regioni e/o Province Autonome, la preparazione e la sottoscrizione delle diverse Intese si è avviata pressoché contemporaneamente con la fase di prima definizione programmatica, fino dal dicembre 2001, e si prevede una conclusione delle restanti sottoscrizioni nelle prossime settimane.

Nel Prospetto n. 1 sono riportate le Intese Generali Quadro fin qui sottoscritte:

Prospetto 1 Intese Generali Quadro (IGQ) con le Regioni

<u>Regione</u>	<u>Data di sottoscrizioni</u>
CAMPANIA	18 dicembre 2001
LIGURIA	6 marzo 2002
LAZIO	20 marzo 2002
CALABRIA	16 maggio 2002
FRIULI VENEZIA – GIULIA	20 settembre 2002
SARDEGNA	11 ottobre 2002
MARCHE	24 ottobre 2002
UMBRIA	24 ottobre 2002
ABRUZZO	20 dicembre 2002
BASILICATA	20 dicembre 2002
LOMBARDIA	11 aprile 2003
PIEMONTE	11 aprile 2003
TOSCANA	18 aprile 2003

Prospetto 1 Le Intese generali Quadro stipulate con le Regioni

Nel successivo Prospetto n. 2 sono invece contenute le indicazioni sui tempi di completamento di questa fase:

Prospetto n. 2 – Tempi di completamento della preparazione e sottoscrizione delle Intese Generali Quadro (IGQ) con le Regioni

<u>Regioni e Province Autonome</u>	<u>Data di sottoscrizioni</u>
PUGLIA	Testo dell'IGQ definito, in attesa di sottoscrizione
EMILIA – ROMAGNA	Testo dell'IGQ definito, in attesa di sottoscrizione
VALLE D'AOSTA	Testo dell'IGQ definito, in attesa di sottoscrizione
VENETO	Testo dell'IGQ in corso di definizione
SICILIA	Testo dell'IGQ in corso di definizione
MOLISE	Testo dell'IGQ in corso di definizione
TRENTO	Testo dell'IGQ in corso di definizione
BOLZANO	Testo dell'IGQ in corso di definizione

Prospetto 2 Le Intese Istituzionali Quadro da stipulare con le Regioni

Coerenza programmatica e coordinamento istituzionale

Ciascuna Intesa Generale Quadro (IGQ) ha trovato i suoi propri contenuti, non secondo formalistici e astratti richiami e riferimenti, ma riconnettendo l'intero e concreto percorso di convergenza seguito nelle relazioni di confronto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ogni singola Regione e/o Provincia Autonoma al fine della formazione dell'Intesa stessa.

Inoltre sono state individuate, e poste a fondamento e motivazione delle scelte programmatiche e prioritarie indicate, le effettive e cogenti situazioni di emergenza e criticità infrastrutturale delle diverse aree del Paese, nelle sue relazioni di mobilità interna e in quelle esterne, europee e mediterranee.

E' così ben evidente come ciascuna Intesa, pur seguendo un itinerario logico-funzionale omogeneo, rappresenti le diverse esigenze di ciascun ambito regionale. Così come si deve anche evidenziare come i contenuti stessi delle Intese si siano precisati e meglio definiti in relazione alla scansione temporale delle stesse sottoscrizioni, raggiungendo livelli di progressiva maturazione, e di crescente implementazione dei contenuti e delle informazioni.

Ogni Intesa sottoscritta, lungi dal rappresentare un atto formalistico e astratto, ha mirato perciò a riepilogare lo stato effettivo degli obiettivi e delle relative informazioni così come si presentava, nella conoscenza e nella condivisione pragmatica fra le Parti, alla data delle effettiva sottoscrizione.

Tutto ciò, se da un lato ben spiega le effettive differenze testuali delle diverse Intese Generali Quadro già sottoscritte, ne delinea altresì l'effettivo carattere dinamico e aperto, funzionale all'esigenza di essere strumenti di "accompagnamento" dell'intero processo interistituzionale "concorrente".

La struttura logico-contenutistica di ciascuna Intesa segue perciò un itinerario che dalle motivazioni obiettive ed effettive del fabbisogno infrastrutturale – sempre correlato alle esigenze di libera mobilità delle persone e delle merci, per una maggiore competitività delle nostre economie locali – passa a riepilogare l'elenco delle opere programmate secondo i grandi assi strategici (Corridoi plurimodali longitudinali e trasversali, Sistemi urbani, Sistemi idrici).

Per ciascuna opera, non appena questo è stato possibile – a seguito di una ricognizione condivisa fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ciascuna singola Regione – si è poi proceduto ad indicare i costi presunti di completa realizzazione e le diverse fasi temporali (conclusione delle progettazioni, apertura dei cantieri, termine dei lavori). In particolare la tempistica indicata costituisce un impegno congiunto dello Stato e della Regione per realizzare quegli investimenti in quei tempi, al fine di offrire a tutti concreti elementi di impegno verificabili.

In molteplici casi le Intese (IGQ) contengono anche ulteriori impegni particolari del Governo e della Regione finalizzati all'effettiva esecuzione dei lavori e alla successiva gestione delle infrastrutture realizzate, per assicurare quei benefici di migliore mobilità e di servizi correlati

(logistica, intermodalità, sicurezza, politiche per le diverse utenze,...) fondamentali per determinare i risultati effettivi degli investimenti.

Per assicurare questo complesso di impegni - tali da coinvolgere nelle specifiche competenze e responsabilità, non solo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma l'intero Governo - la stipula delle Intese (IGQ) si è impostata come un vero e proprio atto congiunto di Governo, tra i livelli nazionale e regionale, firmato presso la sede della Presidenza del Consiglio dei Ministri a Roma. In particolare poi il diretto coinvolgimento del Presidente del Consiglio dei Ministri costituisce il fattore di esplicitazione della volontà dell'intero Governo di assicurare tutto l'impegno necessario per il raggiungimento degli obiettivi, nonché l'attestazione della volontà di dover svolgere ogni necessaria funzione di coordinamento e indirizzo verso tutti i Ministeri interessati da parte dello stesso presidente del Consiglio dei Ministri.

Nel Prospetto n. 3 che segue sono indicati i Soggetti istituzionali che sono stati chiamati alla sottoscrizione delle IGQ:

Prospetto n. 3 –*Soggetti Istituzionali che hanno sottoscritto le Intese Generali Quadro Stato-Regioni*

- Presidente del Consiglio dei Ministri
- Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Ministro dell'Ambiente e delle Politiche del Territorio
- Ministro per gli Affari Regionali

Prospetto 3 I Soggetti istituzionali delle Intese Istituzionali quadro

Inoltre, al fine di rendere più incisivo ed evidente l'impegno del Governo, sono stati di volta in volta chiamati a sottoscrivere anche altri Ministri, nella qualità di diretti rappresentanti politici di specifici territori regionali.

Aspetti e contenuti finanziari:

Ogni Intesa (IGQ) contiene poi indicazioni riassuntive in relazione agli investimenti complessivi necessari stimati per la realizzazione delle infrastrutture indicate. Su tale aspetto si è proceduto avendo specifica attenzione alle previsioni di costo e di spesa rappresentate nella Delibera del CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001. Sulla base dell'effettivo andamento della redazione progettuale, alla data di sottoscrizione di ciascuna Intesa (IGQ), si è poi ritenuto necessario aggiornare le previsioni finanziarie, con l'indicazioni di maggiori o minori oneri effettivi, rispetto a quelli in precedenza presunti sulla base dei dati materialmente disponibili.

La previsione economico-finanziaria finale sarà infatti la risultante dei quadri economici dei progetti tecnici elaborati e approvati, e solo a quel punto si potrà disporre di un quadro organico certo e misurato. Si deve tuttavia anche ricordare, come gli scostamenti fin qui emersi, e riportati in ciascuna Intesa (IGQ), non siano tali da modificare profondamente l'entità finanziaria dell'intero Programma approvato.

Tuttavia gli atti di intesa (IGQ) predisposti e sottoscritti, hanno impegnato il Governo e ciascuna Regione a condividere l'intendimento che le risorse finanziarie *“saranno comunque rese disponibili fino alla completa realizzazione delle opere programmate”*. La volontà politica e programmatica, chiaramente espressa e condivisa dalle Parti, è infatti quella di superare ogni approccio parziale e frammentato agli investimenti infrastrutturali –quello che ha prodotto centinaia di opere incompiute, perché finanziate per piccoli lotti *“ambiguamente”* definiti funzionali – per puntare invece alla contemporanea cantierazione dell'intera infrastruttura e alla sua completa esecuzione.

Sul piano economico-finanziario è poi ben chiaro l'impegno, condiviso e congiunto delle Parti firmatarie (Governo e Regione), di coordinare e integrare risorse provenienti da diverse fonti finanziarie: bilancio dello Stato, fondi delle aziende del settore (ANAS, FERROVIE DELLO STATO), fondi comunitari, fondi privati (sia provenienti da soggetti finanziari, sia da imprese interessate ai servizi generati, sia provenienti dall'utenza finale), fondi aggiuntivi della Legge Obiettivo, fondi regionali e locali.

Tra i punti critici da superare nelle prassi di investimenti pubblici vi è sempre stato infatti il limite derivante dalla frammentazione e dalla eterogeneità normativa delle fonti finanziarie e dalla scarsa attitudine e volontà dei principali Soggetti di governo (centrali e locali) di porre in essere tutte le necessarie determinazioni per raggiungere il risultato della mobilitazione sinergica delle risorse, contrastando una visione per ambiti di stretta competenza e per fasi temporali non coordinate con le effettive esigenze esecutive.

Nel successivo Prospetto n. 4 sono indicate le previsioni di investimento complessivo indicate in ciascuna delle Intese sottoscritte (IGQ). Tali previsioni devono perciò intendersi alla luce delle considerazioni interpretative e chiarificatrici fin qui espresse

Prospetto n. 4 – Risorse finanziarie complessive indicate nelle Intese (IGQ) sottoscritte con le singole Regioni(importo in milioni di Euro)	
<u>Regioni</u>	Importo
Campania	8.619,66
Liguria	7.023,81
Lazio	8.263,31
Calabria	15.074,7
Friuli Venezia –Giulia	4.544,82
Sardegna	1.689,85
Marche	2.251,75
Umbria	1.322,12
Abruzzo	1.143,7
Basilicata	4.673,1
Lombardia	31.998,85
Piemonte	22.740,3
Toscana	9.799,77

Prospetto 4 Intese Istituzionali Quadro - Le Risorse finanziarie

Aspetti procedurali

Di grande rilevanza è poi, all'interno di ciascuna Intesa (IGQ), l'impegno alla cooperazione procedurale e realizzativa tra il Governo centrale e ciascuna Regione. Le norme procedurali attuative della Legge Obiettivo, semplificate e innovate rispetto a quelle vigenti *ante*, non sono tuttavia intervenute su molteplici settori di competenza locale, sotto il profilo delle funzioni e delle politiche territoriali e urbanistiche, anche nelle loro implicazioni amministrative.

I percorsi di approvazione e di esecuzione delle opere hanno perciò la costante e stringente necessità di doversi evolvere secondo passaggi coordinati e condivisi, attraverso una permanente capacità di relazione e di vera e propria concertazione interistituzionale:

- sia tra il Governo (e in particolare il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e ciascuna singola Regione;
- sia tra ciascuna Regione e i diversi Enti Locali presenti nei territori.

E' infatti essenziale per il buon esito di tutto il processo realizzativo non solo la permanente organizzazione e implementazione di un adeguato flusso informativo - che renda conosciuti e trasparenti gli obiettivi e gli strumenti, fase per fase, consentendo a tutti i protagonisti di verificarne la coerenza e l'efficacia – ma anche una capacità e una attitudine di costante convergenza fra i diversi Soggetti istituzionali per individuare i possibili fattori di criticità durante la fase realizzativi, insieme alle azioni necessarie per rimuoverli con la maggiore rapidità possibile.

In tale quadro operativo ciascuna Intesa (IGQ) prevede la possibilità che vengano definiti e sottoscritti eventuali Atti aggiuntivi, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ciascuna Regione, finalizzati ad assicurare la costante e concreta cooperazione operativa anche nel corso della realizzazione di infrastrutture complesse come la gran parte di quelle comprese nel Programma.

Rapporti con la programmazione ordinaria

La nuova programmazione strategica introdotta con la Legge Obiettivo, all'interno del nuovo ordinamento costituzionale di "concorrenza" tra Stato e Regioni nel campo infrastrutturale, è di portata tale da rendere necessaria anche una nuova e coordinata impostazione e visione dell'intervento "ordinario" dello Stato nel campo delle infrastrutture.

Nel momento in cui funzioni e competenze dei lavori pubblici sono interamente trasferite alle Regioni, e quelle infrastrutturali sono poste in un regime di "concorrenza" legislativa e attuativa – pur in assenza di una adeguata revisione dell'ordinamento fiscale tra centro e periferia - si apre di conseguenza anche il tema dei confini e dei limiti dell'intervento dello Stato nel campo dei nuovi investimenti, al di là di quelli indicati nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001.

Le Intese Generali Quadro (IGQ) sottoscritte non hanno perciò voluto sottrarsi anche al compito di dover operare un momento di saldatura e di coordinamento, in questa complessa e difficile fase di trasformazione del nostro sistema ordinamentale, soprattutto al fine di non rallentare il flusso di investimenti ma, possibilmente, di accelerarlo in ogni campo.

Negli ultimi 10 anni, nel tentativo di riprendere una ordinata e organica programmazione e attuazione degli investimenti pubblici e privati nel settore infrastrutturale, si sono attivati nuovi strumenti procedurali di cooperazione tra Stato e Regioni, al fine di individuare le priorità funzionali e le risorse necessarie. Sono nati e introdotti nel sistema così strumenti come le "Intese istituzionali di programma" e gli "Accordi di programma quadro": le prime di contenuto generale, e i secondi di contenuto più settoriale e specializzato.

Tali strumenti, grazie ad un nuovo approccio attivato dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, hanno reso possibile concrete politiche di intervento complementari e funzionali alla logica di organicità dei processi di intervento nel Mezzogiorno.

Gli effetti del combinato disposto delle nuove norme della legge Obiettivo unite alla riforma costituzionale del Titolo V della Costituzione hanno invece determinato la stringente necessità di razionalizzare e coordinare questa situazione, a partire da una condivisa definizione delle effettive

priorità generali e delle ulteriori opere complementari al sistema da prevedersi e realizzarsi con gli strumenti della programmazione ordinaria.

Ciascuna Intesa (IGQ) preparata e sottoscritta tra le Parti ha perciò introdotto un preciso e specifico percorso finalizzato ad una ricognizione congiunta, fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regioni, per definire:

- entro 4 mesi da ciascuna sottoscrizione “le ulteriori priorità programmatiche di impegno congiunto, anche revisionando le Intese Istituzionali di programma e gli Accordi di programma quadro sottoscritti”, al fine di redigere un quadro condiviso e aggiornato degli impegni da affrontare e, di conseguenza, far decadere ogni ulteriore previsione;
- eventuali opere aggiuntive già chiaramente delineabili, perché strettamente complementari e correlate a quelle indicate nel 1° Programma nazionale delle infrastrutture strategiche.

Questo itinerario, assai complesso ma ricco di esiti significativi sotto il profilo della semplificazione e della concretezza del processo programmatico, è stato in molti casi avviato e potrà essere rendicontato prossimamente, offrendo finalmente una panoramica efficace e risolutiva degli interventi effettivamente necessari, sui quali catalizzare le risorse a vario titolo disponibili.

Nuovi rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni, con ANAS e Ferrovie dello Stato

Fra gli elementi di novità ordinamentale e funzionale del nuovo quadro normativo e operativo introdotto, attraverso una forte e costante coesione dell'azione Stato-Regioni, vi è quello relativo al ruolo e al compito delle Aziende strumentali nelle diverse modalità di trasporto e mobilità.

In passato infatti uno dei fattori di incertezza e indeterminatezza esecutiva degli investimenti è stato proprio quello connesso dalla non piena coordinazione di programmi e attività tra i diversi Ministeri (Lavori Pubblici, Trasporti e Navigazione, Aree urbane) e le diverse Aziende (ANAS e Ferrovie dello Stato in particolare).

La nascita del nuovo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - che ha unificato i precedenti, unita alla trasformazione societaria dell'ANAS e ai positivi risultati della societizzazione delle FF.SS. con la separazione dei diversi compiti tra le aziende operative (RFI- Rete ferroviaria italiana e Trenitalia) – ha favorito un processo di semplificazione nelle relazioni funzionali e una più chiara e diretta definizione:

- dei compiti di programmazione strategica, di indirizzo e di controllo in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- dei compiti operativi e gestionali delle singole Aziende, chiamate ad essere sempre di più veri e propri strumenti di attuazione delle indicazioni programmatiche delle Istituzioni di Governo.

In questo quadro anche il Piano triennale dell'ANAS e il Contratto di programma delle Ferrovie dello Stato, fino ad ora strumenti non pienamente coordinati nei loro contenuti e nelle loro priorità strategiche in relazione agli interessi strategici nazionali di sistema, hanno cominciato a trovare una progressiva coerenza, d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ciascuna Regione, al fine di determinare una sinergica azione mirata all'attuazione, in tempi certi, del complesso Programma delineato e dei suoi effetti sul necessario riequilibrio intermodale.

La messa in fase di tutti questi soggetti e dei loro obiettivi operativi in corso, senza introdurre ragioni di rallentamento, richiede una molteplicità di momenti di incontro e di confronto tra le strutture del Ministero, quelle delle Regioni e quelle delle diverse Aziende, avendo chiaro l'obiettivo di una costante e trasparente circolazione delle informazioni, sia quelle relative alle problematiche dei procedimenti realizzativi, che quelle connesse alla costante puntualizzazione dei contenuti programmatici, anche in riferimento all'evoluzione della domanda.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti : un nuovo approccio strategico

Nel DPEF dello scorso anno è stato ribadito che il settore dei trasporti in Italia presenta gravi carenze di tipo infrastrutturale e gestionale: questa situazione determina un freno all'espansione delle regioni più avanzate del paese e un'inibizione dello sviluppo delle aree più arretrate.

Questa presa d'atto della rilevanza del trasporto ha trovato, proprio in quest'anno 2003, uno strumento davvero innovativo, quello legato alla rivisitazione delle reti TEN (Trans European Network), una rivisitazione che ha portato alla stesura di un vero Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della nuova Europa. Tale strumento, ora all'esame della Commissione europea, affronta per la prima volta, in modo organico sia la costruzione dell'offerta dei trasporti, sia le modalità economiche e finanziarie capaci di raggiungere tale obiettivo. In particolare le indicazioni fornite dal nostro paese al Gruppo ad Alto Livello che ha redatto tale Documento, ora all'esame della Commissione, hanno in particolare affrontato

sia le argomentazioni legate alla importanza:

- del prolungamento del corridoio n.5 ad Ovest consentendo in tal modo che l'asse Kiev – Trieste raggiunga Lione e Lisbona, attraversando il segmento italiano Trieste – Torino;
- del corridoio Nord Sud (Berlino – Napoli – Palermo) comprensivo del Ponte sullo Stretto;
- del corridoio Genova – Rotterdam come collegamento tra il Mare del Nord e il Mediterraneo;
- alla realizzazione dei sistemi telematici ed informatici quali il progetto Galileo ed il sistema VTS necessari per ottimizzare le filiere logistiche;
- all'abbattimento dei vincoli naturali quali quello del sistema dei Pirenei e delle Alpi;
- alla rilevanza del prolungamento del corridoio 8 (Varna – Sofia – Tirana – Durazzo) fino a Bari
- alla rilevanza delle autostrade del mare del sistema tirrenico e del sistema jonio adriatico

sia le argomentazioni legate a:

- alla esigenza di identificare un soggetto coordinatore di ogni singolo corridoio plurimodale ;
- alla rilevanza delle procedure di accesso alle risorse
- alla rilevanza del Partenariato Pubblico Privato nella realizzazione delle opere.

A questo respiro comunitario, sempre in questo anno, ha fatto seguito una attenzione peculiare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Governo sulle seguenti undici aree tematiche:

1. **La riforma del Dicastero**
2. **L' avvio concreto ed organico della Legge Obiettivo**
3. **L' infrastrutturazione intesa come crescita culturale del Paese**
4. **La sicurezza nei trasporti**
5. **Il sistema dei valichi**

6. **La concreta attenzione al Mezzogiorno**
7. **La liberalizzazione nel trasporto ferroviario e nell'autotrasporto**
8. **Il nuovo approccio alla logistica e agli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali**
9. **Un nuovo approccio alle tematiche del trasporto marittimo**
10. **L'approccio alla politica della infrastrutturazione organica delle città e del territorio**
11. **L'approccio alla politica del trasporto pubblico locale**

1. **La riforma del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.** Si è proprio in questo anno concluso il difficile itinerario che ha portato alla unificazione di quattro distinti Dicasteri (Trasporti, lavori Pubblici, Arre Urbane e Marina Mercantile). In tale processo di ristrutturazione si è evitato di costruire un Dicastero concepito come sommatoria dei vecchi dicasteri ed oggi finalmente interpretato come un soggetto unico capace di garantire l'attuazione di un Progetto Paese; disporremo finalmente di un Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ristrutturato secondo le esigenze reali sia del nuovo assetto amministrativo interno nazionale (Riforma Titolo V° della Costituzione), sia del nuovo assetto comunitario (dall'Europa dei 15 a quella dei 25 Stati), sia infine del nuovo processo evolutivo del sistema dei trasporti e della logistica.

2. **Avvio concreto ed organico della Legge Obiettivo .** E' diventato, proprio in questo anno, operativo l'articolato sistema di provvedimenti che caratterizza la Legge Obiettivo. Un sistema di provvedimenti che si caratterizza i tre distinti impianti: un impianto normativo supportato dalla Leggi 443/2001(legge Obiettivo), 166/2002 (Legge Collegata alla finanziaria 2002) e dal Decreto legislativo 190/2002 (Decreto delegato di attuazione della Legge Obiettivo); un impianto programmatico al cui interno sono definiti gli interventi strategici da attuare nell'arco del decennio, impianto programmatico approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001; un impianto finanziario che trova, sia nella richiamata Legge 166/2002, sia nelle Leggi Finanziarie 2002 e 2003, adeguate risorse e strumenti quali il Fondo Rotativo per le Opere Pubbliche (FROP) o la Infrastruttura S.p.A. (ISPA), strumenti capaci di dare certezza all'attuazione del quadro degli investimenti. Questo articolato impianto ha consentito nel periodo luglio 2001–giugno 2002 l'attivazione di opere il cui costo è pari a **32.214 milioni di** e la cantierizzazione di interventi per **6.000 milioni di** e sta consentendo l'attivazione, nel periodo luglio 2002–giugno 2003, l'attivazione di opere il cui costo è pari a **28.786 milioni di** e la cantierizzazione di interventi per **19.400 milioni di** . Questo quadro di investimenti, attivati o in corso di attivazione, oltre a testimoniare un cambiamento sostanziale nel processo di infrastrutturazione del Paese, fornisce un contributo di certezze sulla crescita del Prodotto Interno Lordo; una crescita che potrebbe superare, nel 2003, una valore pari allo 0,6%.

Il prossimo triennio diventa quindi il triennio determinante sia per il successo della strategia del Governo, sia per il raggiungimento di alcuni obiettivi, infatti:

- disporremo di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della intera Unione Europea, voluto dal nostro Paese; un Master Plan che non solo identificherà gli assi strategici della nuova Europa ma indicherà anche nuovi scenari e nuovi itinerari per accedere alle risorse;
- avvieremo i cantieri su infrastrutture determinanti per lo sviluppo del Paese quali: il passante di Mestre, l'asse autostradale Brescia–Bergamo–Milano, la linea C e la linea B1 di Roma, il completamento della rete metropolitana di Milano ed il collegamento funzionale con l'area della Fiera, l'intero asse autostradale Salerno - Reggio Calabria, l'asse autostradale Asti–Cuneo, il completamento del sistema metropolitano campano, una serie di schemi idrici.
- attiveremo le gare per la realizzazione dello Stretto di Messina, di oltre la metà degli schemi idrici del Mezzogiorno, della metropolitana di Bologna, dell'asse autostradale Catania–Siracusa, della Nuova Romea, dell'adeguamento della E45, della circonvallazione di Perugia, di un numero rilevante di piastre logistiche quali quelle di Trieste, Savona, Civitavecchia, Fiumicino, Gioia Tauro, Catania.
- porremo le basi per definire i trattati internazionali finalizzati alla realizzazione dei nuovi valichi ferroviari del Fréjus e del Brennero.

3. L'infrastrutturazione intesa come crescita culturale del Paese All'interno del Dicastero è in corso un lavoro molto approfondito, con il contributo di esperti di varie discipline, per aggiornare la nozione di infrastruttura alle relazioni con il territorio in generale, e con i beni culturali ed archeologici in particolare. Questi ultimi rappresentano, infatti, la parte emergente e visibile delle culture locali e costituiscono un'opportunità che il Ministero non può più ignorare. Attraverso questa azione sarà possibile diffondere e rendere più accessibili le peculiarità culturali dei territori interessati dalle infrastrutture, favorire un loro uso plurifinalizzato e, tra l'altro, agevolare il consenso intorno alla realizzazione di nuove opere in quanto, finalmente, compartecipi dei valori del territorio. L'iniziativa favorirà la conoscenza e la conservazione di beni sconosciuti o remoti, inserendo beni archeologici, monumentali e naturali in circuiti molto più vasti degli attuali.

4. La sicurezza nei trasporti.

Finalmente tale tematica è affrontata non solo in modo organico ma, per la prima volta si verificano i livelli di sicurezza nelle varie modalità di trasporto:

- per quanto concerne la mobilità su strada non essere più semplici erogatori di abilitazione alla guida (patenti), ma essere soggetti capaci di abbattere la incidentalità attraverso un articolato processo educativo, attraverso un rivisitato sistema di controllo tecnologico dei veicoli,

attraverso la creazione di vere griglie sensoriali sulla rete capaci di canalizzare e controllare i flussi di traffico (ITS: Intelligent Transport System). Entro il 2004 disporremo di un Nuovo Codice della Strada che sicuramente consentirà il raggiungimento in tempi brevi di uno degli obiettivi chiave del Dicastero, di uno degli obiettivi chiave della intera politica dei trasporti: l'abbattimento sostanziale della incidentalità e della mortalità sulle nostre strade. Sempre in tale ambito va ricordato che il CIPE nella seduta del 20.11.2002 ha approvato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; tale Piano si propone come obiettivo la riduzione del numero di morti e feriti gravi negli incidenti stradali del 40% entro il 2010;

- per quanto concerne la rete su guida vincolata (ferrovie e metropolitane), bisognerà non solo essere garantiti da adeguati livelli di sicurezza ma capaci di produrre ricerca mirata alla prevenzione ed alla innovazione tecnologica (settore diagnostico ed autodiagnostico);
- per quanto concerne il settore aereo in realtà ci si trova di fronte ad una vera rivoluzione copernicana in quanto il sistema GNSS (Global Navigation Satellite System) che entro il prossimo triennio potrebbe diventare operativo anche nel nostro sistema continentale, oltre ad aumentare i livelli di sicurezza del controllo del traffico aereo, rivisita integralmente le funzioni ed i ruoli dell'attuale ENAV; si attiverà quindi un riassetto integrale di tale comparto che, da solo, genererà, in termini di produzione e di gestione di tecnologie avanzate, un volano economico superiore a 3,2 miliardi di ;
- per quanto concerne il controllo della sicurezza degli aeromobili sarà necessario rafforzare l'Agenzia della Sicurezza del Trasporto Aereo, istituita proprio per il controllo sistematico degli aeromobili in circolazione e codici di collaudo degli stessi, azzerando inutili contenziosi;
- per quanto concerne il controllo della sicurezza nel comparto marittimo, la messa in funzione del VTS (Vessels Travel System) rafforzerà i sistemi di controllo del traffico via mare e quindi identificherà mezzi non rispondenti alla normativa vigente, ma soprattutto particolare attenzione andrà fatta nei confronti delle navi con elevata anzianità, per evitare rischi di inquinamento. Nel settore del trasporto marittimo, interessato peraltro dalla promozione del cabotaggio e dall'attuazione del progetto delle "autostrade del mare", un ruolo determinante sarà assunto dal Corpo delle capitanerie di porto, unico soggetto pubblico che per la sua configurazione di corpo della marina militare, può assolvere in materia di *security*, con professionalità, imparzialità e riservatezza, gli obblighi che vanno configurandosi nelle competenti sedi internazionali. Il Corpo delle Capitanerie di porto risulta inoltre costantemente impegnato, in concorso con le forze di polizia, nel contrasto all'immigrazione clandestina. Pertanto, allo scopo di garantire efficienza all'apparato delle Capitanerie di porto occorre procedere al reperimento delle necessarie risorse per completare la trasformazione dei 3325 militari di leva con altrettante