

figure di militari professionali, nonché prevedere adeguate risorse per consentire l'impiego e la gestione della componente aeronavale del Corpo da impiegare per la vigilanza antiterrorismo, antimmigrazione e per il soccorso in mare.

**5. Il sistema dei valichi.** La libera circolazione delle persone e delle merci costituisce da sempre uno dei capisaldi della Unione Europea, sin dal Trattato di Roma la Comunità ha sempre avuto l'obiettivo della fluidità dei traffici.

Ebbene l'arco alpino costituisce un vincolo sostanziale a tale indiscutibile principio di liberalizzazione dei processi di scambio. Tale vincolo ha due distinti risvolti:

- uno di tipo orografico e naturale costituito dall'arco alpino e quindi dalla necessità di valichi ferroviari e stradali;
- l'altro di tipo ambientale costituito da vincoli di natura amministrativa e burocratica; vincoli che spesso incrinano la "logica comunitaria della libera circolazione delle merci".

Ebbene l'Italia, in questi ultimi due anni, ha posto all'Unione Europea il tema dei valichi in un'ottica globale, denunciando la necessità di un coinvolgimento di tutti i Paesi della Unione Europea. Questo nuovo approccio trova origine nel fatto che il volume di circa 135 milioni di tonnellate di merci, transitato lungo l'arco alpino proprio nell'anno 2002, rappresenta il 35% del volume globale di import – export dell'Italia (il 50% in valore). Un blocco nei transiti sui valichi distrugge la crescita economica del Paese e dell'Europa. Per la prima volta, il Governo italiano ha fornito in sede comunitaria questi dati, attivando un confronto su un tema chiave per lo sviluppo del nostro Paese. Non ci si è fermati solo alla fase delle denunce, infatti:

- si sono avviati concretamente i lavori sull'asse ferroviario Torino – Novara e Padova – Mestre, cioè si sono avviati i lavori sul Corridoio 5, arteria chiave di accesso al valico del Frejus;
- il valico del Frèjus era fermo nella fase di studio, si è dato un impulso tale da consentire l'avvio concreto delle prime discenderie di approfondimento geognostico e geotecnica.

**6. La concreta attenzione al Mezzogiorno.** L'avvio organico dei lavori sull'autostrada Salerno – Reggio Calabria, un avvio non più fatto di micro lotti ma di ben sei maxilotti, l'avvio della progettazione del nuovo asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria, la approvazione entro il mese di luglio del progetto sul collegamento stabile dello Stretto, e quindi l'avvio concreto del corridoio plurimodale che collega il Mezzogiorno Tirrenico con l'Europa; l'intervento mirato sul rilancio dei trasporti integrati nelle realtà metropolitane di Napoli, Catania e Bari; la serie di opere di infrastrutturazione di alcuni HUB portuali ed interportuali quali quelli di Gioia Tauro, Taranto, Catania (Bicocca), la serie di interventi sulla reti stradali trasversali che consentono una adeguata interazione tra l'area tirrenica e quella ionio-adriatica, testimoniano come sia davvero cambiato non solo l'approccio, ma anche in termini misurabili, la destinazione mirata di risorse al mezzogiorno

del Paese. Questo approccio addirittura raggiungerà nell'arco temporale 2004 – 2007 un volano di risorse pubbliche superiori ai **9 miliardi di** .

Un'altra condizione essenziale, sia per incentivare i processi di delocalizzazione, sia per consentire al Mezzogiorno di superare un'emergenza che ha raggiunto livelli patologici davvero irreversibili, è quella legata alla attuazione organica delle reti idriche. Tale intervento, previsto nella delibera del CIPE 21.12.2001, prospetta una esigenza finanziaria pari a **4.641 milioni di** , ed una previsione di spesa nel triennio pari a 1.316 milioni di . Sono stati istruiti ed in parte già approvati interventi per 275 milioni di . E nell'arco del 2003 si pensa di raggiungere un impegno di 800 milioni di .

La Legge Obiettivo diventa strumento strategico per lanciare definitivamente il programma per la realizzazione delle infrastrutture idriche nel Mezzogiorno e per garantire l'adeguata gestione facendo leva sulla stretta collaborazione tra lo Stato e le Regioni, sugli strumenti amministrativi acceleratori ivi previsti, sulla potenzialità finanziarie della "Infrastrutture S.p.A.", strumenti che potrebbero rendere, a regime, il sistema autofinanziabile con la sola tariffa.

**7. La liberalizzazione nel trasporto ferroviario e nell'autotrasporto** Sul fronte della "liberalizzazione" spesso si cade in interpretazioni teoriche, in semplici dichiarazioni di principio. La liberalizzazione significa in modo inequivocabile due cose:

- **Liberalizzazione del sistema ferroviario, cioè creare un vero mercato del trasporto ferroviario delle merci;**
- **Liberalizzazione tariffaria nell'autotrasporto.**

Liberalizzazione ferroviaria significa consentire l'ingresso, sulle tracce orarie, degli operatori, di coloro che hanno la merce, non dei vettori che hanno solo i mezzi di locomozione ferroviaria, cioè significa diventare simili a coloro che operano nel mercato del trasporto marittimo, del trasporto stradale. Solo così consentiremo al progetto delle "autostrade del mare" di diventare concreto.

Liberalizzazione tariffaria dell'autotrasporto deve essere intesa come il superamento del sistema tariffario obbligatorio, attraverso la introduzione di nuovi criteri su cui fondare non solo la nuova disciplina dei prezzi, ma anche, attraverso la corresponsabilità fra vettore e committente ai fini della sicurezza, un nuovo assetto delle condizioni funzionali di mercato.

Il Governo costruirà con la massima urgenza, tutte le condizioni, tutti i presupposti perché su questo tema ci sia finalmente chiarezza. Senza dubbio oggi disponiamo di un organismo quale la "Consulta del Trasporto", un organismo, voluto dal Governo non solo per fare da camera di compensazione e di raffreddamento dei conflitti, ma, anche per produrre quelle azioni necessarie a dare risposta organica alle esigenze del sistema produttivo del Paese..

8 Il nuovo approccio alla logistica e agli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali. Il mondo del trasporto e della logistica consente a questo Paese di essere competitivo; spesso infatti sarebbe utile simulare per un attimo quale crisi irreversibile si instaurerebbe non solo nell'assetto economico delle singole Regioni, non solo nel sistema economico del Paese ma, addirittura, dell'intera Unione Europea se l'intero tessuto connettivo, rappresentato dal mondo delle aziende di trasporto, decidesse per un attimo di non collaborare nel rendere efficiente i processi logistici. E' utile ricordare che: la produzione industriale italiana annuale è pari a 1.750.000 miliardi di lire (903,8 miliardi di ) e l'incidenza del trasporto e dalla logistica su tale valore è pari al 20-22%, cioè è pari a 186 miliardi di . Nell'Europa dei 15 la produzione industriale annuale supera i 9.000.000 di miliardi di lire (4.648 miliardi di ) e l'incidenza del costo del trasporto della logistica supera 929,6 miliardi di .

Quali sono le azioni che consentono un ridimensionamento di tali costi? Tra tutte senza dubbio una: **la organica ed urgente infrastrutturazione dei punti critici del tessuto connettivo che caratterizzano i processi logistici, intermodali e non.** Tutto questo impone quindi:

- la costruzione di una griglia sensoriale, di una rete telematica efficiente e capace di offrire un'assistenza sistematica alla utenza, abbattendo in modo sostanziale il carico a vuoto;
- la costruzione di impianti intermodali realizzati come vere piastre logistiche e non concepiti in logica immobiliare, cioè come banale speculazione volumetrica del territorio;
- l'azzeramento dei vincoli burocratici inventati e costruiti per limitare la competitività di determinate aree della Unione Europea e mi riferisco, in particolare, a quei pedaggi discutibili quali gli "ecopunti".

9. **Un nuovo approccio alle tematiche del trasporto marittimo** Si ritiene di dover riprendere le linee portanti del D.P.E.F. dello scorso anno circa il ruolo che il trasporto via mare è chiamato ad assumere, nel sistema trasportistico nazionale, ai fini di uno sviluppo sostenibile e di un riequilibrio modale che abbia come finalità la sicurezza ed il rispetto degli standard ambientali. In tale contesto non può essere disconosciuta la necessità di un armamento e di una flotta che rispondano a rigorosi criteri di qualità. In questo ambito complessivo, che vede impegnate in un'azione sinergica tutte le componenti dell'economia marittima che possono concorrere ad ottimizzare le performances della marina mercantile, non può essere trascurato il ruolo dell'industria cantieristica nazionale, che versa in uno stato di grave crisi a causa del devastante dumping praticato dai cantieri della Corea del Sud. L'industria cantieristica navale, infatti, insieme al trasporto marittimo ed alla nautica da diporto, è uno dei tre pilastri principali su cui è fondata l'economia marittima nazionale. Nel quadro di una politica volta alla riqualificazione competitiva della flotta e del trasporto marittimo con l'obiettivo di incrementare la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino si dovranno avviare ulteriori iniziative per migliorare la formazione professionale della gente di mare ed incentivare

ulteriormente la demolizione del naviglio cisterniero obsoleto di minori dimensioni e dare una particolare attenzione alla qualità della costruzione navale attraverso politiche di sostegno al settore cantieristico navale nazionale ed alla ricerca e sviluppo in campo marittimo.

Nel rispetto poi di quanto contenuto nell'articolo 13 della Legge 166/2002 (articolo della Legge collegata alla Finanziaria 2002 relativo gli interventi previsti dalla Legge Obiettivo) in cui si dice espressamente che il Governo nell'individuare le infrastrutture e gli insediamenti strategici deve tener conto anche delle strutture dedicate alla nautica da diporto, sarà necessario identificare le forme più idonee per garantire una azione così mirata e così essenziale per lo sviluppo del comparto.

#### **10. L'approccio alla politica della infrastrutturazione organica delle città e del territorio**

Il Governo intende integrare la politica territoriale, avviata con il DPEF 2002-2006 e con la "legge-obiettivo" per le grandi infrastrutture a rete di rilevanza strategica per il Paese, tramite la promozione di iniziative innovative finalizzate, nel concerto con le Regioni e le Amministrazioni locali, alla riqualificazione e all'ammodernamento dei sistemi urbani e metropolitani.

In questa ottica, l'impegno del Governo per il recupero di qualità ed efficienza dei sistemi urbani e metropolitani è quello di promuovere iniziative pilota le quali, attraverso insiemi articolati di interventi materiali ed immateriali, sviluppino politiche urbane integrate per rimuovere sinergicamente i detrattori che, nelle diverse specificità territoriali, interagiscono nell'ostacolare lo sviluppo sostenibile delle città e, con ricadute a catena, la competitività degli ambiti territoriali e geografici di riferimento..

A tale scopo il Governo intende operare secondo sette "assi" rispondenti, ciascuno, ad altrettanti obiettivi di riqualificazione e ammodernamento dei sistemi urbani e metropolitani.

Asse 1 – Riqualificazione delle periferie: opererà, anche attraverso interventi di demolizione e ricostruzione, sui tessuti urbani degradati dal punto di vista fisico, economico e sociale con particolare riferimento alle periferie urbane edificate nella seconda metà del secolo scorso e connotate da tessuti insediativi, legali o abusivi, la cui scarsa qualità urbana costituisce causa ed effetto di marginalità sociali, di insicurezza per i cittadini e le imprese, di ristagno economico.

Asse 2 – Riqualificazione di ambiti urbani in declino: opererà segnatamente su ambiti in posizione di semicentralità urbana caratterizzati dal depauperamento progressivo delle funzioni originarie e dalla sottoutilizzazione o abbandono di contenitori eccellenti anche di proprietà pubblica, la cui rifunzionalizzazione possa costituire fulcro e avamposto per un processo di riqualificazione e valorizzazione dell'ambito urbano di riferimento.

Asse 3 – Riqualificazione e ammodernamento delle reti infrastrutturali in funzione dello sviluppo sostenibile dei sistemi urbani e metropolitani: i programmi pilota promossi all'interno di questo Asse costituiranno una riedizione in chiave evolutiva dei PRUSST il cui patrimonio sperimentale sarà reinterpretato segnatamente in funzione della realizzazione di sistemi integrati per la mobilità sostenibile nei grandi aggregati urbani, tramite interventi materiali e immateriali, ivi compresi quelli per la sicurezza e l'educazione stradale.

Asse 4 – Società di trasformazione urbana: questo Asse si caratterizza rispetto ai precedenti in quanto finalizzato a sperimentare e diffondere uno strumento espressamente orientato alla gestione delle trasformazioni urbane la cui complessità imponga il ricorso ad una struttura dedicata e specializzata in grado di garantire una stretta integrazione e sinergia tra un ampio ventaglio di competenze. In forza di questa specificità, l'Asse opererà secondo due declinazioni:

- promuovendo direttamente STU pilota specificamente mirate ad affrontare, secondo modalità innovative, temi di trasformazione urbana peculiari ma, ad un tempo, ricorrenti nel panorama nazionale, anche attraverso la cooperazione interministeriale;
- ovvero prefigurando la possibilità di attivazione di STU come strumento di gestione dei *programmi di cui ai precedenti Assi, laddove lo richieda la complessità gestionale della trasformazione urbana configurata dal singolo programma pilota.*

Asse 5 – Piani Urbani della mobilità (PUM) :con la legge 340/00 sono stati istituiti i PUM intesi come progetti del sistema della mobilità urbana, comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo delle domande di trasporto attraverso le strutture di mobility manager, i sistemi di controllo e "regolazione del traffico", l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.

Asse 6 – Lotta all'abusivismo edilizio: le azioni che appaiono necessarie per contrastare, da una parte, il fenomeno dell'illegalità edilizia e urbanistica e dall'altra per incentivare la riqualificazione degli immobili e dei tessuti edilizi compromessi da situazioni di abusivismo, possono essere riassunti in due categorie principali:

- snellimento delle procedure di vigilanza e repressione degli abusi edilizi, accompagnati da una dotazione finanziaria per la copertura dei costi legali dei procedimenti, per la demolizione degli abusi edilizi, per il ripristino dello stato dei luoghi e, eventualmente, per la realizzazione di opere ed interventi per l'uso pubblico delle aree ripristinate;
- iniziative di livello comunale, all'interno di politiche nazionali e regionali, di recupero dei tessuti edilizi compromessi dalla presenza di abusi edilizi.

**Asse 7 – Controllo dell’urbanizzazione nelle aree a rischio di incidente rilevante:** il decreto n. 334/99 dispone che il Ministro dei Lavori Pubblici, d’intesa con i Ministri dell’Interno, dell’Ambiente, dell’Industria, del Commercio e dell’Artigianato e con la Conferenza Stato – Regioni, stabilisca, per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione territoriale..Ebbene ai sensi di tale provvedimento legislativo e nel rispetto del Decreto ministeriale del 9 maggio 2001 sarà necessario attivare gli studi di fattibilità e la progettazione di strumenti di pianificazione territoriale, nonché di programmi integrati relativi alle aree a rischio di incidente rilevante e delle eventuali normative regionali. Per attivare tali iniziative occorrerà prevedere apposite risorse nella prossima Legge Finanziaria.

All’interno di tale area tematica, quella cioè legata **alla politica della infrastrutturazione organica delle città e del territorio** si ritiene opportuno inserire due ulteriori **obiettivi**:

- **Riduzione del rischio vulcanico come motore di sviluppo economico, sociale e ambientale sostenibile del territorio vesuviano**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Regione Campania hanno sottoscritto un protocollo d’intesa con il quale si impegnano, ciascuno per quanto di competenza, a concorrere alla formazione ed all’attuazione del programma finalizzato alla riduzione del rischio vulcanico per uno sviluppo sostenibile dell’area vesuviana, fondato principalmente sulla valorizzazione delle risorse culturali e paesistico-ambientali del territorio.

Il programma è redatto in conformità alle Linee Guida del Piano Territoriale Regionale e si pone l’obiettivo di promuovere azioni a breve, medio e lungo termine per una riconversione concertata del modello di sviluppo del territorio vesuviano perseguito negli ultimi 50 anni, nel quale sia previsto un sistema di azioni integrate volte, tra l’altro: al blocco totale della costruzione di nuove abitazioni, alla repressione del fenomeno dell’abusivismo edilizio; alla diminuzione della densità abitativa stabile; al governo del processo di decongestionamento dell’area a rischio; alla costruzione di un adeguato sistema di vie di fuga e di infrastrutture di collegamento e di interconnessione; alla diffusione di una consapevolezza del rischio vulcanico mediante una informazione continua;

- **Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.**

All’interno di tale area tematica è necessario sollevare una particolare esigenza: la costituzione di un “fondo” per interventi che rispondono all’obiettivo di assicurare attraverso una organica e coordinata azione la piena efficienza funzionale ed operativa dei soggetti istituzionali. Il “fondo” non ha valenza territoriale, non è legato all’ambito regionale laziale, ma riveste una tipica funzione nazionale ed in molti casi sovranazionale. Pertanto gli interventi, per la rilevanza e la urgenza,

potrebbero essere tutti inseriti tra quelli previsti dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo). In particolare gli organi istituzionali le cui sedi devono essere adeguatamente infrastrutturate e ristrutturate per rispondere a soglie di efficienza quali quelle tipiche di uno stato moderno sono : la Presidenza della Repubblica, il Senato della Repubblica, la Camera dei Deputati, la Presidenza del Consiglio dei Ministri e le sedi degli Organi per la Sicurezza nazionale, la Corte dei Conti, l'Avvocatura Generale dello stato, il Ministero dell'Interno ed i Musei Nazionali. In questa fase il Dicastero delle Infrastrutture ed dei Trasporti ha già identificato le necessità finanziarie per rispondere ad una simile improrogabile esigenza.

**11. L'approccio alla politica del trasporto pubblico locale** Il settore è stato caratterizzato negli anni recenti da diversi aspetti innovativi quali la modifica delle competenze istituzionali, la riforma avviata con i Decreti Legislativi 422/97 e 400/99, l'avvio del processo di liberalizzazione. Occorre ora regolamentare alcuni aspetti applicativi della riforma; un ulteriore ritardo di attenzione a questi problemi, ed in particolare all'aspetto finanziario può portare velocemente a forme di contenzioso e di indisponibilità dell'offerta dei servizi pubblici davvero preoccupante. In tale ottica è indispensabile che la problematica venga affrontata in maniera coordinata tra le istituzioni : Stato e Regioni per le rispettive competenze costituzionali e gli Enti locali per il ruolo che svolgono in chiave amministrativa e attuativa dei servizi. E' necessario quindi avviare un processo virtuoso capace di fare assumere le rispettive responsabilità in una sorta di garanzia incrociata che permetta contestualmente di assicurare:

- La sufficiente disponibilità finanziaria, in termini di cassa e di competenza, negli anni;
- Un processo che tenda, in prospettiva, a diminuire i costi di esercizio per favorire le disponibilità per investimenti e quindi per qualità dei servizi;
- Un processo di liberalizzazione dei servizi in quanto per avviare procedure di gara, necessitano certezze finanziarie;
- Nuove strade per gli investimenti, con riferimento particolare allo svecchiamento del parco automezzi e del parco rotabili.

Da un apposito tavolo di lavoro congiunto tenutosi in questo primo semestre del 2003 presso il Dicastero delle Infrastrutture dei Trasporti, presenti tutte le Istituzioni e le associazioni di categoria, è emersa una prima piattaforma di soluzioni possibili. Alcuni di **carattere fiscale** a scala nazionale quale ad esempio l'incremento dell'accisa solamente sulla benzina di 3 cent per litro con provvedimento statale di concerto con le Regioni, alcuni mirati alla **articolazione della destinazione delle risorse** provenienti dalla manovra fiscale, altri finalizzati alla **garanzia della virtuosità del processo** da ottenersi attraverso un controllo ed una vigilanza adeguata sulle aziende

da parte delle Regioni e degli Enti Locali, altri infine finalizzati alla definizione di interventi normativi e di cornice quali ad esempio la possibilità più ampia di ricorrere all'uso del global service, a possibili forme di incentivazione alla mobilità del personale in esubero.

***Introduzione alla lettura economica del territorio***

La scelta del sottotitolo di questo Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, *Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse*, rappresenta la vera sfida contenuta in queste poche pagine. Restituire l'infrastrutturazione strategica e la gestione del territorio alla responsabilità politica, significa infrastrutturare economicamente il territorio.

L'occasione del nuovo Master Plan dell'Unione Europea, con l'individuazione di corridoi europei, cioè di fasce di territorio continentale interessate a nuovi processi di infrastrutturazione, rappresenta un'occasione unica per plasmare anche all'interno dei nostri confini, il nostro tessuto connettivo, ancora scomposto e non perfettamente integrato sia nelle attuali che nelle future logiche di integrazione continentale.

La concomitanza di un sistema normativo italiano complesso che va sotto il nome di Legge Obiettivo e quella della compresenza di uno scenario economico europeo come il Master Plan redatto dal Gruppo ad Alto Livello presieduto da Karel Van Miert, rappresenta, dopo molti anni, uno strumento efficace inserito all'interno di un contesto strategico di respiro continentale.

In questo senso, **il corridoio n° 5**, che attraversa da Est ad Ovest l'arco padano, **il corridoio Nord Sud Berlino Palermo**, che interessa buona parte del Corridoio Tirrenico Nord Sud, **il corridoio n° 8 Bari Varna** che, attraverso il corridoio adriatico, completa la griglia della rete nazionale sul lato orientale della Penisola, **il corridoio Palermo Genova Rotterdam** che si innesta sul corridoio n° 5 su Novara, rappresentano il nuovo sistema arterioso del Paese. Un sistema corredato, negli assi di connessione tra il corridoio Adriatico e quello Tirrenico, da un insieme di relazioni venose, di corridoi trasversali che interessano diagonalmente il nostro territorio, ingenerosamente definite di II livello, ma che rimangono di importanza vitale per la completa e funzionale circolazione di uomini e mezzi nel territorio italiano.

Proprio la stretta interconnessione tra nuove categorie della programmazione, come i corridoi e le *vecchie* scomposizioni del territorio in macroregioni rappresenta il salto culturale suggerito in questo documento.

Se la scomposizione del territorio in macroregioni rimaneva funzionale al tentativo di individuare per collocazione geografica similitudini ed aggregazioni economiche del territorio, la logica del corridoio e dell'analisi economica delle fasce di territorio interessate, rispondono ad una nuova ratio: **le economie di agglomerazione territoriale, spesso trascendono dai confini economici delle macroregioni.**

Queste economie si collocano lungo nuovi assi di territorio in cui le condizioni di similitudine economiche sembrano più vicine ad una nuova aspirazione: **la distribuzione**

**omogenea del principio di equità territoriale, cioè di quel principio che riguarda le pari ed eque opportunità di accessibilità a tutti i mercati, da quelli locali a quelli intercontinentali.**

**È innegabile, in questo contesto, il ruolo aggregante di una infrastruttura di trasporto: se l'accessibilità è la rimozione delle barriere fisiche ed economiche alla libertà degli scambi, allora le infrastrutture di trasporto realizzano nei fatti quella libertà.**

Ma la domanda rimane quali infrastrutture di trasporto per quali territori. Se il sistema connettivo europeo si può considerare ancora oggi agli albori e per la sua natura continentale determina la necessità di reti infrastrutturali *lunghe*, le realtà ormai regionali rappresentate sia dai Paesi storici dell'Unione Europea che da quelli di recente adesione, hanno necessità di coesione territoriale che necessitano anche di reti infrastrutturali *corte* e di reti infrastrutturali *puntuali*.

## **Macroregioni e Corridoi**

L'analisi delle condizioni economiche dei macroaggregati territoriali nei quali si può scomporre il territorio italiano, associata al quadro delle necessità territoriali relative alla domanda ed alla offerta di mobilità erogate da infrastrutture di trasporto, descrive un sistema territoriale in cui il disagio trasportistico, inteso come scollatura tra la dotazione di infrastrutture e servizi e tra i macroaggregati economici, non ha più precisi riferimenti cardinali.

La frantumazione della coerenza tra il tessuto produttivo del Paese e le esigenze di spostamento, trova origine in molte cause: tra queste, a cui abbiamo già accennato in precedenza, la sostanziale modifica della natura dei territori che storicamente individuati come aree di produzione stanno modificando la propria struttura produttiva ed il proprio livello di consumo.

Tutto questo genera, tra l'altro, l'evento metodologico più innovativo e più rivoluzionario: **la difficoltà di prevedere, attraverso i consueti strumenti della programmazione territoriale, le evoluzioni strutturali della economia nel medio e lungo periodo**

## **Il Nordovest: economia ed infrastrutture di trasporto**

Per descrivere le esigenze di mobilità del Nordovest, è sufficiente considerare i valori relativi ai dati regionali in materia di esportazioni<sup>1</sup>, che mettono in evidenza come tutte le regioni che compongono la macroregione riescono ad esportare più dei valori medi italiani, anche se il

---

<sup>1</sup> Elaborazioni su fonte Istat Conti territoriali la variabili di rottura Istat 2003

contributo individuale del Piemonte e della Lombardia, risulta decisamente superiore a quello delle altre regioni.

Lo stesso andamento sia per quanto riguarda la serie storica degli ultimi cinque anni che relativamente al contributo regionale, si registra relativamente alle importazioni.

La vivacità degli scambi che interessano la Lombardia, in primo luogo e poi il Piemonte e la Liguria, basterebbero da soli a descrivere le esigenze di mobilità di tre tra le regioni più ricche d'Europa.

A fronte di una vivacità di scambi, misurabile tramite l'evoluzione delle importazioni e delle esportazioni, gli investimenti fissi lordi delle regioni del Nordovest, hanno registrato valori inferiori alla media Italia negli ultimi cinque anni, con forti penalizzazioni per le regioni come la Liguria.

Negli ultimi cinque anni, quindi, la quota di investimenti fissi nel Nordovest, ha subito un andamento decrescente, denunciando una sorta di inerzia economica. Quello a cui abbiamo assistito è stato uno sfruttamento di una quota di investimenti fissi lordi più favorevole che in altre parti di Italia, senza però procedere al rinnovo di quel capitale.

A fronte di questo territorio che domanda mobilità in maniera differenziata e che è dotato di un consistente patrimonio infrastrutturale, le diverse modalità di trasporto erogano prestazioni non sempre adeguate.

Nel Nord Ovest è presente il 25% della rete ferroviaria nazionale, che consiste in 3988 km di linea ferrata, caratterizzate da una quasi equa ripartizione tra le tipologie di binario semplice elettrificato (33%), binario semplice non elettrificato (31%) e binario doppio elettrificato (35%). A fronte di questo patrimonio ferroviario, il Nord Ovest ha più autostrade a due corsie piuttosto che a tre, una dotazione di patrimonio aeroportuale tra le più complete d'Italia, con il sistema aeroportuale milanese composto da Malpensa, Linate ed Orio al Serio, gli scali di Torino, Cuneo e Genova, il cui porto serve il mercato della mobilità passeggeri per destinazioni non solo nazionali.

Genova, Milano e Torino tra le aree metropolitane, Bergamo tra i grandi comuni extrametropolitani, Brescia, Como, Lecco, Varese, Biella e Novara, sono tutte province per le quali le prestazioni erogate dal complessivo sistema dei trasporti rimangono in squilibrio per eccesso di domanda rispetto ai valori nazionali o per scarsità di offerta. Mentre rimane del tutto evidente la forte concentrazione di infrastrutture e la densità di domanda per le aree metropolitane e per i grandi comuni extrametropolitani nei quali l'erogazione di servizi regolari di trasporto passeggeri non riesce mai a soddisfare le esigenze di mobilità; colpiscono gli squilibri per una insufficiente erogazione di servizi di province come Biella, Novara, Como e Lecco. Tutte le altre province registrano prestazioni in squilibrio per scarsità di domanda o eccesso di offerta: tra queste alcune aree a domanda debole.

Per quanto riguarda il mercato della mobilità merci, la costante trasformazione del tessuto industriale, tessuto inteso sia come dimensione delle industrie presenti nell'area che come distribuzione ed occupazione di aree, ha determinato e determina nel territorio del Nordovest una evoluzione costante delle esigenze di mobilità delle imprese e dei servizi necessariamente connessi a questi.

Oltre alla dotazione infrastrutturale già descritta per il mercato della mobilità passeggeri, nel Nord Ovest è presente un numero consistente di centri intermodali a Genova, La Spezia, Savona, Milano, Varese, Alessandria, Asti, Biella, Cuneo, Novara, Torino e Vercelli. Considerate nel loro complesso, le prestazioni di tutte le modalità di trasporto registrano nel mercato di mobilità delle merci più equilibri di quanto non succeda nel mercato della mobilità passeggeri, anche se le province di Bergamo, Brescia, Cremona, Lecco, Milano, Monza, Varese e Biella, praticamente tutta l'area metropolitana a cintura di Milano, soffrono di prestazioni in squilibrio per scarsità di offerta o eccesso di domanda.

### **Interazioni tra il Nordovest ed i corridoi europei**

Il Nordovest è interessato da due corridoi europei: il corridoio Est Ovest Lione Budapest che interessa trasversalmente il Nordovest dal confine italo francese, ed il corridoio Rotterdam Genova Palermo, che innesta sull'asse Genova Alessandria Novara Sempione, i flussi di traffico che provengono dal Mediterraneo, anche attraverso le autostrade del mare e dalla direttrice francese sud occidentale di Ventimiglia, vera unica alternativa alla fluidità dei traffici in attesa di un incremento di capacità dei valichi transfrontalieri alpini.

La singolarità del tessuto economico e quindi delle esigenze di spostamento del Nordovest, ha permesso di identificare, nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE con Delibera 121/2001, **il corridoio padano**, costituito da un fascio di infrastrutture ferroviarie e da un fascio complementare di infrastrutture stradali. Allo stesso corridoio appartengono una specifica articolazione di infrastrutture puntuali che rientrano nella famiglia di interventi dei sistemi urbani e degli Hub interportuali, in quanto fisicamente presenti in aree metropolitane o in aree significative per la gestione del flusso delle merci e quindi sostanzialmente funzionali al completamento del corridoio.

Le logiche di infrastrutturazione del territorio del Nordovest, non possono prescindere dalla diversa necessità di infrastrutturazione che si richiede allo stesso corridoio Est Ovest Lione Budapest che, infatti, nel Nordest, adempie ad altre necessità trasportistiche del territorio.

Il Nordovest ha subito, anche nel recente passato, evoluzioni significative del proprio tessuto industriale, passando da un'economia che si reggeva su poche grandi industrie e da un consistente numero di imprese impegnate nell'indotto, a realtà industriali diffuse sul territorio ma sviluppate lungo precisi itinerari occupati da grandi infrastrutture. In questa macroregione le necessità di agglomerazione, funzione primaria che si richiede alle infrastrutture di trasporto, debbono rispondere ad una logica di potenziamento delle grandi direttrici, come l'Alta Velocità lungo l'asse Torino Novara Milano; devono rispondere all'aumento di capacità dei valichi ferroviari e stradali sia in direzione Europa occidentale che in direzione Europa settentrionale per ridurre il rischio della fragilità propria di un sistema monomodale; ma devono rispondere anche alla infrastrutturazione di sistemi puntuali, come le infrastrutture intermodali collocate su importanti nodi di transito e di innesto di corridoi europei, prevedendo connessioni a terra anche di sistemi portuali presenti lungo l'intero arco ligure.

In questo senso, risulta evidente che relativamente alle densità abitative della popolazione residente, il Nordovest risulti polarizzato sull'area metropolitana di Milano, provocando la necessità di rilocalizzazione di nuove funzioni urbane, che richiedono un automatico processo di infrastrutturazione e di potenziamento.

Anche altre aree metropolitane, come il capoluogo ligure, necessitano di nuove infrastrutturazioni, soprattutto per godere in pieno delle esternalità positive derivanti dalla realizzazione di nuovi assi di trasporto come la Milano Genova e la conseguente liberazione di offerta di capacità su reti definite come storiche, pensate e progettate come reti infrastrutturali *lunghe*, e che devono potersi riconvertire in reti infrastrutturali *corte*, a servizio delle necessità metropolitane.

All'analisi di queste esigenze territoriali, il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per il 2004-2007, tenta di rispondere con la programmazione di nuove opere che nell'arco temporale che va dal 2003 al 2007, prevede investimenti per oltre 7 miliardi di euro, cioè quasi il 29% di quanto destinato all'intero territorio italiano nello stesso periodo.

| <i>Nordovest</i>                         | Nuove<br>opere<br>2003 | Nuove<br>opere<br>2004 | Nuove<br>opere<br>2005 | Nuove<br>opere<br>2006 | Totale |
|------------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|--------|
| <b>Totale</b>                            | 481                    | 1558                   | 2778                   | 2266                   | 7083   |
| <b>Asse Est Ovest<br/>Lione Budapest</b> | 481                    | 240                    | 2278                   | 1816                   | 4815   |
| Lombardia                                | 481                    | 40                     | 1175                   | 965                    | 2661   |
| Lombardia<br>Veneto                      |                        | 200                    | 150                    |                        | 350    |
| Piemonte                                 |                        |                        | 773                    | 830                    | 1603   |
| Valle d'Aosta                            |                        |                        | 180                    | 21                     | 201    |
| <b>Asse Rotterdam<br/>Genova Palermo</b> |                        | 1318                   | 500                    | 450                    | 2268   |
| Liguria                                  |                        | 1118                   | 500                    | 450                    | 2068   |
| Lombardia<br>Liguria                     |                        | 200                    |                        |                        | 200    |

**Tabella 1** Le esigenze per il Nordovest

## **Il Nordest: economia ed infrastrutture di trasporto**

La recente dinamica economica del Nordest, registrata nel quinquennio tra il 1995 ed il 2000, ha messo in evidenza il contributo alle esportazioni, rispetto alla media Italia, delle regioni del Friuli Venezia Giulia, delle due province autonome di Trento e di Bolzano, del Veneto e dell'Emilia Romagna: **tutte queste regioni esportano più della media italiana.**

In un range che oscilla tra il 27 ed il 34% del PIL prodotto, si collocano per livelli di esportazione ben tre regioni, il Veneto, il Friuli e l'Emilia Romagna, mentre il Trentino Alto Adige si mantiene su valori più bassi e comunque lentamente decrescenti.

Relativamente all'andamento delle importazioni, sempre in rapporto al PIL prodotto, il Veneto si distanzia notevolmente dalle altre regioni; anche se complessivamente il Nordest registra valori crescenti, rimane singolare il fatto che il Friuli, l'Emilia ed il Trentino registrino valori molto prossimi, attestandosi su un livello di importazioni che rimane intorno al 16 - 17%.

Relativamente agli investimenti fissi lordi, i valori e l'andamento registrato tra il 1995 ed il 2000, vedono il Trentino Alto Adige attestarsi su percentuali che vanno dal 25 al 30%, con un andamento decisamente crescente. Il Veneto, il Friuli Venezia Giulia e l'Emilia Romagna, si attestano su valori più bassi, senza mai superare il 21 - 22%.

Il tasso di attività della popolazione tra i 15 ed i 64 anni, fa registrare valori costantemente crescenti per tutte le regioni nel periodo che va dal 1995 al 2000. Questo andamento, che vede