

È opportuno ricordare infatti che il Piano Decennale del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche prevede interventi sui seguenti assi:

- **Completamento corridoio autostradale tirrenico (Cecina – Civitavecchia).**
Il progetto, per un importo di 2,5 miliardi di Euro, sarà portato alla approvazione del CIPE entro il prossimo semestre

- **Corridoio autostradale (Mestre– Civitavecchia)** Il progetto preliminare è stato già approvato dall'A.N.A.S. Quanto prima, dopo un accordo con le 5 regioni interessate, il progetto, per un importo pari a circa 9 miliardi di Euro, sarà sottoposto al CIPE.

- **Corridoio plurimodale (ferroviario e stradale) Brennero – Verona – Parma – La Spezia (TIBRE).**

Per quanto concerne l'asse ferroviario sono in corso di definizione alcuni segmenti essenziali; mentre per quanto concerne l'asse autostradale è in corso l'inoltro alla approvazione del CIPE del progetto relativo al tratto Nogarole Rocca Parma

- **Asse viario Umbria – Marche e quadrilatero interno.**
Il progetto il cui importo è pari a 2,3 miliardi di Euro, è stato già approvato dal CIPE ed i lavori saranno attivati entro l'anno.

- **Asse Fano – Grosseto.** Il progetto, per un importo pari a 1,8 miliardi di Euro, è pronto per essere sottoposto all'esame del CIPE

- **Corridoio adriatico.**

In realtà è un asse su cui va potenziata la componente stradale e quella ferroviaria esistente che collega due corridoi chiave del sistema europeo: il

Corridoio 5 ed il Corridoio 8. Quest'ultimo, proposto e definito nel Master Plan della Comunità, collega il Mediterraneo con il Mar Nero (Asse Bari – Durazzo – Tirana – Sofia – Varna).

Sul corridoio adriatico si stanno attuando tutte quelle opere che consentiranno sia una fluidificazione dei flussi, sia una fisiologica canalizzazione degli stessi. In tale logica, ad esempio, rientra l'asse Venezia – Civitavecchia che, nel tratto iniziale (tratto Mestre – Cesena), consente al corridoio adriatico di non gravare più sul nodo di Bologna.

- **Asse ferroviario Napoli – Bari** (in corso di progettazione).

- **Asse ferroviario Orte – Falconara.**

Progettazione in corso per i tunnel Terni – Spoleto e Fabriano – Gualdo Tadino e per il nodo di Falconara. Lavori in corso sulla intera tratta.

Questi assi trasversali ed i due corridoi tirrenico ed adriatico svolgono due ruoli essenziali:

1. I corridoi trasversali ridimensionano una grave singolarità del nostro Paese: **circa il 70% dei veicoli pesanti e leggeri transita attraverso il segmento stradale e ferroviario Firenze – Bologna, in particolare il nodo di Bologna filtra il 35% della movimentazione merci dell'intero Paese.** Quindi il flusso nord – sud – nord potrà contare finalmente su assi alternativi e in tal modo si consentirà soprattutto alle aree interne del Mezzogiorno di Italia di non essere penalizzato nei collegamenti con il centro della Unione Europea. E' utile ricordare che interventi come questi o come i valichi, pur se realizzati

non fisicamente nel Sud, servono molto di più al Mezzogiorno che al Nord del Paese.

2. I corridoi tirrenico ed adriatico svolgono poi un valido supporto nelle interazioni con i grandi HUB portuali e con i porti destinati alla nautica da diporto

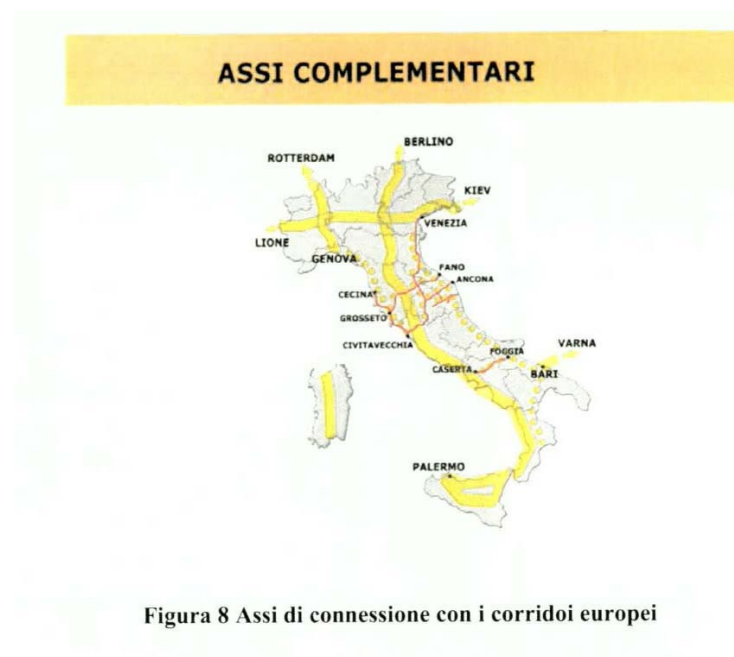


Figura 8 Assi di connessione con i corridoi europei

8. Le azioni concrete per il rilancio del Mezzogiorno

Il I° Programma delle infrastrutture strategiche ha destinato, per la prima volta, al Mezzogiorno il 48% degli investimenti.

Questa percentuale era rimasta quasi sempre, in passato, una dichiarazione di intenti, un semplice impegno programmatico, oggi invece **le opere cantierate concretamente in Campania, Calabria, Sicilia** e, quanto prima, nelle altre realtà regionali, testimoniano il passaggio concreto dalle dichiarazioni programmatiche alle azioni compiute.

Si sottolinea come la Commissione Europea ha valorizzato il ruolo del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con l'assegnazione della responsabilità della gestione del Programma Operativo Nazionale Trasporti riferito al periodo 2000 – 2006. il programma finanzia la costruzione di opere infrastrutturali al Sud riguardanti i settori stradali, ferroviario, portuale, aeroportuale ed interportuale, selezionate secondo i criteri di efficacia e priorità nell'ambito delle politiche nazionali per l'importo di 4,2 miliardi di €. Al maggio 2004 il Programma procede con regolarità.

In tale logica, altro elemento innovatore, è da ricercare nell'attenzione, concreta ed organica, che il Governo ha riposto nella emergenza idrica: **in alcuni comuni della Sicilia l'acqua arriva per 3 ore al giorno una volta a settimana.**

Questa è la più grave emergenza del Mezzogiorno, una emergenza che provoca una immediata crisi nella crescita del turismo **che, nell'intero Mezzogiorno registra, come presenze, solo il 18%, cioè quanto assorbe da sola l'area Riminese.**

Questa emergenza è stata affrontata finalmente in modo organico e si è già riusciti a fare approvare dal CIPE interventi per 292 milioni di Euro e si prevede di approvare opere, entro il 2004, per circa 680 milioni di Euro.

Ma non vanno anche sottovalutate alcune azioni, di concreta infrastrutturazione, attivate in questo ultimo triennio nel Mezzogiorno attraverso le attività della Legge Obiettivo.

Basterebbe in proposito ricordare le approvazioni di:

- **due maxi lotti della Salerno Reggio Calabria per un valore globale di 1.900 milioni di € e l'affidamento dei relativi lavori**
- **dell'asse autostradale Catania Siracusa per un valore pari a circa 518 milioni di €**
- **di una rilevante parte del sistema metropolitano della Regione Campania**
- **del completamento dei lavori dell'autostrada Palermo – Messina**
- **del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina e della gara per la scelta del General Contractor cui affidare la realizzazione dell'opera**
- **di una serie di interventi relativi alla viabilità dell'asse ionico Taranto – Sibari – Reggio Calabria**
- **degli interventi sugli HUB portuali di Gioia Tauro, Taranto e degli HUB portuali di Nola e di Catania**

Potremmo continuare ad elencare altri interventi, ma riteniamo ancora più utile ricordare, come d'altra parte accennato in precedenza, che le azioni e le scelte strategiche assunte sui valichi del Frejus, del Sempione e del Brennero, siano da riportare all'interno di tale paragrafo in quanto riguardano azioni ed interventi che, anche se non ubicati nel Mezzogiorno, consentono al Mezzogiorno di accedere ai

mercati dell'Europa senza le attuali penalizzazioni, senza quei cadenzamenti nell'avvicinamento ai valichi che, col tempo, avrebbero emarginato in modo irreversibile lo sviluppo dell'intero sistema centro meridionale del Paese.

Alla luce di tali considerazioni quindi diventa opportuno analizzare i fattori interni al DPEF 2005 – 2008 che possono consentire una svolta positiva nello sviluppo dell'intero Mezzogiorno.

1. È la prima volta che, dopo gli anni della ricostruzione post bellica, si possono concretamente misurare e verificare interventi ed azioni sul territorio meridionale
2. Si prende, finalmente, coscienza di un nuovo rapporto con la Unione Europea. Si comprende da un lato la vicinanza al termine delle incentivazioni legate al Quadro Comunitario di Sostegno, dall'altro si prende atto che non si tratta più di interventi puntuali legati alla logica dei cosiddetti "lotti funzionali" ma di opere organiche che interessano corridoi plurimodali.
3. Si scopre che azioni ed interventi non ubicati nel Mezzogiorno del Paese sono determinanti per lo sviluppo del Mezzogiorno, La realizzazione di nuovi valichi ferroviari in particolare, e tra questi il Brennero, diventano la condizione essenziale per un coinvolgimento reale delle attività produttive all'interno della nuova Europa.

-
4. Ci si convince che il Mezzogiorno non è una emergenza ed una peculiarità nazionale ma dell'intera Unione Europea. Questo emerge in modo chiaro da quanto accaduto durante la fase di approvazione delle nuove reti TEN-T, cioè da quanto accaduto durante l'approvazione del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. In quella occasione una delle opere chiave previste nel nuovo Master Plan, e cioè il Ponte sullo Stretto di Messina, fu bocciato nella prima lettura presso il Parlamento Europeo in base ad un emendamento di un parlamentare italiano; ebbene il Consiglio della Unione Europea non condivise tale decisione, ripropose l'intervento e riuscì a fare approvare definitivamente il Master Plan, dal Parlamento Europeo il 21 aprile 2004, con all'interno il Ponte sullo Stretto.
5. Si è preso atto della nuova evoluzione, nel territorio meridionale, delle aree della produzione e di quella dei consumi e si è scoperto che il modello infrastrutturale non è coerente ad una simile evoluzione. Nei fatti delle micro realtà produttive ubicate all'interno di quasi tutte le Regioni del Mezzogiorno stanno sempre più costituendo dei presidi fra loro interrelati ed integrati più da reti virtuali che da reti infrastrutturali fisiche. Tutto questo quindi impone un continuo e sistematico monitoraggio della evoluzione produttiva per comprendere ed assecondare i nuovi processi insediativi.
6. Si è, finalmente, capita la centralità del Mediterraneo e questa coscienza emerge in modo chiaro ed inequivocabile da due distinte impostazioni e scelte strategiche:
- a) le autostrade del mare, sia dell'area occidentale che orientale del Mediterraneo,
 - b) il corridoio 8 non più ubicato in territori estranei al Mezzogiorno del Paese (il vecchio asse Durazzo – Varna) ma prolungamento naturale

del Corridoio Adriatico e quindi identificato come Asse Bari – Durazzo
– Varna

Questo convincimento può davvero ribaltare quel gratuito bipolarismo tra Nord e Sud che da sempre ha letto il Nord come “ambito sommatoria delle convenienze” ed il Sud come “ambito sommatoria delle marginalità”.

7. Si è compresa anche la urgente necessità di rileggere alcune strategie sulla nostra portualità meridionale. Infatti i porti di Bari, Brindisi, Taranto, Crotone, Gioia Tauro, Salerno, Napoli e le due Piastre Mediterranee della Sicilia e della Sardegna, non possono più rinviare nel tempo la redazione di un Piano di impresa congiunto che definisca una volta per tutte la chiara offerta organica di questa, fino a ieri sottovalutata ricchezza infrastrutturale, una ricchezza cioè di banchine attrezzate, di bacini di evoluzione efficienti, di sistemi gestionali competitivi. Occorre cioè, mantenendo ferme le naturali e corrette forme di concorrenza tra i vari impianti portuali, evitare che questa esplosione della domanda (è utile in proposito solo un dato: nel 1997 i porti italiani erano interessati da un numero di container non superiore a 3,6 milioni di unità, oggi, dopo 7 anni, la movimentazione di container, nei nostri porti, si attesta intorno ad un valore di 8,9 milioni di container e questa crescita ha visto dominanti proprio realtà portuali del Mezzogiorno) generi una crisi di crescita per incapacità di una offerta funzionale alle esigenze della nuova domanda. D'altra parte il Mezzogiorno sa bene che la rivalutazione del Mediterraneo rilancia anche nodi portuali come quelli di Malta e di Cipro e come quelli del Nord Africa e del Medio Oriente. Tutto questo quindi deve essere occasione per una rivisitazione attenta delle logiche con cui finora è stato affrontato il tema della portualità e della retroportualità nel Sud del Paese. La Società “Rete Autostrade del Mare” da poco costituita potrebbe svolgere un ruolo determinante in questo processo di rilettura.

-
8. Si è finalmente capito che, avvicinandoci alla scadenza della uscita di alcune Regioni dall'appartenenza all'area Obiettivo Uno dell'Europa a 25 Stati, la Calabria rimane il vero banco di prova di una politica infrastrutturale connessa allo sviluppo economico ed alla coesione territoriale. Il miglioramento della accessibilità stradale sul lato ionico e della velocizzazione della tratta ferroviaria tirrenica rappresentano scelte precise non rinviabili per la definitiva uscita dall'isolamento economico della Regione. In tale ottica, in particolare si colloca la rivisitazione della strada statale 18 tirrenica, specialmente lì dove, proprio nella parte calabrese di tale asse sono presenti impianti nodali di generazione di traffico.
9. Si è inoltre affrontato il tema dell'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno, il tema delle infrastrutture essenziali sia per l'accumulo della ricchezza idrica, sia per la sua distribuzione come tessera di un mosaico a scala nazionale. Infatti quello che si sta programmando, progettando e realizzando è strettamente interrelato con quel Programma Nazionale degli Interventi nel Settore Idrico previsto dall'art.4 comma 35 della Legge 350/2003 (legge Finanziaria 2004). In realtà questo testimonia, per la prima volta nel nostro Paese, che l'emergenza idrica del Mezzogiorno non va affrontata ghettizzando l'approccio ma inserendolo in una rinnovata "Politica della ricchezza idrica"; una politica che non può assolutamente essere slegata da concetti quali:
- a) l'uso ottimale della risorsa idrica,
 - b) la corretta definizione di un sistema tariffario
 - c) la corretta rilettura dei sistemi concessori e gestionali.
10. Si è infine, proprio in questo ultimo triennio, concepita la realtà meridionale, pur nelle distinte configurazioni territoriali e pur nel rispetto della riforma del

Titolo V della Costituzione, come un potenziale teatro economico di convenienze. Questo si evince chiaramente dalle Intese Generali Quadro, sottoscritte dal Governo con tutte le Regioni del Mezzogiorno, in cui è sempre presente un denominatore comune: l'urgenza nel disporre di condizioni infrastrutturali omogenee, l'urgenza nell'abbattere il differenziale che rende non competitiva non un'area, non un sito, non un nodo infrastrutturale, ma un intero sistema. In realtà per la prima volta la variabile tempo viene invocata come condizione determinante per abbattere la assurdo approccio, carico di inerzia, del passato.

9. Le altre azioni del Dicastero

Prima di passare alle azioni ordinarie che sono state attivate in questo triennio all'interno del Dicastero si ritiene opportuno ricordare il quadro finanziario di riferimento che, senza dubbio, costituisce il quadro economico e finanziario per misurare l'avanzamento della Legge Obiettivo. Da tale quadro è utile estrapolare due dati:

- il valore delle opere cantierate supera i **20 miliardi di Euro**
- il CIPE ha autorizzato investimenti per **14,7 miliardi di Euro** ed ha **approvato progetti per oltre 30 miliardi di Euro**

ESIGENZE FINANZIARIE LEGGE OBIETTIVO:

125,8 Miliardi di euro

243.582 Miliardi di lire

RISORSE GIA' RESE DISPONIBILI

43,2 Miliardi di euro

83.646 Miliardi di lire

OPERE ATTIVATE	
47,9	Miliardi di euro
93.000	Miliardi di lire

OPERE CANTIERATE	
20,6	Miliardi di euro
39.941	Miliardi di lire

Senza dubbio si poteva fare di più, la Legge Obiettivo ha però certamente **incrinato la vecchia abitudine a rimanere provinciali**, la vecchia abitudine a ritenere il contorno europeo un ambito internazionale, a ritenere il trasporto un settore, a credere che l'economia di un Paese sopravvivesse senza una organica infrastrutturazione, a considerare il mondo dei trasporti un mondo trainato e non trainante.

Questo DPEF diventa così una occasione per fare un bilancio, per fare autocritica, ma anche, e soprattutto, per leggere e misurare quale debba essere, quale possa essere l'eredità che questi primi tre anni di Governo, sicuramente, lasciano in dote alle future generazioni.

Tale eredità non è solo legata alla grande intuizione avuta nel superare il livello nazionale nel processo di infrastrutturazione organica del Paese, ma è legata ad una vera politica dei trasporti e della logistica che, in modo laico, si è cercato di divulgare, si è cercato, giorno dopo giorno, di costruire.

Infatti, ha fatto notizia soprattutto la massiccia azione delle opere avviate, come il Mo. S.e., come il sistema metropolitano campano, come la nuova autostrada

Salerno – Reggio Calabria ed è, invece, rimasto in sordina quanto si è fatto su tutte le altre attività proprie del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Entrando quindi nel merito delle azioni ordinarie occorre innanzitutto fare una precisazione sul concetto di ordinarietà.

La ordinarietà non va in nessun modo intesa come attività marginale ma come attività complementare essenziale a quella straordinaria.

La ordinarietà in fondo rappresenta quel tessuto connettivo che dà continuità alle azioni di un Governo.

Le cose che un Governo riesce a programmare e ad attivare nella sua fase di operatività istituzionale, diventano eredità per il Governo successivo grazie proprio alla capacità di scelta, al processo che regola la ordinarietà delle decisioni, delle azioni, degli interventi.

In realtà una Legislatura che segue ad una Legislatura che ha lavorato bene raccoglie i frutti ed i successi generati dal difficile lavoro di programmazione, dal difficile lavoro di produzione di norme, effettuato dalla Legislatura precedente.

Dopo questa precisazione si riportano, in modo sintetico, alcune attività, alcuni risultati raggiunti nell'ambito della normale attività del Dicastero.

9. 1 Le scelte e le azioni legate alla politica dell'approvvigionamento idrico

Un esempio che testimonia bene come il confine tra la ordinarietà e la straordinarietà delle azioni sia illeggibile emerge chiaramente dalla politica seguita nell'affrontare il tema dell'approvvigionamento idrico nel Mezzogiorno.

Tale tematica infatti, pur ricadendo all'interno della Legge Obiettivo e quindi nelle specifiche competenze della Struttura Tecnica di Missione, è stata finora affrontata in modo organico. Tutto ciò consentirà il corretto approccio al Programma Nazionale degli Interventi nel Settore Idrico che, nel rispetto dell'art. 4 comma 35 Legge 350/2003, sarà redatto insieme ai Dicasteri delle Politiche Agricole e Forestali e dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

Per quanto concerne, quindi, l'azione programmatica per gli schemi idrici del Mezzogiorno, si ritiene utile riportare il seguente quadro:

Risorse della Legge Obiettivo
4.641,398 milioni di Euro
(9.000 Miliardi di lire)
Opere cantierate o in fase di aggiudicazione:
292 milioni di Euro
Investimenti attivabili entro il 2004
680,4 milioni di Euro
(1.317 miliardi di lire)

Occorre effettuare un attento esame, Regione per Regione, sia sullo stato di avanzamento delle opere relative all'emergenza idrica nel Mezzogiorno, sia sulle possibili integrazioni progettuali che, dopo questo triennio, sono emerse come

essenziali e complementari a quelle già definite ed, in alcuni casi, attivate (**vedi Tabella 14 e 15**).

Senza dubbio va riconosciuto un merito al I° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato al CIPE il 21.12.2001: **quello di aver complessivamente affrontato il problema della infrastrutturazione e del trasporto dell'acqua nel Mezzogiorno del Paese per dare compimento ad alcuni sistemi di opere idriche i cui i programmi furono in buona parte avviati tra gli anni 70 ed 80 e che oggi risultano ancora incompleti per mancata programmazione, per mancata disponibilità finanziaria, per mancata capacità relazionale tra Stato e Regioni e tra Regione e Regione.**

Come tutte le opere previste nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche, anche quelle relative agli schemi idrici hanno subito, nel corso di questo ultimo anno, come detto prima, una rivisitazione ed un approfondimento utile per dare sempre maggiore organicità all'intero Programma.

In realtà, la ricognizione dei progetti idrici della Legge Obiettivo, ha permesso di identificare le singole opere in termini di fabbisogni soddisfatti e dei benefici globalmente apportati ai settori potabile, irriguo, industriale, depurativo ed ambientale. In particolare è stato possibile evidenziare l'incremento di risorsa che la realizzazione delle opere mette a disposizione, nonché i vantaggi che deriveranno dall'interconnessione degli schemi idrici a cui le singole opere appartengono.

In altre parole la “**redditività**” delle stesse è direttamente dipendente dal livello di completamento dei suoi componenti funzionali.

Del resto la stessa Legge 350 /2003 (Legge Finanziaria 2004) all'articolo 4 comma 36 ha previsto la necessità di organizzare un apposito Programma Nazionale

degli interventi nel settore idrico, con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali che, a diverso titolo, hanno competenze sulle acque.

In tale impostazione programmatica quindi il Mezzogiorno, grazie al lavoro finora svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, diventa tessera essenziale di quel mosaico che, nell'arco di un quinquennio, dovrebbe diventare il sistema nazionale di programmazione delle risorse idriche.

Un sistema che, se organicamente gestito, se adeguatamente ottimizzato, regala al Paese ed allo stesso Mezzogiorno una ricchezza reale tale da generare processi economici virtuosi in grado di determinare valore aggiunto in quelle Regioni Obiettivo 1 che, da qui a pochi anni, potrebbero uscire dal finanziamento di fonte europea riconducibile al Quadro Comunitario di Sostegno, lasciando così, finalmente, anche spazio a forme di Partenariato Pubblico Privato.



Figura 9 I progetti idrici della Legge Obiettivo

9.2. Le scelte e le azioni legate alla riforma del Dicastero

Da quattro Dicasteri (Trasporti, Lavori Pubblici, Marina Mercantile ed Aree Urbane) si è riusciti a costruire un solo Dicastero non sommatoria dei primi quattro, ma organismo capace di affrontare in modo organico e moderno le nuove esigenze dei cittadini. Un Dicastero che consentirà una interazione continua e sistematica nella gestione sia della offerta infrastrutturale in tutte le modalità di trasporto che della esigenza di mobilità.

9.3. Le scelte e le azioni legate alla intermodalità

Finalmente con una serie di norme si è riusciti a creare le condizioni per trasferire su ferrovia e via mare la rilevante domanda di trasporto gravitante su strada.

Grande rilievo va dato alla costituzione della **Consulta dell'Autotrasporto**, nonché alle attività legate alla redazione del **Piano della Logistica**.

Un Piano che, già in questa fase è in grado di esaltare il ruolo della logistica pubblica per migliorare la competitività della logistica privata: in attuazione dei principi fissati dalla Legge delega, saranno avviati quattro progetti pilota riguardanti il settore farmaceutico, l'agroalimentare, il trasporto dei rifiuti, quello delle merci pericolose, nonché un progetto pilota di sistema logistico territoriale di area vasta a scala regionale o sovraregionale.

Unitamente alla infrastrutturazione primaria e ai progetti finalizzati a migliorare le accessibilità, l'area del Mezzogiorno sarà interessata da un progetto **E-commerce (Sud)** che, attraverso una politica di interventi strutturata, deve trasformare le diseconomie di sistema, connesse allo stato attuale dei processi logistici che interessano la catena di acquisizione, magazzinaggio, stoccaggio,