

consegna e pagamento, in un programma di sviluppo. Tutto ciò sarà conseguito attraverso la messa in rete degli esercizi commerciali, in una corretta logica di sistema, con il supporto di sistemi informatici e telematici capaci di ottimizzare l'intero processo logistico.

Il governo l'intende promuovere l'adozione, da parte dei soggetti pubblici e privati (che a qualunque titolo beneficiano di contribuzioni statali), di procedure di acquisizione dei servizi di trasporto e in generale di logistica che, anche laddove ciò non sia previsto come obbligatorio dalla normativa vigente, consentano, in aderenza al principio della trasparenza, una comparazione tra i costi delle diverse possibili modalità di acquisizione o di produzione del servizio, introducendo meccanismi premiali a beneficio dei soggetti che attuino con successo dette procedure.

Occorre per l'immediato, prevedere misure che, in armonia con la disciplina comunitaria relativa alla tassazione dei prodotti petroliferi, tendano al mantenimento degli attuali livelli di accisa sul gasolio da autotrazione, mentre per il breve-medio periodo sperimentare quattro progetti pilota di logistica di settore nella logica della competitività territoriale.

Allo stesso tempo è fra gli obiettivi prioritari del Governo il conseguimento di maggiori livelli di sicurezza stradale. A questo fine, occorre prevedere misure di intensificazione dei controlli su strada, con particolare riferimento alla circolazione dei mezzi pesanti, prevedendo anche opportune forme di incentivazione delle unità dedicate ai controlli, senza aggravio di spese per il bilancio dello Stato.

Questo tipo di approccio non può non tener conto, in armonia con la disciplina comunitaria, del mantenimento degli attuali livelli di accisa sul gasolio da autotrazione.

Occorre inoltre precisare che, nella istruttoria dei progetti delle grandi infrastrutture strategiche, **la logistica può davvero diventare un parametro chiave per misurare la validità delle singole proposte.**

In realtà **l'analisi costi benefici**, se supportata da adeguati parametri che misurano il valore generato dalla ottimizzazione delle filiere logistiche che insistono su un asse o su un nodo, **può davvero far emergere la bancabilità di una iniziativa progettuale.**

9.4. Le scelte e le azioni legate al trasporto aereo

Occorre con la massima urgenza attuare un vero processo di riforma, occorre cioè trasformare in norma un disegno di legge all'esame della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati da oltre due anni.

Questa esigenza è motivata sia dalle emergenze strutturali che il settore a scala nazionale e mondiale ha avuto in questo ultimo triennio, sia dall'evoluzione tecnologica connessa al controllo del traffico aereo, sia dal capillare lavoro di recupero della domanda di trasporto aereo dopo l'11 settembre 2001.

Pertanto occorre contestualmente garantire all'ENAC l'attuazione del programma di ammodernamento degli impianti aeroportuali già previsto da Leggi precedenti e che richiede ulteriori stanziamenti nel prossimo triennio pari a 850 milioni di €, garantendo contestualmente la continuità annuale degli investimenti, già autorizzati, per un valore pari, per il solo 2005, a circa 59 milioni di €.

Analoga attenzione andrà riposta sull'ENAV che, con il recente avanzamento programmatico prodotto a scala europea e mondiale con il Progetto "Galileo", necessariamente dovrà affrontare in modo nuovo i propri piani di investimento.

9.5. Le scelte e le azioni legate alla nautica da diporto

Con una apposita Legge (172/2003) sono state apportate una serie di innovazioni sostanziali quali l'abolizione della tassa di stazionamento, la semplificazione dei procedimenti amministrativi, la valorizzazione del ruolo e della funzione del charter nautico e la messa a punto di un autonomo codice per la nautica da diporto. Contestualmente iniziative quali quelle legate al progetto "Cento porti" costituiscono un vero rilancio dell'intero comparto che può diventare un modello interessante di rilancio di quelle realtà comunali minori ricche di offerta storico, culturale e paesaggistica di cui il nostro Paese ed, in particolare il Mezzogiorno ed il sistema insulare, è ricco.

9.6. Le scelte e le azioni legate al trasporto marittimo

Gli interventi autorizzati all'interno delle varie realtà portuali, per un valore pari a **2 miliardi di Euro**, sono stati tutti finalizzati al **supporto funzionale delle piastre logistiche**, di quegli impianti intermodali cioè capaci di dare concreta operatività alle "autostrade del mare", di quegli impianti capaci di ottimizzare, al massimo, determinate filiere logistiche.

Allo stato però è in corso un delicato lavoro **sulla modifica alla Legge 84/94**, su quel processo che dovrebbe in realtà modificare l'attuale assetto della portualità italiana, generando finalmente un chiarimento su due peculiarità:

- **il rapporto tra Stato e Regioni**
- **il ruolo della Autorità portuale.**

In merito al rapporto **tra Stato e Regioni**, in merito cioè al modo di interpretare la riforma del Titolo V della Costituzione, fermo restando la logica della **intesa**, si ritiene utile riportare, sotto la competenza dello Stato centrale, l'adozione di politiche che superano, addirittura, nella parte più spiccatamente strategica, la dimensione localistica. Infatti in molti casi la portualità di un bacino diventa condizione per vincere forme di concorrenza a scala sopranazionale. Se così non fosse si cadrebbe in un gratuito provincialismo e, soprattutto, si rischierebbe di annullare integralmente quel lavoro di programmazione organica a scala comunitaria prima descritto.

Sul ruolo dell'**autorità portuale** è necessario esaltare il ruolo manageriale di chi deve gestire non una microrealtà territoriale, non una realtà regionale, ma, addirittura, sistemi che spesso interagiscono direttamente con gli interessi del Paese.

Un tema particolarmente delicato, ai fini di uno sviluppo sostenibile e di un riequilibrio modale che abbia come finalità la sicurezza ed il rispetto degli standard ambientali, è la necessità di dotarsi di una flotta che risponda a rigorosi criteri di qualità, anche e soprattutto nel settore del cabotaggio, settore ancora caratterizzato da una forte concorrenza con gli stessi partner comunitari.

La nuova economia marittima poi dovrebbe avere come obiettivo quello di migliorare il sistema di formazione professionale della gente di mare e la tutela degli interessi pubblici in materia di protezione dell'ambiente marino.

Non va inoltre sottovalutata la necessità di adottare politiche mirate al sostegno dell'industria cantieristica navale ed a quella connessa alla nautica da diporto. Un sostentamento che non si configura come aiuto di Stato perché in realtà persegue

obiettivi trasparenti di recupero di competitività del settore e, al tempo stesso, di difesa dell'eco sistema marino.

9.7. Le scelte e le azioni legate al trasporto pubblico locale.

All'interno di tale comparto si sono attivati concretamente gli interventi mirati alla realizzazione delle reti metropolitane di aree come Torino, Milano, Genova, Brescia, Bologna, Padova, Venezia, Modena, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Catania.

Per quanto concerne invece i problemi gestionali, i problemi legati alla organizzazione dell'offerta di trasporto pubblico locale, è necessario ricordare che, pur rientrando tale specifica tematica all'interno delle competenze delle Regioni, non può essere sottovalutato, a scala nazionale, lo stato di emergenza che si è venuto a creare proprio dall'avvio dei Decreti Legislativi 422/97 e 400/99.

Si tratta quindi in primo luogo di dare avvio ad una attività di monitoraggio per verificare le cause che, dal 1997 ad oggi, hanno reso difficile il processo di riforma, per verificare la coerenza delle differenti normative regionali con i principi della normativa nazionale, per verificare le differenti scelte adottate a livello regionale in relazione ai livelli di servizio garantiti, alle procedure di gara e alla assegnazione dei servizi, per verificare i risultati conseguiti in termini di soddisfazione della domanda e di contenimento dei costi.

Tali funzioni potrebbero essere svolte da un **“Osservatorio permanente”** istituito come luogo di trasmissione e condivisione delle differenti esperienze regionali, di diffusione delle *best practices* e di *moral suasion* verso scelte non in linea con lo spirito della riforma.

Occorre, quindi, innanzitutto, conoscere in modo sistematico quale sia oggi, Regione per Regione, Provincia per Provincia, Comune per Comune, Azienda per Azienda, lo stato della offerta di trasporto pubblico locale.

Occorre cioè effettuare una vera *due diligence* a scala capillare per capire se quello che appare oggi come una forma patologica irreversibile dell'intero sistema, possa, con una azione programmatica condivisa Stato – Enti locali, essere riportata in ambito fisiologico.

Non può infatti più essere sottovalutata la importanza di un comparto, quello della offerta di trasporto pubblico locale, che diventa sempre più legato alla qualità della vita, al consenso diffuso degli utenti, alla crescita ed allo sviluppo delle attività terziarie e quindi al PIL.

In questa sede si ritiene opportuno elencare le varie emergenze per verificare se da esse possa emergere un quadro chiaro di algoritmi capace di affrontarle e risolverle.

Prima emergenza :

- L'indebitamento delle aziende, degli enti locali. Un indebitamento generato alcune volte da inefficienza gestionale o da scelte puramente politiche (la impopolarità del ricorso a tariffe giuste).

Seconda emergenza :

- La liberalizzazione del settore

Terza emergenza :

- La infrastrutturazione delle aree metropolitane, attraverso l'acquisto di materiale rotabile adeguato, attraverso la realizzazione di reti metropolitane. Da qui le strette interrelazioni con il ruolo dell'organo centrale e della Legge Obiettivo.

Quarta emergenza :

- I livelli occupazionali, la organizzazione del lavoro

Quinta emergenza :

- I contratti di servizio tra le Ferrovie dello Stato (Trenitalia) e le Regioni; questo tipo di contrattualistica rischia di rivisitare integralmente la gestione della offerta di trasporto pubblico in vaste aree del Paese.

Sesta emergenza :

- L'inquinamento atmosferico ed il blocco della mobilità

Settima emergenza :

- Il costo della congestione : oltre 8 miliardi di € nel 2002

In questa fase occorre verificare, senza dubbio, gli strumenti normativi ed amministrativi più adeguati, per dare risposte concrete alle emergenze prospettate, tuttavia è possibile, già in questa fase, elencare alcune prime possibili iniziative:

- Modificare la delibera del CIPE del 21.12.2001 relativa agli investimenti mirati ai “sistemi urbani”, investimenti pari a 15,3 miliardi di €, in modo da consentire la costituzione di un fondo unico per gli investimenti nelle aree metropolitane. Un Fondo che incentivi anche i sistemi di trasporto che ricorrono, per l’offerta di trasporto pubblico su gomma, a mezzi di locomozione con basso tasso inquinante.
- Rivisitare la logica fiscale sulle aziende di trasporto pubblico locale.
- Identificare una linea preferenziale per gli ammortizzatori sociali nel settore del trasporto pubblico locale o forme di mobilità a scala nazionale; non si è infatti in presenza di esuberi a scala nazionale ma di esuberi in alcune aree, in alcune aziende.

9.8. Le scelte e le azioni legate alla sicurezza stradale

In questo caso è sufficiente leggere i dati relativi al contenimento della incidentalità e della mortalità sulle strade dopo l'adozione delle nuove norme del Codice della Strada ed il monitoraggio delle infrazioni attraverso il sistema della "patente a punti".

I dati rilevati da Polizia stradale e Arma dei Carabinieri mettono in evidenza i risultati raggiunti in soli dieci mesi:

	Dal: 01/07/2003	01/07/2002	Differenza	%
	Al: 30/04/2004	30/04/2003		
Totale incidenti	133.104	158.095	- 24.991	- 15,8
Incidenti mortali	2.734	3.332	- 598	- 17,9
Incidenti con lesioni	61.432	74.915	- 13.483	- 18,0
Incidenti con danni	68.938	79.848	- 10.910	- 13,7
Persone decedute	3.037	3.714	- 677	- 18,2
Persone ferite	91.204	113.219	- 22.015	- 19,4

9.9 Le scelte e le azioni legate al rapporto tra infrastruttura e cultura

In questo Paese c'è stato, e c'è tuttora, un forte pregiudizio nei confronti delle infrastrutture; queste infatti vengono quasi demonizzate in quanto distruggono ogni assetto territoriale e soprattutto sottovalutano le componenti artistiche ed architettoniche presenti nel nostro Paese. Cioè il **binomio infrastruttura – arte**, il

binomio infrastruttura – cultura sono binomi rimasti finora nell’ambito della pura utopia.

Uno degli obiettivi prioritari del Dicastero è stato quello di perseguire il ribaltamento concettuale di una simile concezione, di una simile assurda logica nell’approccio alla progettazione, alla realizzazione, all’uso di una infrastruttura.

Convinti che la “*land art*” poteva albergare, anzi doveva albergare, soprattutto ,in un Paese come il nostro ricco di giacimenti culturali, ricco di realtà urbane e di una morfologia territoriale invidiabile.

Primo obiettivo quindi è stato quello di cambiare l’approccio cioè convincere tutti coloro che progettavano, realizzavano, gestivano ed usavano le infrastrutture che un collegamento viario o ferroviario tra due realtà urbane non poteva essere concepito come mero asse di attraversamento di un territorio ma doveva essere concepito come un vero catalizzatore di fenomeni di conoscenza del territorio stesso e di fruizione di realtà e di giacimenti culturali ubicati lungo o nei pressi dell’asse stesso.

Ebbene all’interno del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da ormai due anni, una apposita Commissione, sta portando avanti, con il supporto attivo e fattivo dell’ANAS, delle Ferrovie dello Stato e di tutti gli organismi attuatori della Legge Obiettivo, un capillare lavoro che finalmente riconosce una nuova attenzione al ruolo che ogni intervento di infrastrutturazione svolge nel processo di crescita culturale del Paese.

All’interno del Dicastero è in corso, in particolare, 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.

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 consentirà di favorire la conoscenza e la conservazione di beni sconosciuti o remoti, inserendo beni archeologici, monumentali e naturali in circuiti molto più vasti degli attuali.

In tal modo, ad esempio, la strada diventa sia una occasione per il disegno del territorio, sia una condizione per accedere e per visitare oggetti e realtà che spesso, pur fruibili a pochi metri di distanza, sono resi inaccessibili paradossalmente proprio dalla strada in quanto concepita come barriera, in quanto semplice segno sul territorio e non funzione essenziale del territorio stesso.

Tra i progetti selezionati dall'apposita Commissione Interministeriale Infrastrutture & Cultura vanno ricordati quelli relativi a:

- La “ricomposizione” della Villa Romana di Lucus Feroniae
- L'area archeologica di Luni
- L'ex porto romano di Pisa, dopo il ritrovamento delle 21 navi, ora in fase di restauro, in località San Rossore
- I restauri in corso ad Ercolano e ad Arpi
- La Villa Romana del Tellerò.

Questa serie di iniziative sono finalmente supportate dagli stanziamenti previsti dalla legge Obiettivo e dalla Finanziaria 2003 per le infrastrutture e cultura.

Riguardo agli stanziamenti della Legge Obiettivo e della Legge Finanziaria 27 dicembre 2002 n° 289, è utile ricordare brevemente che, nel corso di 10 anni, grazie agli investimenti previsti, ammontanti complessivamente a 125 miliardi di euro, i beni culturali italiani potranno contare su risorse comprese tra 3 -3,5 miliardi di Euro.

Una cifra che potrà garantire un nuovo *Rinascimento* per la rivalutazione e il rilancio del più grande ed importante patrimonio artistico e culturale del Mondo.

9.10 Le scelte e le azioni legate alla politica della infrastrutturazione organica della città e del territorio

Lo scorso anno nel DPEF furono inseriti integralmente una serie di obiettivi di riqualificazione e ammodernamento dei sistemi urbani e metropolitani.

Tale tema è stato oggetto, tra l'altro, di ampio approfondimento e dibattito, a scala europea, nella **Ila Conferenza delle città – Urban** svoltasi a Milano, lo scorso anno nel mese di novembre, durante la presidenza italiana della Unione Europea.

Il Governo intendeva, sempre lo scorso anno, integrare la politica territoriale, avviata con il DPEF 2002-2006, 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, come precisato nel DPEF dello scorso anno, era quello di promuovere iniziative pilota le quali, attraverso insiemi articolati di interventi materiali ed immateriali, sviluppessero politiche urbane integrate per rimuovere sinergicamente quegli ostacoli che, nelle diverse specificità territoriali, impedivano lo sviluppo sostenibile delle città e, con ricadute a catena, la competitività degli ambiti territoriali e geografici di riferimento..

Qanto sopra anche alla luce dei risultati della II Conferenza nazionale sul territorio, svoltasi a Caserta nel giugno 2003 che ha concentrato l'attenzione sull'allargamento ad est, sulla revisione delle politiche di coesione sociale ed economica, sul rafforzamento della coesione territoriale, sui nuovi meccanismi di distribuzione delle risorse per lo sviluppo, anche per mettere a punto ipotesi di lavoro e linee guida per l'azione delle istituzioni pubbliche, per rappresentare una possibile svolta nella organizzazione delle politiche di offerta territoriale nel nostro Paese.

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
- Asse 2 - Riqualificazione di ambiti urbani in declino
- Asse 3 - Riqualificazione e ammodernamento delle reti infrastrutturali in funzione dello sviluppo sostenibile dei sistemi urbani e metropolitani
- Asse 4 - Società di trasformazione urbana
- Asse 5 - Piani Urbani della Mobilità (PUM)
- Asse 6 - Lotta all'abusivismo edilizio
- Asse 7- Controllo dell'urbanizzazione nelle aree a rischio di incidente rilevante

Senza dubbio, questa serie di finalità rientra nelle competenze degli Enti locali ma, sarebbe davvero assurdo, come d'altra parte ottenuto attraverso lo strumento

delle **Intese Generali Quadro** con tutte le Regioni, non cercare di individuare le tappe di un percorso che porti il Governo, nella stesura del prossimo Disegno di Legge Finanziaria, alla definizione di un primo **Fondo Pilota Pubblico Privato** finalizzato alla realizzazione di recuperi sostanziali di alcuni impianti residenziali delle nostre città o di alcuni impianti tipicamente destinati allo svolgimento di attività del terziario.

Cioè qualcosa che possa diventare davvero l'inizio di un processo catalizzatore **mirato al recupero vero delle nostre città**, mirato all'azzeramento di un degrado che diventa sempre più irreversibile togliendo alle nostre città la vivibilità.

Possono prendere corpo, su questa base, una serie di approcci prioritari relativi a vere emergenze interne ad alcuni ambiti urbani; in tale contesto va data, ad esempio, attuazione urgente al Programma previsto all'art. 53, della Legge 28.12.2001 n.448, relativo all'ILVA di Cornigliano; un programma cioè mirato a recuperare aree inserite nel contesto cittadino e destinate ad infrastrutture urbane e ad attività produttive moderne.

All'interno di questa ultima area tematica, quella cioè legata **alla politica della infrastrutturazione organica delle città e del territorio** si ritenne opportuno inserire due ulteriori **obiettivi**:

- **Riduzione del rischio vulcanico come motore di sviluppo economico, sociale e ambientale sostenibile del territorio vesuviano.**
- **Costituzione di un fondo per il mantenimento in efficienza degli edifici sedi di organismi istituzionali.** In particolare gli organi istituzionali le cui sedi dovevano essere adeguatamente infrastrutturate e ristrutturate per rispondere a soglie di efficienza quali quelle tipiche di uno stato moderno, furono, già nello scorso DPEF, identificate nella sede della: Presidenza della Repubblica, Senato

della Repubblica, Camera dei Deputati, Presidenza del Consiglio dei Ministri e le sedi degli Organi per la Sicurezza nazionale, Corte dei Conti, Avvocatura Generale dello Stato, Ministero dell'Interno ed i Musei Nazionali.

Sempre nel DPEF dello scorso anno si propose l'inserimento di tali interventi, per la rilevanza e la urgenza, tra quelli previsti dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo).

Ebbene, per quanto concerne questi due distinti obiettivi in questo anno si sono raggiunti due risultati significativi.

Per quanto concerne il primo, si ritiene opportuno ricordare che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la 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.

Le due Istituzioni hanno, altresì, assunto l'impegno di finanziare studi di fattibilità di interventi pilota da attivarsi in alcuni comuni appartenenti all'area a rischio, nonché per individuare idonei strumenti per l'attuazione delle politiche programmatiche a medio e lungo termine finalizzate alla riconversione del modello di sviluppo dei territori a maggior rischio vulcanico, anche attraverso la costituzione di Società miste pubblico privato. Le risorse occorrenti per assicurare l'impegno del Ministero sono state stimate, per il triennio 2005 – 2007, intorno ad un valore pari a 160 milioni di €.

Per quanto concerne il secondo, la Legge 350/2003 (Legge Finanziaria 2004) ha previsto, al comma 151 dell'art.4, che la Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) persegua tra le sue finalità anche quella di “ **assicurare efficienza funzionale ed operativa e l'ottimizzazione dei costi di gestione dei complessi immobiliari sedi delle istituzioni dei presidi centrali e la sicurezza strategica dello Stato e delle opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali”.**

Nel rispetto di tale indicazione la Struttura Tecnica di Missione, prevista dal Decreto Legislativo 190/2002, cui compete la istruttoria dei progetti della Legge Obiettivo, ha già completato la istruttoria dei vari edifici e si appresta a sottoporli all'esame del CIPE.

Per quanto concerne invece i sette obiettivi prima elencati si sta predisponendo un proposta organica da trasferire o in un apposito Disegno di Legge o nel redigendo Disegno di Legge Finanziaria.

In particolare, con riferimento all'Asse 1 e all'Asse 2, alla luce del successo riscosso presso gli enti locali da analoghe iniziative rivolte alla riqualificazione urbana e territoriale (Programmi di Riqualificazione Urbana, PRUSST) o dirette a dare soluzione al disagio economico anche attraverso operazioni di recupero e di rinnovo urbano (come nel caso di URBAN I°, URBAN II° ed URBAN Italia), nonché attuate al fine di promuovere Società di Trasformazione Urbana (STU), si propone di introdurre nella Legge Finanziaria per il 2005 una specifica norma finanziaria riguardante i **programmi di riabilitazione urbana**. Le risorse occorrenti, per assicurare l'attuazione di tali iniziative ammontano, per il triennio 2005 – 2007, ad un valore pari a 200 milioni di €.

Inoltre, il Programma nazionale URBAN Italia prevede programmi il cui obiettivo è la rivitalizzazione economica e sociale sostenibile di parti di città e di territorio, caratterizzati da consistente disagio socio economico, attraverso la realizzazione di interventi di riqualificazione fisica e ambientale, la valorizzazione del patrimonio culturale, l'incentivazione alle piccole e medie imprese, l'incremento dei servizi sociali disponibili. La promozione di tali programmi vuole garantire la continuità dell'azione intrapresa con i Programmi di iniziativa comunitaria URBAN I e URBAN II e la possibilità di diffondere le modalità e le procedure sperimentate con detti programmi ad altri comuni. Per la realizzazione del **programma nazionale URBAN – Italia**, si propone di introdurre nella legge finanziaria per il 2005 una specifica norma finanziaria. Le risorse occorrenti sono pari a 250 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'Asse3, si propone un programma - predisposto dal Ministero d'intesa con i Ministri competenti e le Regioni e Province interessate - che individui le aree urbane strategiche e di preminente interesse nazionale che possano formare oggetto di interventi di riqualificazione, al fine di accrescere le potenzialità competitive a livello nazionale ed internazionale, con particolare riferimento al sistema europeo delle città (**Legge obiettivo per le città**). Tale programma persegue l'obiettivo di sostenere iniziative di valorizzazione delle strutture urbane in grado di contribuire efficacemente alla ottimizzazione delle esternalità generate dai processi di potenziamento infrastrutturale del territorio in una prospettiva di sviluppo del sistema delle città.

Con riferimento all'Asse 5, si propone l'inserimento di una specifica norma finanziaria all'interno della predisponenda legge finanziaria per il 2005, che preveda uno stanziamento di 20 milioni di euro per il 2005, 100 milioni di euro per il 2006 e 200 milioni di euro per il 2007, per il finanziamento della redazione dei **piani urbani della mobilità** di cui all'art.22 della legge 24 novembre 2000, n.340.