

Si segnala anche il contributo offerto al Ministero per uno sviluppo coordinato ed efficace sul territorio delle **applicazioni telematiche al mondo dei trasporti** tramite l'attivazione e la messa a servizio degli Enti locali dell'Architettura telematica italiana per il sistema dei trasporti – ARTIST – coerente con le più aggiornate indicazioni comunitarie in materia.

Con riferimento all'Asse 7, per il finanziamento di studi di fattibilità e per la progettazione di strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, nonché di **programmi integrati relativi alle aree a rischio di incidente rilevante** di cui al decreto legislativo 17 agosto 1999, n.334, ai sensi del decreto ministeriale 9 maggio 2001 e delle eventuali normativa regionali, si propone di inserire nella legge finanziaria per il 2005 una specifica norma finanziaria. Le risorse occorrenti sono pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007.

9.11 Le scelte e le azioni legate alla regolazione dei monopoli naturali

La tematica riguarda tutte le modalità di trasporto, tuttavia una, in particolare riveste una particolare singolarità: **il mercato della offerta ferroviaria e dei servizi di trasporto.**

In realtà questo Governo ha ereditato, come ribadito più volte, un sistema carente di dotazione infrastrutturale ed un sistema altrettanto carente di regole e di articolazioni nette tra le attività del pubblico e le attività del privato.

Ad oggi non è solo l'adempimento a delle direttive comunitarie l'attività che impone un processo di riforma delle Ferrovie dello Stato, ma è, soprattutto, il convincimento che è necessario ridare competitività alla modalità ferroviaria, rispetto

ad altre modalità, sia all'interno del territorio nazionale che all'interno della Unione Europea.

La liberalizzazione nel comparto ferroviario, la distinzione in infrastruttura e trasporto, sono contenuti di direttive della Unione Europea risalenti al 1991; ci sono voluti dodici anni prima che si registrasse un sensibile avvio al processo di efficientamento.

C'è ancora chi si illude che, in un teatro economico quale quello che si va delineando sempre più nella nuova Europa, un teatro che vede i nuovi corridoi, e fra questi in particolare il corridoio 5, veri bridge tra l'Est e l'Ovest, ci sia spazio per gratuiti protezionismi.

Liberalizzare significa in modo inequivocabile almeno quattro cose:

- **creare** un vero mercato del trasporto ferroviario soprattutto delle merci;
- **rilanciare** concretamente l'offerta ferroviaria, per evitare che si generino crisi irreversibili;
- **garantire** servizi che per quantità e per qualità siano superiori a quelli del periodo precedente;
- **abbassare** le barriere all'ingresso di nuove imprese ferroviarie

Liberalizzazione d'altra parte non significa, come molti pensano, un rischio per la qualità dell'offerta, un rischio per la sicurezza; chi pensa alla liberalizzazione in questi termini evoca solo le negatività delle esperienze della liberalizzazione delle ferrovie britanniche.

Il trasferimento di una forte quantità di merci dalla strada alla ferrovia dipende dalla creazione di condizioni di reale convenienza, per la attuale e futura domanda di

trasporto, ad accedere alla rete ferroviaria caratterizzata da una nuova qualità della offerta; una qualità capace di leggere le esigenze delle filiere di politica industriale.

Tutto questo comporta quindi l'identificazione di una sede garante delle logiche di mercato capace di assegnare l'uso della rete in modo trasparente.

Con Decreto n. 295 del 23 Marzo 2004, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha attivato alle sue dirette dipendenze le funzioni dell'**Organismo di Regolazione dei Servizi Ferroviari**, in modo da dare soluzione ad una emergenza che solo apparentemente riguarda il mancato adempimento giuridico, ma che, nella realtà, ha precisi connotati economici.

La dotazione di regole chiare permetterà così in futuro una offerta dei servizi ferroviari coerente alle esigenze della domanda di trasporto sempre più diversificata, sempre più esigente.

9.12 Le scelte e le azioni legate alla prevenzione da infiltrazioni malavitose

Per quanto concerne l'atteggiamento concreto per diffondere legalità ed impedire le possibili infiltrazioni mafiose nella realizzazione delle opere pubbliche, la istituzione del **Servizio dell'Alta Sorveglianza sulle grandi infrastrutture** in accordo con il Ministero dell'Interno e con il Ministero di Grazia e Giustizia, ha già raggiunto risultati concreti e misurabili.

Il lavoro di questo apposito servizio è proprio quello di controllare in modo capillare tutti i fenomeni che possono direttamente o indirettamente regalare al mondo della criminalità le positività generate da un sano processo di investimento,

soprattutto quando questi interventi riguardano il Mezzogiorno del Paese e quindi sono finalizzati al rilancio dello sviluppo economico e sociale di vasti territori.

10. Gli impegni del prossimo biennio

Nei prossimi anni si porteranno avanti quei capisaldi progettuali che non sono solo segni determinanti sul territorio, segni sul nostro sistema geoeconomico, ma sono, a tutti gli effetti, per la loro rilevanza dimensionale e per il loro effetto diffuso, le opere che sicuramente avranno una forza ed una memoria generazionale:

- **il valico ferroviario del Brennero,**
- **il valico ferroviario del Fréjus,**
- **il Mo.S.E.**
- **il ponte sullo Stretto di Messina.**

Quattro opere che non vogliono essere solo un mero rinascimento della nostra cultura ingegneristica ma un nuovo modo per affrontare e risolvere, davvero, emergenze ed aspettative che hanno ormai raggiunto livelli patologici che rischiano di diventare irreversibili.

Senza dubbio sia questi quattro grandi interventi, sia tutti gli altri dimensionalmente inferiori, hanno nella dimensione temporale, cioè nella capacità di essere concretamente realizzati in tempi certi, la loro forza e, al tempo stesso, la loro debolezza.

La forza perché finalmente ci si è convinti della contestualità delle azioni, della importanza cioè di avviare in modo organico non solo le opere, ma anche un processo organico e nuovo di politica dei trasporti e della logistica.

La debolezza perché non è facile convincere che si è in presenza di un'azione laica, non è facile convincere che la infrastrutturazione del Paese è estranea a logiche di schieramento. E quindi, solo grazie agli strumenti messi a disposizione della Legge Obiettivo, si potranno superare vincoli di natura burocratica.

Questo elenco di certezze, questa misurabile cadenza temporale di risultati già ottenuti e di programmi temporali da attuare, trovano, come detto prima, nella Legge Obiettivo e negli impianti programmatici, finanziari, normativi e attuativi che costituiscono l'azione orizzontale connessa alla Legge, tutte le condizioni per evitare freddezze del mondo dei capitali privati, per evitare inerzie tipiche di chi, in modo gattopardesco, preferisce il mantenimento dei livelli infrastrutturali attuali.

Tutto questo è solo una tessera, anche se determinante, di un processo culturale che, solo due anni fa, era un processo teorico.

È opportuno infatti ricordare che, se due anni fa, qualcuno avesse detto che nel 2004 avremmo potuto disporre dei progetti relativi ai valichi del Frejus e del Brennero, del progetto dello Stretto di Messina e del suo contestuale avvio a gara, dell'avvio dei lavori del Mo.S.E., o anche se, solo qualcuno avesse anticipato la similitudine tra strumenti della Legge Obiettivo e il Piano Van Miert, come l'interesse comune europeo o il coordinatore dei corridoi, nessuno avrebbe creduto non solo nella reale attuazione, ma avrebbe addirittura sconsigliato una soglia programmatica così alta e così lungimirante, perché sarebbe stata considerata, banalmente, solo un modo per evitare di rimanere all'interno di una politica del fare.

Invece, si è preferito volare alto, si è preferito confrontarsi con l'Europa perché è attraverso un simile processo, è attraverso un simile percorso che si è, oggi, riusciti a

bilanciare, nel nostro Paese, una difficile dicotomia tra organo locale ed organo centrale.

Essere quindi riusciti in questo primo triennio a fare davvero quello che questo Governo aveva promesso diventa al tempo stesso una garanzia per quello che, in questi ulteriori due anni di legislatura che rimangono, si intende fare.

In particolare nel prossimo biennio:

•

Sul fronte delle infrastrutture sarà onorato l'impegno di aprire cantieri per almeno il 40% degli investimenti programmati nel Piano Decennale delle Grandi Opere, cioè per un importo superiore a oltre 50 miliardi di Euro, ad oggi già cantierati 20 miliardi di Euro.

•

Sul fronte delle Ferrovie dello Stato saranno dati gli opportuni indirizzi, d'accordo con l'Azionista, per avviare una riforma sostanziale dell'attuale assetto, una riforma coerente con le Direttive della Unione Europea, una riforma capace di liberalizzare davvero un servizio essenziale per il Paese.

•

Per quanto concerne l'A.N.A.S. si seguirà sia il processo già avviato di riorganizzazione funzionale, sia la naturale evoluzione verso una organizzazione imprenditoriale capace di trovare sul mercato le risorse aggiuntive per dotare il Paese di una rete sicura ed efficiente.

•

Per quanto concerne il trasporto marittimo, ed in modo particolare l'organizzazione del sistema portuale, si sta, come detto prima, ridisegnando una normativa che eviti discutibili sovrapposizioni tra competenza dell'organo centrale e competenza dell'organo locale, eviti cioè che su ambiti strategici del Paese come

alcune realtà portuali venga interpretato male quanto definito dalla Riforma del Titolo V della Costituzione.

•

Per quanto concerne il trasporto aereo si provvederà alla piena chiarezza dei ruoli e delle responsabilità dell'ENAC e dell'ENAV, per creare sempre più condizioni di certezza nelle responsabilità gestionali ed al tempo stesso per ridisegnare nuovi principi nel rapporto tra organo centrale ed organo locale nella gestione del sistema aeroportuale

•

Sarà attuato quanto previsto nel Piano per le emergenze idriche nel Mezzogiorno attraverso l'apertura di cantieri per oltre 1,5 miliardi di Euro.

•

Sarà affrontato, in modo organico, il tema legato al trasporto pubblico locale; un tema che per rilevanza e criticità supera il livello locale ed ha assunto in questi ultimi mesi la dimensione nazionale. Su questo tema si sta lavorando da oltre un anno e sarà possibile entro mese di luglio 2004 definire un provvedimento capace di rispondere, davvero, alle esigenze degli utenti, alle esigenze della domanda di trasporto nelle aree urbane del Paese.

Capitolo 1

Analisi dei quadri programmatici e delle previsioni tendenziali

Dopo questa ampia premessa che, come detto in precedenza, costituisce un primo bilancio concreto di ciò che, partendo davvero da soglie di pianificazione molto basse, si è riusciti a produrre in questo primo triennio di attività dell'attuale Governo, si ritiene opportuno passare alla parte più formale del Documento quella cioè che è mirata a dare, per il secondo anno consecutivo, risposta concreta a quanto previsto appositamente dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo).

Tale Legge prevede, in particolare, l'inserimento nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria delle opere della Legge Obiettivo e quindi dell'automatico trasferimento delle stesse, una volta approvato il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, nel Disegno di legge Finanziaria.

1. Gli eventi chiave che hanno rafforzato lo strumento del Piano decennale delle Infrastrutture Strategiche:

Il parere della Consulta sulla validità costituzionale della Legge Obiettivo. Questo costituisce senza dubbio una conferma della validità e della essenzialità della norma.

•

Sottoscrizione di tutte le Intese Generali Quadro. Questo, invece, è stata una condizione essenziale per azzerare ogni dubbio sulla volontà dell'organo centrale di definire ogni scelta strategica di **intesa** con l'Organo locale. Una decisione maturata ancor prima della operatività della riforma Costituzionale del Titolo V°.



L'approvazione del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti della nuova Unione Europa. Un anno fa, proprio nella redazione del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria fu detto che tale strumento sarebbe stato approvato durante il semestre di Presidenza italiana della Comunità e che contavamo di farlo approvare dall'attuale Parlamento Europeo entro il mese di maggio 2004.

Queste due scadenze sono state integralmente mantenute. Nel semestre di Presidenza italiana, infatti, abbiamo approvato quel Master Plan voluto da noi sin dal giugno 2001 ed il 21 aprile scorso il Parlamento Europeo lo ha approvato definitivamente.

Questo strumento, come detto prima, si è ritenuto opportuno paragonare, in termini di rilevanza e di incisività strategica, a quello che ha consentito l'adozione della moneta unica.

Tale strumento non è un semplice atto programmatico, ma è un atto determinante per realizzare, finalmente, opere che non avremmo potuto realizzare mai, opere cioè come:

- **il valico ferroviario del Fréjus**
- **il valico ferroviario del Brennero.**

Due opere che, senza la copertura, a fondo perduto, di una quota pari al 20% del costo dell'opera garantito dalla Comunità, non sarebbero potute mai entrare in un piano economico – finanziario. Non solo, ma questa quota del 20% rende finalmente

difendibile la previsione fatta da questo Governo nella definizione del Programma Decennale delle Infrastrutture Strategiche, quella previsione che ipotizzava un trasferimento di risorse dalla Unione Europea, sempre nel decennio, pari a **25 miliardi di Euro**.

La quota che dovrebbe venire dalla Unione Europea per la realizzazione dei due valichi supera, da sola, i **6 miliardi di Euro**.

Questa successione di atti programmatici, di elaborati progettuali e di garanzie finanziarie, solo oggi nel nostro Paese sta acquisendo la dimensione fisiologica. In passato si sono sottoscritti accordi bilaterali per la realizzazione di tali valichi, senza disporre di un atto programmatico definito, senza disporre di un progetto preliminare, senza, soprattutto, disporre di un quadro finanziario di riferimento.

Oggi, sempre grazie allo strumento del Master Plan, siamo vincolati da una precisa clausola, quella della “**dichiarazione di interesse comunitario**” dell’opera; **tale clausola ci assicura che una volta sottoscritto gli accordi**, come quelli fatti a Vienna il 30 aprile ed a Parigi il 5 maggio scorsi, rispettivamente tra l’Italia e l’Austria, tra l’Italia e la Francia, **non ci possono essere ripensamenti, non ci possono essere inadempienze nel rispetto dei tempi**.

Qualora invece ciò dovesse accadere, non solo si perdono immediatamente le risorse assegnate, ma, addirittura, i Paesi responsabili dovranno pagare pesanti penali.

È cambiata quindi, anche a scala comunitaria, una vecchia logica **che produceva accordi ricchi di volontà e privi di risultato**.

•

È stato poi approvato dal CIPE **il progetto del ponte sullo Stretto di Messina** ed è stata bandita la gara per la scelta del General Contractor.

Si è messo fine, con un atto che non consente ripensamenti, ai tentennamenti, alle altalene sulla realizzazione di un'opera voluta da tutti i Governi del passato, ma rimasta sempre un sogno irraggiungibile.

Siamo riusciti in tale intento, sia per la capacità del management che ha seguito negli ultimi due anni tale iniziativa, sia per aver portato, a livello comunitario, tale esigenza infrastrutturale.

Senza il prolungamento del Corridoio 1 fino a Palermo, sicuramente, non avremmo potuto condurre in porto un simile successo.

L'errore in passato, infatti, è stato quello di pensare al ponte sullo Stretto come ad un'opera nazionale, in molti casi, addirittura, come un'intervento di interesse solo per il Mezzogiorno, dimenticando invece che è, a tutti gli effetti, un'opera chiave della nuova Europa.

•

Un quinto obiettivo che abbiamo onorato, sempre nell'anno che ci distanzia dal passato Documento di Programmazione Economica e Finanziaria , è stato quello relativo al **rilancio del sistema portuale**, attraverso adeguate risorse per gli impianti portuali. Risorse utilizzate finalmente per rendere efficienti le piastre portuali, per renderle funzionali al ruolo di terminali delle "Autostrade del mare".

Sono state infatti **erogate risorse**, per realizzare infrastrutture nel nostro sistema portuale, **per ben 2 miliardi di Euro**.

•

Un sesto obiettivo che ha trovato, finalmente, adeguata attuazione, è quello relativo alla **costruzione di un nuovo rapporto tra infrastruttura e cultura**. La serie di iniziative già attivate, la certezza di adeguate risorse (3% degli interventi della Legge Obiettivo), la costituzione di una apposita società l'ARCUS, finalizzata a svolgere il ruolo di catalizzatore di tali finalità, sono tutte azioni misurabili che testimoniano un cambiamento sostanziale nel modo con cui viene vissuto il rapporto tra infrastruttura e cultura, tra infrastruttura e tessuto archeologico.

•

Un altro obiettivo che si ritiene opportuno ricordare è quello relativo alla realizzazione **degli schemi idrici nel Mezzogiorno**.

È davvero assurdo che in alcuni Paesi della Sicilia l'acqua arrivi per 3 ore al giorno, una volta a settimana.

Questa, senza dubbio, è la più grave emergenza del Mezzogiorno, una emergenza che provoca una immediata crisi nella crescita del turismo.

Come detto prima si sono cantierate o sono in fase di aggiudicazione interventi per un valore pari a **292 milioni di Euro (565 miliardi di lire)**.

Tenuto conto dei progetti già inoltrati all'approvazione del CIPE, siamo sicuri che entro l'anno saranno aperti cantieri per ulteriori **680 milioni di Euro (1.317 miliardi di lire)**.

•

Il rilevante lavoro svolto dal CIPE nell’approvazione di progetti per un valore globale di oltre 33 miliardi di € e per una autorizzazione di risorse superiore ai 14 miliardi di €.

•

L’attenzione all’urbano è testimoniata dalla attenzione riposta nei progetti relativi alla realizzazione di nuove reti metropolitane delle città di Milano, Brescia, Bologna, Roma, Napoli, Palermo. Oggi finalmente queste città dispongono di progetti e di risorse capaci di garantire, nel prossimo triennio, una aggiuntività globale di oltre 60 Km di nuove tratte metropolitane.

•

La scoperta del **ruolo della logistica** e la stretta correlazione tra ottimizzazione dei processi logistici e la competitività del sistema Paese. Anche in questo caso sono sufficienti le seguenti azioni concrete per testimoniare il convincimento del Governo sulla essenzialità della logistica:

- **la costituzione della Consulta dell’autotrasporto,**
- **gli interventi mirati sugli HUB portuali ed interportuali di Civitavecchia, Gioia Tauro, Taranto, Trieste, Catania**

•

Il successo della Legge Obiettivo: il progressivo esaurimento delle risorse previste nel Piano Fonti – Impieghi, la necessità di procedere dai piani settoriali al piano generale.