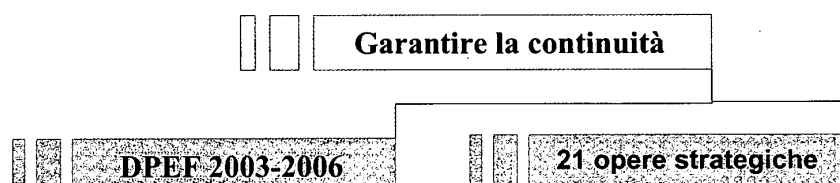


Nel passaggio dalla fase definita **“uscire dall'emergenza”** a quella definita **“garantire la continuità”**, si è lavorato a produrre quell'impianto operativo che va dalla istituzione della Segreteria Tecnica di Missione che cura le istruttorie dei progetti ritenuti meritevoli di (co)finanziamento pubblico alla redazione alla pubblicazione del Decreto Interministeriale che permette l'accesso al finanziamento vero e proprio.

E' in questa fase che è intervenuto il DPEF 2003 - 2006, che ha indicato 21 opere strategiche.

Queste 21 opere strategiche appartengono alle 127 opere descritte nella delibera quadro 121/2001.



Il funzionamento della Legge Obiettivo ha permesso, in un anno, di continuare le attività di programmazione, permettendo il passaggio dalla fase **“garantire la continuità”** a quella di **“programmare il prossimo triennio”** e di inserire, per volontà

legislativa (Legge 166/2001), le opere che, sicuramente per maturità progettuale e strategicità funzionale, potevano far parte della manovra di bilancio degli anni 2004 - 2007. Queste opere sono descritte dal DPEF 2004 - 2007, cioè dal primo Documento di Programmazione Economica e Finanziaria che ha redatto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel DPEF 2004 - 2007 sono descritte 91 opere, selezionate all'interno delle 127 infrastrutture strategiche; a queste 91 opere, appartengono le 21 descritte dal DPEF 2003 - 2006.



Solo oggi dopo questa esperienza e dopo questa articolazione triennale dell'attuale Governo ci siamo convinti tutti che il 1° Programma di Infrastrutture Strategiche è un programma di respiro decennale.

Il suo cadenzamento triennale è stabilito, per Legge, da altri documenti di programmazione di importanza e rilevanza nazionale come il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria che indica sia le risorse finanziarie necessarie, nel breve periodo, per realizzare quel piano decennale, sia tutti i passi necessari alla realizzazione delle infrastrutture strategiche.

È stata compresa da pochi la lungimirante volontà del Legislatore di prevedere, nella Legge Obiettivo, l'inserimento nel DPEF delle opere del Piano Decennale, con una cadenza triennale, proprio per consentire non solo una conferma delle volontà programmatiche, ma anche una misura reale del valore dell'intervento e, quindi, una volta acquisito questo dato, consentire un trasferimento automatico dell'opera nella Legge Finanziaria.

Prende corpo poi un articolato sistema di monitoraggio effettuato sistematicamente dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite l'Unità tecnica di missione in perfetta sintonia con il CIPE e con l'aiuto di una nuova figura istituzionale: **i commissari straordinari** che rispondono alla Presidenza del Consiglio e che possono invocare poteri straordinari in caso di mancato rispetto delle procedure previste dalla Legge Obiettivo.

Questa indispensabile opera di monitoraggio da un lato e questa sistematica rilettura ogni anno nella redazione del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, dall'altro, ci consente, come detto all'inizio del presente paragrafo, di poter iniziare sin da questo anno a definire i ritorni concreti delle azioni attivate in questo triennio, **ci consente cioè di elencare quali saranno i lavori terminati o quali avanzamenti saranno raggiunti alla fine del prossimo biennio, alla fine del 2006.**

Questo quadro previsionale, tra l'altro, consentirà anche una ulteriore correlazione tra risorse attivate e crescita del PIL e potrà anche produrre prime indicazioni:

- sui possibili contenimenti dei costi generati oggi dalla congestione,
- sui contenimenti dei costi causati oggi da una assenza di processi logistici efficienti in alcuni HUB portuali, interportuali ed aeroportuali, HUB purtroppo non adeguatamente interrelati con le reti,
- sui contenimenti dei costi della offerta dei servizi nelle grandi aree metropolitane.

Opere terminate funzionalmente al 31.12.2006

- Autostrada Palermo – Messina
- Rete metropolitana di Napoli
- 240 Km di asse autostradale Salerno – Reggio Calabria
- Asse ferroviario ad alta velocità Torino – Novara
- Asse ferroviario ad alta velocità Roma – Napoli
- Fiera di Milano e relativi accessi
- Terza corsia del Gran Raccordo Anulare di Roma

Opere con un livello di avanzamento superiore al 80% al 31.12.2006

- Asse ferroviario ad alta velocità Firenze Bologna
- Asse ferroviario ad alta velocità Bologna – Milano
- Asse ferroviario ad alta velocità Padova Mestre
- Intera parte restante dell'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria
- Linea B1 di Roma
- Terza corsia asse autostradale Bergamo – Milano
- Schemi idrici Sardegna
- Piastra portuale ed interportuale di Civitavecchia
- Piastra portuale di Taranto
- Piastra interportuale di Catania

Opere con un livello di avanzamento superiore al 40% al 31.12.2006

- Passante autostradale di Mestre
- Piastra portuale Gioia Tauro
- Nodo di Catania

- Schemi idrici (alcuni della Puglia, della Basilicata e dell'Abruzzo)
- Centro merci Novara
- Piastra logistica umbra : Terni, Foligno e Città di Castello

Opere con un livello di avanzamento superiore al 20% al 31.12.2006

- Mo.Se. di Venezia
- Metropolitana di Bologna
- Metropolitana di Parma
- Brescia metropolitana
- Metropolitana di Monza e di Milano
- Firenze sistema tranviario
- Asse viario Umbria Marche quadrilatero umbro marchigiano
- Bretella di collegamento meridionale A1 – A14 (S. Vittore – Termoli)
- Nodo di Perugia
- Linea C metropolitana di Roma
- Asse ferroviario ad alta velocità Milano – Verona
- Benevento Caserta A1 Caianello Grazzanise e Variante di Caserta
- HUB interportuale di Fiumicino
- Asse Nord Sud Tirreno adriatico Lauria Contursi Grottaminarda
Termoli Candela
- Ammodernamento 7 – SS 106. Lavori di collegamento della 106 del
casello autostradale di Taranto con la 106 Taranto – Massacra
- Bari – Matera strada
- Schemi idrici (alcuni della Campania, del Molise, della Sicilia e della
Calabria)
- Asse autostradale Messina Siracusa Gela tratto **Catania – Siracusa**

- Asse autostradale Messina Siracusa Gela tratto **Siracusa - Gela**
- HUB portuale di Trieste: piattaforma logistica
- Strada Tre Valli
- Adeguamento bretella Salaria Sud

Opere cantierate al 31.12.2006

- Ponte sullo Stretto di Messina
- Valico ferroviario del Brennero
- Valico ferroviario del Frejus
- Asse ferroviario ad alta velocità Genova – Novara - Milano
- Asse ferroviario ad alta velocità Verona – Padova
- Trieste penetrazione grande viabilità Nord
- Asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (BREBEMI)
- Potenziamento Milano Lecco Tratto Cairate Airuno
- Nodo stradale ed autostradale di Genova
- Asse autostradale Mestre – Civitavecchia
- Asse autostradale Cecina – Civitavecchia
- Collegamento ferroviario Rieti – Passo Corese
- Nodo di Bari
- Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria
- Schemi idrici: oltre il 50% degli interventi programmati nella Delibera del CIPE 121 del 21.12.2001
- Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti La Spezia
- Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia: allacciamenti Savona
- Voltri - Brignole

- Asse ferroviario Brennero Verona Parma La Spezia
- Nodo autostradale di Bologna
- Costa Romagnola Metropolitana – tratta Rimini FS – Riccione FS
- Asse viario Fano – Grosseto
- HUB portuale di Ancona
- Corridoio jonico Taranto Sibari Reggio Calabria
- Galleria sicurezza Gran Sasso
- Dorsale Atina Colli al Volturno
- Cisterna Valmontone
- Metropolitana di Palermo
- Piastra logistica Euromediterranea della Sardegna
- Trasversale ferroviaria Taranto Sibari Reggio Calabria

Questo quadro previsionale non è più il frutto di una ipotesi programmatica in quanto, anche le opere che saranno cantierate nel 2006 dispongono già di elaborati progettuali capaci di fornire certezza e misura sui costi e sui tempi.

È possibile quindi impostare su questa base di partenza, ormai disegnata e definita una vera pianificazione in grado di offrire al mondo imprenditoriale ed alla domanda di trasporto passeggeri e merci, in generale, risposte coerenti alle esigenze peculiari che possono derivare da un assetto geoeconomico che solo pochi anni fa nessuno era in grado di prevedere.

Prende corpo così da questo DPEF una nuova proposta metodologica: redigere, alla luce di quell'assetto infrastrutturale che nel 2006 avrà tutti i connotati della certezza, il nuovo modello logistico capace di essere coerente con le aspettative di una crescita economica strutturata e competitiva.

Capitolo 4

Le aspettative di crescita connesse agli interventi della Legge Obiettivo

La serie di considerazioni e di analisi esposte nei paragrafi precedenti consente la identificazione, **da un lato**, della crescita del PIL attesa dal I° Programma degli Investimenti Strategici, crescita prevista, sulla base dei dati certi, sul livello di cantierabilità delle singole opere, nell'arco di vigenza del nuovo DPEF 2005 – 2008, **dall'altro**, la identificazione del quadro delle esigenze finanziarie aggiuntive generate dalle varie proposte incluse nelle **Tabelle 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15** del Terzo Paragrafo che, come detto in precedenza, contemplano una serie di interventi scelti con la stessa logica del passato DPEF 2004 – 2007, logica coerente al dettato delle Leggi 166/2002 e 443/2001.

Il quadro delle esigenze finanziarie rispetta integralmente la previsione dello scorso anno che ipotizzava, nel triennio 2004 – 2007, un' esigenza di risorse, a carico del volano globale da destinare alle opere della Legge Obiettivo, pari a circa **21 miliardi di €**.

Prende corpo così un quadro di esigenze, da inserire nel prossimo Disegno di Legge Finanziaria, pari a **7,2 miliardi di Euro**.

Per venire incontro sia alle azioni attivate dal Governo per contenere la spesa pubblica, sia ai vincoli imposti dall'articolo 4 comma 177 della Legge 350/2003 (Legge Finanziaria 2004), si è provveduto a verificare, per ogni singolo intervento, la possibilità di un coinvolgimento sostanziale di capitali privati.

Si sono approfonditi in modo particolare due aree tematiche: quella dell'A.N.A.S. e quella dei centri intermodali.

Per quanto concerne l'A.N.A.S. la rete stradale, con caratteristiche molto vicine a quelle autostradali, è oggi pari a circa 4.200 Km.; questa rete è attraversata giornalmente da un flusso superiore a 20.000 veicoli equivalenti.

Appare evidente quindi che se si elevassero a livello “autostradale” le caratteristiche dell’attuale rete e se si riuscisse ad identificare un modello di “tariffazione” coerente alle caratteristiche dei vari segmenti che costituiscono tale rete, allora l'A.N.A.S. potrebbe, alla fine del prossimo biennio, disporre annualmente di un volando di risorse pari a circa **1,1 – 1,4 miliardi di Euro**.

Questo volano potrebbe consentire una copertura di almeno il 25% – 30% delle opere stradali previste nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvate dal CIPE il 21 dicembre 2001, ma soprattutto potrebbe servire da differenziale per le opere del Mezzogiorno dove si ritiene opportuno mantenere tariffe meno onerose.

Per quanto concerne invece le aree destinate alle attività intermodali, sarebbe opportuno identificare, nelle sedi opportune, un apposito **Fondo Rotativo HUB Intermodali** capace di ridimensionare da un lato, in modo sostanziale il coinvolgimento di risorse pubbliche nella realizzazione delle infrastrutture intermodali, dall’altro in grado di incentivare anche processi tecnologici congeniali con le nuove filiere logistiche.

Tabella 16
Impatti economici: il conseguito ad oggi e la stima
per il periodo 2005 2008

	Opere	Importi generati al 31 Dicembre 2003 milioni di euro
91 Opere DPEF 2004 2007 Legge Obiettivo	Salerno Reggio Calabria I maxilotto	700
	Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia Progetto Mo.s.e.	450
	Grande Raccordo Anulare Roma	613,07
	Benevento Caserta Autostrada A1 – Caianello – Grazzanise e Variante di Caserta Strada a scorrimento veloce “Fondo Valle Isclero”	61,79
	Napoli Metropolitana Completamento Linea 1 Metropolitana di Napoli	148,9
	Napoli Metropolitana Collegamento Linea Alifana – Linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa – Piscinola) Linea C	232,4
	Napoli sottosuolo Consolidamento dei costoni della Collina dei Camaldoli – lato Soccavo	6,5
	Napoli sottosuolo Progetto di risanamento igienico –sanitario ed idrogeologico del Vallone S. Rocco	31
	Stazioni ferroviarie ed adeguamenti funzionali	617,56
	Favara di Burgio	65,9
	Gela Aragona	89,81
	Catania Siracusa tratta Siracusa Gela	517,9
	Terni Rieti - Confine regionale SS Civitavecchia Orte Terni Rieti	234,74
	<i>Totale Investimenti generati al 31 Maggio 2003 dalla Legge Obiettivo</i>	<i>3769,57</i>

91 Opere DPEF 2004 2007 Attività del Ministero I&T	Potenziamento autostrada Modena- Bologna-Firenze Nord-Incisa (compresa Variante di valico)	4200
	Palermo-Messina	650
	Asse ferroviario AV Torino-Novara	4959
	Asse ferroviario AV Padova-Mestre	439
	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova (tratta Andora – S.Lorenzo)	479
	<i>Totale Investimenti generati al 31Maggio 2003 dall'attività del Ministero Infrastrutture e Trasporti</i>	<i>10727</i>

Tabella 17
Impatti economici: il conseguito ad oggi e la stima
per il periodo 2005 2008

	Opere	Importi generabili entro dicembre 2004 milioni di euro
91 opere D.p.e.f. 2004 2007 Legge Obiettivo	Passante di Mestre	750
	Milano Verona	576
	Milano Genova	319
	Adeguamento SS 156 dei Monti Lepini	60
	Completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello	20
	Acquedotto del Frida Sinni e Pertusillo: completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico-1° lotto	16
	Adduttore del Sinni	20
	Accessibilità metropolitana alla Fiera di Milano	116,05
	Accessibilità viaria Fiera di Milano	387,14
	Strada Tre Valli Tratto Eggi Acquasparta	14,56
	Quadrilatero Umbria Marche	900
	Hub interportuale di Civitavecchia: allacciamenti	43
	Interporto di Battipaglia	18,198
	Flumineddu Tirso (sondaggi preliminari)	0,16
	Sistema Basso Flumendosa Picocca (sondaggi preliminari)	0,35
	Interconnessione dei sistemi idrici del Tirso Flumendosa Campidano e migliore utilizzazione dei Bacini Tirso, Fluminimannu di Pabillonis-Logoro	67,08
	Acquedotto molisano centrale(sondaggi preliminari)	0,37
	Acquedotto molisano destro(sondaggi preliminari)	0,19
	Interporto di Catania	59,94

	Hub interportuale di Gioia Tauro	12,2
	Raccordo autostradale A4 -Val Trompia	769,3
	II Maxilotto Sa Rc: km 393+500 ed il km 423+300 km	1193,7
	Piastre logistiche dell'Umbria	58,6
	Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia Progetto Mo.s.e. II Tranche	709
	<i>Totale Investimenti generabili al 31 dicembre 2004</i>	<i>6110,838</i>

Tabella 18
Impatti economici: il conseguito ad oggi e la stima per il periodo 2005 2008

	Opere	Importi generabili nel periodo di vigenza del Dpef 2005 2008 milioni di euro
Opere Deliberate dal Cipe in data 31 Maggio 2004 Impatti attesi a partire dal 2005	Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione (tratta italiana della parte comune della sezione internazionale Reti TENT)	2278
	Voltri Brignole	622
	Ponte sullo Stretto di Messina	4684
	Passo Corese Rieti	792,1
	Metropolitana di Bologna	453,88
	Metropolitana di Roma Linea C e Linea B1	3400
	Hub portuale di Taranto	156,1
	<i>Totale Investimenti generabili al 31 dicembre 2005</i>	<i>12386,08</i>
Opere Dpef 2005 2008	Totale investimenti generabili dal Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2005 2008	7200
	<i>Totale Investimenti generabili 2005</i>	<i>19586,08</i>