

Premessa: l'operato di quattro anni di legislatura

- Sono sufficienti pochissimi dati per misurare quanto, in quattro anni, si sia riusciti a fare sul fronte della infrastrutturazione organica del Paese, sul fronte della politica dei trasporti nel Paese.

- Sono stati approvati progetti rientranti nelle finalità della Legge Obiettivo per il 46,4% del valore di risorse globale previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche; in particolare opere per un valore pari a

57.9 Miliardi di Euro
(112.000 miliardi di lire)

- Cantierati interventi pari al 25,4% del valore di risorse globale previsto nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche; sono cantierate e appaltate opere pari a

32 miliardi di Euro
(61.760 miliardi di lire) su
125,8 miliardi di Euro

- Le opere cantierate hanno generato un incremento del PIL pari al 1,6%; cioè, senza la cantierizzazione delle opere della Legge Obiettivo, saremmo oggi in una stagnazione ancora più grave.

- Dall'Europa potremo ottenere le risorse pari al 20% degli interventi sulle nuove reti TEN, circa 3,2 miliardi di Euro (6.195 miliardi di lire),

- All'interno dei porti italiani è continuata ad aumentare, in modo esponenziale, la movimentazione di merci e di passeggeri:

- l'attività crocieristica è aumentata del 40%
- le merci sono passate da 300 milioni di tonnellate alla fine del 2000 a 450 milioni di tonnellate del 2003
- i container sono passati da 3 milioni di unità della fine del 2000 a 9 milioni di unità nel 2003
- sulle strade è diminuita in modo sostanziale la incidentalità; in particolare ogni anno, nell'ultimo biennio: il numero di morti è diminuito di oltre il 20%
- Il trasferimento delle merci dalla strada agli altri modi di trasporto è aumentato dell'8%; non era mai accaduto in Italia
- Sono state trasferite risorse, per interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno, pari ad oltre: il 43%; fino al 2001 questo dato non aveva mai superato la soglia del 20%
- In questi quattro anni, in realtà, sono crollati una serie di tabù, quali in particolare:
- Il completamento dell'autostrada Palermo – Messina; un sogno dei siciliani che durava dal 1958.

- **L'apertura dei cantieri per la realizzazione del MO.S.E a Venezia; un progetto fermo da oltre 37 anni.**

- **L'approvazione, da parte del CIPE, del progetto del valico ferroviario del Frejus e la firma dell'accordo con la Francia (5 maggio 2004).**

- **L'approvazione, da parte del CIPE, del progetto del valico ferroviario del Brennero e la firma dell'accordo con l'Austria (30 aprile 2004).**

- **L'apertura dei cantieri sulla variante di valico autostradale lungo l'asse Firenze – Bologna (un progetto fermo dal 1982).**

- **L'approvazione del progetto del ponte sullo Stretto di Messina ed il bando di gara per scegliere il General Contractor (un obiettivo annunciato dal 1952, un progetto voluto ed approvato da tutti i Governi precedenti ma mai approvato tecnicamente, mai supportato finanziariamente).**

- **L'approvazione di tre maxi lotti su cinque dell'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e la contestuale certezza di completare l'opera entro il 2008 e non nel 2035.**

- **Mille morti in meno, all'anno, sulle strade e, finalmente, una coscienza sulla sicurezza stradale che ci viene riconosciuta da tutti i paesi della Unione Europea,**

- **Un rapporto con tutte le Regioni di grande collaborazione e di grande stima (è sufficiente ricordare le Intese generali Quadro sottoscritte con tutte le Regioni)**

- **Un rapporto nuovo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dei Beni Culturali;**

- **L'allegato Infrastrutture al DPEF si è rivelato un grande strumento di trasparenza programmatica.**

- **Il ruolo del Paese all'interno della Unione Europea: siamo stati coloro che hanno proposto la redazione di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tutti ci riconoscono che nella redazione di tale strumento siamo stati attori principali ed essenziali. Abbiamo ora proposto la redazione di un Master Plan Euromediterraneo e, sicuramente, riusciremo ad attuarlo. Prima il nostro Paese era solo noto per i problemi relativi ai transiti attraverso le Alpi.**

Dopo questa sintetica analisi sull'operato del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti si ritiene utile ricordare, in modo sintetico, quanto si sia riusciti a fare all'interno del Dicastero nell'anno 2004 e, al tempo stesso, quanto si ritiene indispensabile fare sia nell'ultimo anno di Legislatura, sia nel prossimo quinquennio di Legislatura.

- **Nel mese di luglio 2004, finalmente, è stata approvata la riforma del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questo sicuramente nel tempo sarà uno degli eventi più rilevanti di tutta la Legislatura. Senza dubbio ci vorrà ancora del tempo prima che diventi un unico Dicastero, prima che coloro che lavorano al suo interno riescano a**

sentirsi responsabili della stessa missione, tuttavia indietro non si torna e proprio questa unitarietà renderà possibile, a scala comunitaria, di poter interagire con i Dicasteri degli altri Paesi della nuova Unione Europea.

- **L'approvazione da parte del Parlamento Europeo del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti**, voluto dal nostro Paese ed al cui risultato si è arrivati vincendo anche i tentativi denigratori sollevati proprio dagli italiani. Questo è, senza dubbio, un successo a livello europeo del nostro Paese; un successo, solo pochi anni fa, inimmaginabile, in quanto ha offerto al Paese un quadro programmatico su cui poter impostare un nuovo assetto della nuova rete infrastrutturale. Infatti l'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, si inserisce in modo organico all'interno delle scelte approvate dalla Unione Europea. Il Corridoio 5, il Corridoio 1, il Corridoio 8, le Autostrade del mare, il sistema dei valichi ed il quadro finanziario e gestionale del Master Plan comunitario sono il tessuto connettivo che caratterizzerà ogni azione futura di infrastrutturazione territoriale macro e micro.

- **La firma il 30 aprile 2004 dell'accordo, fra l'Italia e l'Austria, per la realizzazione del tunnel del Brennero**, l'approvazione da parte del CIPE del progetto, il supporto finanziario pari al 20% per la realizzazione dell'opera grazie a quanto previsto nel Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti; costituiscono tutti eventi e risultati solo un anno fa inimmaginabili. Va detto che, a differenza degli accordi e dei protocolli firmati in passato, alla luce di quanto previsto nel nuovo Piano delle reti TEN approvato il 21 aprile 2004, questi accordi prevedono che qualora uno dei firmatari non dovesse rispettare le scadenze temporali condivise,

rischierebbe di perdere la quota a fondo perduto da parte della Unione Europea.

- **La firma il 5 maggio 2004 dell'accordo, fra l'Italia e la Francia, per la realizzazione del collegamento ferroviario Torino – Lione,** l'approvazione da parte del CIPE del progetto, il supporto finanziario pari al 20% per la realizzazione dell'opera grazie a quanto previsto nel Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti, costituiscono tutti eventi, anche in questo caso, capaci di azzerare quel pessimismo e quella stasi operativa che ormai dava per scontato un trasferimento nel tempo, addirittura dopo il 2020, di ogni decisione, di ogni scelta. Come nel caso del tunnel del Brennero anche questo accordo se non onorato nel tempo produce gli effetti negativi evidenziati in precedenza.

- **Il bando di gara per la scelta del General Contractor che dovrà realizzare il ponte sullo Stretto di Messina.** Anche in questo caso si è, dopo quasi un secolo, posta la parola fine agli annunci, alle gratuite dichiarazioni di intenti. Questo lo si è potuto fare grazie al fatto che il ponte sullo Stretto è stato voluto dalla Unione Europea e fa parte del Corridoio 1.

- **L'approvazione da parte del CIPE dell'asse ferroviario ad alta velocità Genova – Novara – Milano;** questo asse fa parte integrante del Corridoio Genova – Rotterdam previsto sempre dal Master Plan della Unione Europea e quindi sarà anch'esso supportato dalla Comunità con un contributo a fondo perduto del 20%. L'intervento può oggi essere avviato perché supportato integralmente dall'ISPA. Per raggiungere tale obiettivo è **stato necessario** ripristinare il contratto con il General Contractor,

contratto che era stato azzerato per Legge; **è stato necessario** riverificare il progetto, **è stato necessario** sottoporlo al CIPE e farlo approvare.

- **L’approvazione da parte del CIPE dell’asse ferroviario ad alta velocità Milano – Verona**; questo asse fa parte integrante del Corridoio 5 (Lisbona – Kiev) previsto sempre dal Master Plan della Unione Europea e quindi sarà anch’esso supportato dalla Comunità con un contributo a fondo perduto del 20%. L’intervento può oggi essere avviato perché supportato integralmente dall’ISPA. Anche in questo caso, **è stato necessario** ripristinare il contratto con il General Contractor, contratto che era stato azzerato per Legge; **è stato necessario** riverificare il progetto, **è stato necessario** sottoporlo al CIPE e farlo approvare.

- **L’apertura concreta dei cantieri della variante di valico autostradale**; questa era un’opera ferma dal 1982, cioè da oltre venti anni e sarebbe rimasta tale se non fosse stato firmato l’apposito Accordo tra l’A.N.A.S. e la Società Autostrade e se, contestualmente, non fossero state azzerati una serie di vincoli imposti dai vari Enti.

- **Si sono aperti i cantieri del Passante di Mestre**; anche in questo caso ciò che è più importante non è il superamento dei vincoli autorizzativi, ma quello di essere riusciti a garantire le risorse. Questa opera rende plurimodale il Corridoio 5, cioè consente all’asse autostradale Torino – Trieste di non avere una strozzatura come quella che è rappresentata attualmente dal nodo di Mestre.

- **È stata bandita la gara per la realizzazione del “quadrilatero Umbria Marche”**; in realtà si è dato il via alla realizzazione di un asse trasversale fondamentale nei collegamenti di aree con elevata intensità

produttiva come le Marche e l'Umbria. All'inizio della Legislatura si disponeva solo di uno studio di fattibilità, quindi è davvero encomiabile il lavoro capillare svolto anche con le amministrazioni locali per raggiungere in soli due anni risultati così concreti.

- È stato approvata definitivamente dal CIPE **la linea C della metropolitana di Roma ed è stata bandita la gara**; un'opera essenziale per la mobilità della città, un'opera che, in questa fase, supera il costo di **1.510 milioni di € (3.000 miliardi di lire)**. Questo volano, che supera abbondantemente le risorse stanziare con la Legge su Roma capitale, rappresenta l'impegno finanziario più elevato che lo Stato ha trasferito, dal dopo guerra ad oggi, al Comune di Roma. Ma soprattutto tale opera consente alla città di Roma di disporre di una metropolitana efficace ed efficiente

- Si sono appaltati tre maxi lotti della **autostrada Salerno Reggio Calabria per un valore globale di oltre 2.700 milioni di € (5.400 miliardi di lire)**. Mai nessun Governo aveva garantito risorse così rilevanti per una opera chiave dell'intero Mezzogiorno del Paese; ma, soprattutto, mai nessun Governo aveva garantito l'avvio reale delle opere e la certezza del completamento di tale asse chiave per la fluidità delle relazioni Nord – Sud - Nord entro il 2008/2009.

- Si sono affidati i lavori dell'asse **autostradale Catania – Siracusa per un importo di 804 milioni di €**; un'opera progettata nel lontano 1973 e, senza la Legge Obiettivo, sarebbe rimasta nella fase progettuale.

- **Dopo oltre 35 anni si è aperto l'intero asse autostradale Palermo – Messina;** pochi sanno che un terzo dell'intero intervento è stato fatto proprio nel triennio 2002 - 2004. Pochi sanno che, senza le risorse della Legge Obiettivo, questa opera sarebbe rimasta incompiuta ancora per molti anni.

- Dopo la chiusura della Cassa del Mezzogiorno, cioè dal 1982, nessun intervento era stato portato avanti **per l'approvvigionamento idrico del Mezzogiorno;** nel triennio 2002 - 2004 sono stati avviati **interventi per oltre 913 milioni di € (1.800 miliardi di lire).** Questa operazione costituisce senza dubbio l'intervento più incisivo per il Mezzogiorno. In proposito è utile ricordare che in alcune città della Sicilia l'acqua viene erogata solo due volte a settimana per sole quattro ore. Questo limite rappresenta senza dubbio una delle cause che vede il turismo nel mezzogiorno fermo ad una soglia non superiore al 1% rispetto all'intero paese; una soglia identica a quella che interessa il territorio riminese.

- **È stata approvata la Legge sulla nautica da diporto;** in tal modo si è resa possibile una vera esplosione della utenza con ricadute nel comparto della produzione industriale davvero inimmaginabili.

- **È stata approvata la Riforma del Trasporto Aereo.** Finalmente disponiamo di un provvedimento che risponde concretamente a due distinte esigenze. La prima a livello comunitario in quanto si dà adempimento al regolamento della Unione Europea entrato in vigore il 20 aprile del 2004; tale regolamento dispone che gli stati membri istituiscono una o più autorità nazionali di vigilanza indipendenti dai fornitori dei servizi di navigazione aerea. La seconda invece a scala nazionale in quanto

si perviene, in tempi brevi, ad un riassetto organizzativo degli enti deputati alla gestione del trasporto aereo.

- È stata approvata la **Legge relativa al riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose**. Tale provvedimento riveste una particolare rilevanza; in realtà si configura come un vero provvedimento che rivisita integralmente il nostro sistema normativo relativamente al trasporto su gomma. Un provvedimento che, oltre a recepire le direttive comunitarie, azzerà quelle rilevanti discrasie strutturali presenti nel nostro sistema della offerta di trasporto e della logistica.

- Sono stati autorizzati, anche se dopo una serie di vincoli di natura finanziaria, interventi, all'interno delle varie realtà portuali, per un valore pari a **2 miliardi di Euro** e 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 ed il ruolo della Autorità portuale**.

- Nel 2004 è diventato operativo il "**certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori**" e ciò sicuramente produrrà rilevanti risultati positivi; il primo dato che testimonia un reale controllo su chi guida i ciclomotori è fornito dal fatto che su circa 800 mila soggetti esaminati ben 200 mila sono stati bocciati. Una verifica capillare dell'accesso alla guida

rappresenta sicuramente un primo atto significativo per aumentare la sicurezza stradale.

- **La grande attenzione del Governo al tema della sicurezza stradale** trova non solo nei risultati già ottenuti un misurabile riscontro positivo, ma anche nel riconoscimento, a scala comunitaria, del ruolo di Paese pilota in una simile azione. Questo riconoscimento emerge in modo evidente nella scelta della città di Verona come sede permanente del Seminario annuale della Commissione della Unione Europea sulla sicurezza stradale. Infatti nel 2004 si è tenuto, sempre a Verona il II° Convegno della U. E. sulla Sicurezza Stradale. Prima l'Italia non aveva svolto un ruolo a scala sovranazionale.

- Per quanto concerne invece le attività e le scelte compiute sulla **sicurezza stradale** 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. Tra i vari dati uno, più degli altri, penso testimoni il successo della norma: circa 1000 morti in meno in un anno.

- Sono stati avviati, ed in alcuni casi cantierati, i progetti delle reti metropolitane di **Milano, di Brescia, di Padova, di Verona, di Parma, di Bologna, di Rimini, di Roma (oltre alla linea C anche la linea B1), di Napoli, di Palermo, di Catania**. Mai nessun Governo aveva operato una azione così organica e così mirata nella infrastrutturazione delle nostre realtà metropolitane. Esiste una Legge la 1042 del 1969 che stanziava per la realizzazione di reti metropolitane un importo globale, pari a 500

miliardi di lire, e riguardava solo quattro città Torino, Milano, Roma e Napoli.

- **un nuovo approccio alla riqualificazione delle nostre città** La Legge Obiettivo aveva affrontato questo tema essenzialmente dal punto di vista trasportistico, ipotizzando nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001 un volano di risorse pari a **15,3 miliardi di euro** per la realizzazione di nuove reti metropolitane. Questo è avvenuto e, come detto nel punto precedente, sono già appaltate e cantierate opere per oltre **6,5 miliardi di euro**, cioè 121 nuovi km di rete metropolitana. La Legge Obiettivo però non aveva affrontato un altro tema essenziale quello della riqualificazione urbana, quello della ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado. Il mio Dicastero di concerto con gli organi locali aveva predisposto una norma che rispondesse a tali esigenze, una norma cioè che consentisse una integrazione funzionale tra infrastrutture trasportistiche ed ambiti residenziali . Nel Disegno di Legge che dà attuazione al “Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale”, all’art. 26, in modo sintetico si affronta tale tematica.

- **l'emergenza della logistica.** Si ritiene opportuno ricordare solo un dato: la produzione industriale del Paese nel 2003 si è attestata intorno ad un valore di 920 miliardi di €; la incidenza del costo della logistica nel nostro Paese, sempre nel 2003, si è attestata intorno ad un valore pari al 22%; in realtà circa 180 miliardi di € costituiscono il valore della logistica e del trasporto nel nostro Paese. Negli altri Paesi della Unione Europea tale valore si attesta intorno al 14 %- 16%. Ebbene se non riusciamo nel breve periodo ad ottimizzare tale incidenza, se non riusciamo ad ottimizzare il carico vuoto, se non usiamo, soprattutto per alcune merci, ad esempio quelle pericolose, la ferrovia, automaticamente assisteremo ad una perdita