

secca di competitività delle nostre imprese, assisteremo ad una veloce delocalizzazione dei nostri distretti produttivi, regaleremo il valore aggiunto dei nostri prodotti ad altre realtà economiche. Nel Decreto Legge 35 convertito nel Disegno di legge 80 del 14 maggio 2005 all'articolo 5 bis sono previste forme di incentivazione per le piattaforme tecnologiche e logistiche a servizio della piccola e media impresa.

- Sono stati approvati dalla **Società ARCUS interventi per oltre 38 milioni di €**; tale impegno genera un volano di risorse superiore a 170 milioni di €. Cioè si è trasformata in azione concreta l'idea di coniugare funzionalmente "infrastruttura e cultura". Siamo riusciti ad azzerare il pregiudizio nei confronti delle infrastrutture; queste infatti venivano quasi demonizzate in quanto distruggevano ogni assetto territoriale e soprattutto sottovalutavano le componenti artistiche ed architettoniche presenti nel nostro Paese. Cioè **il binomio infrastruttura – arte, il binomio infrastruttura – cultura erano binomi rimasti nell'ambito della pura utopia.**

- Il progetto delle "**Autostrade del mare**" è finalmente comparso nella Legge Finanziaria; il Progetto delle "autostrade del mare" fa parte integrante del Master Plan della Unione Europea e rappresenta, senza dubbio, la più grande iniziativa ambientalista. È la iniziativa più condivisa dalla nuova Europa, è l'iniziativa che fa scoprire al nostro Paese una nuova offerta modale, è una operazione che coinvolge molti soggetti: **gli autotrasportatori, gli armatori, le autorità portuali, l'ANAS, le concessionarie autostradali, le Ferrovie dello Stato, gli enti locali.** Un anno fa era ancora un obiettivo da perseguire.

- **Redazione di un Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe for Transport).** Un Master Plan voluto dal nostro Governo durante il semestre di Presidenza italiano della Unione Europea e proposto formalmente durante il Consiglio informale dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti della Comunità tenuto a Napoli nel luglio del 2003. Oggi tale documento strategico, che coinvolge tutti i Paesi del bacino del Mediterraneo e della nuova Europa, sta per essere definito da un apposito Gruppo ad Alto Livello, presieduto da Loyola De Palacio. In particolare entro il mese di settembre la proposta sarà approvata da tale Gruppo e trasmesso alla Commissione. Già in questa fase l'Italia ha presentato un apposito documento sulla portualità e sulle "Autostrade del mare" all'interno del bacino del Mediterraneo ed un motivato approfondimento del Corridoio Bari – Durazzo – Sofia – Varna; un approfondimento che dovrebbe far recuperare a tale corridoio il ruolo strategico già sostenuto dal nostro Paese durante la ridefinizione delle reti TEN.

**Le priorità del Dicastero Infrastrutture e Trasporti
nell'ultimo anno di Legislatura: un crash programme
per dodici mesi**

Le aree tematiche che si ritiene opportuno affrontare con particolare attenzione cercando di raggiungere, in tempi certi, risultati misurabili sono sei. Di tali aree quattro sono legate a specifiche finalità trasportistiche e funzionali, due invece cercano di affrontare in modo più incisivo ed operativo il rapporto tra il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia con le Amministrazioni regionali, sia con il Sindacato.

È necessario identificare prima le aree tematiche che si ritiene opportuno scegliere come aree prioritarie, come aree obiettivo, come aree capaci di aggregare il consenso.

Le sette aree, in particolare, sono così articolate:

- 1. Il Mezzogiorno**
- 2. La offerta di trasporto pubblico locale**
- 3. La organizzazione funzionale di alcuni impianti portuali**
- 4. Il costo del trasporto e della logistica**
- 5. La complessità dei sistemi urbani**
- 6. Il rapporto con le Regioni**
- 7. Il rapporto con i Sindacati**

1. Il Mezzogiorno

Sarà necessario continuare a trasformare, come già avvenuto in questi quattro anni, le iniziative progettuali previste nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche in opere cantierate.

Sarà necessario cioè identificare corsie preferenziali che consentano anche una ulteriore accelerazione sia al processo autorizzativo iniziale, sia a quello conclusivo in sede CIPE.

Alla luce dello stato di avanzamento progettuale, nonché di quello strettamente legato alle procedure di appalto e di cantierizzazione, siamo in grado, per ogni realtà del Mezzogiorno di identificare specifiche aree tematiche.

In particolare il quadro degli interventi riportato, in modo sintetico, qui di seguito può ritenersi efficace in quanto affronta quattro tematiche essenziali:

- **l'approvvigionamento idrico**
- **l'asse trasportistico siciliano**
- **l'asse autostradale calabro**
- **i sistemi metropolitani**

All'interno di tali aree, dovrà quindi prendere corpo questa azione mirata non solo alla accelerazione ulteriore delle procedure, ma anche, come d'altra parte già avvenuto con la Legge 80/2005, la identificazione di una preferenza nel processo di assegnazione delle risorse.

Abruzzo	1. Adeguamento sistemi idrici
Campania	2. Autostrada Salerno – Reggio Calabria 3. Sistema metropolitano regionale 4. Adeguamento sistemi idrici
Molise	5. Adeguamento sistemi idrici
Puglia	6. Sistema metropolitano di Bari 7. Sistema portuale di Taranto
Basilicata	8. Adeguamento sistemi idrici
Calabria	9. Porto Gioia Tauro 10. Autostrada Salerno – Reggio Calabria
Sicilia	11. Sistemi metropolitani di Catania e Palermo 12. Asse ferroviario Palermo – Messina 13. Asse autostradale Catania Siracusa Gela
Sardegna	14. Sistema portuale e nodo urbano di Cagliari 15. Adeguamento sistemi idrici

Questo giusto impegno sul Mezzogiorno, sugli interventi che ricadono al suo interno, non va visto come un fatto nuovo; infatti in questi quattro anni di Legislatura si sono effettuati cambiamenti sostanziali nell'approccio concreto alle esigenze di infrastrutturazione di tale ambito territoriale. In proposito è opportuno ricordare che su circa 32 miliardi di Euro di opere appaltate e cantierate, rientranti sempre nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche circa il 22% interessa interventi già appaltati o cantierati nel Mezzogiorno. Cioè oltre 6 miliardi di Euro (12.000 miliardi di lire) sono interventi cantierati ed appaltati dall'agosto 2002 ad oggi (agosto 2002 perché la Legge 166/2002, la Legge che ha supportato il I° Programma delle Infrastrutture Strategiche è diventata operativa solo nell'agosto 2002).

Accanto a queste opere che caratterizzano la straordinarietà, nel Mezzogiorno l'A.N.A.S. e le Ferrovie dello Stato, sempre in questi anni di Legislatura hanno cantierato ed appaltato opere per circa 4,2 miliardi di Euro, in tal modo la percentuale di risorse destinate ad interventi nel Mezzogiorno supera il 31%.

Nelle passate Legislature nel Mezzogiorno di solito le opere cantierate ed appaltate non hanno superato mai il 6 – 7%.

Se infine prendiamo come riferimento i progetti approvati dal CIPE, sempre all'interno del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche (il Programma cioè che caratterizza la Legge Obiettivo) possiamo verificare che su 58,6 miliardi di progetti approvati oltre il 47% riguarda interventi ubicati nel Mezzogiorno.

ALLEGATO 1

Opere appaltate e cantierate nel Mezzogiorno

dal luglio 2001 al febbraio 2005

in attuazione del I° Programma delle Opere Strategiche approvato dal

CIPE il 21.12.2001

Intervento	Importo in milioni di €
Asse autostradale Messina - Palermo	650
Nodo ferroviario di Palermo	624
Napoli: metropolitana	921
Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria I° maxilotto	597
Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria 2° maxilotto	1.193
Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria 3° maxilotto	674
Autostrada A1 – Caianello – Grazzanise e variante di Caserta	62
Napoli risanamento sottosuolo	37
Strada Statale 106 megalotto 5 bis	134
Strada Statale 106 megalotto 2	740
Strada Statale 131 “Carlo Felice”	133
Asse autostradale Catania - Siracusa	804
Schemi idrici Mezzogiorno	238
HUB interportuale di Catania	60
Totale	6.867

Questo impegno diretto a superare il gap infrastrutturale del Mezzogiorno è evidentemente parte della strategia complessiva del Governo per lo sviluppo di tali aree.

In questo contesto si inserisce quindi l'utilizzo del Fondo Aree Sottoutilizzate per il finanziamento di interventi del Programma infrastrutture strategiche.

Nel 2004, il CIPE ha, con la delibera n. 21, approvato una ripartizione di risorse a favore di interventi situati nel Mezzogiorno per un ammontare complessivo di 1.130,0 milioni di euro che al momento sono stati allocati per il 76,6% sugli interventi per cui sia stata conclusa l'istruttoria tecnica.

Nel 2005 il decreto-legge 14 marzo 2005 n. 35 (cd. "decreto competitività"), confermando questo indirizzo, ha destinato ulteriori risorse del FAS, per 750,0 milioni di euro, in via prioritaria per il finanziamento di infrastrutture strategiche. Ricorrendo alla consolidata chiave di riparto, 637,5 milioni di euro saranno destinati a quelle del Mezzogiorno, mentre i restanti 112,5 milioni di euro copriranno interventi infrastrutturali prioritari nelle Regioni del Centro - Nord.

Nel selezionare gli interventi destinatari della nuova ripartizione, con la quale saranno allocate anche le risorse residue dalla manovra 2004, saranno rispettati gli stessi principi già applicati: essi saranno quindi ordinati in base ad una graduatoria che, tenendo conto del grado di maturazione progettuale e del correlato avanzamento dell'iter procedimentale, si basa sul criterio della maggiore accelerazione della spesa.

2. La offerta di trasporto pubblico locale

Occorre, innanzitutto, conoscere 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, dopo il monitoraggio pluriennale del Governo centrale sulle varie realtà regionali, può definirsi come una forma patologica irreversibile dell'intero sistema o sia possibile attivare una terapia organica capace di riportare, in ambito fisiologico, un assetto dell'offerta di trasporto che diventa sempre più legata alla qualità della vita, al consenso diffuso degli utenti, alla crescita ed allo sviluppo delle attività terziarie e quindi al PIL.

Senza dubbio l'intera offerta di trasporto pubblico soffre una serie di emergenze quali, in particolare:

Prima emergenza :

- l'indebitamento delle aziende, degli enti locali può esplodere entro il primo semestre del 2005 il valore di tale indebitamento supera i 3 miliardi di €
- l'indebitamento generato da inefficienza gestionale
- l'indebitamento generato dal mancato ricorso a scelte impopolari quali quelle legate all'uso di un sistema tariffario corretto.

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.

Quarta emergenza :

- i livelli occupazionali, la organizzazione del lavoro

Quinta emergenza :

- i contratti di servizio tra Ferrovie dello Stato e 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 2003

Rispondere a queste emergenze significa in realtà costruire gli algoritmi capaci di superare, in modo organico, una emergenza che va al di là dei livelli e delle competenze locali e riveste a tutti gli effetti la dimensione “nazionale”.

Sarebbe opportuno quindi muoversi seguendo il seguente itinerario:

- **percorso normativo** : produrre una norma dedicata o produrre un disegno di legge delega o, addirittura, un decreto legge soprattutto per quanto concerne la definizione di un apposito “Fondo per la ristrutturazione gestionale del trasporto pubblico locale”, la gestione del “Fondo”, la sistematicità del trasferimento delle risorse.

- **percorso amministrativo** : produrre un vero patto di stabilità, tra Stato e Regioni, dedicato al trasporto pubblico locale.

Accanto a queste due azioni sarebbe poi opportuno:

- 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;
- approfondire, attraverso un approccio metodologico pilota, se nelle seguenti città:

Torino	Padova	Roma
Genova	Parma	Napoli
Milano	Modena	Bari
Brescia	Bologna	Palermo
Verona	Rimini	Catania
Venezia		

su cui si sta cercando di realizzare una complessa rete di trasporto su guida vincolata, possa essere recuperato un apposito volano finanziario, utilizzando le quote degli sconti derivanti da gara, per la costituzione di un apposito “Fondo”.

Se si tiene conto di una media dei ribassi del 5%, il “Fondo” potrebbe generare un volano di circa 600 milioni di €.

Questo volano finanziario dovrebbe essere destinato essenzialmente al superamento della emergenza relativa all’inquinamento atmosferico ed al blocco della mobilità.

Per comprendere questa emergenza bisogna ricordare alcuni dati:

- **L’inquinamento in ambito urbano** è causato in modo rilevante dagli autobus : pur incidendo solo per il 7% come mezzi all’interno dell’urbano le emissioni inquinanti superano il 40%

- **L'attuale parco circolante di autobus** supera di poco le 17.000 unità

- **Solo 550 autobus** utilizzano il metano cioè il Compressed Natural Gas (Cng)

- La soglia accettabile, alla luce dell'**Accordo di Kyoto**, dovrebbe essere almeno di 6.000 nuovi mezzi a Cng.

- Ma una simile operazione impone la realizzazione di una rete distributiva **(450 nuovi impianti)** ed una rete manutentiva.

- La stima di una simile organica ed articolata operazione si aggira intorno a: **1,8 miliardi di €**

- **Ipotizzare l'utilizzo dell'idrogeno** significa rinviare la soluzione del problema al 2015

- Nel breve, invece, utilizzando il volano di risorse prima identificato, lo Stato potrebbe garantire una quota parte rilevante per l'attuazione di un simile Programma.

3. La organizzazione funzionale di alcuni impianti portuali

Il lavoro svolto all'interno del **Gruppo ad Alto Livello Wider Europe for Transport** (Gruppo che sta redigendo una proposta più articolata delle reti trasportistiche che sono al contorno del nuovo assetto comunitario) ci consentirà di rivedere finalmente in modo organico e rivoluzionario l'assetto della offerta portuale e retroportuale dell'Italia.

In realtà vivremo la stessa esperienza già vissuta con la redazione del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. I corridoi delle nuove reti TEN hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi, al tema delle “autostrade del mare”, così le conclusioni dei lavori del Gruppo Wider Europe azzereranno l'assurda logica che finora ha fatto sì che una rendita di posizione, posseduta dal nostro Paese all'interno del bacino del Mediterraneo, rimanesse solo una sommatoria anonima di scali, una sommatoria anonima di offerte infrastrutturali fisiche non interconnesse con il territorio, con il retroporto, con le reti.

Ha preso corpo così una attenta analisi sulle reali criticità ed, al tempo stesso sulle potenzialità delle realtà portuali italiane.

In tale contesto è emersa la opportunità di seguire la seguente strategia:

- a) identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del Master Plan Euromediterraneo (Wider Europe)

- b) definizione di un quadro di interventi che consenta una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale
- c) identificazione delle possibili alleanze ed identificazione delle possibile forme di copertura finanziaria
- a) **Identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del Master Plan Euromediterraneo**

Se effettuiamo una analisi della movimentazione nei nostri porti dal 1996 ad oggi scopriamo che si è passati da un volume di merci pari a **356 milioni di tonnellate** a **454 milioni di tonnellate** del 2003 (oltre il 27% in soli 7 anni), si è passati da **3,8 milioni di container** del 1996 a **8,9 milioni di container** del 2003 (oltre il 134% in soli 7 anni).

Se effettuiamo una analisi per verificare in quali porti è stata movimentata una quantità di merci superiore a **10 milioni di tonnellate** scopriamo che il numero è di **14 impianti portuali: Savona, Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Messina – Milazzo, Augusta e Cagliari**, se portiamo la soglia a **25 milioni di tonnellate** il numero di porti si riduce a **8 soli impianti (Genova, Livorno, Gioia Tauro, Taranto, Venezia, Trieste, Augusta, Cagliari)**.

Se poi entriamo nel merito delle filiere logistiche e merceologiche scopriamo che, scartando le rinfuse liquide, scartando cioè quella componente che non caratterizza la intermodalità dell'impianto portuale,