

2. Valdastico Nord e Sud. Il completamento della Valdastico realizza un itinerario privilegiato da e per il Brennero per tutto il bacino adriatico: verso Est, lungo l'asse stradale primario della A24; verso Sud, come direttrice alternativa alla A13 Padova – Bologna ed al sistema costituito dalla A22 tra Verona e Modena e dalla A1 tra Modena e Bologna. L'opera contribuisce quindi al potenziamento del corridoio 1 (Berlino – Palermo), del Corridoio 5 (Lisbona – Kiev) e del Corridoio Adriatico. L'importo dell'opera, in completo autofinanziamento, è pari a 1,6 miliardi di Euro.

3. Collegamento autostradale tra la A 23 e la A 27 (Studio fattibilità)

4. A 28/ 29. L'A28 è un asse autostradale che attraversa due Regioni (Veneto e Friuli Venezia Giulia) ed è stata concepita inizialmente quale diramazione della A4 per collegare Pordenone; successivamente il progetto è stato sviluppato con la previsione del prolungamento dell'autostrada da Pordenone fino all'innesto, nei pressi di Conegliano, nell'autostrada A27 (Venezia – Belluno).

5. Collegamento viario diretto Varese – Como (studio di fattibilità)

6. Completamento della strada a scorrimento veloce denominata Valbelluna, attraverso la realizzazione di un collegamento diretto tra l'A27 e la SS 47 della Valsugana (innesto A27/SS47 e varianti SS 50, SS 203 di Busche, S. Giustina, Sedico, Visomelle e viadotto sul Piave con l'innesto alla variante di Belluno)

7. Interazione passante di Mestre. Variante di Martellago e Mirano

8. Asse intermodale Padova Venezia Autostrada Nogara Mare (Ve - Rovigo) (solo procedure Legge Obiettivo)

9. Sistema Idroviario Padano Veneto. Il I° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001 prevedeva apposite risorse per l'HUB portuale dei Cremona. Questa finalità era però legata anche alla riorganizzazione funzionale del sistema idroviario Padano – Veneto previsto dal Piano Generale dei Trasporti. Si ritiene quindi fondamentale rileggere in modo organico tale proposta e definire, per lotti funzionali, precisi interventi.

➤ CORRIDOIO 1 (Berlino – Palermo)

1. Variante di Paestum SS18

➤ CORRIDOIO DI CONNESSIONE

1. Asse di collegamento tra il Corridoio 1 ed il Corridoio 5: Asse autostradale Civitavecchia – Orte – Cesena – Mestre. (già presente nella Delibera del CIPE del 21.12.2001 come E55, E45 ed Asse Orte – Civitavecchia)

2. TIBRE: Nuovo Ponte sull'Adige

3. Miglioramento della viabilità da Forte dei Marmi a S. Anna di Stazzema (Parco nazionale della Pace)

4. Prolungamento linea ferroviaria Foggia – Lucera fino a Campobasso

➤ CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE

1. Asse autostradale Corridoio tirrenico meridionale - Collegamento A12 - Appia (Roma - Terracina), compresa la circonvallazione di Formia e la bretella Formia – Cassino

**➤ PIASTRA LOGISTICA DEL MEDITERRANEO
(SARDEGNA)**

1. Completamento 131 Cagliari Porto Torres

2. Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari da via Ripa di Ponente a viale Colombo nell'ambito portuale della Via Roma.

3. Completamento banchine Porto canale, riassetto funzionale del Porto commerciale ed infrastrutture per la plurimodalità

4. Potenziamento delle interconnessioni viarie gravitanti nell'area vasta di Cagliari (Nuova SS 195 in collegamento con Area industriale, Asse viario in collegamento con SS 195 – Porto Canale, Adeguamento SS 554, interconnessione Asse mediano SS 131 – SS 130

➤ CHIARIMENTI SULLE OPERE PRESENTI ALL'INTERNO DI ALCUNE AREE METROPOLITANE E, FINORA, NON DEFINITE IN MODO ESPlicito.

1. Metropolitana di Brescia: prolungamento extraurbano

2. Sistema di trasporto su guida vincolata di Bergamo – La tranvia delle valli

3. Metropolitana di Cagliari: progettazione. (compresa attivazione linea stazione Ferrovie dello Stato - Aeroporto Cagliari)

4. Riqualificazione aree ferroviarie comprese nell'ambito urbano nord occidentale di Cagliari (a ridosso stazione di Cagliari) (Fattibilità)

5. Variante alla S.S. 114 esterna agli abitati tra S. Leonardello e Mascali (sicurezza emergenza Comuni sistema etneo)

**➤ CHIARIMENTI SULLE OPERE PRESENTI
ALL'INTERNO DEI SISTEMI INTERMODALI
(PORTI, AEROPORTI ED INTERPORTI).**

1. Integrazione tra il Corridoio 5 e l'HUB di Orbassano

**2. Integrazione tra il Corridoio Adriatico ed il porto di
Ravenna (Bypass del Canale Candiano)**

**3. Interazione tra il Corridoio Adriatico e l'aeroporto di
Pescara.**

➤ PROPOSTE DI SCHEMI IDRICI COMPLEMENTARI A QUELLE GIÀ INSERITE NEL I° PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE APPROVATO DAL CIPE IL 21 DICEMBRE 2001.

1. Reti di acquedotti minori nel comprensorio del Consorzio di Bonifica Montana del Gargano nord – centro – sud in Puglia.

2. Potenziamento e razionalizzazione dell'acquedotto del Frida, in Basilicata.

3. Razionalizzazione delle reti idriche e fognanti comunali su tutto il territorio del Molise.

4. Consorzio di Bonifica di Paestum – Sinistra Sele: completamento e ristrutturazione rete irrigua consortile.

Tematiche da approfondire e da risolvere entro il 2005

Il trasporto ferroviario

L'accelerazione del processo di sviluppo infrastrutturale ferroviario, per dotare il Paese di un sistema logistico efficace e competitivo, è stata tra le priorità dell'azione del Governo. Tale processo è stato accompagnato da una liberalizzazione del settore, in anticipo rispetto alla normativa comunitaria, che ha visto, per ora nel settore delle merci, l'affacciarsi sul mercato di nuove imprese private. Per promuovere lo sviluppo ordinato ed in efficienza del trasporto ferroviario, garantendo certezza del quadro regolatorio, il Governo completerà il quadro normativo di settore, in coerenza con i principi della Unione Europea di indipendenza gestionale e commerciale e di riequilibrio delle condizioni competitive rispetto alle altre modalità di trasporto. In particolar modo, si sta approfondendo la possibilità di promuovere una maggiore libertà tariffaria per i servizi passeggeri a maggior valore aggiunto, così da rendere il settore più competitivo, mantenendo al contempo un controllo sui prezzi dei servizi a maggior contenuto sociale. L'assunzione di simili provvedimenti favorirà l'entrata sul mercato di nuove imprese, la sostenibilità degli investimenti per l'ammodernamento delle flotte e delle nuove infrastrutture del sistema Alta Velocità /Alta Capacità, lo sviluppo complessivo del settore, con i conseguenti vantaggi per il sistema Paese in termini di riduzione dei costi esterni della mobilità. Il Governo intende, inoltre, valutare l'assunzione di ulteriori provvedimenti a sostegno della competitività del trasporto merci per ferrovia e misure di incentivazione al suo utilizzo, soprattutto nelle aree sensibili da un punto di vista ambientale o per le tipologie merceologiche che richiedano maggiori esigenze di sicurezza.

Verso una nuova organizzazione del trasporto delle merci

Il Paese sta affrontando, ormai da alcuni anni, la sfida del mercato dei trasporti e della logistica operando non solo sulle singole voci che caratterizzano i costi, quanto e, soprattutto, sulle capacità dei sistemi territoriali ed infrastrutturali di migliorare i propri livelli di competitività.

Questa attenzione alla problematica trova origine nel fatto che i trasporti e la logistica giocano ormai un ruolo sempre più fondamentale, dal momento che i settori produttivi nazionali si avviano a diventare sempre più sistemi prevalentemente orientati all'assemblaggio invece che alla trasformazione.

Unitamente alla infrastrutturazione primaria ed ai progetti finalizzati a migliorare le accessibilità, diventa quindi urgente operare attraverso piattaforme logistiche e sistemi di supporto informatici e telematici capaci di ottimizzare il processo logistico nella catena di acquisizione, magazzinaggio, stoccaggio, consegna e pagamento.

Ebbene in tale ottica, in attuazione dei principi fissati dalla Legge Delega n. 32 del 1 marzo 2005 e di quanto espressamente riportato nell'Allegato Infrastrutture del DPEF 2005 – 2008, la Consulta Generale dell'Autotrasporto ha avviato 5 progetti pilota riguardanti:

- **il trasporto di merci pericolose,**
- **il trasporto di derrate deperibili (agro alimentari),**

- **il trasporto di rifiuti industriali,**
- **il trasporto di prodotti farmaceutici,**

nonché un progetto pilota di distribuzione urbana delle merci.

È intenzione del Governo promuovere l'adozione, da parte dei soggetti pubblici e privati (che a qualunque titolo beneficino 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 modalità di acquisizione o di produzione del servizio.

Alla luce anche di quanto previsto dalla Legge 80/2002 all'articolo 10 bis sarà opportuno istituire un “**fondo unico**”, anche con i contributi degli stessi operatori, sia per facilitare l'accesso al credito per i soggetti che si aggregano e si trasformano in imprese di trasporto e di logistica, sia per sostenere i processi di reingegnerizzazione aziendale.

Il trasporto aereo

Nel 2004, finalmente, è stato trasformato in Legge (Legge 265/200) un Decreto Legge che già, nell'Allegato Infrastrutture al DPEF dello scorso anno, era stato indicato come strumento essenziale per il rilancio reale del trasporto aereo.

Questa esigenza, fu precisato sempre nel DPEF dello scorso anno, era motivata sia dalle emergenze che il settore, a scala nazionale e mondiale ha avuto in questo ultimo triennio, sia dalla evoluzione tecnologica connessa al controllo del traffico aereo, sia infine dal capillare lavoro di recupero della domanda di trasporto aereo dopo l'11 settembre 2001.

Ma occorre anche 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 Euro**, garantendo contestualmente la continuità annuale degli investimenti, già autorizzati, per un valore pari, per il solo 2006, a **59 milioni di Euro**.

A questa somma va aggiunta quella inerente il debito pregresso IRI, pari a **36 milioni di €**, relativo alla privatizzazione dell'impianto aeroportuale di Fiumicino.

In merito al Programma di Ammodernamento degli impianti aeroportuali occorre precisare che una incidenza finanziaria così rilevante impone una rilettura attenta delle possibili forme di Partenariato Pubblico Privato soprattutto per quegli impianti aeroportuali in cui sono necessarie le risorse per garantire fluidità agli accessi. Occorrono infatti collegamenti efficienti ed efficaci tra i vari HUB aeroportuali ed il relativo bacino di utenza; collegamenti sia stradali, sia, e soprattutto, ferroviari e metropolitani.

Analoga attenzione va riposta sulle attività e sui programmi dell'ENAV; il Progetto "Galileo" sta sempre più diventando organico e

concreto e sta sempre più mettendo in evidenza come nei prossimi tre anni cambieranno, in modo sostanziale, le forme di gestione del traffico aereo.

Il Piano industriale predisposto dall'ENAV nel 2004 diventa così il riferimento chiave per una concreta azione di rilancio e di rivisitazione funzionale del sistema dei servizi offerti dall'ENAV.

Il trasporto marittimo

Già lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture al DPEF fu ribadito che non andava 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.

D'altra parte sarà necessario identificare tutti gli itinerari capaci di consentire l'utilizzazione dei fondi già stanziati dalla Legge 88/2001 a favore di armatori e cantieri per investimenti già effettuati.

Occorre in particolare mantenere altamente qualificata e competitiva l'offerta della cantieristica nazionale, specie nei segmenti della crocieristica e delle navi traghetto, nei quali manteniamo tuttora una incontrastata leadership a livello mondiale.

Consapevoli della impossibilità di ricorrere agli aiuti di Stato, è fondamentale ripristinare l'ordinarietà della partecipazione pubblica alla ricerca ed alla innovazione in questo settore.

Si ritiene opportuno sottolineare un'altra esigenza derivante dalla previsione di incremento di trasporto via mare e di una forte concentrazione di un simile incremento, allo scopo di assicurare sistemi sempre più avanzati in materia di sicurezza. A tale proposito è urgente la implementazione del dispositivo aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Le Autostrade del Mare

Le accessibilità ai porti

Il grado di accessibilità portuale, viario e ferroviario rilevato in seno ai porti oggetto dell'indagine cognitiva, viene esposto mediante un confronto fra la realtà portuale italiana del Centro – Nord e quella del Mezzogiorno.

Tale metodo di comparazione individua sia i punti di criticità presenti nelle singole realtà portuali analizzate, sia i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione di opere infrastrutturali nei porti considerati, come anticipato, quali *cluster* portuali¹.

¹ Per *cluster* portuale si tende ad identificare un gruppo di porti che afferiscono ai medesimi distretti industriali, zone agricole industriali e/o nei grandi bacini di consumo e/o grandi direttrici di traffici di scorrimento di traffico.

Dall'analisi condotta risulta che:

- in molti porti risultano carenti i collegamenti infrastrutturali con le reti di trasporto terrestre;
- spesso le linee ferroviarie non consentono il transito di taluni carichi unitizzati a causa della limitatezza delle sagome e di altre restrizioni di circolazione;
- molti porti si trovano nel centro storico delle relative città e mancano collegamenti diretti con la rete della viabilità nazionale e regionale.

Il quadro delle esigenze finanziarie per dare risposta organica ad una simile domanda di trasporto è riportato, sempre in questo paragrafo, nella apposita Tabella riassuntiva. L'importo stimato è pari a **1.118 milioni di €** ed è in corso una verifica capillare per verificare quanti interventi sono già supportati dai Piani dell'A.N.A.S., delle Ferrovie dello Stato, degli Enti Locali, ecc. Una verifica utile per definire un primo quadro di esigenze finanziarie aggiuntive.

Quadro generale delle accessibilità infrastrutturali dei porti situati nel Mezzogiorno

Un apposito lavoro, condotto dalla Società Rete Autostrade del Mare, fornisce il quadro generale delle accessibilità ai porti situati nel Mezzogiorno da e per le reti maggiori, ed evidenzia ulteriori “colli di bottiglia” la cui presenza diminuisce l'efficienza del trasporto merci e rallenta il processo di sviluppo dei porti sede di collegamenti di linea Ro - Ro e Ro - Pax.

Le opere individuate, dall'apposito Master Plan redatto sempre dalla Società RAM, programmate o cantierate riguardano la realizzazione e il completamento di opere infrastrutturali interne ed esterne al porto, destinate a garantire una migliore fruizione dei servizi portuali, viari e ferroviari da parte degli operatori e una maggiore competitività dei sistemi economici retro-portuali delle aree interessate.

In riferimento ai cosiddetti "colli di bottiglia", nel corso dell'indagine sono emerse situazioni *eterogenee* rispetto all'accessibilità terrestre dei porti che riguardano la predisposizione di azioni mirate e finalizzate alla realizzazione di interventi che risiedono in territori interessati dalla competenza di più soggetti e che necessitano per questo di azioni di coordinamento specifico, finalizzate alla individuazione di un singolo soggetto attuatore.

A riguardo, si possono citare a titolo di esempio i casi di Catania e Bari: nel primo la priorità rilevata consiste nel reperire celermente ulteriori fonti di finanziamento da impiegare per il completamento di opere portuali già previste e autorizzate e, nella fattispecie, dedicate all'ampliamento delle infrastrutture per il traffico Ro-Ro.

Nel secondo caso, invece, assume priorità la soluzione di problemi autorizzativi che di fatto impediscono la realizzazione di opere portuali già programmate e completamente finanziate.

Particolarmente interessanti risultano le rilevazioni sulle criticità osservate all'interno degli ambiti portuali, che interessano la viabilità