

17	Bari – Matera Asse viario	ANAS	100.000
18	Schemi idrici	Amministrazioni Varie	1.200.000
19	Asse viario Fano - Grosseto	ANAS	420.000
20	HUB di Trieste	Autorità Portuale	272.000
21	Asse autostradale A4 Torino - Milano	Società Concessionaria	380.000
22	Asse Autostradale CISA Fontevivo – Brennero	Società Concessionaria	1.550.000
23	Raddoppio Genova – Ventimiglia Tratta Andora Finale Ligure Marina	RFI	1.540.000
24	Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	RFI	1.855.000
25	Strada Statale 131 Carlo Felice	ANAS	1.032.000
26	Asse ferroviario Messina Catania Completamento del raddoppio	RFI	1.970.000
27	Cisterna - Valmontone	RFI	742.000

28	Metropolitana di Napoli	Comune di Napoli	539.000
29	Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria Lotto progressiva Km 222 – Km 225 e Lotto dal Km 47,800 al Km 53,800	ANAS	320.000
30	Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria 2° Maxilotto da Km 108 al Km 139	ANAS	1.039.000
31	Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria	A.N.A.S.	300.000
			39.159.000

Opere cantierate al 31 dicembre 2006

- Valico ferroviario del Brennero
- Valico ferroviario del Frejus
- Potenziamento Milano Lecco Tratto Cairate Airuno
- Nodo stradale ed autostradale di Genova
- Asse autostradale Mestre – Civitavecchia
- Asse autostradale Cecina – Civitavecchia
- Nodo di Bari

- 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
- Asse ferroviario Brennero Verona Parma La Spezia
- Nodo autostradale di Bologna
- HUB portuale di Ancona
- Galleria sicurezza Gran Sasso
- Dorsale Atina Colli al Volturno
- Metropolitana di Palermo
- 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.

**Quadro globale delle risorse attivate dalla Legge Obiettivo e
da altre fonti di finanziamento coerenti con le finalità della
Legge Obiettivo e prospettazione di possibili forme di
finanziamento alternative**

Quest'anno la serie di Tavole riassuntive ha una chiara e mirata finalità: garantire, in modo organico, un aggiornamento puntuale di tutte le opere incluse nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, nonché delle modifiche apportate a tale Programma a seguito del DPEF 2005 – 2008.

Questo quadro completo ci consente quindi l'approfondimento dei seguenti punti chiave che hanno caratterizzato finora l'azione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

1. Risorse finanziarie finora destinate all'attuazione del Programma; con identificazione delle fonti di provenienza (pubblica e privata)
2. Risorse finanziarie previste da apposite norme e quadro fonti impieghi per l'arco temporale 2006 – 2009
3. Esigenze finanziarie da garantire come rifinanziamento della Legge 166/2002 nel triennio 2006 – 2008, cioè nel triennio che caratterizzerà il redigendo Disegno di Legge Finanziaria 2006
4. Prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative

1.

Risorse finanziarie finora destinate all'attuazione del Programma; con identificazione delle fonti di provenienza (pubblica e privata).

Finora sono stati assegnati, aggiuntivi agli 11,9 miliardi di € disponibili alla data del 21.12.2001, ad opere riconducibili direttamente o indirettamente alla Legge Obiettivo, i seguenti importi:

Provenienza risorse	Finanziaria 2002,2003,2004 in milioni di €
Stato (Legge Obiettivo)	8.100
A.N.A.S.	3.100
Ferrovie dello Stato S.p.A.	7.400
Mezzogiorno	2.100
Unione Europea	200
Enti Locali	1.400
Privati	4.500
Totale	26.800

Nei prossimi dodici mesi, si prevede di cantierare opere per un valore di circa 39 miliardi di euro. Tale volano è relativo ai seguenti interventi

Intervento	Importo in milioni di €
Asse ferroviario AV/AC Milano – Genova	4.719
Asse ferroviario AV/AC Milano – Verona	4.720
Altri interventi delle Ferrovie dello Stato	9.930
Interventi A.N.A.S.	6.200
Ponte sullo Stretto	4.960
Interventi Legge Obiettivo • schemi idrici • metropolitane • edifici pubblici Roma • intermodalità (porti, interporti)	3.700
Privati	5.000
Totale	39.229

Avremmo così, nella ipotesi più pessimistica, aperto, nell'arco della Legislatura, cantieri per un valore globale di **31,8 miliardi di € + 39,2 miliardi di € = 71,0 miliardi di €**. Anche con questa ipotesi pessimistica la percentuale delle opere appaltate e cantierate si attesterebbe intorno ad un valore pari al **40%**.

È utile ricordare, in proposito che **dal 1989 al 2002** (anno questo in cui si è approvata la Legge 166 che ha garantito un volano di risorse per le

opere della Legge Obiettivo) i passati Governi, le passate Legislature, in tredici anni, hanno approvato opere per un volano globale di **20,2 miliardi di €**, mentre le opere cantierate si sono attestate intorno ad un valore pari a circa **17,3 miliardi di €**.

Per quanto concerne invece i progetti approvati, da questo Governo il volano globale si attesta, finora, intorno ad un valore pari a circa **58 miliardi di €** e le opere cantierate si attestano intorno ad un valore pari a circa **32 miliardi di €**.

In realtà in tredici anni si sono cantierati interventi per 17,3 miliardi di €, in tre anni si sono cantierati 32 miliardi di €.

Alla fine della Legislatura il confronto sarà ancora più forte, più misurabile e più eclatante, infatti si comparerà un dato pari a 17,3 miliardi di € con un valore pari a 71 miliardi di €.

In cinque anni in tal modo avremmo quadruplicato quanto fatto in tredici anni dai passati Governi.

2.

**Risorse finanziarie previste da apposite norme e quadro fonti
impieghi per l'arco temporale 2006 – 2009**

**Il quadro fonti impieghi
iniziale**

in miliardi di €	Totali	Unione Europea	Capitali Privati	Risorse disponibili	Risorse pubbliche
		di cui			
Esigenze Finanziarie	125,8	25,8	33,5	11,9	54,6
Risorse identificate e rese in parte disponibili ad oggi	43,1	7,9	4,8	11,9	18,5

**Il quadro fonti impieghi
aggiornato**

in miliardi di €	Totali	Unione Europea	Capitali Privati	Risorse disponibili	Risorse pubbliche
		di cui			
Esigenze Finanziarie	- 125,8	25,8	33,5	11,9	54,6
Risorse identificate e rese in parte disponibili ad oggi	56,1	7,9	11,8	11,9	24,5

3.

le ipotesi di esigenze finanziarie per il triennio 2006 2008 sono pari a 8 miliardi di euro.

4.

Prospettazione di possibili forme di finanziamento alternative

Nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2005 – 2008, lo scorso anno, furono approfondite 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., si precisò lo scorso anno, 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. E si ebbe modo di precisare 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 volano di risorse pari a circa **1,1 – 1,4 miliardi di Euro.**

Si sono approfonditi in questo anno tanti modelli di funzionamento per rendere possibile una simile ipotesi.

Tra i vari modelli approfonditi si ritiene utile, in questa sede, prospettare il seguente:

- l'A.N.A.S. ottiene tutta la rete viaria in concessione a fronte del pagamento di un canone (ipotizzato nella misura una – tantum di **3 miliardi di €**) ed ottiene, contestualmente, introiti (pedaggi ombra ed altri trasferimenti) a fronte delle proprie attività, distinti tra la rete attualmente esistente e le nuove opere.
- Con tali introiti A.N.A.S. uscirà dal perimetro della Pubblica Amministrazione (ricavi superiori al 50% dei propri costi gestionali) e sarà in grado di fare ricorso ai mercati finanziari, senza alcun riflesso sul debito pubblico, per il reperimento delle risorse necessarie al proprio programma di investimenti
- A.N.A.S. si assumerà il rischio, oltre che della gestione e del mantenimento in piena efficienza dell'attuale rete stradale, anche di quello di costruzione relativo alla realizzazione nei prossimi dieci anni di nuovi investimenti per un ammontare complessivo di **35 miliardi di €**.
- Lo Stato non finanzia più gli investimenti di A.N.A.S. ma perfezionerà un contratto di servizio con A.N.A.S., un contratto attraverso il quale riconoscerà all'A.N.A.S.:
 - “pedaggi ombra”, in misura dell'effettivo e registrato livello di traffico, a tariffe di mercato, sia su tratte già esistenti attualmente identificate in 8.575 Km, che su tratte di nuova

costruzione per le quali il livello del traffico è sufficientemente elevato per garantire un profitto. Le tariffe per i pedaggi ombra sono state ottenute a seguito della allocazione puntuale di tutti i costi a seconda della tipologia di strade (rete esistente, nuova rete ad alto e medio traffico). Ovviamente il ricavo si realizza se effettivamente i livelli di traffico stimati risulteranno quelli attesi, rispettando in tal modo la subordinazione dell'operazione ai rischi di mercato e non relegandola a puri e semplici trasferimenti dallo Stato all'A.N.A.S.

- Trasferimenti da parte dello Stato per la copertura dei costi sostenuti da A.N.A.S., sia su tratte già esistenti che su tratte di nuova costruzione per le quali il livello del traffico non sia sufficientemente elevato per garantire la copertura dei relativi costi.

Per quanto concerne invece le aree destinate alle attività intermodali, nel DPEF dello scorso anno si è prospettata la opportunità di identificare, nelle sedi opportune, un apposito **Fondo Rotativo HUB Intermodali** capace di ridimensionare in modo sostanziale, da un lato, 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.

Tale Fondo, in realtà risponderebbe in modo organico a quanto previsto nell'apposito articolo della Legge 80/2005, all'articolo cioè finalizzato allo sviluppo di efficaci strumenti a sostegno della incentivazione di un sistema nazionale della logistica.

**Impatto macroeconomico del I° Programma delle
Infrastrutture Strategiche Primi indicatori significativi**

In questo Capitolo si intende fornire alcuni indicatori da cui si possa evincere quale sia la ricaduta complessiva, attuale e futura, della vasta e complessa azione infrastrutturale attivata in questi primi quattro anni di Legislatura.

Senza dubbio gli indicatori più significativi sono proprio quelli legati alle seguenti voci:

- Crescita del Prodotto Interno Lordo
- Crescita Occupazionale
- Contenimento dei costi della Logistica ed aumento della competitività
- Contenimento dei costi nel trasporto nelle aree metropolitane

Crescita del Prodotto Interno Lordo

Il valore complessivo delle opere approvate produce una crescita di **5,5 punti di PIL**. Di tali punti, in questi tre anni di avvio operativo della Legge Obiettivo e di cantierizzazione delle opere, sono stati attivati **1,6 punti di PIL**.

Questo indicatore da solo denuncia quanto sia stato efficace, per evitare forme di stagnazione prolungata nell'economia del Paese, l'attuazione del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche.

E, soprattutto questi dati denunciano quanto sarà importante nel prossimo anno e nel prossimo quinquennio dare continuità all'attuazione complessiva del Programma.

Crescita Occupazionale

Questo meccanismo di investimenti produce un impatto occupazionale misurabile in un minimo di oltre **700.000 posti di lavoro**. A tale valore nel prossimo anno, in presenza di continuità del Programma Infrastrutture Strategiche, si aggiunge un impatto occupazionale di ulteriori **400.000 unità**.

Contenimento dei costi della logistica ed aumento della competitività

Come già detto al Capitolo 2 Paragrafo 4 del presente Documento la produzione industriale del Paese nel 2004 si è attestata intorno ad un valore di 920 miliardi di €; la incidenza del costo della logistica nel nostro Paese, sempre nel 2004, 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 dell'Unione Europea tale valore si attesta intorno al 14% – 16%.

Affrontando solo i benefici generati dall'aumento di reti stradali e ferroviarie e dai servizi di trasporto da questi generati, si può affermare che considerando solo le infrastrutture lineari, quelle cioè che si distribuiscono secondo i corridoi individuati dal 1° Programma di Infrastrutture Strategiche e senza considerare gli investimenti di tipo puntuale programmati nell'arco di dieci anni e rappresentati dagli investimenti relativi ai Sistemi urbani ed agli Hub in generale, la "produzione" di patrimonio di infrastrutture, si può quantificare in circa 2.500 Km stradale ed autostradale e 650 Km di reti ferroviarie.

Fatto 100 il patrimonio di infrastrutture e fatto 100 quello di servizi, è possibile affermare che:

- ogni 70 km di rete, ferroviaria o stradale, produce una variazione incrementale di 1 punto percentuale nella dotazione di infrastrutture;
- ogni 125 km di rete, ferroviaria o stradale, produce una variazione incrementale di 1 punto percentuale nella dotazione del patrimonio di servizi ad oggi esistente.

Se si stima che il totale complessivo delle opere approvate finora consiste in circa 3.150 Km l'impatto sull'attuale patrimonio di

infrastrutture a disposizione di ciascuno di noi fa modificare l'attuale valore **di 100 a 145**.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto l'attuale valore di **100** passa, alla conclusione del processo finora attivato, **a 125**.

La riduzione dei tempi di collegamento generati da questo aumento di dotazione infrastrutturale, la riduzione dei vincoli nell'accesso alle aree urbane e nella uscita dalle stesse, l'azzeramento dei vincoli generati nei transiti alpini, la riduzione dei tempi di accesso agli HUB portuali ed interportuali, il miglioramento della rete tecnologica ferroviaria, consentono solo alla luce degli interventi finora approvati dal CIPE di poter prevedere una riduzione della forbice dei costi della logistica tra quelli del nostro Paese e quelli della Unione Europea di circa il 30% cioè di almeno 3% e quindi l'incidenza attuale passa dal 22% al 19% e quindi il sistema produttivo italiano ridimensiona il gap che lo distanzia dagli altri Paesi della Comunità. In realtà questa operazione produce un vantaggio misurabile pari a 54 miliardi di € ogni anno. Contenimento tanto più importante e significativo non solo perchè strutturale ma, soprattutto perchè equamente distribuito nel territorio e tra tutte le attività produttive del nostro sistema economico.

Contenimento dei costi nel trasporto nelle aree metropolitane

Attualmente il trasporto collettivo nelle aree metropolitane del Paese, nelle aree in cui si concentra circa il 36% della popolazione, non supera il

25% e ciò, soprattutto, per la inesistenza di una offerta organica di trasporto, in particolare di una offerta di trasporto su guida vincolata.

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche con i soli interventi finora approvati dal CIPE ed in corso di appalto o di realizzazione consente il raddoppio dell'attuale offerta di trasporto su guida vincolata (dagli attuali 125 Km di rete ad oltre 250 Km).

Solo questo dato abbatte:

- il costo della congestione in ambito urbano di almeno il 15% (il costo della congestione nelle aree metropolitane ha superato nel 2004 i 7,5 miliardi di €);
- il costo energetico si riduce di oltre il 20%
- il costo della incidentalità e dell'inquinamento atmosferico si riduce in modo sostanziale