

IL MONDO DELLE INFRASTRUTTURE DOPO LA FINANZIARIA 2008

Un altro passaggio PER LE GRANDI OPERE

FABRIZIO BONOMO

Interviste al Ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, e al suo predecessore, Pietro Lunardi, per fare un bilancio della Legge Obiettivo e dei cambiamenti più o meno profondi che dal 2006 a oggi hanno investito il mondo delle infrastrutture, dalla revisione dell'elenco del Programma di opere prioritarie, approvato nella Finanziaria 2008, alle modifiche della normativa sui lavori pubblici, fino al nuovo assetto dei principali protagonisti (Anas, Concessionarie autostradali, Ferrovie dello Stato), che hanno visto modificare anche i contratti che regolano i loro rapporti con lo Stato



Con l'approvazione della Finanziaria 2008, la fine del 2007 segna una tappa, l'ennesima in pochi anni, del processo di reinfrastrutturazione del Paese avviato nel 2001, così come delle trasformazioni normative che dagli anni Novanta interessano l'intero mondo delle costruzioni e degli appalti pubblici.

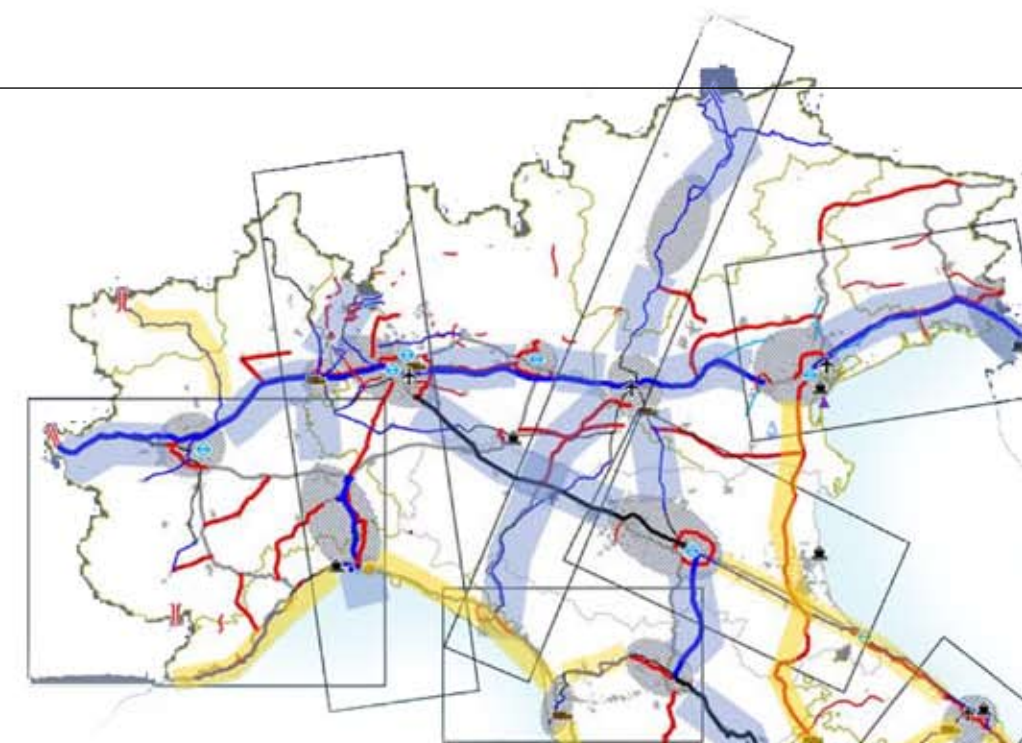
Dal punto di vista dei cantieri non è cambiato molto, perchè di fatto riguardano ancora le stesse opere avviate negli anni precedenti, di cui si è garantita la copertura economica e la continuità dei finanziamenti, compreso l'intervento più costoso e impegnativo, cioè il Mose di Venezia (vedi dossier su Venezia, nel numero di ottobre 2007).

Allo stesso modo rimane il problema della coperta corta, delle disponibilità economiche scarse a fronte di elenco di opere molto lungo: il quadro è rimasto sostanzialmente lo stesso del 2005, già illustrato nel numero di settembre 2006 di Quarry and Construction, compreso il forte squilibrio fra il costo delle opere inserite nel Piano decennale (173 miliardi di euro, che oggi sembrano essere saliti a 280) a fronte dei circa 60 di opere realmente cantierate.

Questo squilibrio, che Antonio Di Pietro, Ministro delle Infrastrutture, ritiene non risolvibile sul piano finanziario, è stato il punto di partenza della revisione di quello che Di Pietro chiama il Libro dei sogni: dopo una lunga contrattazione con le Regioni, si è passati da alcune centinaia d'interventi a una cinquantina di opere prioritarie, individuando quelle che secondo il Ministro sono le opere realmente più urgenti e critiche.

Modifiche normative e contrattuali

Più profonde sono le trasformazioni che hanno investito gli strumenti normativi del settore delle costruzioni, oltre che la revisione dei contratti con le Concessionarie autostradali ed Rfi, così come nuovi scenari si sono aperti con i cambi al vertice dell'Anas e del gruppo Ferrovie dello Stato.



Nel 2007, metà delle Concessionarie hanno sottoscritto una convenzione unica concepita sulla base di nuove norme varate nel 2006, dopo istruttoria del ministero delle Infrastrutture per controllare il rispetto degli accordi previsti nelle convenzioni (innanzitutto le opere da realizzare) in relazione agli interessi generali; nel complesso – sottolinea il Ministro Di Pietro – si punta a migliorare la trasparenza e il servizio, mettendo allo stesso tempo maggiori poteri di controllo (e sanzione) a disposizione dell'autorità pubblica, superando il limite della precedente impostazione, dove l'unico strumento nelle mani del controllore era quello di revocare le concessioni, che in alcuni casi è un'arma spuntata, perchè esagerata.

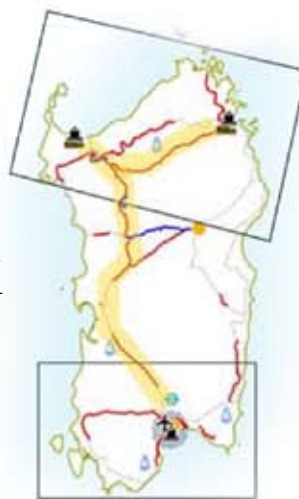
Sempre in campo stradale, l'Anas si avvia ad assumere un nuovo assetto, e già con la Finanziaria 2007 è stata creata una divisionalizzazione che dovrebbe portare a due realtà distinte, una di vigilanza e l'altra di gestione.

Quanto alle ferrovie, anche con Rfi è stato definito un nuovo tipo di rapporto, elaborando un contratto vero e proprio tra la società e lo Stato (ministeri dell'Eco-

nomia e delle finanze, dei Trasporti e delle Infrastrutture), applicato per la prima volta con il Contratto di programma 2007-2011, dove si prevedono obblighi reciproci più stringenti.

Infine, sono in corso modifiche significative del Codice dei contratti, per dare forma a un corpus normativo che disciplini l'intera materia dei contratti pubblici per lavori, servizi e forniture: due decreti correttivi già

approvati puntano a correggere gli errori formali – rivela Di Pietro – e a introdurre importanti novità in tema di tutela del lavoro e per l'adeguamento alla realtà italiana di alcuni innovativi



Antonio Di Pietro, Ministro delle Infrastrutture

istituti europei; recentemente è stato varato anche il Regolamento attuativo e nei prossimi mesi è ipotizzato un terzo decreto correttivo.

Novità nella programmazione e nei finanziamenti

Le novità rispetto al passato riguardano gli interventi finanziati nel 2007 e le nuove priorità della programmazione futura, basate su alcune grandi scelte: cura del ferro per le città e quello che il Ministro Di Pietro chiama "sbottigliamento" dei nodi urbani, oltre a un significativo rifinanziamento degli investimenti ferroviari e stradali.

Nel 2007 il Cipe ha approvato diversi documenti di programmazione degli investimenti pubblici per il prossimi anni.



Quali sono i problemi principali ancora aperti?

Problemi ce ne sono di diversi tipi. Da un lato, come noto, dobbiamo sempre fare i conti con una coperta che non è mai abbastanza lunga per finanziare tutte le opere.

Un altro problema è quello del consenso, che nei casi peggiori dà vita al fenomeno che io chiamo del "ricatto istituzionale", nei casi migliori comporta comunque allungamenti dei tempi spesso non sopportabili.

Stato dell'arte

Come considera la situazione infrastrutturale del Paese?

Andiamo con ordine: in Italia, per circa un decennio, c'è stato un sostanziale blocco delle opere pubbliche, e questo ha creato, o accentuato, il ritardo infrastrutturale del nostro Paese.

A partire dalla scorsa legislatura, è stato rilanciato il processo di infrastrutturazione del Paese, con importanti stanziamenti decisi dal precedente Governo, e altri ancora maggiori messi a disposizione dal Governo del centrosinistra. C'è ancora da fare, è chiaro, ma lavoriamo con impegno e con una rinnovata programmazione delle priorità.

Programma grandi opere

E' soddisfatto della ridefinizione dell'elenco delle priorità fissato dal precedente Governo?

Credo che abbiamo fatto importanti passi avanti, individuando le priorità, le opere che davvero servono con maggiore urgenza al paese e ai singoli territori.

Quale quadro infrastrutturale emerge rispetto a quello previsto originariamente dalla Legge Obiettivo?

Emerge un quadro organico, basato su alcune grandi direttrici: cura del ferro per le città e sbottigliamento dei nodi urbani, completamento del sistema ferroviario ad alta velocità/alta capacità.



Cosa risponde a chi sostiene che si è mantenuto un approccio da lista della spesa?

Passare da alcune centinaia a una cinquantina di opere prioritarie vuol dire esattamente voler andare oltre la lista della spesa. Dopodiché, è evidente che la complessità geografica del nostro paese, insieme alle tante questioni aperte, non ci permette di focalizzare l'attenzione su tre o quattro progetti prioritari, ma ci impone di dare risposte differenti ai diversi territori.



La semplificazione normativa della Legge Obiettivo ha portato a una reale accelerazione?

La legge obiettivo ha avuto il merito di rimettere lo sviluppo infrastrutturale al centro dell'attenzione, ma poi lo strumento non è mai buono o cattivo in sé.

Il bisturi del chirurgo può servire a salvare la vita o a toglierla, così la legge obiettivo diventa buona o cattiva a seconda dell'uso che se ne fa. Se la si usa per sveltire alcune procedure è utile, se si pensa di utilizzarla per passare sulla testa dei cittadini, l'effetto rischia di essere opposto, come ci insegna ad esempio il caso della Val di Susa.

Innanzitutto il Dpef Infrastrutture 2008-2012, che definisce tutta la strategia per il prossimo futuro e indica le opere considerate prioritarie.

Poi il già citato Contratto di programma 2007-2011 di Rfi, dove si prevedono opere per circa 190 miliardi di euro (sic), con interventi in corso di realizzazione per 71 miliardi di euro e opere prioritarie da avviare per 34 miliardi, il resto a futura memoria.

Il Piano degli investimenti Anas 2007, che rende disponibili 1,12 miliardi di euro stanziati dalla Finanziaria 2007 e altre 215 milioni assegnati dal Decreto legge 159/07.

A questo si affiancano gli investimenti previsti nelle nuove Convenzioni firmate da otto Concessionarie autostradali, per un totale di 13,34 miliardi di euro. Parallelamente, secondo i dati del ministero delle Infrastrutture, la Commissione europea, nell'ambito dei Quadri strategici nazionali 2007-2013, ha destinato 6,77 miliardi di euro a progetti infrastrutturali in Italia contenuti nel Programma operativo nazionale (Pon) per le aree depresse e nella parte Reti e mobilità del Programma nazionale per il Mezzogiorno (Pnm).

Le risorse per il Programma di opere prioritarie

Quanto alla Finanziaria 2008, ha beneficiato soprattutto le grandi opere, alle quali ha destinato circa 2,3 miliardi, circa un terzo del famoso "tesoretto" di entrate fiscali del 2007.

Complessivamente le risorse stanziare sono 4.275 milioni di euro.

L'articolo 35 rende disponibili per la lista delle opere della legge obiettivo tre contributi di 95 milioni di euro per quindici anni, a partire rispettivamente dal 2008, 2009 e 2010.

Queste risorse si sommano ai 3.145 milioni previsti con mutui dalla finanziaria 2007 e prevalentemente già impegnati per infrastrutture come la Pedemontana Lombarda e la linea C della metropolitana di Roma.

Il ministero delle Infrastrutture segnala inoltre che nel Decreto 159/07 è stato previsto un Fondo rotativo per infrastrutture strategiche, che punta a estendere la dotazione iniziale del Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca (6 miliardi di euro), che non è stata interamente ripartita dal Cipe, anche a supporto dello sviluppo infrastrutturale.

Complessivamente, per il quinquennio 2008-2012 è prevista una spesa di circa 98 miliardi di euro per le sole opere della Legge Obiettivo, la metà dei quali per strade e autostrade; di questi, 35 miliardi

Nodi economici

Come è stato risolto il nodo economico da lei sottolineato nell'estate 2006, con lo squilibrio fra i 172 miliardi di opere previste rispetto ai 50 miliardi di opere realmente cantierate?

Lo squilibrio è tra i soldi necessari per le opere previste, qualcosa come 280 miliardi di euro, e le disponibilità reali.

Lo squilibrio non è risolvibile sul piano finanziario, ma lo abbiamo affrontato individuando, all'interno di quel libro dei sogni, le opere realmente più urgenti e critiche.

Opere prioritarie programmate per il periodo 2008-2012

costo complessivo miliardi di euro

Quadro complessivo	
Opere ultimate	2,2
Opere in corso interamente finanziate	13,7
Opere in corso di cui è stata completata la copertura finanziaria (con 8,6 miliardi)	21,3
Opere da avviare entro il 2012 (con fabbisogno residuo di 19,8 miliardi)	55,9
Ulteriori opere da avviare entro il 2012 (con fabbisogno residuo di 3,7 miliardi)	4,9
Opere ultimate	
- Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA) - Adeguamento a tre corsie;	
- Salerno-Reggio Calabria: lotti ultimati;	
- Asse Autostradale Palermo-Messina;	
- Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis - Mogoro - Zeppara) 1° e 2° lotto;	
- Rete Elettrica linea Turbigo - Bovisio: tratta Turbigo - Rho;	
- Rete Elettrica 380kV linea S. Fiorano - Robbia (Svizzera);	
- Rete Elettrica 380kV Matera - S. Sofia: variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture;	
- Consolidamento costoni collina dei Camaldoli: lato Soccavo zona A e B;	

Fonte: ministero delle Infrastrutture, Dpef Infrastrutture 2008-2011, 28 giugno 2007.

sono per opere in corso di realizzazione, già finanziate (13,7 miliardi) o con la cui copertura totale è stata assicurata con lo stanziamento di circa 8,6 miliardi, su un totale di 21,3 miliardi.

Secondo il ministero delle Infrastrutture,

il fabbisogno finanziario è di circa 32 miliardi di euro che viene coperto, nell'arco di cinque anni, con i limiti di impegno già autorizzati dalla Finanziarie 2007 e 2008 e da quelli che dovranno essere stanziati delle Finanziarie successive.

Opere prioritarie programmate per il periodo 2008-2012

Opere in corso interamente finanziate

- Passante di Mestre;
- Autostrada Asti-Cuneo;
- Grande Raccordo Anulare - Roma (GRA) - Adeguamento a tre corsie- lotti in completamento;
- Riqualfica Statale 415 Pausane - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte);
- Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Però;
- Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'areoporto di Montichiari;
- Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia;
- Accessibilità stradale Valtellina Statale 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio;
- Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino;
- Terni-Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale;
- Statale 156 Monti Lepini: 2° Tronco 2° Lotto tratta Pontinia / Sezze;
- Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina S.S.7 Appia 4° lotto ex 6°;
- Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis;
- Statale 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2° lotto km 49+485 al km 51+750;
- Statale 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolugamento della Statale 280 (lotti 1-2);
- Statale 106 variante dell'abitato di Marina di Gioiosa Jonica;
- Statale 106 megalotto 1: località (S. Ilario - Gioiosa);
- Autostrada Catania-Siracusa. Località Passo Martino: progr. 130+400 della Statale 114;
- Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicatti (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400;
- Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce (solo procedure);
- Statale 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 47+600;
- Riqualficazione Linea ferroviaria Saronno - Seregno (Ferrovie Nord Milano Esercizio);
- Raddoppio ferroviario Bari - Taranto (escluso tratta S. Andrea - Bitetto);
- Raddoppio ferroviario Palermo - Messina;
- Grandi Stazioni - Riqualficazione stazioni;
- Grandi Stazioni - Infrastrutture complementari;
- Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S. Eufemia - 1° lotto funzionale;
- Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante - Garibaldi - Centro Direzionale;
- Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola);
- Centro Interportuale Merici di Novara;
- Piastra logistica di Civitavecchia;
- Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.;
- Hub interportuale Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso;
- Hub Interportuali - Catania;
- Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo;
- Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema Basso Molise.;
- Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro;
- Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania;
- Risanamento igienico/sanitario vallone S. Rocco incluso risanamento idrogeologico;
- Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto);
- Schema Menta: condotta forzata, opere centrale idroelettrica e interventi a valle (2° lotto);
- Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni);
- Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale;
- Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale;
- Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni;
- Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni;
- Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S. Giuliano - Ginosa (lotto 2);
- Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello;
- Acquedotto Favara di Burgio - lavori di rifacimento;
- Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S. Leo;
- Acquedotto Montescuro Ovest;
- Rete Elettrica - Collegamento sottomarino Sardegna-Penisola italiana (SAPEI);
- Edifici in cui sono collocate le sedi istituzionali in Roma (Presidenza della Repubblica, Presidenza del Consiglio, Senato della Repubblica, Camera dei Deputati).

Fonte: ministero delle Infrastrutture, Dpef Infrastrutture 2008-2011, 28 giugno 2007.

Pietro Lunardi

Senatore della Repubblica
ed ex Ministro delle
Infrastrutture e dei trasporti



Programma grandi opere

Cosa pensa della ridefinizione dell'elenco delle priorità operato fra 2006 e 2007?

Escluso il "Ponte sullo Stretto" l'attuale Governo non solo ha riconfermato integralmente il Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche approvato dal Governo Berlusconi nel dicembre del 2001, ma ha ammesso, con una Delibera del Cipe, che il passato Governo aveva approvato progetti per un volano globale di 103 miliardi di euro e affidati o cantierati interventi per 58,4 miliardi di euro.

Se facciamo un confronto con quanto fatto durante la Legislatura Prodi, D'Alema, Amato, nel quinquennio 1996-2001, scopriamo che in quei cinque anni furono approvate opere per un volano globale di 5 miliardi di euro e cantierati interventi per un volano di solo 7 miliardi di euro.

Quale quadro infrastrutturale emerge rispetto a quello previsto originariamente dalla Legge Obiettivo?

Le ripeto, non emerge alcuna novità; il Piano Decennale è talmente valido e, soprattutto, è talmente condiviso dalle realtà regionali da non poter essere contestato da nessuno. Solo le forze fondamentaliste cioè "Verdi, Comunisti Italiani e Rifondazione Comunista" hanno bloccato

Quanto agli investimenti privati, pensa che il project financing abbia un futuro in Italia?

Il project financing ha certamente un futuro in Italia, d'altra parte sarebbe singolare che uno strumento che viene usato in tutto il mondo non trovasse applicazione da noi. Bisogna però creare alcune condizioni affinché questo strumento possa avere lo sviluppo che io auspico, soprattutto con riferimento alla realizzazione di opere compensative che fanno aumentare di molto i costi e spesso frenano gli investitori privati.

Le ultime gare bandite dall'Anas dimostrano come, quando c'è una programmazione seria, le risposte degli investitori sono molto positive.

Ritiene che gli accordi diretti fra Regioni e grandi gruppi imprenditoriali italiani e stranieri, come la spagnola Abertis, siano una alternativa concreta al finanziamento e alla realizzazione di singole infrastrutture?

Non è un problema di Regioni o amministrazione centrale. Ripeto, quando c'è redditività, gli investitori, italiani o stranieri, non si fanno pregare.



Strade e autostrade

Si sta ancora valutando la possibilità di ridefinire le competenze di Anas? Come procede il progetto di creare un soggetto che si occupa della vigilanza e una della gestione?

Federalismo infrastrutturale

Un'altra novità della manovra 2008, è l'avvio del federalismo infrastrutturale che si fonda sulla stretta collaborazione tra lo Stato, la Regione e gli enti locali, introdotto con la Finanziaria 2007 prendendo come modello operativo adottato per la società Concessioni autostradali lombarde Spa, una società di scopo costituita nel 2007 da Anas e Infrastrutture Lombarde Spa (altra società di scopo costituita nel 2003, partecipata al 100 per cento dalla Regione Lombardia), nata per coordinare la gestione delle concessioni di tre infrastrutture di rilevanza regionale di cui Anas è soggetto concedente, cioè Pedemontana, Brebemi e Tangenziale Est di Milano.

La Finanziaria 2008 prevede infatti che le funzioni e i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore nel settore autostradale, attribuiti all'Anas, possano essere trasferiti a un soggetto di diritto pubblico costituito in forma societaria e partecipato dall'Anas e dalle Regioni. L'unica condizione è che le infrastrutture autostradali siano previste dagli strumenti di programmazione vigenti.

In questo modo si punta a superare i limiti riscontrati nel passato e assicurare una maggiore efficienza, funzionalità e tempestività di programmazione, realizzazione e gestione di nuove infrastrutture autostradali, riducano i tempi e i costi.

In effetti l'esperienza lombarda sembra funzionare, almeno guardando alla velocità con cui procedono i progetti di due autostrade regionali, la Cremona-Mantova e la Broni-Mortara, in cui Infrastrutture Lombarde

Spa svolge il ruolo di soggetto concedente (l'Anas in questo caso non c'entra) nell'ambito di un project financing a iniziativa privata.

Il ministero delle Infrastrutture prevede che questo modello possa essere applicato per la realizzazione di importanti arterie autostradali, come il Corridoio Tirrenico Meridionale-Nuova Pontina e la Termoli-San Vittore.

Il nuovo elenco di opere prioritarie

Il nuovo Piano contiene un elenco ri-aggiornato e ri-ragionato di tutte le opere varate nel 2001 – ha dichiarato il Ministro Di Pietro – perché il Governo Berlusconi non ha agito male: nella Legge Obiettivo ha elencato tutti i lavori, immensi, grandi e meno grandi, che sono da fare in Italia, ma una cosa è la teoria, un'altra la realtà dei conti.

Per questo l'elenco è stato ridimensionato, in accordo con le Regioni, mettendo al primo posto le opere che devono essere necessariamente ultimate, perché hanno già raggiunto uno stato di avanzamento elevato, nonché la compatibilità delle scelte con le risorse effettivamente disponibili e i tempi individuati per il loro impiego.

Un criterio ovvio e scontato, anche perché, come ha sottolineato la Ragioneria Generale dello Stato, vanno comunque, completate e rese fruibili, per evitare "la dispersione delle disponibilità finanziarie tra molti interventi la cui completa realizzazione rimarrebbe pregiudicata a causa della mancanza di fondi".

Fra gli altri criteri utilizzati se ne segnala però un'altro più politico, cioè quello della collocazione geografica.

Ridistribuzione territoriale delle priorità

Già su queste pagine, nel settembre 2006, il Ministro Di Pietro, sottolineava una profonda asimmetria tra il nord e il resto del Paese, rispetto allo stato di avanzamento delle opere e agli investimenti effettuati, con un 77 per cento dell'investimento complessivo al nord, contro il 13 per cento al centro e poco meno del 10 per cento al sud, dove invece si registra il maggior numero di interventi della Legge Obiettivo non finanziati e non approvati dal Cipe.

Questo però non basta per decidere un ri-orientamento della politica degli interventi a favore del Mezzogiorno – precisa va Di Pietro – perché è necessario anche ristabilire le condizioni di un funzionamento

Oere prioritarie programmate per il periodo 2008-2012

Opere in corso di cui è stata completata la copertura economica

- Sistema Mose;
- A3 Salerno – Reggio Calabria: lotti di completamento;
- SGC E78 Grosseto – Fano: tratta stradale toscana (lotti 4-5-6-7-8-9);
- Asse viario Umbria – Marche (il Quadrilatero);
- Statale 675 Umbro-Laziale: (tronco 2, lotti 1 e 2; tronco 3, lotto 1, stralci A e B);
- Statale 17 – Variante dell'Aquila;
- Genova – Ventimiglia: raddoppio ferroviario tratta Andora – Finale Ligure Marina;
- Metropolitana di Torino – tratta 3 (Collegno - Cascine Vica) e tratta 4 (Lingotto – Bengasi);
- Metropolitana di Roma - linea C: tracciato fondamentale;
- Metropolitana di Napoli - linea 6;
- Schema idrico Basento Bradano – Acerenza (3° lotto);
- Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici

Opere da avviare entro il 2012

- Galleria di sicurezza del traforo stradale del Frejus;
- Statale 1 Aurelia bis: viabilità di accesso ai porti di Savona e La Spezia;
- Tunnel stradale di Genova;
- Progettazione Statale 28 Colle di Nava: variante all'abitato di Imperia;
- Pedemontana Lombarda;
- Brescia - Bergamo - Milano (BreBeMi);
- Tangenziale Est di Milano;
- Autostrada A4 Torino - Milano: adeguamento Novara - Milano e variante di Bernate – Ticino;
- Statale 341 Gallaratese: tratta Samarate e confine provinciale di Novara;
- Statale 11 Padana Superiore: tratta Magenta - Tangenziale Ovest Milano
- Superstrada Pedemontana Veneta;
- Ampliamento autostrada A4: tratta Qualto d'Altino – Villesse;
- Raccordo A4 Villesse – Gorizia;
- Riquadrificazione Statale 56 di Gorizia: tratta Villesse/Gorizia – Villanova;
- Raccordo Autostradale CISA (TiBre : Tirreno - Brennero);
- E 45 - E55 Romea: tratta stradale Orte – Mestre (incluso nodo di Perugia);
- Bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo;
- Asse autostradale A12: tratta Rosignano – Civitavecchia;
- Statale 148 Pontina e bretella Cisterna – Valmontone;
- Variante alla S.S.7 Appia in Comune di Formia;
- Adeguamento SS 4 Salaria: tratta Passo Corese – Rieti;
- Progettazione adeguamento Cassia: tratta Roma – Viterbo;
- Statale 81 Teramo - Ascoli Piceno: tratta Villa Lempra - Contrada La Cona;
- Bretella di collegamento A1 – A14 Termoli – S. Vittore: tratta S. Vittore – Boiano – Campobasso;
- Adeguamento della Statale 372 Telesina: tratta Benevento – Caianello;
- Statale 7 quater Domitiana: lavori di ammodernamento;
- Statale 106 – megalotto 3 (SS 354 e Roseto Capo Spulico);
- Statale 106 – megalotto 5 (località S. Gregorio km 7+700 allo svincolo di Melito Porto Salvo km 34+400);
- Statale 106 – megalotto 4, raccordo Statale 106 Sibari e SA-RC Firmo;
- Statale 106 - variante di Nova Siri;
- Itinerario Nord - Sud Tirrenico: Lauria - Candela (1° tronco Fondo Valle Sauro);
- Statale 275 Maglie - S. Maria di Leuca: 1° lotto (Maglie - Montesano Salentino);
- Statale 96 Barese: tronco Altamura - inizio variante Toritto 1° lotto;
- Statale 96 Barese: tronco inizio variante Toritto – Modugno;
- Statale 172 dei Trulli;
- Ragusa – Catania: adeguamento Statale 514 Chiaromonte e Statale 194 Ragusana;

- Palermo - Agrigento: tratta Palermo - Lercara Freddi;
- Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela (lotti B2, B4a, B4b, C3);
- Autostrada Siracusa - Gela: tratta Rosolini - Scicli (lotto 9);
- Statale 291 della Nurra (lotti 1 e 4);
- Raddoppio ferroviario Voltri – Brignole;
- AV/AC: tratta Treviglio – Brescia;
- Accessibilità ferroviaria a Malpensa: potenziamento tratta Gallarate – Rho e collegamento Arcisate – Stabio (confine di Stato);
- AV/AC: tratta Brescia – Verona e nodo di Verona;
- Progettazione collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia;
- Collegamento ferroviario Fortezza – Verona (lotti 1, 2 e 4);
- AV/AC: tratta Ronchi dei Legionari – Trieste;
- Progettazione raddoppio Pontremolese;
- Progettazione nodo ferroviario di Falconara;
- Collegamento ferroviario Orte – Falconara: tratta Spoleto - Terni;
- Nuova linea ferroviaria Passo Corese - Rieti: tratta Passo Corese - Osteria Nuova;
- Gronda merci di Roma: progettazione cintura nord;
- Velocizzazione ferroviaria Battipaglia - Paola - Reggio Calabria;
- Nodo ferroviario di Palermo;
- Raddoppio ferroviario Messina - Catania: tratta Giampileri – Fiumefreddo;
- Progettazione nodo di Catania: interrimento stazione centrale;
- Metropolitana di Milano M1: tratta Monza – Bettola;
- Metropolitana di Milano – linea M4: tratta Lorenteggio – Sforza Policlinico;
- Metropolitana di Milano M5: tratta Garibaldi – Bignami;
- Metropolitana di Parma;
- Metropolitana di Bologna – 1° lotto funzionale (tratta Fiera Michelino – Stazione FS);
- Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: tratta Rimini Fs - Riccione Fs;
- Metropolitana di Catania Stesicoro - Aeroporto: tratta Stesicoro - Vittorio Emanuele;
- Porto di Ancona: collegamento stradale con la grande viabilità ed opere di potenziamento infrastrutturale;
- Hub Portuale di Trieste;
- Porto di Civitavecchia: 1° lotto;
- Piastra portuale di Taranto;
- Hub Interportuale di Guasticci;
- Piastra Logistica Umbra - Interporto Città di Castello - S. Giustino;
- Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto
- Irrigazione basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore;
- Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G;
- Schemi idrici Sardegna: schema 39 (lotti 2 e 3)
- Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento);
- Elettrodotta S. Barbara - Tavarnuzze – Casilina.

Ulteriori opere da avviare entro il 2012

- Completamento SS 27 di accesso al traforo del San Bernardo;
- Statale 36 Cinisello Balsamo: sotterraneo Viale Lombardia;
- Tangenziale sud di Bergamo;
- Complanari stradali A24;
- Raddoppio ferroviario Roma – Pescara;
- AC Napoli – Bari: raddoppio ferroviario tratta Bovino – Cervaro e tratta Apice – Orsara di Puglia;
- Raddoppio ferroviario Matera – Altamura.
- Porto di Ravenna;

Fonte: ministero delle Infrastrutture, Dpfe Infrastrutture 2008-2011, 28 giugno 2007.



Già con la Finanziaria 2007 abbiamo creato una divisionalizzazione di Anas, con la direzione che si occupa di vigilanza che risponde funzionalmente anche al Ministero.

La separazione tra vigilanza e gestione è un obiettivo che vogliamo continuare a perseguire, non si può fare allo stesso tempo il controllore e il controllato!

Per quanto riguarda le autostrade, come procede la nuova normativa in materia di concessioni autostradali?

Nel corso del 2007, già la metà delle concessionarie ha sottoscritto la convenzione unica, con la quale si recepiscono le nuove norme.

Riteniamo che quelle norme migliorino la trasparenza e porteranno agli automobilisti un migliore servizio, mettendo allo stesso tempo maggiori poteri di controllo a disposizione dell'autorità pubblica.

Abbiamo fortemente voluto quelle norme, le abbiamo difese e i fatti ci stanno dando ragione.

Ferrovie

Cosa ne pensa del futuro delle ferrovie in Italia?

L'Italia ha certamente bisogno di sviluppare il suo sistema ferroviario, con particolare riferimento alle grandi direttrici ad alta velocità/alta capacità.

Il completamento di quel sistema ci permetterà di spostare progressivamente su ferro

infrastrutturale fisiologico nelle regioni settentrionali; per questo alla questione meridionale si va affiancando la questione settentrionale e solo una strategia nazionale complessiva potrà contribuire a risolvere le due "questioni".

Di fatto il Ministro mostrava già nel 2006 la volontà di riequilibrare territorialmente le grandi opere, ma non poteva evitare il fatto che ciascuna area avanza "forti" motivazioni a difesa dell'indispensabilità dell'opera che la riguarda: il nord più sviluppato a causa del traffico che già c'è; il sud per indurre sviluppo, che genererà poi il traffico ecc.

Difficile dire se sia una logica di equità sociale o una deriva demagogica.

In ogni caso, nel giugno scorso il Ministro si vanta di avere invertito la tendenza: "nella scorsa legislatura - scrive sul suo sito internet - il 9 per cento era stato destinato al Sud e il resto al Nord; ora la distribuzione sarà al 50 per cento, ed è giusto che sia così: c'è un'Italia sola".

Un modo per dire che le infrastrutture non si fanno dove c'è la domanda, ma si distribuiscono equamente su tutto il territorio nazionale, per una sorta di equità sociale a carico della collettività che però arriva a giustificare anche le cattedrali nel deserto, come dimostrano i numerosi aeroporti di Sicilia e Puglia, o di costosissime linee ferroviarie ad alta velocità dove tutti gli studi dimostrano che non c'è domanda, come ad esempio la Salerno-Bari, che il Dpef prevede vada avviata entro il 2012: una linea con una capacità di 300 treni al giorno per una domanda dieci

volte inferiore; del resto - come ricorda Marco Ponti, docente del Politecnico di Milano - sulla Roma-Napoli la capacità è di 330 convogli, ma dopo l'inaugurazione è utilizzata solo da 14 treni, tanto che oggi, per giustificarne l'esistenza, hanno cominciato a dirottare anche il traffico della linea ordinaria.

I fondi per il ponte di Messina cambiano destinazione

A questa logica di redistribuzione territoriale si collega probabilmente anche la ricollocazione in Sicilia e Calabria di 1,3 miliardi di euro di fondi Fintecna, destinati originariamente a finanziare il ponte sullo Stretto di Messina.

Il ponte formalmente non viene cancellato, ma solo definito "non prioritario", lasciando uno spiraglio per il futuro e scongiurando sia la chiusura della società per il Ponte, inglobata nell'Anas, sia il pagamento della penale al consorzio internazionale; nella realtà perde consistenza proprio perchè perde il suo principale pilastro economico.

Una quota di 907 milioni di euro va alla Sicilia, distribuiti equamente, con circa 240 milioni di euro, a infrastrutture delle aree metropolitane di Palermo, Catania e Messina, oltre a circa 180 milioni di euro per il progetto del secondo lotto della superstrada Agrigento-Caltanissetta.

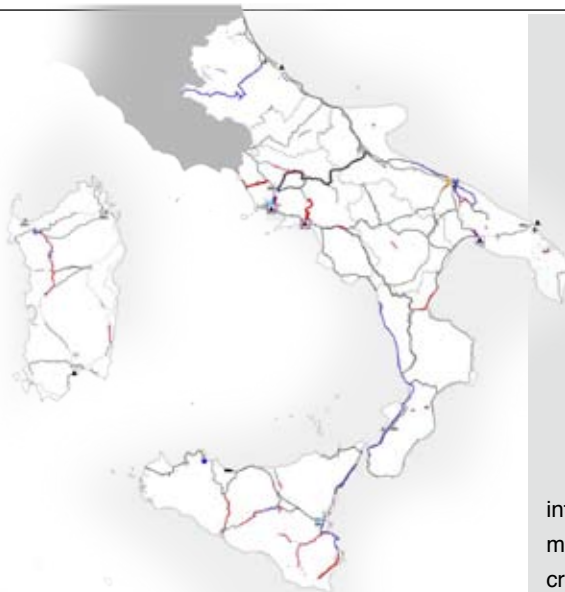
I restanti 389 milioni di euro vanno alla Calabria, quasi tutti per il megalotto 3 della Statale 106 Jonica.

Ridistribuzione fondi ex Fintecna per il Ponte di Messina

Infrastruttura	costo milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Sicilia		906,98
Metropolitana leggera di Palermo. 1° stralcio		240
Ferrovia Circumetnea a Catania. Tratta Stesicorno-aeroporto		240
Completamento piattaforma logistica di Messina		246,98
Superstrada Agrigento-Caltanissetta-A19. Progetto definitivo		180
Calabria		388,7
Statale 106. Lavori megalotto 3 Sibari-Roseto		265
Statale 106. Progetto megalotto 9 Crotona-Cariati		25
Statale 106. Progetto megalotto 12 tangenziale di Reggio Calabria		14,7
Porto di Villa San Giovanni. Efficientamento attracchi e rete viaria cittadina		84

Fonte: ministero delle Infrastrutture, dicembre 2007.

Non è chiaro perchè sia stato deciso di destinare le somme in questo modo; trattandosi di fondi ricavati dalla vendita delle società dell'Iri, quindi patrimonio dello Stato, avevano un senso se concentrati su un'infrastruttura unica nel suo genere e d'interesse sovranazionale, meno comprensibile è la logica della dispersione a favore di due singole regioni.



Gli interventi al Sud cofinanziati dall'UE

Diversa è invece la logica degli interventi cofinanziati dall'Unione europea attraverso i fondi strutturali (Fesr) e i fondi per le aree sottoutilizzate (Fas), da sempre destinati al Mezzogiorno e distribuiti in accordo fra ministero delle Infrastrutture e le Regioni. Secondo il Dpef, oltre il 73 per cento

delle risorse totali va a tre Regioni, cioè Sicilia, Campania e Puglia.

In particolare: 1,84 miliardi di euro vanno alla Sicilia (27,17 per cento); 1,73 miliardi alla Campania (25,50 per cento); 1,39 alla Puglia (20,56 per cento); 809 milioni di euro alla Calabria (11,94 per

Finanziamenti PON Trasporti alle Regioni del Sud

Capitolo di spesa	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Fondi strutturali UE (FESR)		
Fondi per le aree sottoutilizzate (FAS)		
Opere principali	costo milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Abruzzo		190,5
Ferrovia Roma-Pescara		
Statale 652 Fondo valle Sangro		
Basilicata		200,6
Collegamento nord-sud tirrenico tra autostrade A3 e A16		
Calabria		809,3
Statale 106 megalotto 4 (Sibari-A3)		
Trasversale delle Serre (Soverato-A3)		
Campania		1.728,00
Ferrovia AC Napoli-Barivariante Cancellò		
Metropolitana 1 Napoli Dante-Centro Dir.		
Molise		106,3
Collegamento Termoli-SanVittore (Variante di Venafro)		
Puglia		1.393,00
Nodo ferroviario di Bari		
Dragaggi porto di Taranto		
Sardegna		507,9
Porto canale di Cagliari		
Messa in sicurezza Statale 131		
Sicilia		1.841,10
Nodo ferroviario di Palermo		
Interporto di Termini Imerese		

Fonte: ministero delle Infrastrutture, dicembre 2007.



integralmente tale Piano perché la loro naturale missione era e rimane quella di bloccare la crescita e lo sviluppo del Paese.

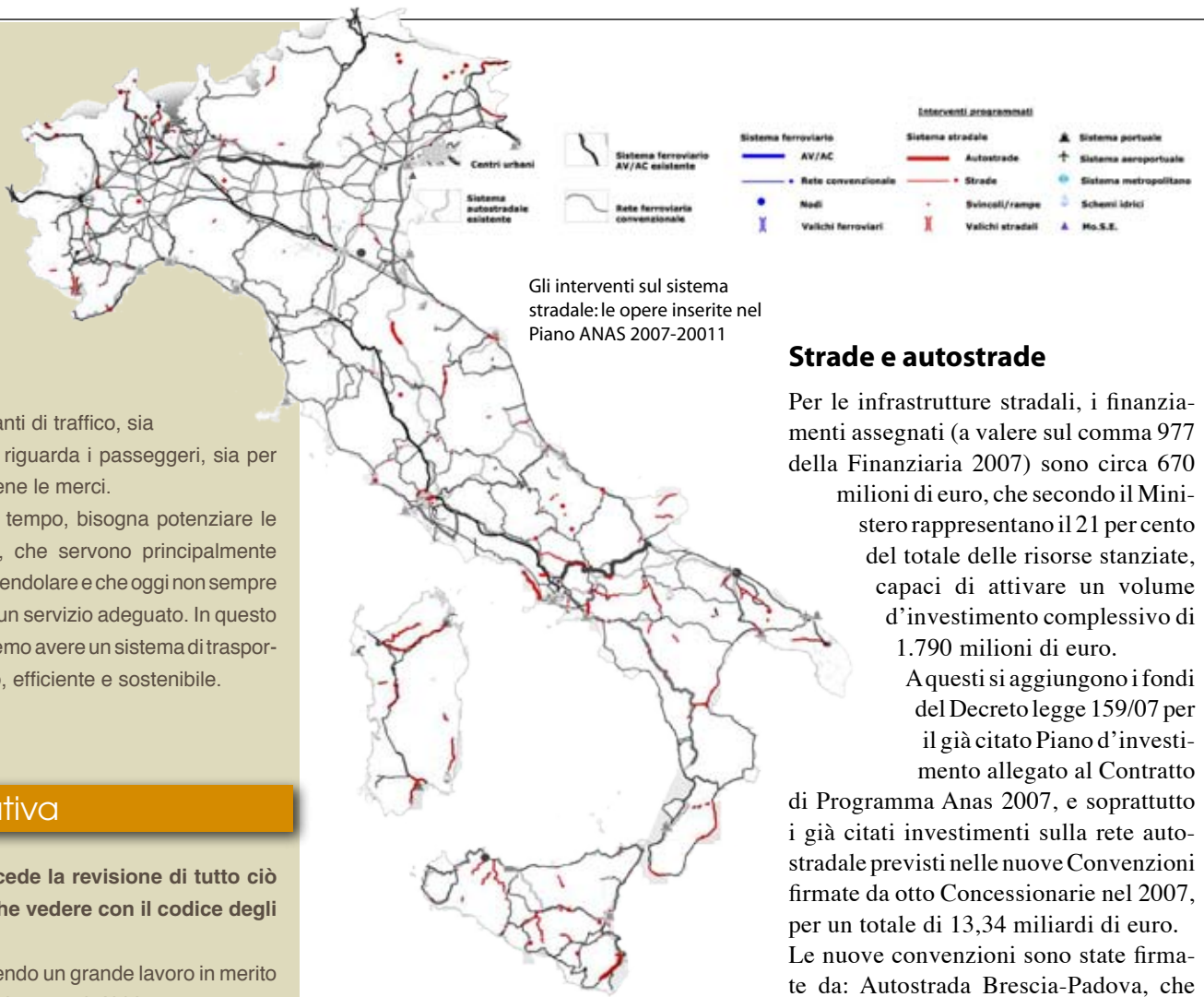
Quali sono i problemi principali ancora aperti?

I problemi non sono le risorse ma solo quelli legati alla volontà di fare, alla volontà di capire quale è il danno misurabile del non fare. Il Piano Decennale non perseguiva un banale arricchimento infrastrutturale del Paese ma cercava di rispondere a due emergenze sempre più gravi.

La prima quella legata al costo della congestione; un costo pari, nel nostro Paese, ad oltre il 2,2 per cento del valore della produzione industriale (oltre 86 miliardi di euro l'anno); la seconda emergenza è legata alla forte incidenza del trasporto e della logistica sul valore della produzione; una incidenza che in Italia supera il 20 per cento del valore della produzione e negli altri Paesi della Unione Europea si attesta su un valore pari al 13 per cento. Questa grave distanza rende non competitivi i nostri prodotti. Queste due emergenze, queste due negatività sono causate dalla inesistenza di una infrastrutturazione organica del Paese. Fino al 2001 il nostro Paese aveva, praticamente, sottovalutato simili emergenze.

Quali sono gli scenari futuri dello sviluppo infrastrutturale del Paese?

Eravamo riusciti, alla data dell'aprile 2006, prima di lasciare il Governo, a dare attuazione a circa il 42 per cento del Piano Decennale. In questi 22 mesi di Governo Prodi, pur in presenza di un Ministro come Di Pietro che ha cercato in tutti i modi di dare continuità operativa al Piano, non è partito nulla e,



Gli interventi sul sistema stradale: le opere inserite nel Piano ANAS 2007-20011

Strade e autostrade

Per le infrastrutture stradali, i finanziamenti assegnati (a valere sul comma 977 della Finanziaria 2007) sono circa 670 milioni di euro, che secondo il Ministero rappresentano il 21 per cento del totale delle risorse stanziate, capaci di attivare un volume d'investimento complessivo di 1.790 milioni di euro.

A questi si aggiungono i fondi del Decreto legge 159/07 per il già citato Piano d'investimento allegato al Contratto di Programma Anas 2007, e soprattutto i già citati investimenti sulla rete autostradale previsti nelle nuove Convenzioni firmate da otto Concessionarie nel 2007, per un totale di 13,34 miliardi di euro. Le nuove convenzioni sono state firmate da: Autostrada Brescia-Padova, che vede la scadenza della concessione al 2006 in cambio di un volume di nuovi investimenti di circa 1,7 miliardi di euro; Autocamionale della Cisa, con scadenza il 2031 e volume d'investimento di 2,3

cento); 508 milioni alla Sardegna (7,49 per cento); 201 alla Basilicata (2,96 per cento); 190 all'Abruzzo (2,81 per cento); 106 al Molise (1,57 per cento).

Nuove Convenzioni autostradali siglate nel 2007

Concessionaria	investimenti miliardi di euro	firma della nuova convenzione	nuova scadenza
Approvate dal Cipe			
Brescia-Padova	1,7	15-Jun-07	2026
Autocamionale della Cisa	2,3	15-Jun-07	2031
Venezia -Padova		15-Jun-07	2009
Pedemontana Lombarda	4,75	4-Oct-07	2045
Brebemi	1,7	4-Oct-07	2032
Autostrada Asti Cuneo	1,6	4-Oct-07	2035
Satap - Tronco A4	1,04	29-Nov-07	2026
Satap - Tronco A21	0,26	29-Nov-07	2017
Schemi di convenzione unica			
Autostrade per l'Italia	7	Oct-07	2038
Autovie Venete	1,34	7-Nov-07	2017
Autostrade centro padane	0,46	7-Nov-07	2011
Ativa	0,14	7-Nov-07	2016
Serravalle	0,47	7-Nov-07	2028

Fonte: ministero delle Infrastrutture, dicembre 2007.

quote rilevanti di traffico, sia per quanto riguarda i passeggeri, sia per quanto attiene le merci.

Allo stesso tempo, bisogna potenziare le linee locali, che servono principalmente un'utenza pendolare e che oggi non sempre forniscono un servizio adeguato. In questo modo, potremo avere un sistema di trasporto moderno, efficiente e sostenibile.

Normativa

Come procede la revisione di tutto ciò che ha a che vedere con il codice degli appalti?

Stiamo facendo un grande lavoro in merito al codice dei contratti. Abbiamo approvato due decreti correttivi, il primo dei quali volto a correggere gli errori formali e il secondo con importanti novità in tema di tutela del lavoro e per l'adeguamento alla realtà italiana di alcuni innovativi istituti europei.

Recentemente abbiamo approvato il regolamento attuativo e nei prossimi mesi predisporremo con tutta probabilità un terzo decreto correttivo.

Il tutto con un costante dialogo e spesso anche grazie alle indicazioni degli operatori del settore.



Finanziamenti 2007 alle grandi opere stradali

Capitolo di spesa	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Comma 977 della Finanziaria 2007	1.790,00	670,00
Decreto Legge 159/07 (compreso Contratto di Programma Anas 2007)	226	215
Finanza di progetto per le opere al Sud	3.400,00	50%
Infrastruttura		
	costo milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria		
Statale 106 megalotto 3, Statale 534 e Roseto Capo Spulico (1°st)	690,78	154,43
Asse viario Fano -Grosseto		
SGC E78, tratta stradale Toscana (lotti 5-6-7-8)	271,12	271,12
Allacciamenti plurimodali al Porto di Savona		
Statale 1 Aurelia bis - Accesso al porto di Savona (tratto Torrente Letimbro-Albisola superiore)	239,41	239,41
Riqualificazione Statale 415 Paullese		
tratto Peschiera Borromeo-Spino d'Adda (Ponte sull'Adda)	4,73	
Asse viario Rieti -L'Aquila -Navelli		
Statale 17 Variante dell'Aquila	21,16	10,83
Trasversale Nord Orte-Civitavecchia		
Statale 675 Umbro-Laziale. Tronco 3 lotto 1 (stralcio A)	52,05	52,05
Benevento-Caserta - A1 Caianello-Grazzanise		
Adeguamento SS 372 Telesina. Tratta Benevento-Caianello	708,38	-
Bretella di collegamento A1-A14.		
Itinerario Termoli-San Vittore. Tratta San Vittore-Campobasso	1.460,00	-
Ragusa-Catania		
Adeguamento SS 514 Chiaromonte SS 194 Ragusana	1.268,00	-

Fonte: ministero delle Infrastrutture, dicembre 2007.

miliardi di euro; Venezia-Padova, con scadenza 2009; Pedemontana Lombarda, con scadenza 2045 e volume d'investimento di circa 4,750 miliardi; Brebemi, con scadenza 2032 e volume d'investimento di circa 1,7 miliardi; Autostrada Asti Cuneo, con scadenza 2035 e volume d'investimento di circa 1,6 miliardi; Satap Tronco A4, con scadenza 2026 e volume d'investimento di circa 1 miliardo; Satap Tronco A21, con scadenza 2017 e volume d'investimento di 256 milioni di euro.

A questo si aggiungono gli schemi di convenzione unica sottoscritti fra ottobre e novembre 2007 da: Autostrade per l'Italia (scadenza 2038, volume d'investimento di

circa 7 miliardi di euro); Autovie Venete (scadenza 2017, volume d'investimento di circa 1,34 miliardi); Autostrade centro padane (scadenza 2011, volume d'investimento di circa 461 milioni di euro); Ativa (scadenza 2016, volume d'investimento di circa 138 milioni); Serravalle (scadenza 2028, volume di investimento di circa 474 milioni di euro).

Infine, per il programma di reinfrastrutturazione al Sud sono state avviate procedure di finanza di progetto per un investimento complessivo di quasi 3,4 miliardi di euro, con una previsione di concorso di capitale privato che deve essere almeno del 50 per cento.

soprattutto, si sono bloccati interventi chiave come l'asse ferroviario Torino-Lione, Milano-Genova, Milano-Verona, Verona-Padova; gli assi autostradali Cecina-Civitavecchia, Brescia-Bergamo-Milano, Roma-Formia; il Ponte sullo Stretto. Tutte opere gravitanti su Corridoi della Unione Europea.

Noi abbiamo stimato il danno creato da una simile stasi e abbiamo anche denunciato alla Corte dei Conti una simile folle strategia: il valore minimo quello legato cioè sia alla perdita certa delle risorse della Unione Europea, sia quelle legate al contenzioso generato dai vari soggetti già aggiudicatari delle opere, supera il 20 miliardi di euro.

Al tale valore va aggiunta la mancata disponibilità delle infrastrutture e con tale aggiunta il valore supera i 45 miliardi di euro.

Quindi lo scenario futuro è solo obbligatoriamente legato ad una unica missione: riattivare con la massima urgenza quanto già deciso e già attivato concretamente durante il Governo Berlusconi cercando di limitare i danni creati in questi 22 mesi di drammatica stasi.

Nodi economici

Ritiene che siano stati risolti i nodi economici della realizzazione del Programma di grandi opere, anche alla luce di quanto denunciato dal Governo nell'estate 2006, cioè lo squilibrio, fra i 172 miliardi di opere previste rispetto ai 50 miliardi di opere realmente cantierate?

Questa dicotomia tra i 172 miliardi di euro e i 58 miliardi di euro è solo apparente. In più occasioni infatti abbiamo avuto modo di chiarire che il confronto va fatto tra 58 miliardi di euro e 125 miliardi di euro perché solo in tal modo si effettua una comparazione tra dati omogenei.





Consenso

Come si pensa di affrontare i problemi di consenso, in generale e per alcune opere come il Mose, l'Alta velocità Torino-Lione, l'autostrada tirrenica ecc. ?

I problemi di consenso si possono affrontare in un modo solo, col dialogo.

Da questo punto di vista, credo che l'esperienza della Tav Torino-Lione sia molto incoraggiante, visto che siamo passati da una situazione di totale stallo alla definizione di un progetto in larga misura condiviso e per il quale manca solo ancora un piccolo sforzo.

Ritiene che ci siano dei miglioramenti nell'approccio al nodo del consenso rispetto alle infrastrutture, sia in ambito nazionale che locale?

Credo che il nodo del consenso vada affrontato con realismo e buon senso, da parte di tutti.

Le amministrazioni centrali devono ricordare sempre che non si può decidere sulla testa dei cittadini e che le loro preoccupazioni vanno sempre ascoltate, le popolazioni locali devono fare attenzione a che le loro istanze non vengano strumentalizzate.

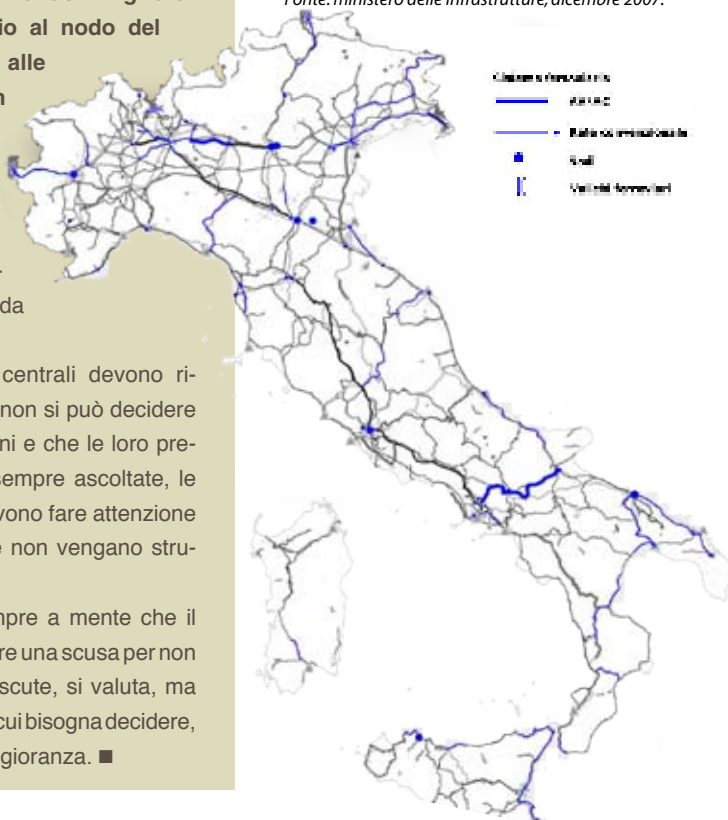
Il tutto, tenendo sempre a mente che il dialogo non può essere una scusa per non fare: si ascolta, si discute, si valuta, ma arriva un momento in cui bisogna decidere, se necessario a maggioranza. ■

Finanziamenti 2007 alle grandi opere ferroviarie

Capitolo di spesa	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Legge finanziarie 2006 e 2007	4.866	107
Contratto di Programma RFI 2007-2011	3.600	
Reti di Trasporto Trans-Europei (TEN) 2007- 2013	14.000	1.600,00

Infrastruttura	costo milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Collegamento ferroviario Fortezza -Verona		
Fortezza-Ponte Gardena e Circonvallazione di Bolzano	2.563,40	53
Asse ferroviario Brennero-La Spezia		
Raddoppio Pontremolese Berceto-Chiesaccia e Parma-Fornovo	2.303,00	54
Asse ferroviario Bologna-Lecce-Taranto		
Bari -Taranto	496	10
Linea AC Napoli-Bari		
Caserta-Foggia	550	-
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo		
Raddoppio Palermo-Messina	1.672,00	15
Nodo di Palermo	1.113,00	135
Reti di Trasporto Trans-Europei (TEN)		
AV/AC Torino-Lione	5.365,00	671,8
AV/AC Ronchi Sud-Trieste	1.929,00	24
Nuovo valico del Brennero. Galleria di base, studi e progettazione	3.000,00	786
Corridoio I. Asse ferroviario Berlino -Palermo		
Collegamento ferroviario Fortezza-Verona.	3.800,00	58
AV/AC Trieste-Divaccia	-	50,7

Fonte: ministero delle Infrastrutture, dicembre 2007.



Investimenti per le ferrovie

Per le ferrovie l'elemento centrale è rappresentato Contratto di Programma con Rfi per gli investimenti da effettuare nel periodo 2007-2011, approvato dal Cipe nel luglio 2007.

Nel Contratto la programmazione degli interventi è divisa per priorità, dando spazio alle opere in corso e poi individuando gli investimenti necessari, attraverso un'analisi delle esigenze del Paese.

Il Ministro Antonio Di Pietro, in un'audizione alla Camera nell'ottobre scorso, ha rivelato che è di circa 190 miliardi di euro il volume complessivo degli investimenti necessari per ammodernare o rendere più fluida la rete ferroviaria nazionale, anche con la realizzazione di nuove tratte, prendendo atto che si tratta di un obiettivo impossibile da realizzare nel breve periodo.

Di questa enormità, gli investimenti per

le opere in corso sono per 71 miliardi di euro, di cui 32 per l'alta velocità Torino-Milano-Napoli e 7 alla rete ad alta capacità.

Gli investimenti di natura programmatica, ossia quelli che nell'ambito della programmazione complessiva devono, comunque, essere considerati prioritari riguardano 34 opere per 34 miliardi di euro, di cui 9 destinati alla rete convenzionale e 25 a quella ad alta capacità.

Da segnalare, come ha dichiarato Antonio Di Pietro, che nel contratto particolare attenzione è stata dedicata al Meridione d'Italia, perchè è infatti al Sud che saranno realizzati i quattro nuovi progetti previsti: il nodo di Palermo, cui concorrono anche fondi europei; il raddoppio della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo, sempre in Sicilia; la bretella di Bellavista sulla Bari-Taranto; il raddoppio della tratta Bovino-Cervaro sulla Caserta-Foggia, lungo la direttrice Napoli-Bari.

Sempre al Sud, nell'area dello Stretto di Messina, sono previsti interventi straordinari per il potenziamento dei servizi di mobilità merci e passeggeri, in relazione al prossimo avvio dei cantieri sulla Sa-

lerno - Reggio Calabria, per un totale di 149 milioni di euro: 100 milioni nel 2007, inseriti nel decreto-legge 159/07, e altri 49 milioni previsti dalla Finanziaria 2008 (articolo 34, comma 8).

Sistemi portuali

Per il settore portuale sono state dedicate risorse della Legge Obiettivo per un totale di circa 77,42 milioni di euro, con un volume d'investimento di circa 166 milioni di euro

Di fatto, anche se in misura immensamente minore a strade e ferrovie, la Finanziaria 2008 conferma l'attenzione del Governo al settore marittimo e alla navigazione.

E' previsto, infatti, di continuare nel progetto di potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari nei porti - già previsto originariamente dalla prima stesura della Legge Obiettivo, nel tentativo, fin'ora vano, di far crescere le Autostrade del mare - attribuendo alle Regioni l'80 per cento dell'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle

Se invece si vuole confrontare il valore delle opere affidate e/o cantierate con il valore aggiornato del Piano, allora bisogna anche aggiornare il valore delle opere già in corso di esecuzione.

Ma indipendentemente da questo confronto voglio ricordare che durante il Governo Berlusconi ogni anno è stato garantito un volano di risorse pari a circa 18 miliardi di euro; nella prossima Legislatura sarà sufficiente portare tale soglia a un valore di circa 22 miliardi di euro per riuscire a completare l'intero Piano Decennale.

Nello schieramento di centro destra c'è stata sempre la piena sintonia, la piena condivisione su tale linea strategica.

Cosa pensa della redistribuzione dei fondi ex Fintecna destinati precedentemente al Ponte sullo Stretto di Messina?

Penso solo che si sia trattato di una incoscienza amministrativa; una incoscienza che ha prodotto danni gravi e misurabili; nelle sedi competenti simili responsabilità, sicuramente, saranno vagliate. Quello che è successo è solo vergognoso.

Quanto agli investimenti privati, pensa che il project financing abbia un futuro in Italia?

Non solo in Italia ma nella intera Unione europea il Partenariato Pubblico Privato e il project financing avranno successo.

Ciò per un semplice motivo: il valore dei Corridoi prioritari, definiti durante il semestre di Presidenza italiano della Unione Europea nel 2003, è pari a 256 miliardi di euro; le risorse della Unione Europea per garantire la realizzazione di tali interventi non supera il valore di 8 miliardi di euro.

Quindi il coinvolgimento di capitali privati è senza dubbio una condizione obbligata,

Finanziamenti 2007 alle infrastrutture urbane

Capitolo di spesa	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Legge finanziaria 2007 e D.L. 159/07	6.500	651,72
Infrastruttura	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Metropolitane di Milano		
Linea M1. Prolungamento Sesto FS-Monza Bettola	205,94	31
Linea M2. Prolungamento Cologno nord-Vimercate	533	6
Linea M3. Prolungamento San Donato-Paullo	798	8,6
Linea M4. Tratta Lorenteggio-Sforza Policlinico	788,7	80
Linea M4. Tratta Sforza Policlinico-Linate	910	9,9
Linea M5. Tratta Garibaldi-Bignami	557,83	-
Linea M5. Tratta Ovest Garibaldi-San Siro	657	6
Accessibilità nuovo polo Fiera di Milano		
Nodo d'interscambio ferro-gomma	18,8	3,25
Metropolitana di Brescia		
Tratta Prealpino-S. Eufemia. Opere migliorative	655,82	40
Metropolitana di Roma		
Linea C. Tratta T6A-T7 e Deposito Graniti	764,31	230,84
Metropolitana di Napoli		
Linea 6. Mergellina-Municipio	436,11	94,66
Completamento tratta Arsenale-Municipio	141,47	141,47

Fonte: ministero delle Infrastrutture, dicembre 2007.





una condizione che ha già visto vari soggetti finanziari produrre apposite proposte di Partenariato Pubblico Privato capaci di dare concreta attuazione ad investimenti improcrastinabili come, ad esempio, i valichi.

Forse l'unico sforzo ulteriore che il prossimo Governo dovrà fare è quello di tentare ancora una volta, come già fatto nel 2003, di non far gravare sul debito pubblico e quindi non incrinare le soglie di Maastricht, gli investimenti sui Corridoi delle reti TEN.

Gli accordi diretti fra Regioni e grandi gruppi imprenditoriali italiani e stranieri, come la spagnola Abertis, siano una alternativa concreta al finanziamento e alla realizzazione di singole infrastrutture?

Se ha notato, negli ultimi tre anni, sono sorti diversi Fondi, sono sorte diverse iniziative mirate proprio alla realizzazione delle infrastrutture prioritarie.

Tutti gli amministratori di tali Fondi chiedevano però una cosa: la certezza delle scelte da parte degli organi di Governo. In questi ultimi 22 mesi questa garanzia è mancata. Come potevano i detentori di capitali privati credere in un Governo che, su opere come il Mose o la Torino-Lione o la Milano-Genova, ecc., votava a maggioranza.

Finanziamenti 2007 alle infrastrutture idriche

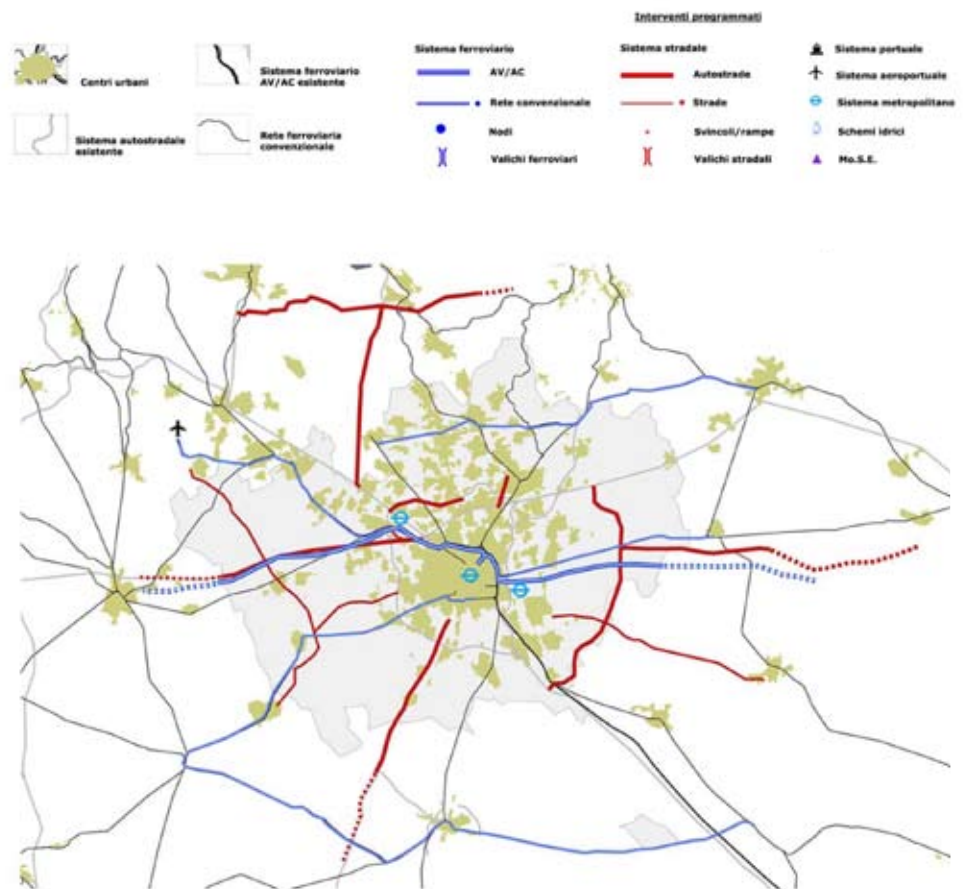
Capitolo di spesa	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Comma 977 della Finanziaria 2007		80
Infrastruttura	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Schemi idrici		
Diga di Chiauci. Opere di completamento	25,01	25,01
Acquedotto del Sinni. Lotti 1°, 2° e 3°	76,6	-
Schema Menta. Condotta forzata, opere centrale idroelettrica	105,03	-
Schema 39. P.R.G.A. (2° e 3° lotto)	55,2	54,85

Fonte: ministero delle Infrastrutture, dicembre 2007.

Finanziamenti 2007 a Venezia

Capitolo di spesa	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Comma 977 della Finanziaria 2007		243
Altro		170,17
Infrastruttura	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Sistema Mose. 4° e 5° trince	4.271,63	413,17
Palazzo del Cinema e dei Congressi di Venezia	79,56	

Fonte: ministero delle Infrastrutture, dicembre 2007.



Strade e autostrade

Ritiene valida la divisionalizzazione di Anas fissata dalla Finanziaria, con la direzione che si occupa di vigilanza che risponde funzionalmente anche al Ministero?

Fin quando non si riaccorpa il Dicastero delle Infrastrutture con quello dei Trasporti ritengo inutile discutere su decisioni e su scelte assunte in questi 22 mesi, perché discuteremmo di scelte e di decisioni prive di organicità e di logica.

Finanziamenti 2007 a porti e interporti

Capitolo di spesa	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Legge Obiettivo	166	77,42
Infrastruttura	costo delle opere milioni di euro	finanziamento milioni di euro
Porto di Civitavecchia		
Antemurale Colombo e Darsena Traghetti (1°lotto 1°stralcio)	123,18	45,09
Interporto di Guasticce		
Hubinterportuale. Lotti 1°,2°,3°e 4°	26,08	26,08
Piastra logistica umbra		
Interporto Cittàdi Castello-SanGiustino	16,97	6,25

Fonte: ministero delle Infrastrutture, dicembre 2007.

accise sulle operazioni di importazione nei porti e negli interporti, costituendo un fondo ad hoc presso il ministero dei Trasporti (circa 300 milioni di euro nel prossimo triennio e altrettanti a seguire).

Nell'area dello Stretto di Messina, il Decreto legge 159/07 prevede l'istituzione di un'area di sicurezza della navigazione cui è preposta la nuova Autorità marittima della navigazione dello Stretto, per il potenziamento del trasporto merci marittimo, la realizzazione di interventi di adeguamento dei servizi nei porti calabresi e siciliani e i relativi collegamenti intermodali e il miglioramento della sicurezza.

Lo stanziamento, per l'anno 2007, è di 12 milioni di euro. oltre a: 7 milioni di euro per interventi e servizi di messa in sicurezza della viabilità statale; 40 milioni di euro per investimenti per il materiale rotabile, le stazioni e lo scambio modale del trasporto ferroviario pendolare sulla tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo e del collegamento ferroviario con l'aeroporto (comma 3); 40 milioni di euro per l'acquisto o il noleggio di navi, l'adeguamento e il potenziamento dei pontili e dei relativi servizi, il collegamento veloce dell'aeroporto di Reggio Calabria con Messina ed altri eventuali scali, l'introduzione di agevolazioni tariffarie nel periodo dell'emergenza e l'istituzione del sistema informativo dei servizi di mobilità; 1 milione di euro alle

Regioni per l'adeguamento e la stipula dei contratti di servizio per l'adeguamento dei collegamenti marittimi tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Nodi urbani

Per quanto riguarda gli interventi per il decongestionamento dei principali nodi urbani, le città interessate sono Milano, Roma e Napoli, sempre con fondi derivati dalla Finanziaria 2007 e dal Decreto 159/07, per un totale di circa 652 milioni di euro, con cui si dovrebbero attivare investimenti per circa 6,5 miliardi di euro.

In particolare, con il Decreto 159/07, l'art. 7, si autorizza: la spesa di 500 milioni di euro per la prosecuzione degli investimenti sulla linea C della metropolitana di Roma; 150 milioni di euro per il sistema metropolitano urbano e regionale di Napoli; 150 milioni per la realizzazione del sistema ferroviario metropolitano di Milano, per un totale di 800 milioni di euro per il 2007.

A questo si affiancano l'Atto integrativo all'Accordo di programma quadro per la Metropolitana di Genova, dal valore totale di oltre 27 milioni di euro (finanziato dalla Regione Liguria dal Cipe, a valere sui fondi Fas) destinati alla realizzazione del terzo stralcio del primo lotto funzionale della metropolitana, da De Ferrari a Brignole. ■



Ferrovie

Cosa ne pensa del futuro delle ferrovie in Italia?

Ritengo solo urgente una chiara distinzione tra Rete ferroviaria italiana (Rfi) e Trenitalia; ritengo cioè improcrastinabile la distinzione tra chi realizza e gestisce la rete e le aziende cui compete la movimentazione dei passeggeri e delle merci.

Consenso

Cosa pensa dei problemi di consenso, in generale e per alcune opere come il Mose, l'Alta velocità Torino-Lione, l'autostrada Tirrenica ecc.?

Escluso il caso della Torino-Lione, su cui tra l'altro il confronto con il territorio era stato ampiamente vissuto dal Governo Berlusconi, per gli altri interventi il rapporto con le Regioni attraverso lo strumento della Intesa Generale Quadro si è rivelato validissimo.

Nel caso dell'asse ferroviario Torino-Lione, purtroppo, la presenza di forze fondamentaliste all'interno della attuale maggioranza ha fatto vincere logiche davvero preoccupanti.

Ritiene che ci siano dei miglioramenti nell'approccio al nodo del consenso rispetto alle infrastrutture, sia in ambito nazionale che locale?

Questi 22 mesi di stasi hanno fatto capire ai cittadini che gli atteggiamenti bloccanti, i veti a non fare, producono solo un risultato: il blocco della crescita e dello sviluppo.

Quindi forse questi 22 mesi sono stati utili per misurare quanto sia assurdo ed incivile non infrastrutturare il Paese. Quindi forse per questo dovremmo ringraziare Prodi per questa triste esperienza di Governo. ■