



Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti

**Programma
Infrastrutture
Strategiche**

**6°
Documento di
Programmazione
Economica e
Finanziaria**

**Programmare il
Territorio le
Infrastrutture le
Risorse**

Giugno 2008

L'Allegato Infrastrutture al DPEF si compone dei seguenti 11 Capitoli

1. Le strategie della Unione Europea
2. L'operato dei primi sette anni della Legge Obiettivo
3. Stato di avanzamento del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche (supportato dalla Legge Obiettivo)
4. Le interazioni tra l'offerta infrastrutturale e la organizzazione della domanda di trasporto merci e passeggeri
5. Le criticità riscontrate nell'attuazione del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche
6. Le emergenze nella organizzazione dell'assetto trasportistico e logistico del Paese
7. Le azioni strategiche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel breve e medio periodo
8. La infrastrutturazione organica del Paese ed il rapporto con il territorio
9. Gli strumenti normativi ed amministrativi necessari per perseguire gli obiettivi definiti nel quadro delle azioni strategiche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
10. 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
Impatto macroeconomico del I° Programma delle Infrastrutture Strategiche
11. Considerazioni conclusive

Si ritiene opportuno, prima di esporre le linee strategiche che caratterizzeranno le attività del Governo nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti, ricordare quanto sia delicata e critica questa prima fase.

Questa fase, infatti, è caratterizzata proprio dalla riattivazione di una macchina che, in un comparto così essenziale per la crescita e lo sviluppo del Paese, è rimasta altamente penalizzata dalla divisione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti in due distinti Dicasteri nella passata Legislatura.

La divisione ha infatti fatto emergere le crisi patologiche di due organismi chiave come le Ferrovie dello Stato e dell'ANAS, due organismi che, pur svolgendo missioni precise strettamente legate alla offerta di trasporto, rispondevano a due distinti Dicasteri. Questa crisi di organicità ha praticamente incrinato la funzionalità della offerta di trasporto sia su ferrovia che su strada.

Altrettanto è avvenuto nel comparto del trasporto marittimo dove una serie di iniziative, adottate durante la passata Legislatura, sono rimaste solo dichiarazioni di intenti e, anche in questo caso, le Autorità portuali hanno dovuto seguire due distinte impostazioni strategiche: quella del Ministero dei Trasporti e quella del Ministero delle Infrastrutture.

L' Allegato Infrastrutture fissa un punto fermo sullo stato di avanzamento delle opere del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo evidenziando il valore globale aggiornato del Piano Decennale stesso in **174 miliardi di €**

Di tale valore, allo stato attuale, risultano già deliberati dal CIPE interventi per **115,6 miliardi di €**

Di questo ultimo importo (115,6 miliardi di €) sono allo stato disponibili **60 miliardi di €**

Appare evidente che per completare il Piano Decennale occorrono 113 miliardi di €, mentre per portare avanti le opere già deliberate occorrono 55, 6 miliardi di €

Alla luce di tali riferimenti, tenuto conto sia delle opere già cantierate come il Mo.SE. o gli interventi sulle aree metropolitane e sulla Salerno Reggio Calabria, sia delle opere cantierabili nel prossimo triennio, sempre rientranti nella Legge Obiettivo è emersa la seguente proposta di esigenze nel prossimo triennio:

14 miliardi di € da provenienza pubblica

30 miliardi di € da provenienza privata

Le esigenze finanziarie dell'ANAS per le attività di sviluppo e manutenzione della rete attuale nel triennio 2009 – 2011 sono pari a **10,6 miliardi di €**

Le esigenze finanziarie di RFI per le attività di sviluppo e manutenzione della rete nel triennio 2009 – 2011 sono pari a **11,6 miliardi di €**

Questa esigenza di infrastrutturazione, questa urgenza di affrontare e risolvere i problemi legati alla costruzione di una offerta di trasporto efficiente ed efficace è motivata da tre fattori che diventano sempre più fattori condizionanti per la crescita e lo sviluppo del Paese. Tali fattori sono, in particolare:

- **La congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa 80 miliardi di € l'anno in Europa (1,8% del valore della produzione industriale pari a 4.460 miliardi di €), e 19 miliardi di € l'anno in Italia (2,2% di 900 miliardi di €).
- **La saturazione** soprattutto su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi; saturazione che, purtroppo, non avendo attivato i lavori del valico del Frejus e del Terzo Valico dei Giovi, nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione, per il transito dei mezzi di trasporto. A coloro che dubitano di questa crescita ricordiamo che nel 1967 nell'intero arco alpino transitarono 19 milioni di tonnellate di merce, nel 2006 tale valore ha superato la soglia dei 150 milioni di tonnellate. Si è voluto prendere come riferimento il 1967 perché da quella data nel nostro Paese non si è iniziato nessun nuovo valico.
- **La monomodalità** nella offerta di trasporto: la ferrovia si avvia, in Europa da una incidenza del 28%, sul globale delle modalità degli anni '70, ad una soglia di poco superiore all'8%. In Italia, sempre nello stesso periodo tale incidenza è passata dal 13% all'8%.

Questa serie di considerazioni ha portato alla definizione di un programma di azioni che, nei primi 100 giorni di Governo, sia in grado di riattivare la macchina, di ridare incisività alle azioni sia a quelle legate alla offerta dei servizi, sia a quelle legate alla infrastrutturazione della offerta, di superare tutte quelle crisi del sistema vicine, in alcuni casi, ad uno stato di irreversibilità.

Si è così tentato di produrre un vero GANTT per i primi 100 giorni articolato nelle seguenti macro aree di intervento:

- 1. Il riassetto del Dicastero e delle Società controllate**
- 2. La sicurezza nei lavori pubblici e nei trasporti. La difesa della vita**
- 3. La dimensione internazionale della mobilità**
- 4. La offerta di trasporto sempre più coerente alle esigenze della gente e del mondo della produzione e del commercio**
- 5. La infrastrutturazione organica del Paese ed il rapporto con il territorio**
- 6. Una nuova politica della città e della casa**

Sempre nell'Allegato Infrastrutture sono affrontate una serie di emergenze quali:

- Il Mezzogiorno**
- La offerta di trasporto pubblico locale**
- La organizzazione funzionale di alcuni impianti portuale**
- La nostra competitività nel trasporto e nella logistica**
- La crisi della offerta di trasporto ferroviario in assenza di risorse (con la simulazione di tre distinti scenari davvero preoccupanti)**
- Il rapporto con le Regioni**
- Il rapporto con i Sindacati**

Aprire i cantieri per:

- **La realizzazione dell'asse ferroviario Torino – Lione.**
- **La realizzazione del Terzo Valico dei Giovi sul collegamento ferroviario AV Milano – Genova.**
- **La realizzazione dell'asse ferroviario AV Milano – Verona.**
- **La realizzazione dell'asse ferroviario Verona – Padova.**
- **La realizzazione dell'asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano (BreBeMi) ed alla Tangenziale Est di Milano (TEM).**
- **La realizzazione dell'asse autostradale Cecina – Civitavecchia.**
- **La realizzazione dell'asse autostradale Roma – Formia.**
- **La realizzazione del Ponte sullo Stretto.**
- **dare continuità alle opere del Mo.SE.**
- **dare continuità alle opere del Brennero**