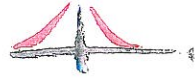




Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



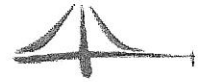
**L'AZIONE DEL GOVERNO IN
CINQUE ANNI DI LEGISLATURA
(2001 – 2006)**



- 1. Quattro anni fa cosa abbiamo trovato**
- 2. Cosa abbiamo fatto, quale approccio, quale logica abbiamo utilizzato**
- 3. Questo approccio, questo metodo è stato seguito solo come strategia nazionale ?**
- 4. Cosa significa il master plan europeo e quali sono le sue ricadute a livello nazionale ?**
- 5. Ma questi progetti tengono conto anche di altri assi, di altre aree strategiche del Paese ?**
- 6. Ma il Mezzogiorno in tutto questo trova adeguate ed immediate risposte ?**
- 7. Si è pensato solo ad infrastrutturare il territorio dimenticando il nostro patrimonio artistico, paesaggistico e culturale?**



Quattro anni fa cosa abbiamo trovato



Se un membro del Governo della passata legislatura avesse voluto descrivere i lavori cantierati nel periodo 1996 – 2001 avrebbe potuto parlare solo dei seguenti lavori, avrebbe potuto cioè descrivere i seguenti interventi:

- **asse ferroviario ad alta velocità Firenze - Bologna**
- **asse ferroviario ad alta velocità Roma - Napoli**

Quando nel 2001 abbiamo inserito gli interventi nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche abbiamo trovato solo il 10% dei progetti e tali progetti erano solo a livello preliminare.

Se qualcuno gli avesse chiesto, ma nel campo della pianificazione delle infrastrutture e dei trasporti a scala europea cosa aveva fatto il loro Governo, avrebbero parlato di assi che collegavano, nel migliore dei casi i terminali frontalieri del nord del Paese; cioè avrebbero solo potuto parlare del:

- **collegamento Trieste – Kiev,**
- **collegamento Monaco – Verona.**

E se qualcuno avesse chiesto loro notizie sulle risorse per fare questi collegamenti, avrebbero parlato, nel migliore dei casi, solo di risorse per fare gli studi. Questa stasi del fare purtroppo era misurabile in due macrodati:

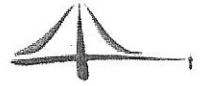


- dal 1989 al 2001 erano stati appaltati e cantierati interventi per 17,5 miliardi di €; dal 2002 al 2005 sono stati appaltati e cantierati interventi per 44 miliardi di €.
- nel corso del decennio 1990 – 2000 il nostro Paese aveva investito 205.000 miliardi in meno rispetto alla media europea nell'infrastrutturazione del Paese e questo quadro OCSE parla chiaro:

Livello medio di infrastrutturazione

1985	Paese	1999
204,8	Lussemburgo	207
167	Olanda	184
197,9	Belgio	202
126,7	Germania	184
121,4	Regno Unito	153
140,9	Francia	175
85,2	Italia	99
92,4	Danimarca	107
62,8	Spagna	82
33,5	Portogallo	41
100	UE	100

Questi sono dati OCSE e le considerazioni fatte prima sono tutte misurabili. Non c'è nessuno che possa smentirle e né Fassino, né Bersani, né tutti coloro che cercano di non ammettere l'evidente possono ritenere falsi tali dati.



**Cosa abbiamo fatto, quale approccio, quale
logica abbiamo utilizzato**



Abbiamo trovato un Paese praticamente privo di livelli infrastrutturali adeguati, un paese marginalizzato dall'Europa, un Paese ricco di programmazione annunciata, un Paese non strutturato in termini pianificatori, in termini normativi, in termini finanziari ed in termini operativi.

Abbiamo cioè dovuto nei primi 100 giorni di governo costruire quattro impianti funzionali:

- Impianto programmatico (non come i passati Piani generali dei Trasporti, ma reale e concordato, ancor prima che la riforma del titolo V della Costituzione lo imponesse, con tutte le Regioni), approvato dal CIPE e cadenzato, nel suo processo attuativo, in un arco temporale di dieci anni. Un Piano decennale che sin dal primo momento abbiamo pensato come tessera di un mosaico di un Master Plan della nuova Unione Europea che abbiamo subito, sin dal giugno del 2001, proposto al Consiglio dei Ministri europei.
- Impianto normativo: Legge Obiettivo, Legge Collegata alla Finanziaria 2002, Decreto Legislativo 190/2002
- Impianto finanziario: Mai, dico mai, un programma di Governo oltre ad avere un riferimento temporale per quanto concerne l'attuazione aveva anche un chiaro Piano Finanziario che identifica e garantisce l'accesso alle risorse.



Il programma delle infrastrutture strategiche prevede in dieci anni una esigenza finanziaria di **125,8 miliardi di Euro**; oggi siamo già in grado di garantire circa il **44%** delle esigenze globali.

Infatti:

- **24,5 miliardi di Euro sono già stati stanziati da Leggi dello Stato**
- **11,9 miliardi di Euro sono risorse non spese nel passato**
- **11,8 miliardi di Euro provengono da capitali privati**
- **7,9 miliardi di Euro sono il volano che, dopo le decisioni assunte proprio nel semestre di presidenza italiana, sarà garantito dalla Unione Europea.**

Il quadro fonti impieghi

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



- **Impianto operativo**

E' stata realizzata una apposita struttura, definita Struttura tecnica di missione, che, oltre ad istruire tutti i progetti, cerca di garantirne, nel rispetto di un preciso quadro temporale, l'attuazione. Questa struttura utilizza un numero di **Commissari**, nominati direttamente dal Presidente del Consiglio, **preposti proprio alla continua e sistematica azione di monitoraggio a scala territoriale.**

Sono state sottoscritte le Intese Generali Quadro con tutte le Regioni, tali intese sono sottoscritte anche dal Presidente del Consiglio e costituiscono un vero rogito notarile, cioè un **sistematico riferimento per controllare il reale adempimento di tutte le iniziative attivate all'interno di ogni singola realtà regionale.**



**Questo approccio, questo metodo è stato
seguito solo come strategia nazionale ?**



Questa metodologia è stata utilizzata integralmente dalla Comunità nella redazione del master plan delle infrastrutture e dei Trasporti della nuova Unione Europea, infatti:

L'IMPIANTO PROGRAMMATICO

- Il documento Van Miert
- Il documento della Commissione
- Il documento del Consiglio

L'IMPIANTO NORMATIVO

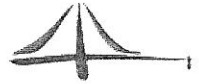
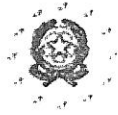
- Il partenariato pubblico privato
- Dichiarazione di interesse europeo
 - Lo sviluppo compatibile

L'IMPIANTO FINANZIARIO

- Il 75% e i 35 anni della BEI
- Dal 10% al 20% il contributo della Comunità

L'IMPIANTO OPERATIVO

- Il coordinatore europeo
- Il monitoraggio continuo
- La perdita dello stanziamento in assenza di avanzamento dei lavori



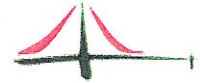
**Cosa significa il Master Plan europeo e
quali sono le sue ricadute
a livello nazionale ?**



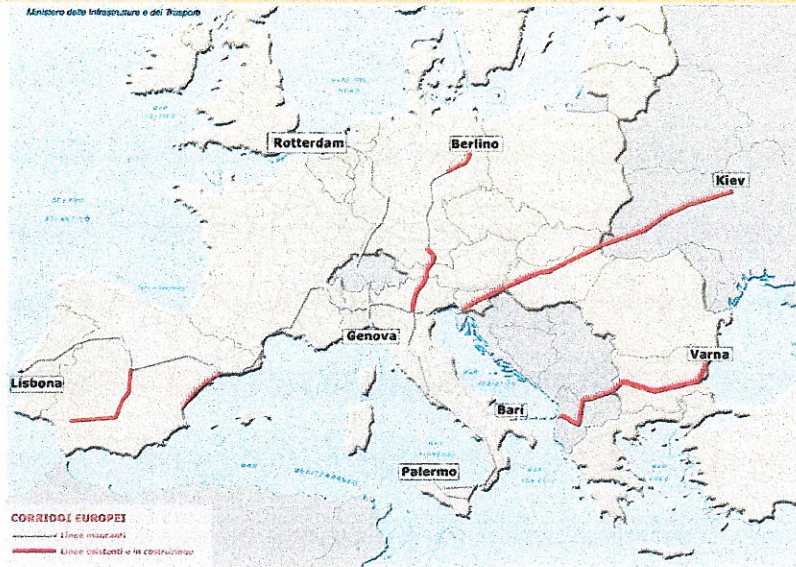
I risultati a scala europea, i risultati a scala nazionale sono oggi chiaramente leggibili, chiaramente misurabili.

L'Italia era praticamente estranea da ogni asse comunitario, era tanto marginalizzata dalle strategie della nuova Europa, cioè dell'Europa a 25 e poi a 28 Stati, che basterebbe leggere i giornali degli ultimi quattro anni per comprendere la costante preoccupazione su un possibile azzeramento a scala europea del corridoio n.5 (Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Kiev).

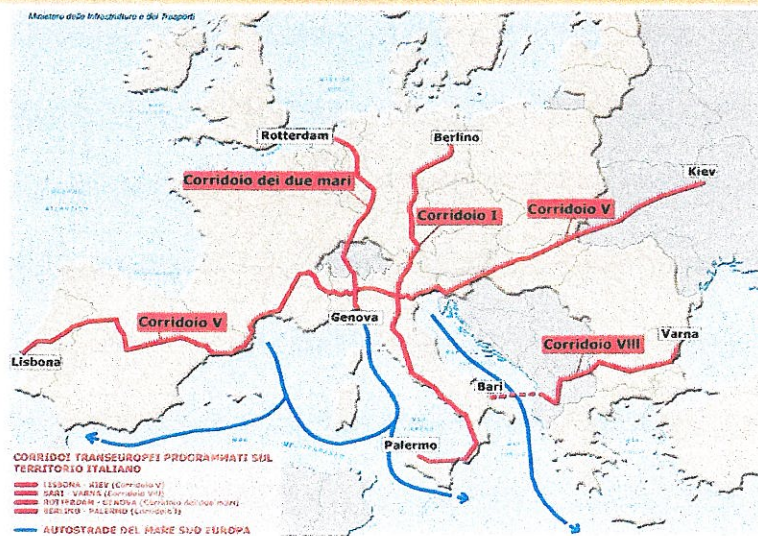
Ebbene abbiamo proposto, come detto prima, la redazione di un master plan delle infrastrutture e dei trasporti, tale strumento è stato redatto ed è stato approvato durante il semestre di presidenza italiano della nuova Unione Europea; in cui sono previsti 5 progetti che costituiscono la griglia di base del sistema infrastrutturale del nostro Paese.



CORRIDOI EUROPEI ANNO 2001



CORRIDOI EUROPEI ANNO 2004





A. L'asse Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Kiev (CORRIDOIO 5) su cui sono già aperti o sono in corso di apertura nei prossimi tre mesi i cantieri relativi a:

- **alta velocità Torino – Novara 4,9 miliardi di € (opera completata in corso preesercizio)**
- **alta velocità Novara – Milano 2,6 miliardi di € (cantieri aperti dal maggio 2004, avanzamento del 28%)**
- **alta velocità Padova – Mestre 439 milioni di € (realizzato 80%)**
- **asse autostradale Brescia – Bergamo – Milano 1.580 milioni di € (in corso affidamento lavori)**
- **asse autostradale passante di Mestre 750 milioni di € (opere cantierate avanzamento al 10%)**
- **alta velocità Milano – Verona, progetto approvato dal CIPE per un importo di 4,7 miliardi di € (affidamento lavori entro marzo 2006)**
- **accessibilità nuovo polo Fiera di Milano 503 milioni di € (lavori completati)**
- **nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione : è stato approvato dal CIPE il progetto della tratta italiana e sono in corso i lavori delle gallerie di ispezione (80 milioni di €)**



Queste opere, queste azioni concrete avviate sin dal 2002 hanno consentito, all'Italia, in sede comunitaria il riconoscimento del prolungamento del corridoio 5 da Trieste verso Milano, verso Torino, verso Lione, verso Lisbona.

Ed oggi tutti possono vedere dei filmati e degli avanzamenti dei lavori e dei cantieri che, ripeto, fino a due anni fa erano nel migliore dei casi solo ipotesi progettuali, solo tracciati.

Sempre su questo corridoio c'è una città: Venezia in cui dopo l'alluvione del 1966, cioè dopo **37 anni**, non si era fatto nulla in termini di difesa organica e funzionale. 37 anni fa c'era stata un alluvione e sempre 37 anni fa c'era un fenomeno definito "acqua alta" che si ripeteva 5 – 6 volte l'anno; negli ultimi 10 anni questo fenomeno si ripete ormai 60 volte ogni anno.

Ebbene oggi possiamo vedere e toccare con mano il concreto avvio dei lavori, il concreto processo di difesa della laguna e della città.

Sono già stati stanziati dal CIPE su fondi della legge Obiettivo 1,2 miliardi di € ed i lavori hanno già raggiunto il 20% di avanzamento.



**B. L'asse Berlino – Verona – Bologna – Roma –
Napoli – Reggio Calabria – Palermo
(CORRIDOIO 1)**

Un asse su cui sono ubicati due grandi opere :

- **Il valico del Brennero**
- **Il ponte sullo stretto di Messina**

Un asse su cui sono in corso i lavori dell'alta velocità Bologna – Firenze, ma su cui sono finalmente aperti i cantieri della:

- **variante di valico autostradale lungo l'asse
Firenze – Bologna (2 miliardi di €)**

Un asse progettato e realizzato negli anni sessanta per 6.000 veicoli giorno e che spesso oggi supera i 60.000 veicoli giorno.

Dico finalmente perché è stato questo Governo ad azzerare quella miriade di vincoli che non consentivano l'avvio dei cantieri; tutto questo è avvenuto grazie alla Legge Obiettivo.

Ma sul corridoio 1 c'è anche il raccordo anulare di Roma, c'è la Salerno – Reggio Calabria, c'è l'autostrada Palermo – Messina (progettata nel lontano 1956 e mai completata), c'è il ponte sullo Stretto di Messina.

Ebbene di questi progetti siamo in grado di fornire i seguenti dati:



- **la terza corsia del Grande Raccordo Anulare di Roma: lavori in corso su 18 Km per un valore di 613 milioni di € (avanzamento per oltre il 50%)**
- **l'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria : sono stati definiti 6 maxilotti, sono stati aggiudicati 3 maxilotti per un importo pari a 2.547 milioni di €. Sono stati approvati ed in corso di affidamento ulteriori lavori per 450 milioni di €. Entro marzo sarà approvato un ultimo maxilotto per un importo di 1.039 milioni di €. Nel 2009 sarà terminato l'intero asse autostradale.**
- **L'autostrada Palermo – Messina: già completata**
- **È stato assegnato al General Contractor la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Per raggiungere un simile obiettivo in questi quattro anni abbiamo ridefinito il progetto (approvato in passato da Prodi, D'Alema, Amato, cioè da tutti i Governi della passata legislatura ma rimasto sempre un sogno), abbiamo rifatto l'impatto ambientale e lo abbiamo fatto approvare dal CIPE.**
- **Su tale corridoio non vanno sottovalutate le azioni progettuali che siamo riusciti a fare per la realizzazione del nuovo valico ferroviario del Brennero (una galleria lunga 54 Km); un'opera che godrà del 20% delle risorse comunitarie e che è già stata approvata dal CIPE ed il cui tunnel pilota**



partirà entro aprile 2006.

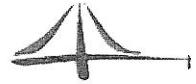
- **Sempre su tale corridoio ci sono i lavori relativi al sistema urbano di Roma (linea metropolitana C e B1 per un valore globale di 3,4 miliardi di €) ed al sistema urbano di Napoli dove è in corso la realizzazione di un sistema metropolitano a scala regionale supportato dalla Legge Obiettivo**

C. L'asse Genova – Rotterdam (CORRIDOIO DEI DUE MARI).

Un corridoio fondamentale per il nostro Paese, un corridoio fondamentale per l'Europa.

Su tale asse è già stato approvato:

- **il progetto dell'asse ferroviario ad alta velocità Genova – Novara – Milano per un importo pari a 4,8 miliardi di €: si sono aperti i cantieri**
- **si sono aperti i cantieri dell'asse ferroviario Ventimiglia Genova (tratta Andora – S. Lorenzo) per un valore di 479 milioni di €.**



D. LA POLITICA DEI VALICHI LEGATA AI CORRIDOI

Questi tre corridoi ci hanno fatto anche scoprire e condividere una politica organica di approccio alla soluzione di una emergenza che diventa sempre più drammatica: il transito attraverso le alpi. Nel 1967 transitavano lungo l'arco alpino 19 milioni di tonnellate di merci, lo scorso anno ne sono transitate 145 milioni di tonnellate; dal 67 ad oggi non si è realizzato nessun nuovo valico.

La chiusura del Bianco ha prodotto 3 miliardi di € di danno.

Abbiamo così elevato a sistema la politica dei valichi ed in questo ci hanno seguito tutti i Paesi della Unione Europea.

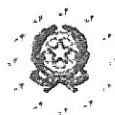
Il valico del Frejus, il valico del Sempione e quello del Brennero diventano così le priorità determinanti per evitare entro pochi anni (5 - 6 anni) la saturazione dell'arco alpino.

I valichi progettati ed in fase di approvazione sono tutti ferroviari e godranno tutti in modo preferenziale del contributo della Unione Europea (20%).

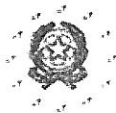


E. Le autostrade del mare

- è la più grande iniziativa ambientalista
- è la iniziativa più condivisa dalla nuova Europa
- è l'iniziativa che fa scoprire al nostro Paese una nuova offerta modale
- anche in questo caso la patente a punti e' servita a convincere l'utenza ad utilizzare altri modi di trasporto
- è una operazione che coinvolge molti soggetti: gli autotrasportatori, gli armatori, le autorità portuali, l'A.N.A.S., le concessionarie autostradali, le Ferrovie dello Stato, gli enti locali
- abbiamo prodotto apposite Leggi con appositi incentivi per trasferire via mare un numero rilevante di TIR,
- la Unione Europea ha previsto uno stanziamento di 1,8 miliardi di € per incentivare tale iniziativa



Ma questi progetti tengono conto anche di altri assi e di altre aree strategiche del Paese ?



Gli altri assi del Paese sono strettamente interrelati con i corridoi prima descritti e costituiscono davvero una rete organica con i nodi chiave delle mobilità : porti, interporti ed aeroporti.

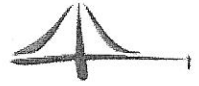
E' opportuno ricordare che il Piano decennale prevede interventi sui seguenti assi:

<p>1. Completamento corridoio autostradale tirrenico (Cecina – Civitavecchia)</p>	<p>Il progetto sarà portato alla approvazione del CIPE entro il prossimo trimestre dopo la conclusione del VIA. L'opera è stata osteggiata sempre dalla Regione Toscana.</p>
<p>2. Corridoio autostradale Civitavecchia – Mestre</p>	<p>Il progetto preliminare è stato già approvato dall'A.N.A.S. e condivis, con un apposito accordo, con le 5 regioni interessate andrà al CIPE (9 miliardi di €)</p>
<p>3. Asse viario Umbria – Marche e quadrilatero interno</p>	<p>Il progetto è stato già approvato dal CIPE ed i lavori dovrebbero essere attivati entro febbraio 2006</p>
<p>4. Asse Fano – Grosseto</p>	<p>Il progetto è in corso di definizione per essere sottoposto all'esame del CIPE (1,8 miliardi di €)</p>
<p>5. Corridoio adriatico</p>	<p>In realtà è un asse stradale e ferroviario esistente che collega due corridoi chiave del sistema europeo: il Corridoio 5 ed il Corridoio 8. quest'ultimo proposto e definito nel Mastre Plan della Comunità</p>



collega il Mediterraneo con il mar Nero (Asse Bari – Durazzo – Tirana – Sofia - Varna). Sul corridoio adriatico stiamo attuando le opere che consentano una fluidificazione dei flussi. In tale logica rientra l'asse Venezia – Civitavecchia che nel tratto iniziale (tratto Mestre – Cesena) consente al corridoio adriatico di non gravare più sul nodo di Bologna.

- **I corridoi trasversali ridimensionano una grave singolarità del nostro Paese: circa il 70% dei veicoli pesanti e leggeri transita attraverso il segmento stradale e ferroviario Firenze – Bologna, in particolare il nodo di Bologna filtra il 35% della movimentazione merci dell'intero Paese. Quindi il flusso nord – sud – nord potrà contare finalmente su assi alternativi e in tal modo si consentirà al Mezzogiorno di Italia di non essere penalizzato nei collegamenti con il centro della Unione Europea. E' utile ricordare che interventi come questi o come i valichi., pur se realizzati non nel Sud servono molto di più al Mezzogiorno che al Nord del Paese.**
- **I corridoi tirrenico ed adriatico svolgono poi un valido supporto nelle interazioni con i porti sia i grandi HUB portuali, sia i porti della rete di supporto alle micro realtà costiere (progetto 100 porti)**



**Ma il Mezzogiorno in tutto questo trova
adeguate ed immediate risposte ?**



In alcuni Paesi della Sicilia l'acqua arriva per 3 ore al giorno una volta a settimana.

Questa è forse l'unica grave emergenza del Mezzogiorno, una emergenza che provoca anche una immediata crisi nella capacità di garantire una crescita del turismo. Un turismo che, per l'intero Mezzogiorno, è uguale, in termini di presenza, alla intera area riminese (solo il 18%).

Questa emergenza è stata affrontata finalmente in modo organico ed i dati denunciano da soli con quanta attenzione e quanta tensione.

SCHEMI IDRICI MEZZOGIORNO

**Risorse della Legge Obiettivo
4,6 miliardi di euro pari a
9.000 Miliardi di lire**

**Risorse idriche
Finanziate a Dicembre 2005
1,070 miliardi di euro pari a
2.073 miliardi di lire**

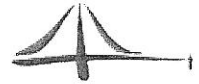
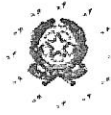
**Opere cantierate o in fase di aggiudicazione:
329 milioni di Euro
637 miliardi di lire**



Ma sul Mezzogiorno sono stati previsti interventi per oltre il 48% del valore dell'intero Piano decennale dell'infrastrutture strategiche e sono già cantierati interventi per un importo di 15,2 miliardi di € (29.431 miliardi di lire) cioè il 30% dei cantieri aperti in tutta Italia.



**Si è pensato solo ad infrastrutturare il territorio
dimenticando il nostro patrimonio artistico,
paesaggistico e culturale?**



- **La scelta della valorizzazione dei beni culturali interessati da interventi infrastrutturali;**

In questo Paese c'è stato, e c'è tuttora, un forte pregiudizio nei confronti delle infrastrutture; queste infatti vengono quasi demonizzate in quanto distruggono ogni assetto territoriale e soprattutto sottovalutano le componenti artistiche ed architettoniche presenti nel nostro Paese. Cioè il binomio **infrastruttura – arte**, il binomio **infrastruttura – cultura** sono binomi teorici ed utopici.

Sin dal primo momento quindi, tra gli obiettivi del nuovo Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha preso corpo quello di perseguire il ribaltamento concettuale di una simile concezione, di una simile assurda logica nell'approccio alla progettazione, alla realizzazione, all'uso di una infrastruttura. Siamo convinti che la "land art" poteva albergare, anzi doveva albergare soprattutto in un Paese come il nostro ricco di giacimenti culturali, ricco di realtà urbane e di una morfologia territoriale invidiabile.

Primo obiettivo quindi è stato quello di cambiare l'approccio cioè convincere tutti coloro che progettavano, realizzavano, gestivano ed usavano le infrastrutture che un collegamento viario o ferroviario tra due realtà urbane non poteva essere concepito come mero asse di attraversamento di un territorio ma doveva essere concepito come un vero **catalizzatore di fenomeni di conoscenza del territorio stesso e di reale fruizione di realtà e di giacimenti culturali ubicati lungo o nei pressi dell'asse stesso.**



Ebbene all'interno del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti da ormai due anni una apposita Commissione sta portando avanti, con il supporto attivo e fattivo dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato e di tutti gli organismi attuatori della Legge Obiettivo, un capillare lavoro che finalmente riconosce **una nuova attenzione al ruolo che ogni intervento di infrastrutturazione svolge nel processo di crescita culturale del Paese**; all'interno del Dicastero è in corso, in particolare, un lavoro molto approfondito, con il contributo di esperti di varie discipline, per aggiornare la nozione di infrastruttura alle relazioni con il territorio in generale, e con i beni culturali ed archeologici in particolare.

Questi ultimi rappresentano, infatti, la parte emergente e visibile delle culture locali e costituiscono un'opportunità che il Ministero non può più ignorare.

Attraverso questa azione sarà possibile diffondere e rendere più accessibili le peculiarità culturali dei territori interessati dalle infrastrutture, favorire un loro uso plurifinalizzato e, tra l'altro, agevolare il consenso intorno alla realizzazione di nuove opere in quanto, finalmente, compartecipi dei valori del territorio.

L'iniziativa consentirà di favorire la conoscenza e la conservazione di beni sconosciuti o remoti, inserendo beni archeologici, monumentali e naturali in circuiti molto più vasti degli attuali. **In tal modo, ad esempio, la strada diventa sia una occasione per il disegno del territorio, sia una condizione per accedere e per visitare oggetti e realtà che spesso pur fruibili a pochi metri di distanza sono resi inaccessibili paradossalmente proprio dalla strada in quanto intesa barriera, in quanto semplice segno sul territorio e non funzione essenziale del territorio stesso.**



Tra i progetti selezionati dall'apposita Commissione Interministeriale Infrastrutture & Cultura ben 6 sono in dirittura di arrivo. Fra questi ricordo:

- la “ricomposizione” della Villa Romana di Lucus Feroniae in località Fiano dove, grazie ad interventi sull'assetto viario in uscita dall'Autosole, è stato possibile “*ricucire*” il complesso monumentale in precedenza diviso in due tronconi: tra non molto sarà possibile accedere alla Villa direttamente dall'Autosole.
- Per quanto attiene invece l'area archeologica di Luni è stato praticamente ultimato il raccordo per un più rapido collegamento dell'area stessa con l'autostrada Parma - La Spezia.
- In fase molto avanzata, si trovano anche i lavori relativi agli interventi sull'ex porto romano di Pisa, dopo il ritrovamento delle 21 navi, ora in fase di restauro, in località San Rossore.
- Lo stesso dicasi per i restauri in corso ad Ercolano e ad Arpi, in provincia di Foggia dove, in prossimità dell'autostrada, è stato riportato completamente alla luce il monumentale Ipogeo della Medusa.
- In provincia di Gela sono in fase di completamento inoltre i restauri della cosiddetta Villa Romana del Tellaro.
- Nel 2004 infine vedrà la luce un volume edito dal Touring Club Italiano sulle strade romane in Italia.



Attraverso una apposita norma il 5% degli interventi infrastrutturali viene destinato alla difesa ed al rilancio dei beni culturali del Paese.

- **Gli stanziamenti previsti dalla legge Obiettivo e dalle Finanziarie 2003, 2004 e 2005 per le infrastrutture e cultura;**

nel corso di 10 anni, grazie agli investimenti previsti, ammontanti complessivamente a 128,5 miliardi di euro, i beni culturali italiani potranno contare su risorse comprese tra 3-3,5 miliardi di euro. Una cifra che potrà garantire un nuovo *Rinascimento* per la rivalutazione e il rilancio del più grande ed importante patrimonio artistico e culturale del Mondo.

Altre iniziative coerenti con questa impostazione metodologica:

- **La Legge quadro sulla qualità architettonica;**
- **Il piano 100 porti**



ALLEGATI



Opere deliberate dal Cipe dal maggio 2001 al Dicembre 2005

Infrastruttura strategica / Opera	Finanziamenti Legge Obiettivo Importi Meuro per il triennio	Importi attivati
Salerno Reggio Calabria: 1° megalotto	700	700,00
Salerno Reggio Calabria: da Km 393+500 sv Gioia Tauro escluso a Km 423+300 sv Scilla escluso 5 ^a maxilotto (2° megalotto)	1.100,1	1.193,68
Salerno Reggio Calabria: dallo svincolo di Scilla incluso al Km 442+920 3° Megalotto	102,96	674,98
Salerno Reggio Calabria: da 47,8 al km 53,8	0,00	300,01
Salerno Reggio Calabria: da 222 al km 225,8	0,00	150,13
Roma C/B1/GRA: Grande Raccordo Anulare Roma	392,23	613,07
Benevento Caserta Autostrada A1 – Caianello – Grazzanise e Variante di Caserta: Strada a scorrimento veloce “Fondo Valle Isclero” lavori di completamento funzionale dell’arteria in direzione Valle Caudina ed in direzione Valle di Maddaloni	61,79	61,79
Adeguamento SS 156 dei Monti Lepini: 2° Tronco 2° Lotto Pontinia-Sezze	60,00	60,00
Accessibilità stradale Fiera di Milano	182,76	387,14



Asse Autostradale Messina Siracusa Gela: tronco Catania Siracusa	9,00	804,00
SS 640 Agrigento Caltanissetta	0,00	594,60
Strada tre Valli: tratta Eggi Acquasparta	0	630,45
Strada tre Valli: tratta Eggi San Sabino	14,56	14,56
Asse Autostradale Messina Palermo - completamento	0	135,60
Passante di Mestre	113,4	750,00
Terni-Rieti: Terni confine regionale	0	234,74
(P) Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	0	769,30
Asse viario umbria Marche e quadrilatero di penetrazione (SS 76, SS 318, SS 77, Pedemontana delle Marche e intervallive) suddiviso in 8 interventi	900	2156,71
SS 131 'Carlo Felice' : da Km 23+885 a Km 47+600 - Abitato di Sanluri (3 lotti funzionali)	0	133,34
Corridoio tirrenico meridionale - Collegamento A12 - Appia (Formia) (1° stalcio funzionale)		1854,00
Cisterna-Valmontone - Bretella autostradale	100	641,00
SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Armo- Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28	4,75	200,67
Riqualifica Viabilità ex SS 415 Paulllese	0	162,80
Accessibilità Valtellina	0	671,00
SS 1 Aurelia bis - Variante all' abitato di Imperia	5	213,85



Completamento funzionale SS 16 SS613 variante esterna di Lecce	0	36,21
S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto	0	165,53
Raccordo Autostradale CISA Fontevivo (PR) - Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR)	0	1550,00
S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	0	134,00
S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolugamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	0	740,00
(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'areoporto di Montichiari	0	295,82
(P) Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano Km 313+000	0	284,76
Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsia)	6,6	295,02
A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino-Villesse	0	746,85
A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	0	100,98
Pedemontana Lombarda: Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere varie connesse	0	4665,50
Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	0	1580,18
(P) Tangenziale EST esterna di Milano	0	999,70



Nodo stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 ed al raccordo autostradale Perugia A1	0	732,43
Asse Ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano: potenziamento infrastrutturale Voltri - Brignole	0	622,40
Asse Ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano: linea AV/AC Milano - Genova: terzo valico dei Giovi	319	4867,00
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste): linea AV/AC Milano-Verona	0	4720,00
Frejus: Nuovo collegamento ferroviario Torino Lione	0	2278,00
Nuova linea Passo Corese-Rieti	0	792,20
Nodo di Catania, interrimento stazione centrale	12	507,00
velocizzazione linea ferroviaria Catania Siracusa	0	76,00
Linea Ferroviaria SARONNO - SEREGNO	0	74,58
Potenziamento della Gronda Est di Milano	0	1000,00
Linea Bari-Taranto/ tratta Bari S. Andrea - Bitetto	58	200,00
Nuovo Valico del Brennero (galleria di base)	45	2550,00
Accessibilità Malpensa: Nuovo collegamento Arcisate-Stabio	0	203,71
Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	0	87,42
Malpensa - Potenziamento Gallarate-Rho Realizzazione 3° Binario	0	302,45



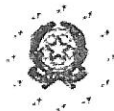
Messina- Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo	0	1970,00
Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	0	223,92
Direttrice Orte Falconara. Raddoppio Spoleto - Terni	0	529,00
Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina	0	1540,30
Nodo Ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	0	210,00
Gronde Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	0	2375,00
Napoli Metropolitana: collegamento Linea Alifana – Linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa – Piscinola) Linea C	90	232,40
Napoli Metropolitana: completamento Linea 1 Metropolitana di Napoli: Dante- Centro Direzionale	0	689,00
Accessibilità Metropolitana Fiera di Milano: prolungamento della Linea M1	110,28	116,05
Metropolitana di Roma Linea C (1 lotto funzionale)	316	3047,42
Nuova metropolitana M1 da Sesto FS a Monza Bettola	54	174,94
Nuova metropolitana M5 da p.za Garibaldi a Monza Bettola tratta Garibaldi - Bignami	175,672	495,16
Completamento Linea 6 Metropolitana di Napoli 'Mostra-S.Pasquale-Municipio'	0	567,00



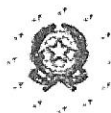
Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma (linea A e C)	172,11	172,11
Trasporto rapido costiero (TRC) Rimini Fiera - Cattolica	42,85	42,85
Metropolitana di Bologna	0	587,70
Linea 1: tronco Capodichino Aeroporto - Centro Direzionale	0	365,12
Napoli risanamento sottosuolo: consolidamento dei costoni della Collina dei Camaldoli – lato Soccavo	6,5	6,50
Napoli risanamento sottosuolo: risanamento igienico –sanitario ed idrogeologico del Vallone S. Rocco	31	31,00
Stazioni ferroviarie: Milano, Torino, Venezia, Mestre, Verona, Bologna, Genova, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo.	260,81	578,21
Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto Pubblico-Privato su gomma	0	35,60
Hub interportuali-Area Romana: piastra logistica interporto di Civitavecchia	11,18	11,18
Hub portuali - Taranto	21,52	156,15
Hub interportuali - Catania	21,73	59,94
Hub interportuale di Gioia Tauro	12,2	76,16
Hub interportuali Nola - Battipaglia - Marcianise: Interporto di Battipaglia - primo lotto funzionale	0	18,20
Piastra Logistica Umbra - Terni e Narni.	10	19,12



Piastra Logistica Umbra - Foligno.	13	26,94
Piastra Logistica Umbra - Citta' di Castello / S.Giustino.	6	12,50
Hub Portuali Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto (10 interventi)	0	473,84
Nuova Conca di Cremona	1,6	61,25
Hub Portuali Trieste - Piattaforma logistica tra lo Scalo Legnami ed il P.F. Oli Minerali, opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria	0	272,00
Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilita' d'accesso	0	30,99
Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto	18,01	18,01
Schemi idrici Sicilia: acquedotto Gela Aragona	53,57	89,21
Schemi idrici Sicilia: acquedotto Favara di Burgio	39,56	65,90
Schemi idrici Basilicata: adduttore del Sinni - ristrutturazione e telecontrollo	18,40	20,00
Schemi idrici Basilicata: acquedotto del Frida Sinni e Pertusillo - completamento impianto di potabilizzazione di Montalbano Jonico- 1° lotto funzionale	16,00	16,00
Schemi idrici Puglia: completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello	20,00	20,00
Schemi idrici Sardegna: opere di collegamento Flumineddu -Tirso	0,16	39,19



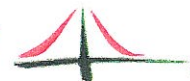
Schemi idrici Sardegna: schema n 39 P.R.G.A. opere di approvvigionamento 2 e 3 lotto	0,35	60,50
Schemi idrici Sardegna: interconnessione Tirso Flumendosa	67,09	67,09
Schemi idrici Molise: acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema Basso Molise	0,37	78,84
Schemi idrici Molise: ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	0,19	25,82
Schemi idrici Basilicata: Acquedotto dell' Agri, integrazione condotte maestre e varie 1 lotto funzionale	17,28	17,28
Schemi idrici Basilicata: Opere di captazione e protezione sorgenti e costruzione opere acquedottistiche valle Noce e valle Sinni	26,00	26,00
Schemi idrici Abruzzo: Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	36,81	36,81
Schemi idrici Calabria: Completamento dello schema idrico sulla diga torrente Menta, opere di presa e galleria di derivazione	23,24	23,24
Schemi idrici Sardegna: Diga di Sa Stria sul Rio Monti Nieddu, traversa di Medau Aingius sul Rio Is Canargius e condotta pedemontana di adduzione irrigua	52,33	52,33
Schemi idrici Basilicata: Schema idrico S. Giuliano- Ginosa	31,87	31,87
Schemi idrici Basilicata: Conturizzazione utenze civili	0	59,51
Schemi idrici Puglia: Potabilizzatore di Conza	0	49,04
Schemi idrici Sicilia: Acquedotto Montescuro Ovest	20,54	82,12



irrigazione Basso Molise con le acque del fiume Biferno e Fortore	0,00	77,40
Completamento schema idrico della diga sul torrente Menta	0,00	79,65
potabilizzazione delle acque dell'invaso di Conza e del serbatoio di testata dell'Ofanto	3,96	53,00
Ponte sullo Stretto	0	6099,23
Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia Progetto Mo.Se.	1.200	4131,00
Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia terna d'interconnessione	0	23,00
Rete Elettrica - Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	0	46,50
Collegamento sottomarino in corrente continua 500 kw Sardegna Penisola Italiana (Saipet) - A	0	520,00
Edilizia Scolastica	200	200,00
Edilizia Istituzionale	250	250,00

Totale opere in euro **7.639,169** **72.281,24**

Totale opere in Lire **14.791.493,75** **139.964.670,32**



ESIGENZE FINANZIARIE LEGGE OBIETTIVO:

125,8 MILIARDI DI EURO

243.582 MILIARDI DI LIRE

**VALORE OPERE DELIBERATE DAL CIPE
MAGGIO 2001 – DICEMBRE 2005**

72 MILIARDI DI €

140.000 MILIARDI DI LIRE

OPERE AFFIDATE E/O CANTIERATE

51 MILIARDI DI EURO

99.276 MILIARDI DI LIRE

40% DELL'IMPORTO GLOBALE

**IN CORSO DI AFFIDAMENTO, ENTRO IL PRIMO
TRIMESTRE 2006, LAVORI PER 6 MILIARDI DI €**

IN TAL MODO SI RAGGIUNGE

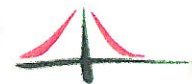
IL 45% DELL'IMPORTO GLOBALE

**OPERE AFFIDATE E/O CANTIERATE
NEL MEZZOGIORNO**

PER UN IMPORTO DI 15,2 MILIARDI DI €

29.431 MILIARDI DI LIRE

**IL 30% DELL'IMPORTO DELLE OPERE AFFIDATE E/O
CANTIERATE**



RISORSE GIA' RESE DISPONIBILI

56,1 MILIARDI DI EURO

108.609 MILIARDI DI LIRE

QUADRO FONTI IMPIEGHI

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	56,1	7,9	11,8	11,9	24,5
		POR: 0,489 PON: 3,852 TEN-T: 3,6 Totale: 7,94	Convenzione A.N.A.S. – Società Autostrade: 4,8		LEGGE 166/2002(ART.13) : 5 LEGGE 166/2002(ART.36): 1 LEGGE 166/2002(ART.32): 0,05 LEGGE 166/2002(ART.26): 0,05 LEGGE FIN.04(ART.4 COM.176): 4,4 LEGGI FIN.(2002,2003,2004,2005) ANAS: 4,0 LEGGI FIN.(2002,2003,2004.2005) FS: 6,0 Fondi FAS: 2,0 Disegno Legge FIN 2006 2,0 Totale :24,5

Programma operativo	Totale risorse	Impegni al 31 marzo	Pagamenti al 31 marzo	Impegni su risorse	Pagamenti su risorse
POR	2.449	895,4	277,5	37%	11,3%
PON	4.281	0,0	0,0	0,0%	0,0%
Totale trasporti	6.730	895,4	277	13%	4,1%
Intero FESR	25.374	4.042	1.244	16%	4,9%
Intero QCS	51.212	8.509	2.293	17%	4,5%

TEN – T	20% 18,0	-----	-----	-----	-----
---------	----------	-------	-------	-------	-------

Quota POR (20%) = 0,489 + Quota PON (90%) = 3,852 + Quota TEN – T = 3,6 = 7,94



CONSIDERAZIONI UTILI

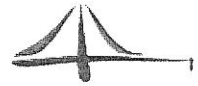
- Gli interventi messi nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche sono per il **94%** identici a quelli che il Governo Amato aveva condiviso come strategici ed urgenti approvando il Piano dei Trasporti e della Logistica. Questo Governo ha condiviso tali priorità perché sono interventi che dal 1982 venivano indicati come improcrastinabili, ma, per oltre un ventennio, erano rimaste solo idee, neanche progetti. Ripetiamo **neanche progetti** perché quando nel 2001 abbiamo inserito gli interventi nel I° Programma delle Infrastrutture Strategiche abbiamo trovato solo il 10% dei progetti e tali progetti erano solo a livello preliminare. Se qualcuno volesse sapere perché il Programma delle Infrastrutture Strategiche contiene solo il 94% delle opere indicate nel Piano Generale dei Trasporti è utile ricordare che il restante 6% è relativo all'intervento sulla salvaguardia di Venezia attraverso la realizzazione del sistema Mo.SE.
- Tutti i progetti finora approvati dal CIPE (supportati da Delibere pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale) ammontano ad un valore di **72 miliardi di €**
- Tutti i progetti in fase di istruttoria presso il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ammontano a **49 miliardi di €**
- Tutti i progetti, ancora non pervenuti al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ammontano a **52 miliardi di €**
- Questi dati sono tutti misurabili perché o sono pubblicati, opera per opera, sulla Gazzetta Ufficiale o sul DPEF approvato dal Parlamento. Cioè sono tutti dati certificati.



- Ad oggi sono stati approvati dal CIPE interventi per **73 miliardi di €**. Di tale volano la copertura finanziaria è stata pari finora a **43,1 miliardi di €**. La scelta di garantire solo questo volano di risorse è legata ad una banale logica finanziaria: sarebbe assurdo mettere a disposizione oggi risorse che saranno necessarie solo tra tre o quattro anni. È sufficiente un esempio: per il **Mo.SE di Venezia** sono necessari **4,1 miliardi di €**, finora il Governo ha stanziato **1,2 miliardi** perché l'arco temporale di realizzazione dell'opera è di sette anni e quindi non è necessario anticipare oggi un volano di risorse che sarà necessario solo tra due anni.
- Ad oggi sono state affidate e/o cantierate opere per un importo globale di **51,2 miliardi di €**.
- Un dato utile è quello relativo alla comparazione tra gli interventi infrastrutturali (di rilievo comparabile con quelli programmati dall'attuale Governo) cantierati tra il 1989 ed il 2001 e quelli cantierati tra il 2002 e il 30 ottobre 2005. da tale comparazione si evince che tra il 1989 ed il 2001 (13 anni di Governo di centro sinistra con soli 10 mesi di Governo di centro destra) si sono cantierati interventi pari a **17,5 miliardi di €**; tra il 2002 ed il 10 ottobre 2005 si sono cantierate opere per **51,2 miliardi di € (circa 99.137 miliardi di lire)**.
- Le risorse finanziarie chieste dal Dicastero delle Infrastrutture per il triennio 2006 – 2009 sono state pari a **8 miliardi**. Nel Disegno di Legge Finanziaria 2006 sono previste risorse pari a circa **2,6 miliardi di €**. In realtà questa quota rappresenta un terzo di quanto il Dicastero ha chiesto perché le Leggi Finanziarie sono annuali e fino a prova contraria un terzo di 8 miliardi di € è **2,7 miliardi di €**.

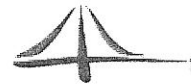


- Il **Ponte sullo Stretto di Messina**, tanto osteggiato dall'attuale opposizione, è stato approvato prima dal Governo Prodi nel 1997, poi dal Governo D'Alema e dalle Regioni Sicilia e Calabria (questa ultima all'epoca governata da una Giunta di Sinistra), poi definitivamente approvato dal Governo Amato che aveva autorizzato l'avvio del processo realizzativo.
- Tutti gli interventi sono stati concordati con tutte le Regioni. Con ognuna di loro sono state sottoscritte apposite Intese Generali Quadro.



È UTILE RICORDARE IL CROLLO DEI SEGUENTI VECCHI TABÙ

- **Il completamento dell'autostrada Palermo – Messina; un sogno dei siciliani che durava dal 1958.**
- **L'apertura dei cantieri per la realizzazione del MO.S.E a Venezia; un progetto fermo da oltre 37 anni.**
- **L'approvazione, da parte del CIPE, del progetto del valico ferroviario del Frejus e la firma dell'accordo con la Francia (5 maggio 2004) con il relativo avvio della galleria dei servizi.**
- **L'approvazione, da parte del CIPE, del progetto del valico ferroviario del Brennero e la firma dell'accordo con l'Austria (30 aprile 2004). Avvio entro il primo semestre del 2006 del tunnel pilota**
- **L'apertura dei cantieri sulla variante di valico autostradale lungo l'asse Firenze – Bologna (un progetto fermo dal 1982).**
- **L'approvazione del progetto del ponte sullo Stretto di Messina ed il bando di gara per scegliere il General Contractor, affidamento avvenuto nel mese di ottobre 2005**
- **L'approvazione di tre maxi lotti su cinque dell'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e la contestuale certezza di completare l'opera entro il 2009 e non nel 2035.**
- **Millecinquecento morti in meno all'anno sulle strade e, finalmente, una coscienza sulla sicurezza stradale che ci viene riconosciuta da tutti i paesi della Unione Europea; fino a tre anni fa c'era solo rassegnazione; fino a tre anni fa non si era fatto nulla.**



- **Un rapporto con tutte le Regioni di grande collaborazione e di grande stima; nessuno mai, in passato, aveva sottoscritto strumenti come l'Intesa Generale Quadro, che sono veri rogiti notarili che azzerano il vecchio timore delle Istituzioni locali di non poter controllare il rispetto degli accordi tra organo centrale ed organo locale.**
- **Un rapporto nuovo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dei Beni Culturali; in passato il Ministero dei Lavori Pubblici era il responsabile della devastazione del territorio, dei beni archeologici e culturali, il Ministero dei Beni Culturali era invece il garante e l'unico difensore di tali ricchezze. Oggi il rapporto non solo è collaborativo ma, grazie alla norma che trasferisce il 3% degli investimenti della Legge Obiettivo per la conservazione e la scoperta dei beni archeologici, ambientali e culturali presenti sul territorio, i due Dicasteri collaborano per trasformare ogni intervento infrastrutturale in opportunità per rendere accessibili e fruibili i beni culturali presenti nel Paese.**
- **Le strategie del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti non sono più, come succede negli altri Dicasteri, sconosciute dal Parlamento, dalle Regioni, dalle Province e dai Comuni. Grazie alla Legge Obiettivo, il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, annualmente, redige un apposito allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria. Tale allegato viene dibattuto ed approvato dal Parlamento, dalla Conferenza Unificata Stato Regioni e dal CIPE. Mai in passato, il Governo aveva dato tanta trasparenza, mai in passato c'era stata tanta disponibilità a far conoscere, a dibattere, a correggere alcune linee strategiche.**



- **Il ruolo del Paese all'interno della Unione Europea: siamo stati coloro che hanno proposto la redazione di un Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tutti ci riconoscono che nella redazione di tale strumento siamo stati attori principali ed essenziali, tutti riconoscono il lavoro svolto per dare supporto finanziario ed operativo allo strumento, tutti sanno che abbiamo elevato a logica di sistema il tema dei valichi, tutti ci riconoscono il merito di aver dato un ruolo strategico al bacino del Mediterraneo. Abbiamo ora proposto la redazione di un Master Plan Euromediterraneo e, sicuramente, riusciremo ad attuarlo. Prima il nostro Paese era solo noto per i problemi relativi ai transiti attraverso le Alpi.**

- **Dei 43 miliardi di € affidati e/o cantierati, circa 17 miliardi di € riguardano interventi nel Mezzogiorno. In realtà il 39% delle grandi opere appaltate o cantierate in questi tre anni è ubicato nel Mezzogiorno. Se vogliamo entrare all'interno di un esempio leggibile e misurabile è sufficiente leggere quanto concretamente fatto e contabilizzato per due interventi in Calabria:**
 - **Sulla Salerno Reggio Calabria**
Ad oggi l'importo degli investimenti fatti assomma a totali € 5.304.075.000, di cui:
 - I. netti € 961.165.000 per lavori appaltati ante giugno 2001, di cui € 518.575.000 per lavori ultimati ed € 442.590.000 per lavori tuttora in corso
 - II. netti € 2.767.500.000 per lavori appaltati dopo giugno 2001 e tuttora in corso
 - III. lordi € 2.018.000.000 per lavori con procedure di gara tuttora in corso (di cui € 1.489.000.000 non coperti da finanziamento)



Ancora è da rilevarsi che dall'anno 1997 e sino al giugno 2001 i lavori aggiudicati assommano a 961.165.000 di €, che i lavori appaltati dal giugno 2001 al luglio 2005 assommano ad €. 2.767.000.00 ed infine che i lavori il cui appalto è in corso e di cui si presuppone l'aggiudicazione entro la fine del 2005 assommano ad €. 2.018.000.000.

➤ **Sulla Strada Statale 106 "Ionica"**

È utile ricordare che la SS 106 "Ionica" ha una estensione di 406 Km ed è previsto l'adeguamento con sezione di tipo B.

Gli interventi previsti sono costituiti da 12 macrolotti, da affidare a General Contractor e da 5 appalti integrati per un investimento totale stimato di circa 15 miliardi di €.

Gli interventi allo stato appaltati ed in corso di cantierizzazione, per una estesa di 45 Km, risultano:

- **Macrolotto n°1 (Locri)** per un importo lordo pari a 450 milioni di €
- **Macrolotto n°2 (Catanzaro)** per un importo lordo pari a 740 milioni di €
- **2° Lotto (Palazzi)** per un importo lordo pari a 134 milioni di €

Gli interventi allo stato in fase di gara, per una estesa di 4,65 Km, sono:

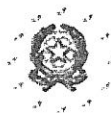
- **Variante all'abitato di Marina di Gioiosa** per un importo di 131 milioni di €
- **Completamento dei raccordi di Montegiordano** per un importo di 6 milioni di €

Quindi gli interventi appaltati ed in corso di cantierizzazione sono pari a 1.324 milioni di €, dal 1989 al 2001 su questo asse erano stati appaltati lavori per un importo pari a 160 milioni di €.



ALCUNI ESEMPI DI OPERE ATTIVATE

<p>1. Nuovo asse ferroviario Torino – Lione (il tunnel di base è lungo 54 Km)</p>	<p>I progetti preliminari, sia per la parte francese che per la parte italiana, sono stati approvati in questi ultimi due anni.</p> <p>Il “master plan” delle infrastrutture dei trasporti della nuova Unione Europea, voluto dall’Italia ed approvato durante il semestre di presidenza italiana, ha confermato la priorità di tale opera all’interno del Corridoio 5, ne ha garantito la copertura finanziaria del 20%.</p> <p>Quando questo Governo si è insediato non c’era nessuna certezza sulla priorità dell’opera e l’avvio dei lavori era previsto dopo il 2018.</p>
<p>2. Nuovo asse ferroviario del Brennero (il tunnel di base è lungo 54 Km)</p>	<p>Entro questo primo semestre approveremo il progetto per la parte italiana, entro l’anno sarà approvato il progetto per la parte austriaca.</p> <p>Questo intervento fa parte del Master Plan della nuova Europa ed è ubicato sul Corridoio n.1 (Berlino - Palermo).</p> <p>Anche questo intervento gode della copertura del 20% dei Fondi Comunitari.</p> <p>I lavori del tunnel pilota, pari a circa 480 milioni di € partiranno entro il mese di giugno 2006.</p> <p>Quando questo Governo si è insediato non c’era nessuna certezza sulla priorità dell’opera e l’avvio dei lavori era previsto dopo il 2018.</p>



3.

**Asse ferroviario AV
Torino – Milano – Venezia**

I lavori sul collegamento Torino – Novara sono terminati.

Per la tratta Novara – Milano i lavori sono cantierati e l'avanzamento lavori ha superato il 28%.

Per la tratta Milano – Verona, il progetto è stato approvato dal CIPE ed i lavori dovrebbero essere affidati entro il mese di febbraio 2006.

Per la tratta Padova - Mestre i lavori sono in corso.

Quindi sono in corso tutti i lavori ferroviari relativi all'asse ferroviario del Corridoio 5.

Quando questo Governo si è insediato non era partito nulla, non erano disponibili le risorse escluso una copertura minima parziale per la tratta Torino – Novara.

4.

**Asse ferroviario AV
Milano - Genova**

Il CIPE ha approvato il progetto e sono già aperti i cantieri.

Questo intervento è ubicato su un altro corridoio importante della Unione Europea : il corridoio Rotterdam – Genova; anche in questo caso sarà possibile utilizzare i fondi della Unione Europea.

Quando questo Governo si è insediato non erano disponibili le risorse e non si disponeva del progetto approvato dal CIPE.



<p>5. Passante autostradale di Mestre</p>	<p>Questo è un nodo stradale che, oltre a bloccare la fluidità delle relazioni lungo il corridoio 5, ha superato i 70.000 veicoli al giorno.</p> <p>Questo Governo è riuscito a fare approvare il progetto, a trovare le risorse, e a cantierare le opere.</p> <p>Le previsioni inerziali, quelle cioè portate avanti dal passato Governo avrebbero consentito l'apertura dei cantieri non prima del 2008.</p>
<p>6. MO. SE. Salvaguardia di Venezia</p>	<p>Dopo 37 anni di stasi, dopo una completa indifferenza sulla sistemica alluvione per 60 giorni all'anno di Venezia, questo Governo ha finalmente approvato il progetto, ha stanziato già 1,2 miliardi di € ed ha già consegnato i lavori.</p>



<p>7. Nodo di Genova</p>	<p>I lavori dell'asse ferroviario Ventimiglia – Genova, cioè l'accesso alla zona di ponente della città, finalmente sono stati consegnati e entro un triennio dovrebbero essere completati.</p> <p>Quando si è insediato il Governo il completamento di queste opere era previsto per il 2013.</p>
<p>8. Variante di Valico Autostradale Firenze Bologna</p>	<p>Questa opera era stata progettata nel 1983 ed era rimasta un progetto fino al 2000, poi erano partiti i lavori ma si erano subito bloccati.</p> <p>E' utile ricordare che stiamo parlando dell'arteria stradale che può definirsi spina dorsale del Paese. Una arteria che fu progettata negli anni '50 per garantire un flusso pari a 6000 veicoli al giorno, oggi tale asse sopporta oltre 65.000 veicoli al giorno creando problemi di inquinamento, di incidentalità, di blocco davvero patologici.</p> <p>Questo Governo ha sbloccato tutti quei vincoli e quelle assurde logiche burocratiche che non consentivano il reale avvio dei lavori e tutti possono vedere la rilevanza e l'avanzamento dei cantieri.</p>



<p>9. Asse ferroviario Bologna – Verona</p>	<p>L'opera era stata progettata nel 1978, i lavori erano stati appaltati nel 1982 e poi tutto si era fermato.</p> <p>Anche in questo caso stiamo parlando di uno degli assi ferroviari più importanti, oggi addirittura, dopo il riconoscimento a scala comunitaria, stiamo parlando del Corridoio n. 1 Berlino – Palermo; però questo asse è ancora a semplice binario.</p> <p>Questo Governo ha finalmente riattivato i lavori ed ha reso prioritario e strategico tale intervento imponendo una accelerazione sostanziale dei tempi di completamento. In assenza di tale azione un asse così determinante sarebbe rimasto solo un cantiere abbandonato.</p>
<p>10. Raccordo anulare di Roma</p>	<p>Il raccordo anulare di Roma non è ancora una lunga tratta a due corsie; cioè un asse su cui giornalmente si muovono oltre 70.000 veicoli al giorno è, negli anni 2000, priva di una sezione stradale omogenea. Il progetto era pronto da anni ma da anni era rimasto tale; per carenza di risorse, per carenza di autorizzazioni, per carenza di approfondimenti progettuali. Questo Governo, attraverso il nuovo management dell'ANAS è riuscito a superare tutti i vincoli ed oggi sono aperti i cantieri.</p>



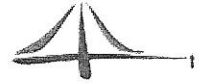
**11.
Metropolitana di
Roma
Linea C e Linea B1**

Roma è una delle poche capitali europee, anzi ormai l'unica perché Atene ha una rete metropolitana efficiente, a non disporre di una rete metropolitana organica e funzionale.

Sin dal 1980 vi era un progetto che prevedeva una linea (la cosiddetta linea C) che avrebbe dato, insieme ad una altra linea la cosiddetta B1, organicità all'attuale impianto metropolitano formato da due sole linee.

Tutto questo però era fermo al dibattito progettuale e, soprattutto era fermo ad un approccio che prevedeva di realizzare per lotti tali nuove linee.

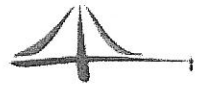
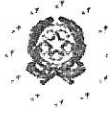
Questo Governo ha concluso l'iter progettuale ed autorizzativo, ha trovato le risorse, affiderà nei prossimi due mesi i lavori della linea C mentre sono già cantierati i lavori della linea B1.



<p>12. Metropolitana di Napoli</p>	<p>Ci si trova di fronte ad una delle reti metropolitane più vaste d'Europa, una rete che supera la dimensione urbana e si colloca a livello regionale.</p> <p>Questo Governo, grazie alla Legge Obiettivo, ha reso possibile il completamento organico di una rete che una volta completata consentirà alla città di Napoli di godere di un servizio metropolitano capace di abbattere i costi da congestionamento.</p> <p>Costi da congestionamento che a Napoli nell'anno 2002 hanno superato il valore di 800 milioni di Euro (1600 miliardi di lire).</p> <p>In questi anni sono stati cantierati lavori per oltre 560 milioni di €.</p>
<p>13. Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria</p>	<p>Anche questo è un asse ubicato sul corridoio 1 (Berlino – Palermo). E' il vero asse che collega il Mezzogiorno d'Italia con il Paese.</p> <p>Eppure questo asse, progettato e riprogettato più volte, era in fase di costruzione da oltre venti anni e gli avanzamenti dei lavori erano praticamente inesistenti anche perché l'intero itinerario (oltre 400 Km) era stato suddiviso in oltre 74 cantieri.</p>



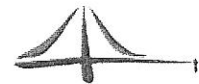
	<p>Questo Governo ha rivisitato l'intero piano progettuale, ha rivisto integralmente la logica dei "lotti", ha trovato le risorse necessarie e, finalmente oggi siamo in presenza di soli 6 maxi lotti funzionali, di cui due già appaltati ed in uno già avviati i lavori; entro l'anno saranno avviate le gare dei restanti lotti.</p> <p>Nei prossimi tre anni pensiamo di completare i lavori dell'intero asse.</p> <p>Senza questa azione del Governo l'opera sarebbe stata disponibile solo dopo il 2030.</p>
<p>14. Il Ponte sullo Stretto di Messina</p>	<p>Anche questo progetto fa parte di un corridoio della Unione Europea (il Corridoio n.1), anche questa opera è stata condivisa ed inserita tra le opere delle reti TEN; cioè fa parte integrante di quel Master Plan che l'Unione Europea ha approvato durante il semestre di presidenza italiana.</p> <p>Ebbene questa opera condivisa da tutti i Governi che si sono succeduti dal dopo guerra ad oggi nel Paese, era rimasta sempre una idea progettuale.</p>



	<p>Questo Governo è riuscito a far approvare il progetto dal CIPE, è riuscito a far completare tutti gli itinerari autorizzativi, ha bandito la gara per scegliere il general contractor e un mese fa ha aggiudicato l'opera.</p> <p>Quando gratuitamente si dice che il ponte non troverà una rete stradale e ferroviaria efficiente in Sicilia ed in Calabria si dimentica che, sempre questo Governo ha attivato concretamente tutti i progetti ed i lavori stradali e ferroviari ubicati in Sicilia ed in Calabria in modo che il 1° gennaio del 2012 (data di apertura del ponte) la rete dei trasporti a terra sia funzionale.</p>
<p>15. L'autostrada Palermo – Messina</p>	<p>Questo asse autostradale è stato progettato alla fine degli anni 50 e realizzato per lotti funzionali ma, mai, portato a termine.</p> <p>Oggi il tempo di percorrenza nel collegamento Palermo – Messina è tale da far preferire l'itinerario Palermo – Catania – Messina; un simile itinerario comporta costi energetici maggiori, ma soprattutto non serve in modo funzionale una serie di città ubicate lungo l'asse Palermo – Messina come Cefalù, Patti, Milazzo, ecc.</p>



	<p>Questo Governo finalmente ha messo la parola fine a questa assurda ed inspiegabile storia del non fare.</p> <p>Questo Governo infatti ha trovato le risorse necessarie, ha sbloccato una serie di contenziosi e finalmente, ha aperto al traffico l'intero collegamento autostradale Palermo Messina.</p>
<p>16. Il nodo ferroviario di Palermo</p>	<p>La città di Palermo è attraversata da un asse ferroviario che proveniente da Trapani e diretto a Messina, svolge anche una funzione di asse metropolitano regionale.</p> <p>Tale asse in particolare consente un collegamento diretto con l'aeroporto di Punta Raisi ed assolve ad un ruolo di sistema metropolitano per una vasta area.</p> <p>Ebbene questa era rimasta fino ad oggi solo una potenzialità. Si disponeva di progetti sin dal 1975, ma tali progetti erano rimasti solo documenti cartacei.</p> <p>Questo Governo ha rivisitato la progettualità, ha ottenuto tutte le autorizzazioni, ha trovato le risorse, ha appaltato le opere e le ha aggiudicate.</p>



I MACRODATI

125,8 miliardi di €

243.582 miliardi di lire

**Il costo del Piano decennale delle infrastrutture strategiche
condiviso da tutte le Regioni**

126

numero delle opere strategiche supportate da

210

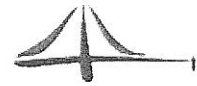
elaborati progettuali

103

progetti approvati dal CIPE per un importo di

72 miliardi di €

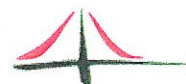
140.000 miliardi di lire



51 miliardi di €
99.276 miliardi di lire
importo delle opere affidate e/o cantierate
40%
del valore globale del Piano decennale

15,2 miliardi di €
29.431 miliardi di lire
importo delle opere cantierate nel Mezzogiorno
30%
dell'intero importo del Piano decennale

6 miliardi di €
11.617 miliardi di lire
importo delle opere aggiuntive in corso di affidamento entro il
primo trimestre 2006, in tal modo si raggiunge la soglia del
45%
del valore del Piano Decennale
nel Contratto con gli Italiani la soglia era del
40%



7 miliardi di €
13.553 miliardi di lire

importo delle opere cantierate dal 1996 al 2001
(nella Legislatura precedente all'attuale)

Si ritiene utile ricordare che dal 1989 al 2001, in tredici anni
sono state affidate e/o cantierate opere per un importo pari a:

17,5 miliardi di €
33.884 miliardi di lire

dal 2002 al 2005, in soli tre anni, sono state affidate e/o
cantierate opere per un importo pari a

51 miliardi di €
99.276 miliardi di lire



1,6%

Aumento del PIL generato dalle opere cantierate

450.000

Nuovi occupati generati dalle opere cantierate