

DPEF 2008-2011 ed Allegato Infrastrutture

Selezionare le priorità: meno autostrade e più opere utili per la mobilità sostenibile

a cura di

**Anna Donati, presidente Commissione Lavori pubblici Senato e
responsabile Mobilità e Trasporti dei Verdi**

arch. Luca D'Eusebio, ufficio legislativo gruppo Verdi-Pdci Senato

PREMESSA: INCOERENZA DI FONDO FRA IL SETTORE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

E' utile sottolineare che il DPEF 2008-2011 e l'Allegato Infrastrutture presentano alcune incoerenze di fondo tra l'impostazione data dal Ministero delle Infrastrutture al Programma delle Infrastrutture (opere prioritarie, modalità con cui sono state individuate e finalità a cui rispondono) ed il capitolo sulla Mobilità proposto dal Ministero dei Trasporti. In quest'ultimo, si avanza la richiesta di selezione delle infrastrutture, coerente con il riequilibrio modale e con le linee guida del Piano Generale Mobilità in corso di redazione da parte dello stesso Ministero. Una richiesta di selezione delle opere che resta però gravemente disattesa nella corposa parte relativa alle infrastrutture.

Il Piano generale della Mobilità, riportato in sintesi nel DPEF, nel capitolo "Mobilità" (V11), prefigura azioni per realizzare un sistema di trasporti sicuro, efficace e sostenibile enunciando i seguenti obiettivi su cui riprogrammare le scelte degli interventi sulle reti infrastrutturali:

- Mediterraneo e autostrade del mare;
- Intermodalità, sia sotto il profilo del sostegno alle imprese per il combinato ferroviario e marittimo, sia con la realizzazione di interporti;
- Politiche di sostegno alla portualità, attraverso servizi intermodali e piattaforme logistiche retroportuali, realizzazione di grandi porti di transhipment;
- Trasporti sostenibili, con l'affidabilità dei servizi e dei diritti dei passeggeri, incremento dell'efficienza energetica e della propulsione ecocompatibile, riduzione dell'inquinamento ambientale;
- Servizi di qualità per i passeggeri pendolari;
- Servizi aerei e turismo;
- Sicurezza;
- Innovazione e formazione.

1. IL PROGRAMMA SULLE INFRASTRUTTURE

Il DPEF 2008 – 2011 include l'Allegato Infrastrutture, come previsto dall'articolo 1 della legge 443/2001 (Legge Obiettivo), denominato "Allegato I, Programma delle Infrastrutture". 426 pagine di documento, suddiviso in due parti e numerosi allegati e composto, che presenta un quadro complessivo delle previsioni per la realizzazione delle infrastrutture con una prospettiva relativa al periodo 2008-2012.

Sono le cosiddette "opere prioritarie" per lo "sviluppo del Paese" con "elevato valore simbolico" e "decisive per lo sviluppo dei territori interessati" e per "l'interconnessione con le direttrici di traffico internazionali" (Capitolo A, paragrafo 1. *Lo scenario di riferimento*). Rientrano inoltre in tale insieme le opere per la "riduzione del divario infrastrutturale del Mezzogiorno" e per la valorizzazione del Mezzogiorno quale "piattaforma strategica" del Mediterraneo, nonché le opere rispondenti alla domanda di mobilità espressa dalle Regioni.

La parte "A" della relazione, dal titolo "Il programma delle infrastrutture strategiche", illustra il quadro generale delle opere infrastrutturali previste e proposte come prioritarie per l'ammodernamento del Paese nei prossimi 5 anni ed un capitolo relativo alle politiche per la casa.

A questo capitolo fanno riferimento gli Allegati relativi a:

- stato d'attuazione della Legge Obiettivo comprensivo dell'insieme delle opere deliberate dal CIPE con il quadro dei finanziamenti e dello stato d'attuazione (Allegato A1 e A2) come previsto dalla legge 166/2002;
- quadro programmatico degli interventi infrastrutturali individuati come prioritari dal Governo e da avviarsi entro il 2012, comprendendo sia opere previste dalla Legge Obiettivo, sia opere ulteriori non incluse nella lista Legge Obiettivo (Allegati B e C);
- documento di concertazione sulle politiche abitative.

La parte "B" della relazione, dal titolo "Relazione illustrativa", presenta considerazioni generali che inquadrano le opere prioritarie, illustrate al punto "A", nelle strategie di sviluppo e infrastrutturali continentali e illustrano alcuni dei criteri di selezione delle opere in relazione ad altri atti di pianificazione e programmazione nazionale. E' posta infine una riflessione sulla questione della qualità urbana. A questo capitolo fanno riferimento gli allegati cartografici da "E" a "F".

2. LE OPERE " PRIORITARIE" ED IL NODO DELLE RISORSE

Le "opere prioritarie" programmate per il periodo 2012 che il Governo intende avviare sono composte da diverse categorie:

1. le "opere prioritarie" programmate per il periodo 2008-2012 inserite nella Legge Obiettivo o fuori da essa, composte da:
 - opere ultimate della Legge Obiettivo (Allegato B, tabella B1);
 - opere in corso della Legge Obiettivo sia con copertura finanziaria (Allegato B, tabella B2) che con copertura finanziaria parziale (Allegato B, tabella B3);
 - opere della Legge Obiettivo da avviare entro il 2012 (Allegato B, tabella B4);
 - ulteriori opere da avviare entro il 2012 non comprese nella Legge Obiettivo (Allegato B, tabella B5);
2. le infrastrutture delle reti TEN e dei grandi valichi alpini (Allegato B, tabella B6);
3. gli interventi nel Meridione del PON e del PNM "Reti e mobilità" cofinanziati dalla UE (Allegato C).

L'insieme delle infrastrutture "prioritarie" si configura in modo interrelato e trasversale tra le diverse forme di finanziamento previste: europeo, statale, privato e di enti locali. Complessivamente le **risorse necessarie per le infrastrutture prioritarie programmate per il periodo 2008/2012 ammontano a 118,235 miliardi di euro**, di cui il 38% (44,795 miliardi di euro) da reperire. (Si veda tabella 1)

Tra queste, quelle **inserite nella Legge Obiettivo e le ulteriori opere da avviare non comprese nella L.O.** sommano complessivamente un fabbisogno di **98,130 miliardi di euro** di cui il 33 % (32,149 miliardi di euro) da reperire. A questi si somma il fabbisogno previsto per le **reti TEN-T stimato in 13,425 miliardi di euro**, di cui il 94% (12,593 miliardi di euro) da reperire, e **6,680 miliardi di euro provenienti dal PON e PNM "reti e mobilità"**. Le risorse finanziarie sono ripartite geograficamente con il 50% dei finanziamenti al Nord, il 14% al centro e il 34 al Sud (l'1 % non è riferibile geograficamente).

Tabella 1 - Opere prioritarie da avviare entro il 2012

		Risorse complessive	Di cui da reperire ex novo
		Milioni di €	Milioni di €
Opere prioritarie		98.130	32.149
B1	Opere ultimate (L. 443/2001)	2.182	
Opere in corso (L. 443/2001)		35.080	
	B2 integralmente coperte	13.696	
	B3 parzialmente coperte	21.384	
B4	Opere da avviare entro il 2012 (L. 443/2001)	55.907	
B5	Ulteriori opere da avviare entro il 2012	4.971	
Opere prioritarie reti TEN-T		13.425	12.593
PON e PNM Reti e mobilità		6.680	-
Totale*		118.235	44.795

Fonte: Allegato Infrastrutture, DPEF 2008-2001 – Tabella 2 – Quadro di sintesi

*Si noti che la somma delle risorse da reperire dovrebbe essere inferiore di 53 milioni di euro

Le infrastrutture della Legge Obiettivo comprese nelle "opere prioritarie", escluse le reti T-Ten, sommano 93,163 miliardi di euro, di cui il 30 % da finanziare (Tabella 2). Sono comprese nelle risorse disponibili finanziamenti da parte di privati per complessivi 24,439 miliardi di euro.

Tabella 2 – Opere prioritarie della legge obiettivo da avviare entro il 2012

Tabella 2 - Opere prioritarie della legge obiettivo da avviare entro il 2012				
Rif.	Descrizione		Costo	di cui da reperire
			in mln. di €	in mln. di €
B1	Opere ultimate		2.182	
	Opere in corso		35.080	8.594
B2	integralmente coperte	13.696		
B3	parzialmente coperte	21.384		
B4	Opere da avviare entro il 2012		55.907	19.816
Somma opere delle legge obiettivo			93.169	28.410

Fonte: Allegato Infrastrutture, DPEF 2008-2001 – Tabella 2 – Quadro di sintesi

L'insieme di opere ritenute prioritarie e da avviare entro il 2012 includono sia opere previste della L.O. che ulteriori opere da avviare nel prossimo quinquennio: pertanto, rappresenta un impegno programmatico e politico del Governo, che ha in questo modo fornito una prima risposta, davvero parziale, alla necessità di selezionare la lunga lista di opere della Legge Obiettivo.

Quindi la programmazione delle infrastrutture prioritarie nel quinquennio 2008-2012, come prospettato dall'Allegato, comporta la necessità di reperire 44,8 miliardi complessivi di risorse pubbliche, che equivalgono a 8,9 miliardi di euro ogni anno.

3. TROPPE AUTOSTRAD E FRA LE OPERE PRIORITARIE

Dall'analisi qualitativa dell'elenco delle opere prioritarie emerge un chiaro e netto squilibrio tra le diverse tipologie infrastrutturali a favore delle strade e autostrade. Alle strade e autostrade, sono destinate complessivamente il 50 % delle risorse, pubbliche e private, pari a circa 60 miliardi.

In particolare per il settore delle autostrade sono previsti interventi complessivi per 42,8 miliardi di euro, di cui oltre il 56% costituito da nuove autostrade per un totale di circa 1.100 km. Fra queste nuove autostrade figurano, solo per citarne alcune, la Pedemontana lombarda, Brebemi, l'autostrada della Valtrompia, il Ti-Bre, la Pedemontana veneta, la Orte-Venezia e l'autostrada della Maremma. **Con un fabbisogno di risorse pubbliche da reperire pari a 5,232 miliardi di euro.**

E' bene ricordare che **le infrastrutture autostradali alimentano la crescita del traffico motorizzato e si pongono quindi in contrasto con gli obiettivi di riequilibrio modale e contenimento dei gas serra contenuti opportunamente nello stesso DPEF.** Inoltre le nuove autostrade previste per il nostro Paese derivano in gran parte dagli anni '70 e '80 e risultano completamente inattuali rispetto alle trasformazioni intercorse nel territorio ed alla domanda di mobilità orientata oggi su brevi e medie distanze.

Ridotte sono invece le risorse distribuite sulle infrastrutture portuali (1.7%), interportuali (0.3%), aeroportuali (0.6 %). Insufficienti le risorse per le ferrovie (32.1 %) e per i sistemi metropolitani (9.6 %). **Permane la presenza del MOSE che assorbe il 3.6 % delle risorse: una percentuale superiore a quanto assegnato complessivamente per i sistemi portuale, interportuale, aeroportuale.**

Tabella 3 - Le risorse finanziarie delle opere prioritarie

sistemi:	Infrastrutture prioritarie		Opere prioritarie entro 2012		TEN-T		PON e PNM "Reti e mobilità"	
	Totale = 1+ 2 + 3		1: Tabelle da B1 a B5		2: Tabella B6		3: Allegato C	
	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%
portuale	2.016	1,7%	1.463	1,5%	-	0,0%	554	8,3%
interportuale	352	0,3%	289	0,3%	-	0,0%	63	0,9%
metropolitano	11.400	9,6%	11.157	11,3%	-	0,0%	243	3,6%
aeroportuale	568	0,6%	511	0,5%	-	0,0%	56	0,8%
ferroviario	38.010	32,1%	22.380	22,8%	13.425	100,0%	2.205	33,0%
autostrade e strade	59.942	50,6%	56.383	57,4%	-	0,0%	3559	53,3%
elettrico	662	0,6%	662	0,7%	-	0,0%	-	0,0%
idrico	1.178	1,0%	1.178	1,2%	-	0,0%	-	0,0%
mose	4.272	3,6%	4.272	4,35%				
	118.399	100,0%	98.294	100,0%	13.425	100,0%	6.680	100,0%

Fonte: Allegato B, Allegato Infrastrutture del DPEF 2008 - 2011

Si noti che la somma dei singoli interventi ottenuti dalla somma delle singole opere alle tabelle da B1 a B6 è lievemente difforme dalle tabelle di sintesi della relazione.

Diverso è invece il quadro delle risorse pubbliche da reperire e che riguardano (Tabella 4):

- per il 61.4 % le reti ferrovie (sia delle reti ad alta velocità e alta capacità che reti ferroviarie ordinarie);
- per il 22.8 % alle strade e autostrade;
- per l'11.8 % ai sistemi metropolitani
- per 1.1 % agli aeroporti;
- per il 2.5 % ai porti.
-

Per quanto riguarda gli altri settori di intervento sono sotto la soglia dell'1 per cento.

Tabella 4 – Le risorse da reperire

	Infrastrutture prioritarie		Opere prioritarie entro 2012		TEN-T		PON e PNM "Reti e mobilità"	
	Totale = 1+ 2 + 3		1: Tabelle da B1 a B5		2: Tabella B6		Allegato C	
sistemi:	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%
portuale	1.080	2,5%	1.080	3,5%	-	0,0%	-	0,0%
interportuale	26	0,1%	26	0,1%	-	0,0%	-	0,0%
metropolitano	5.167	11,8%	5.167	16,6%	-	0,0%	-	0,0%
aeroportuale	495	1,1%	495	1,6%	-	0,0%	-	0,0%
ferroviario	26.853	61,4%	14.260	45,8%	12.593	100,0%	-	0,0%
Autostrade e strade	9.956	22,8%	9.956	32,0%	-	0,0%	-	0,0%
elettrico	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
idrico	165	0,4%	165	0,5%	-	0,0%	-	0,0%
mose	-	-	-	-	-	-	-	-
	43.743	100,0%	31.150	100,0%	12.593	100,0%	-	0,0%

Fonte: Allegato B, Allegato Infrastrutture del DPEF 2008 - 2011

Nella programmazione delle infrastrutture le risorse finanziarie sono andate spostandosi negli ultimi anni costantemente verso le infrastrutture stradali e autostradali (Tabella 5). Viceversa il sistema Paese, come riconosciuto nello stesso DPEF, dovrebbe invece concentrare le risorse sulle maggiori **criticità** del sistema infrastrutturale:

- **Città e mobilità urbana**
- **Investimenti nel trasporto ferroviario**
- **Sicurezza stradale ed interventi di manutenzione**
- **Vie del mare e portualità**
- **Logistica ed intermodalità**

Il raffronto che segue compara la ripartizione tra tipologie di infrastrutture considerando: il DPEF 2008/2011, la ricognizione CIPE 2006, Aggiornamento 2006 del I° programma Legge 443/2001 e il Programma iniziale delle Infrastrutture strategiche del 2001.

Tabella 5 – Ripartizione negli anni del programma strategico per sistemi

	Infrastrutture prioritarie		Ricognizione CIPE 2006		Opere Legge obiettivo		Opere Legge obiettivo	
					Aggiornamento aprile 2006		dicembre m2001	
sistemi:	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%	milioni di €	%
portuale	2.016	1,7%	990	1,09%	5.373	3,08%	3.816	3,03%
interportuale	352	0,3%	491	0,54%	1.664	0,95%	1.533	1,22%
metropolitano	11.400	9,6%	13.434	14,78%	20.515	11,77%	19.226	12,01%
aeroportuale	568	0,6%		0,00%	1.649	0,95%	310	0,25%
ferroviario	38.010	32,1%	32.513	35,77%	61.926	35,53%	42.802	34,01%
Autostrade e strade	59.942	50,6%	36.931	40,63%	68.662	39,39%	48.304	38,38%

elettrico	662	0,6%	597	0,66%	597	0,34%	0	0,00%
idrico	1.178	1,0%	1.257	1,38%	4.678	2,68%	4.641	3,69%
ponte sullo stretto			4.684		4.958		4.958	
mose	4.272		*		4271		4271	
	118.399	100,00%	90.898	100,00%	174.296	100,00%	125.861	100,00%

Fonte: varie. Si noti che la somma dei singoli interventi ottenuti dalla somma delle singole opere alle tabelle da B1 a B6 è lievemente difforme dalle tabelle di sintesi della relazione.

- I finanziamenti riferiti al Mose non sono esplicitati come voce a se stante.

4. SELEZIONARE LE PRIORITÀ DELLE OPERE "PRIORITARIE"

Il quadro illustrato delle “infrastrutture prioritarie” da avviare entro il 2012 va interpretato alla luce di quanto affermato in conclusione del capitolo 1, in cui si sottolinea che **le “priorità infrastrutturali” andranno individuate, “ferme restando le necessarie valutazioni costi benefici”, in “coerenza” con gli obiettivi generali e di sistema finalizzate alla riduzione delle emissioni del gas serra del comparto trasportistico, nonché degli obiettivi ambientali del protocollo di Kyoto e della direttiva europea sulla qualità dell’aria e su quella relativa ai tetti nazionali alle emissioni inquinanti, da perseguire attraverso il riequilibrio intermodale”.**

Per quanto riguarda gli obiettivi di Kyoto si ricorda che vi è l’impegno dell’Italia, attraverso l’adesione al Protocollo di Kyoto (sottoscritto l’11 dicembre 1997 e ratificato con legge n. 120/2002), ad una riduzione del 6,5 % delle emissioni rispetto al 1990. Ad oggi, invece, le emissioni nel nostro Paese sono aumentate circa del 12,5 %, ed è quindi necessario tagliare ulteriormente, con un impegno annuo di riduzione pari a circa 98 Mt/anno nel periodo 2008/2012. In caso contrario, è stato stimato un costo annuo fino a 2,56 miliardi di euro. Inoltre il Consiglio europeo si è dato l’obiettivo di ridurre le emissioni entro il 2020 del 20% rispetto ai quantitativi emessi nel 1990, attraverso adeguate politiche energetiche e ambientali. Il trasporto su strada nel nostro Paese contribuisce per il 25% alle emissioni di gas serra.

A seguire viene affermato che i **“programmi degli interventi” dovranno altresì essere valutati “sotto il profilo ambientale” in relazione sia agli impatti (si suppone con riferimento alla VAS ai sensi della Direttiva 2001/42 CE) sia alla risoluzione di problematiche quali:**

- **decongestione delle aree metropolitane;**
- **rafforzamento del trasporto su rotaia;**
- **disincentivazione dell’uso del mezzo privato;**
- **sviluppo del cabotaggio e delle autostrade del mare.**

Di questa griglia per la definizione delle “infrastrutture prioritarie” e per la valutazione dei “programmi di interventi” è bene sottolineare che deve essere data una interpretazione in linea con il programma di governo dell’Unione, per una scelta delle opere sulla base di criteri di efficienza e sostenibilità con l’applicazione della Valutazione Ambientale Strategica.

In ogni caso, sia le **“infrastrutture prioritarie”**, rispondenti all’impegno programmatico del Governo per l’adeguamento infrastrutturale del Paese, che le **“infrastrutture strategiche”**, rispondenti alle procedure codificate con la Legge Obiettivo, **dovrebbero essere sottoposte a valutazioni:**

- **costi/benefici e di coerenza con gli obiettivi del Piano generale delle Mobilità in corso di redazione da parte del Ministero dei Trasporti;**
- **Valutazione Ambientale Strategica ai sensi della Direttiva 2001/42 CE;**
- **in ordine al rispetto degli impegni assunti con il Protocollo di Kyoto (sottoscritto l’11 dicembre 1997 e ratificato con legge n. 120/2002)**

E’ bene ribadire che l’Allegato Infrastrutture è lo strumento attraverso cui individuare un “programma predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d’intesa con i Ministri competenti e le Regioni o Province autonome interessate, ed inserito, previo parere del CIPE e intesa della Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l’indicazione dei relativi stanziamenti.”

5 UN'AUTENTICA PRIORITÀ: RIFORMARE LA LEGGE OBIETTIVO

In occasione del Documento di programmazione economico finanziaria per gli anni 2007-2011 il Senato della Repubblica, all'atto di approvare il DPEF, impegnò il Governo a:

- “sviluppare il programma di investimenti pubblici e l'utilizzo di disponibilità finanziarie anche private per l'ammodernamento infrastrutturale del Paese, mediante una **programmazione fortemente integrata con il PGTL e il suo aggiornamento**, che garantisca, per un verso, il coinvolgimento delle realtà regionali e territoriali e, per altro verso, il costante controllo e monitoraggio del Parlamento sugli investimenti; **dovrà essere superata la legge obiettivo** e gli indirizzi strategici relativi alle politiche infrastrutturali dovranno **privilegiare la mobilità sostenibile e l'equilibrio intermodale**; prendendo atto e condividendo l'impegno del Governo a **sospendere l'iter di realizzazione del Ponte sullo Stretto**, si dovranno sostenere con adeguati finanziamenti gli **investimenti sulla rete stradale, ferroviaria e portuale del Mezzogiorno**” (riferimento: punto II. per quanto concerne gli obiettivi delle politiche per la crescita e l'equità per il quinquennio di riferimento: lettera A. per la crescita e la competitività: punto 6);
- rilanciare una forte **iniziativa politica di carattere strutturale, finalizzata al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas climalteranti secondo gli obiettivi previsti dal Protocollo di Kyoto e di quelli di sostenibilità dello sviluppo integrando le diverse politiche pubbliche e, in particolare, le politiche ambientali, industriali, produttive, energetiche e infrastrutturali, in un percorso condiviso che affronti – tra gli altri - anche il problema degli oneri connessi all'attuazione del Protocollo medesimo**;

Invece, l'Allegato infrastrutture del DPEF 2008-2012 non si pone il problema del superamento della legge obiettivo perpretando una logica di intervento e modalità di individuazione delle opere prioritarie con relativa attenzione in merito alla pianificazione dei trasporti, agli aspetti ambientali, alla valutazione costi/benefici e alle relazioni con gli Enti Locali. E' urgente procedere al **superamento della legge obiettivo**, dando seguito all'apposito Tavolo di lavoro interministeriale avviato dal Cipe a cavallo del 2006/2007.

Solo in un quadro legislativo riformato e nell'ambito di una pianificazione sostenibile del sistema dei trasporti e infrastrutturali potrà essere valutata anche l'introduzione, che viene proposta con l'Allegato Infrastrutture, del cosiddetto “**federalismo infrastrutturale**”, estendendo il modello lombardo avviato con l'ultima finanziaria e attuato attraverso il CAL (Concessioni Autostrade Lombarde).

Viceversa, le società regionali avranno in mano le leve decisionali nei confronti dei concessionari, senza alcun controllo centrale e con il rischio di perseverare con un modello che lo stesso Governo ha tentato di superare, attraverso il faticoso iter che ha portato ad approvare la concessione unica. Inoltre è da sottolineare che verrebbe a mancare un coordinamento tra le diverse Regioni nella programmazione delle infrastrutture autostradali e l'avvio di un percorso che si pone, senza verifiche, in aperto contrasto con gli obiettivi di riequilibrio modale e contenimento delle emissioni come previsto dal Protocollo di Kyoto.

6. CONCLUSIONI: RIDEFINIRE LE SCELTE CON CRITERI SOSTENIBILI

Alla luce di tutte queste considerazioni, la strategia generale della politica delle infrastrutture inclusa nel DPEF ed Allegato Infrastrutture, non è coerente con le invocate strategie di riequilibrio modale verso sistemi che hanno necessità di maggiori investimenti e sviluppo del servizio. Gli investimenti urbani, le ferrovie, i porti e le infrastrutture connesse, la sicurezza stradale, la logistica ed intermodalità. Inoltre, la selezione effettuata non è ancora coerente con le risorse pubbliche effettivamente disponibili in modo realistico nei prossimi quattro anni.

Si rende indispensabile indicare o rafforzare nella risoluzione di indirizzo al Governo le osservazioni critiche e le richieste di modifica della strategia, secondo i seguenti criteri:

- 1 La lista delle opere è ancora troppo estesa ed insostenibile, e non coerente con un quadro realistico di risorse finanziarie pubbliche disponibili. E' quindi necessario introdurre una **maggiore selezione delle opere prioritarie** indicando anche un **ordine di priorità** con riferimento agli obiettivi del PGTL del 2001 e al redigendo Piano della Mobilità. In particolare potenziando gli investimenti per mobilità

urbana, trasporto ferroviario, sicurezza stradale, vie del mare ed alla portualità, logistica, intermodalità.

- 2 E' essenziale intervenire affinché la lista delle opere proposte, che presenta una lista di nuove autostrade a cui vengono destinate ingenti risorse pubbliche e private, sia indirizzata viceversa ad **aumentare le risorse per gli investimenti urbani e ferroviari** per l' adeguamento delle reti per il trasporto collettivo
- 3 **Non sono presenti tra le priorità dell'Allegato Infrastrutture opere ferroviarie di grande rilevanza** quali il potenziamento del sistema del Gottardo, la ferrovia Brennero - La Spezia, il Nodo ferroviario di Torino, la velocizzazione della Salerno - Reggio Calabria.
- 4 Inoltre l'area dello Stretto di Messina pur trattata in modo specifico nel DPEF, non è però coerentemente inserita tra le opere prioritarie dell'Allegato Infrastrutture . E' bene ricordare che dopo la sospensione del progetto Ponte di Messina, è essenziale intervenire con i fondi Fintecna, già destinati all'attraversamento stabile, per il miglioramento e potenziamento dei collegamenti dello Stretto e sulle infrastrutture delle due sponde, dove si sovrappongono flussi di traffico il livello internazionale a quelli nazionale e locale.

Si rende quindi indispensabile

- 5 Procedere alla valutazione e selezione delle infrastrutture strategiche e delle opere prioritarie alla luce degli **impegni e degli obiettivi per la riduzione delle emissioni del gas serra del comparto trasportistico** e per attuare la direttiva per la Valutazione Ambientale Strategica su piani e programmi;
- 6 Intervenire con una selezione delle opere incluse nella Legge Obiettivo, operando l'**esclusione dal I° Programma Strategico delle opere non ritenute prioritarie**, al fine di rispondere ad una effettiva scelta delle priorità strategiche del Paese, con una decisione selettiva del CIPE che elimini almeno dalla lista delle opere della legge obiettivo quelle non ritenute prioritarie dall'Allegato Infrastrutture.
- 7 Precisare che le nuove opere che vengono proposte tra quelle prioritarie e non incluse nella lista delle opere legge obiettivo, **devono essere valutate ed autorizzate con le procedure ordinarie**.
- 8 Nelle Tabelle A1 e A2, allegato al Programma delle Infrastrutture, sono presenti opere quali il Ponte sullo **Stretto di Messina e la Torino Lione che viceversa andrebbero esplicitamente escluse dalle opere della Legge Obiettivo**, in coerenza con le decisioni già assunte dal Governo.
- 9 **E' urgente procedere con la riforma della legge Obiettivo** al fine di ripristinare la corretta programmazione delle opere, coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il redigendo Piano della Mobilità , nonché rafforzare la Valutazione di Impatto ambientale dei progetti, il ripristino della conferenza dei servizi per il coinvolgimento delle Istituzioni locali e gli strumenti di controllo pubblico sul contraente generale. Si richiede al Governo di presentare il DDL di riforma della legge obiettivo entro tre mesi.