



**LEGAMBIENTE**

# Chi ha visto la Legge Obiettivo?

**Il crack della legge che doveva rilanciare le grandi opere e la scomparsa dai programmi di tutti gli schieramenti.**

**Il tema delle infrastrutture è incredibilmente scomparso dal dibattito politico dopo 10 anni nei quali, attraverso la Legge Obiettivo, aveva preso il centro della scena.** Dalla campagna elettorale del 2001 il tema infrastrutturale nel nostro Paese è stato assoluto protagonista del dibattito politico - chi non ricorda Silvio Berlusconi a "Porta a porta" alla lavagna che disegna con il pennarello le grandi opere da realizzare -, e poi al centro di dibattiti e di provvedimenti come la "Legge Obiettivo" (443/2001). Forse mai come in questi ultimi anni si è parlato di infrastrutture in Italia e in tanti hanno sottolineato il ruolo fondamentale che possono svolgere per recuperare i ritardi del Paese. Studi, ricerche, pubblicazioni hanno sviscerato ogni aspetto della situazione e sottolineato i costi pagati dal sistema delle imprese a causa dei ritardi nella realizzazione di opere causati, si sosteneva, da localismi esasperati e dai veti ambientalisti.

Incredibile, in questa campagna elettorale il tema è praticamente scomparso, **perfino nei programmi elettorali si trovano solo generiche indicazioni e promesse.** Nel programma del Pdl si propongono ulteriori semplificazioni delle procedure (una nuova Legge Obiettivo), a partire da Ponte sullo Stretto e TAV Torino-Lione, e il progetto "adotta una infrastruttura" con la possibilità di detrarre il contributo. Per la Lega la priorità sono gli attraversamenti attraverso le Alpi e il federalismo completo per le infrastrutture. Nel programma del PD la parola "Legge Obiettivo" non compare, e neanche vengono citate opere in particolare, mentre di nuovo c'è che si propone un piano delle 100 "piccole e medie (ma grandi) opere" immediatamente cantierabili, oltre a interventi per il trasporto pubblico. Nell'Agenda Monti si parla di liberalizzazioni e grandi opere. Il Movimento 5 Stelle, come Rivoluzione Civile, chiede il blocco del Ponte sullo Stretto e la TAV Torino-Lione e investimenti nella mobilità sostenibile.

**Nessuno ne parla ma il crack della Legge Obiettivo sta assumendo aspetti realmente drammatici:**

- 1,5 miliardi di Euro buttati in progetti impossibili da realizzare!** Dal 2001 ad oggi è questo l'ammontare di Euro spesi per studi o progettazioni preliminari e definitive di opere che mai vedranno la luce. Dal progetto dell'autostrada Lucca-Modena al Tunnel del Mercantour, dalla Pedemontana Abruzzo-Marche fino al Ponte sullo Stretto di Messina. La bulimia di opere, grandi e piccole, ma tutte definite "strategiche" è stata tale in questi anni da aver fatto lievitare l'elenco fino a 192 infrastrutture tra strade, autostrade, linee ferroviarie, porti, aeroporti. **Dal 2001 ad oggi di questo elenco di opere solo il 9% è stato realizzato** (17 su 192) ma **per tutte le altre l'iter va avanti e quindi continuano le spese**, malgrado in molti casi sia assolutamente evidente che non potranno mai essere realizzate. Vengono infatti portati avanti studi e consulenze pagati direttamente dallo Stato oppure attraverso ANAS e FS o al limite attraverso concessioni o project financing. Per alcune di queste opere sono anche stati nominati commissari, create società ad hoc, con ulteriori spese e stipendi. **Finchè queste opere non verranno fermate si continueranno a buttare soldi pubblici.** Per fermare questo spreco di risorse pubbliche occorre tagliare i ponti con le lobby che in questi anni hanno "occupato" il Ministero delle Infrastrutture. Lobby che hanno tutto l'interesse a continuare a tenere in vita questi progetti, a distribuire poltrone e consulenze.
- 304 miliardi di Euro di debiti se non si ferma la legge obiettivo.** Sono dati ufficiali della Camera dei Deputati<sup>1</sup> per le 175 opere trasportistiche ancora da realizzare contenute nell'elenco è questa la spesa prevista, e giudicata addirittura sottostimata perché si tratta di progetti spesso preliminari. E' del tutto evidente che risorse di questa entità sono assolutamente impossibili da reperire persino in un arco di venti anni. Eppure le opere non vengono fermate, tutte quante stanno procedendo, seppur lentamente, per arrivare fino alla progettazione esecutiva, in alcuni casi aprendo qualche cantiere e molto spesso firmando impegni e contratti che stanno creando debiti occulti di decine di miliardi di euro. **Perché nessuno ha il coraggio di dire la verità?** Non solo, questa folle spesa andrebbe a finanziare in larga parte strade e autostrade, come avvenuto dal 2001 ad oggi quando hanno beneficiato del 67% delle risorse stanziare dal CIPE. Città come Roma, Milano, Napoli, Firenze, Palermo, solo per citare le più grandi, non avrebbero alcuna possibilità di realizzare nuove metropolitane e linee di tram perché assenti dall'elenco o relegate agli ultimi posti. Eppure in Italia è proprio nelle aree urbane che si trova l'80% della domanda di trasporto delle persone ed è qui che si evidenzia il più rilevante ritardo rispetto all'Europa.

**Finanziamenti per tipo di infrastrutture delle opere deliberate dal CIPE (2002-2012, mln di euro)**

	<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>Finanziamenti per modalità</b>
<b>Strade ed Autostrade</b> (inclusi programmi ANAS)	59.915,51	<b>67,2%</b>
<b>Ferrovie Nazionali e Regionali</b> (inclusi programmi RFI)	16.951,39	<b>19,1%</b>
<b>Metropolitane</b>	12.094	<b>13,7%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>88.960,9</b>	100%

Elaborazione Legambiente su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti 2012, Allegato Infrastrutture

<sup>1</sup> Camera dei Deputati, "L'attuazione della Legge Obiettivo", settimo rapporto per la Commissione ambiente e lavori pubblici, 30 Novembre 2012.

3. **Nuovi debiti pubblici attraverso crediti di imposta per grandi opere.** Nel Decreto Sviluppo approvato a Dicembre il Ministro delle Infrastrutture Corrado Passera ha inserito ulteriori risorse per le grandi opere sotto la forma di credito d'imposta fino al 50% del valore dell'opera a valere su IRES e IRAP. L'aspetto incredibile è che queste risorse pubbliche andranno a opere per le quali "è accertata la non sostenibilità del piano economico finanziario". Ci troviamo di fronte a un autentico regalo, ossia soldi pubblici per opere che non servono (non sono prioritarie) e che non si ripagano neanche con i pedaggi. La beffa è che riguarderà in particolare autostrade e l'interesse da parte dei concessionari sarà tutto nell'utilizzare il credito di imposta come primo sussidio per cominciare i lavori e poi andare a bussare al Ministero delle Infrastrutture per accedere a finanziamenti pubblici per concludere i lavori! Come troppe volte abbiamo già visto nella storia italiana: cantieri infiniti per opere inutili.
  
4. **Fallito il project financing si chiedono soldi pubblici per le autostrade del Nord,** che era stato promesso sarebbero state pagate dai privati. Le notizie sono cominciate a trapelare da qualche tempo in forma progressivamente più chiara: Pedemontana lombarda, Nuova tangenziale Est di Milano, Bre.Be.Mi. sono in crisi! Servono dunque risorse pubbliche e urge l'intervento della Cassa depositi e prestiti per garantire aumenti di capitale! Dopo anni di retorica sui privati pronti a investire nelle infrastrutture, fermati in passato solo dai veti ambientalisti, ora il bluff si svela. Queste opere hanno enormi problemi di finanziamento, e quindi **si chiede l'intervento dello Stato che dovrebbe garantire non solo questi progetti ma anche, possibilmente, salvare anche le altre autostrade in difficoltà** che si vorrebbero costruire in Lombardia, Piemonte, Veneto, Emilia Romagna (Pedemontana veneta, Valdastico, Passante Nord di Bologna, Val Trompia, Tangenziale sud di Brescia, Ti.Bre. Parma-Verona, Pedemontana piemontese, Nogara-mare, Autostrada Romea, Valdastico Nord, Campogalliano-Sassuolo) **per complessivi 26 miliardi di Euro.** E' politica la scelta di finanziare queste autostrade con soldi pubblici, e se ne deve parlare in campagna elettorale. Per realizzarle si dovrà rinunciare a altri investimenti, come lo si è già fatto in questi anni con il Passante autostradale di Mestre pagato con soldi pubblici (900 milioni), quando si poteva con quella cifra comprare oltre 100 nuovi treni pendolari ad alta frequentazione.

#### **Perché nessuno parla di questo debito pubblico nascosto (per ora) dentro i bilanci dello Stato?**

La spiegazione è forse persino banale: su quell'elenco di 192 opere c'è un vastissimo consenso – Ponte sullo Stretto e Torino-Lione escluse -, trasversale agli schieramenti. Se Berlusconi è stato l'inventore della Legge Obiettivo quando al Governo è tornato il Centrosinistra con Di Pietro Ministro delle Infrastrutture l'elenco è addirittura cresciuto e si è continuato ad investire maggiormente in nuove autostrade ed in Alta Velocità. Neanche con il Governo dei tecnici, e Passera Ministro delle Infrastrutture, è cambiato lo spartito.

Le delibere del CIPE nel periodo tra il 2002 ed il 2012 hanno visto stanziare fondi principalmente per strade ed autostrade, addirittura durante i Ministeri di Lunardi e di Matteoli hanno raggiunto rispettivamente il 63,3 ed il 54,7% del totale dei finanziamenti. Durante i Ministeri di Matteoli e soprattutto di Passera una quota importante dei fondi elargiti riguarda nuove linee ad alta velocità da realizzare come la Treviglio-Verona ed il terzo Valico dei Giovi per la Milano-Genova. Si tratta rispettivamente di 989,9 milioni di euro per Matteoli e di 2.019,5 milioni per Passera.

**Una operazione verità è urgente ma non semplice da realizzare, perché tutti hanno inseguito il sogno berlusconiano** lanciato nel 2001 per cui tutto era diventato possibile, qualsiasi infrastruttura era a portata di mano tanto erano stati tolti i veti locali e la crescita del traffico avrebbe ripagato

ogni investimento. Eppure perfino oggi che i numeri sono spietati, perché il traffico scende per via della crisi e quindi nulla si ripaga, ci vorrebbe il coraggio di dire che quell'elenco di opere è semplicemente impossibile da realizzare. Finché non verrà cancellato si continueranno a fare gli interessi esclusivamente di grandi aziende delle costruzioni e progettisti, intermediari e banche. Andrebbe anche valutato **l'impatto che la Legge Obiettivo ha avuto nei confronti delle imprese di dimensione media e piccola del settore delle costruzioni**, perché con i general contractor si sono ridotti gli spazi di lavoro portando al fallimento aziende importanti con rilevanti conseguenze. L'ossessione per tutto ciò che è grande (opere, appalti, imprese) è evidente anche nel Decreto Sviluppo perché la possibilità di accedere al credito di imposta prevede una soglia dimensionale delle opere fissata a 500 milioni di euro. Ed è significativo sottolineare da un lato come nei grandi cantieri siano sempre gli stessi grandi soggetti a figurare, a partire da Impregilo e CMC di Ravenna, e dall'altro l'inestricabile intreccio di interessi e partecipazioni incrociate di banche, imprese di costruzioni, concessionarie autostradali.

**Oggi chi blocca le infrastrutture realmente utili in Italia sono le lobby delle costruzioni!** E complici sono tutti coloro che continuano a stilare elenchi di opere urgenti che sarebbero bloccate dalle sindromi nimby. Perché quelle opere non si potranno mai realizzare per banali ragioni di risorse che mancano, e perché in larga parte quei progetti sono di qualità penosa, male studiati e costosissimi, devastanti rispetto al territorio. Quell'elenco era sbagliato come numero dei progetti e come priorità, va dunque cancellato quanto prima. In un Paese in difficoltà, con un debito pubblico enorme e nel quale i Sindaci non hanno i soldi per la manutenzione delle strade e delle scuole, questa scelta sarebbe certamente capita dai cittadini.

**Cosa pensano gli schieramenti politici di questa situazione lo vogliamo sapere ora.**

Abbiamo diritto di sapere se si continuerà a tenere in vita la Legge Obiettivo con il suo infinito elenco di opere, continuando a sperperare denaro pubblico, regalando soldi per progetti che non si faranno mai. E per contrastare le tante cartine e elenchi che ci hanno inondato in questi anni siamo andati con questo dossier a ricostruire la situazione delle opere con una analisi dettagliata della situazione. Per denunciare le opere inutili e il diluvio di autostrade, per segnalare quelle abbandonate per sempre. E, soprattutto, per indicare le vere priorità. Ossia le opere che o sono in fondo alla Legge Obiettivo o non ne fanno proprio parte, perché non ci sono lobby a spingere tram e metropolitane, linee ferroviarie urbane e stazioni metropolitane.

In una situazione difficile come quella che attraversa la spesa pubblica, ma che riguarda anche il credito, diventa sempre più fondamentale andare a **selezionare le opere realmente prioritarie** e utili a risolvere i problemi del Paese, oltre che sicure nella loro fattibilità da un punto di vista tecnico, ambientale, economico. E queste **non sono le tanto reclamate "grandi opere" ma invece opere piccole e medie** (come auspicato da tempo anche dall'Ance) che puntino finalmente alla riqualificazione ed al potenziamento di infrastrutture viarie esistenti, dall'altro opere che vadano urgentemente a migliorare la mobilità urbana rendendola efficiente (realizzando un piano nazionale per metropolitane e tram) in collegamenti presi ogni mattina da centinaia di migliaia di persone che non hanno speranza di vedere treni puntuali o moderni. Non è infatti più accettabile nel nostro Paese continuare a confondere le grandi opere con le politiche dei trasporti, mettendo tutto in un calderone che confonde interventi urgenti e meno importanti, e che premia come sempre le solite agguerrite lobby.

## Da dove ripartire?

Sono tre i temi intorno ai quali rivedere l'agenda delle politiche dei trasporti in Italia e quindi avviare una prima revisione della Legge Obiettivo.

### 1) Ridurre e ripensare l'elenco delle opere strategiche

Occorre rimettere al centro gli obiettivi e tornare a parlare di trasporti, in modo da capire quali opere siano veramente strategiche. I criteri attraverso i quali operare una revisione sono a nostro avviso semplici: **dare priorità alle aree urbane concentrando qui il 50% delle risorse previste** (con metropolitane, tram, treni pendolari, logistica), perché è qui che si concentra la voce di gran lunga prevalente della domanda di trasporto; puntare a spostare su ferro e cabotaggio una quota significativa del trasporto merci; rivedere le priorità territoriali sulla base di una seria analisi della congestione, degli incidenti, dell'inquinamento.

Una politica di questo tipo permetterebbe di ridurre in maniera significativa le emissioni di CO<sub>2</sub> provenienti dal settore dei trasporti, che in questi anni è stato quello a più forte crescita in Italia. Occorre uscire da un dibattito incentrato sul numero di opere o di cantieri, di miliardi di Euro mobilitati per lanciare sfide nuove e differenti, comprensibili dai cittadini. Come quella di **puntare a far crescere il trasporto ferroviario pendolare in modo da arrivare a 5 milioni di cittadini trasportati nel 2020** (dagli attuali 2,9 milioni); di **ridurre del 20% la quota di trasporto merci che viaggia su gomma**, investendo seriamente nella logistica e nell'offerta di servizi efficienti, concorrenziali, integrati su treno e nave; di **ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali del 20%**.

Bisogna avere il coraggio di tagliare opere che non hanno senso e puntare su progetti, magari più piccoli, ma integrati, che risolvano problemi di congestione e di connessione. E su queste opere concentrare Fondi FAS, finanziamenti europei e regionali, responsabilizzare gli Enti Locali. E dunque lavorare verso una direzione di intervento che è scontata negli altri Paesi europei: ossia spostare nei nodi urbani la voce maggioritaria della spesa per infrastrutture. Sulla restante parte la priorità deve andare, come avviene in Francia, Germania, Gran Bretagna, alla ferrovia ma attraverso una politica di potenziamento del servizio. Che significa riduzione dei tempi di percorrenza attraverso, innanzitutto, interventi di adeguamento delle linee esistenti e nuovi treni. Il completamento dell'alta velocità deve procedere nei tratti dove ha veramente senso e dove la spesa è possibile come tra Napoli e Bari (dove si viaggia su binario unico) e tra Milano e Venezia. Mentre per il potenziamento dei valichi ferroviari, vista la problematicità di interventi così costosi, occorre farlo a partire dai tratti dove veramente sono i problemi ed è più forte la domanda: ossia nella parte di pianura, nelle connessioni con i nodi urbani e della logistica principali, nella continuità del servizio lungo le linee internazionali. Occorre anche investire nelle aree portuali (aree terminal, spazi, collegamenti), praticamente assenti nell'elenco, per ridurre tempi di manovra per i treni. Ma soprattutto significa dare priorità e certezza agli interventi di ammodernamento delle linee urbane, di realizzazione di nuovi binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, tratte di aggiramento per le merci, nuove stazioni attrezzate con parcheggi e servizi, collegamenti dagli aeroporti alle città attraverso nuovi binari. Non è una ricetta "ambientalista", ma quanto si sta portando avanti in Francia, Germania, Gran Bretagna. Ed è l'unico modo per rendere possibile finalmente far diventare prioritarie opere come il completamento dell'anello ferroviario di Roma, i passanti ferroviari di Torino e Palermo, i raddoppi dei binari nelle principali tratte ferroviarie urbane.

### 2) Qualità delle opere e fattibilità degli interventi

La seconda condizione per rilanciare le opere pubbliche nel nostro Paese sta nel dare certezza alla loro realizzazione. L'anomalia italiana è che si pensa che sia tutto un problema di barriere amministrative, cancellate le quali la realizzazione delle opere diventa semplice. Questa ricetta non è solo sbagliata, ma oramai si è rivelata inefficace con la Legge Obiettivo alla prova dei fatti.

Per risolvere i problemi conviene guardare all'esperienza internazionale, dove oggi vengono considerati decisivi il consenso del territorio, la qualità dei progetti e la loro fattibilità tecnica per non incontrare sorprese in corso d'opera. Questi tre aspetti sono strettamente legati assieme, perché il primo è conseguenza degli altri due oltre che di un'attenta informazione dei cittadini. Il primo passo da compiere sta nell'operare **un'attenta Analisi Costi-Benefici delle opere nell'elenco della Legge Obiettivo**, per decidere in maniera trasparente e sulla base di obiettivi trasportistici quelle che sono veramente utili, fattibili e dunque prioritarie, fermando le altre. Realizzare su queste opere una seria valutazione ambientale aiuta e non è, come qualcuno sostiene, "una perdita di tempo e un lusso", ma una condizione imprescindibile per l'efficacia degli interventi. Per questo è necessario **rivedere completamente la procedura di VIA, per tornare a darle credibilità**, e provare a recuperare il senso della Valutazione Ambientale Strategica, una procedura praticamente svuotata di ogni senso e utilità nell'esperienza italiana rispetto agli obiettivi dell'Unione Europea. Del resto non c'è una ispirazione unicamente ambientalista dietro queste procedure ma piuttosto un'idea largamente condivisa che occorra ridurre gli impatti sul territorio, anche per evitare ricorsi e conflitti. Altrimenti, come ben sappiamo, i problemi spuntano in corso d'opera, si dilatano i tempi e aumentano i costi. I progetti ben studiati possono arrivare ad aumentare la qualità del paesaggio, come dimostrano tanti ponti romani o quelli ottocenteschi in ferro, o più recentemente un progetto come quello del TGV Mediterranée. Infine occorre impostare la discussione sulle scelte e i progetti attraverso un ampio coinvolgimento e informazione di tutti gli interlocutori potenzialmente interessati. Per superare confusi conflitti sulle opere dobbiamo **importare dalla Francia l'esperienza del Debat Public** per tutte le opere pubbliche, una procedura che ha dimostrato come sia possibile costruire un confronto con i cittadini e i diversi portatori di interessi in maniera trasparente, evidenziando problemi, limiti e preoccupazioni. Alla fine il decisore politico sceglie ma sulla base di un percorso chiaro che affronta i problemi, responsabilizza gli Enti Locali e rafforza il consenso intorno alle opere a partire da obiettivi chiari.

### 3) **Un Authority per il settore dei trasporti**

L'aver posto in questi l'attenzione quasi esclusivamente sulle infrastrutture ha fatto dimenticare l'importanza che ha una seria politica di indirizzo e controllo di un sistema nel quale sono tanti gli attori privati e pubblici presenti, con diversi ruoli e modalità di trasporto, e che si muove nella prospettiva di una progressiva liberalizzazione. Dovrebbe essere proprio la scarsità di risorse a mostrare la necessità di occuparsi con più attenzione di gestione del sistema dei trasporti, di regole e responsabilità dei diversi attori, di politica complessiva dei trasporti. Oggi non è più rinviabile l'introduzione di una Authority per il settore, con compiti ben definiti di indirizzo e controllo che permettano di realizzare una progressiva liberalizzazione nell'interesse dei cittadini. I temi fondamentali di cui si dovrebbe occupare l'Authority riguardano il controllo dell'efficienza e qualità del servizio, attraverso indirizzi e criteri di valutazione, e le sanzioni per le irregolarità riscontrate. In sostanza un ruolo di garante nei confronti degli utenti dei servizi di trasporto e di mobilità nel nostro Paese, con fari ben attenti su tutti i soggetti pubblici e privati. In modo da avere garanzie maggiori di adeguati livelli di efficienza e dei servizi nei trasporti, a partire dalla concorrenza fino ai diritti dei viaggiatori. **Un primo campo di intervento prioritario dovrebbe riguardare il sistema ferroviario, dove occorre spingere la liberalizzazione** del trasporto merci e passeggeri, di lunga distanza e regionale-metropolitano, come stabiliscono le Direttive Europee. E nel quale occorre garantire la piena concorrenza, assicurando a tutte le imprese l'accesso al servizio ferroviario, tutelare i diritti dei viaggiatori e migliorare l'offerta, sia nelle tratte competitive per i privati che in quelle dove garantire il servizio universale, dare certezze a cittadini e imprese, e la garanzia di controlli indipendenti e sanzioni.

**Un secondo campo di intervento riguarda il sistema delle concessionarie autostradali e le regole per il project financing.** Occorre infatti accendere i fari sulle convenzioni, verificare tariffe e investimenti, smetterla con proroghe infinite e ristabilire le gare. E' possibile recuperare risorse per investimenti dentro una prospettiva europea, ossia di utilizzare la fiscalità secondo il principio

del *chi inquina e usa paga*. E dunque introducendo un sistema differenziato di tassazione commisurato all'impatto sull'ambiente e all'utilizzo delle infrastrutture (e dunque in particolare del trasporto merci pesante). Queste risorse devono andare ovviamente, secondo il modello svizzero, agli interventi di riequilibrio modale. Il terzo campo di attenzione dell'autorità deve **riguardare il trasporto merci**, dove occorre introdurre indirizzi e regole per riorganizzare il settore dell'**autotrasporto che ha beneficiato dal 2000 al 2012 di oltre 5,4 miliardi di Euro** di sussidi, in un Paese dove il trasporto merci è dominato, con oltre il 90% di predominio, dalla gomma. La direzione deve essere quella di creare più grandi e strutturati operatori intermodali che siano in grado di garantire il trasporto su tratte medio-lunghe utilizzando nella maniera più efficace e con il minore impatto le diverse modalità di trasporto (ferro-cabotaggio-gomma). Dal 1990 ad oggi il peso del trasporto ferroviario merci è addirittura sceso (dall'11,3% al 9%) e la liberalizzazione non sta ancora dando i risultati sperati e quindi occorrono verifiche, controlli, nuovi indirizzi per aumentare offerta e concorrenza.

## Capitolo 1 - Il crack della legge obiettivo

E' da oltre dieci anni che gli investimenti statali e regionali premiano la strada a danno della ferrovia. Basta leggere i dati dell'ultimo studio della Camera sull'evoluzione della Legge Obiettivo, con il numero delle opere che rispetto al primo monitoraggio è passato da 129 a 192 per le sole infrastrutture di trasporto. Ma soprattutto il costo totale di queste opere è aumentato negli stessi anni del 193,8%, in pratica si è raddoppiato, e non soltanto per l'aumento del numero delle opere incluse.

### Crescita del numero delle opere infrastrutturali dal 2004 al 2012 e del loro costo

Anno del monitoraggio	N. Opere	N. Opere trasportistiche	Costi totali (mln euro)	Costi opere trasportistiche (mln di euro)	Incremento opere trasportistiche
30 Aprile 2004	228	129	233.385	117.100	
30 Settembre 2012	390	192	374.810	345.000	193,8%

Fonte: elaborazione Legambiente su dati Cresme per la Camera dei Deputati

A leggere i dati di quanto finanziato dal 2002 al 2012 suddiviso tra strade, ferrovie, metropolitane sembra esserci stata **una precisa strategia della mobilità che ha puntato a far crescere il traffico su gomma in Italia sempre di più nei prossimi anni**. I finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti in questo decennio attraverso la Legge Obiettivo hanno **premiato per oltre il 52% gli investimenti in strade e autostrade**, se si tiene conto anche del grosso investimento fatto per l'Alta Velocità To-Mi-Na. Al contrario, escludendo la TAV che ha visto un costo di oltre 25 miliardi per la Torino-Salerno, si raggiunge il **67% della spesa per le infrastrutture**. Quanto è stato finanziato per le reti metropolitane è ben poca cosa visto che questa voce raggiunge appena il 13,7% degli stanziamenti per opere infrastrutturali, situazione identica quella delle ferrovie, prese in scarsa considerazione ad esclusione dell'Alta Velocità, con meno del 20% degli investimenti totali. In termini assoluti le infrastrutture stradali sfiorano la quota faraonica di 60 miliardi di euro, contro i 17 ed i 12 di ferrovie e metropolitane. Tutto ciò emerge con chiarezza dai dati relativi alla lista delle opere di trasporto deliberate dal CIPE.

A confermare questa situazione sono i **fabbisogni da reperire**, e quindi quelli non disponibili al momento, che per la stragrande maggioranza sono proprio quelli destinati alle ferrovie; si tratta del 52% dei fondi da reperire per un valore assoluto di 50 miliardi! Mentre per strade ed autostrade si tratta del 42,6% dei fabbisogni totali.

### Fabbisogni da reperire per tipologia di infrastrutture 2002-2012

	Costo totale (mln di euro)	Peso sul totale dei costi	Fabbisogni da reperire (mln di euro)	Fabbisogni da reperire rispetto al costo
<b>Strade ed Autostrade</b>	<b>100.851,16</b>	56,3%	<b>40.994,3</b>	42,6%
<b>Ferrovie Nazionali e Regionali</b>	<b>60.055,66</b>	33,5%	<b>49.707,5</b>	51,8%
<b>Metropolitane</b>	<b>18.142,51</b>	10,2%	<b>5.409</b>	26,4%
<b>TOTALE</b>	<b>179.049,33</b>	100%	<b>96.110,8</b>	

Elaborazione Legambiente su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti 2012, Allegato Infrastrutture

## Cambia il Ministro ma non la spesa per strade ed autostrade

Dal 2001 ad oggi nulla è cambiato nella politica infrastrutturale nel nostro Paese. Come evidente dalla tabella successiva tutti i Ministri dei trasporti ed infrastrutture dal primo Governo Berlusconi in poi hanno privilegiato di gran lunga le opere autostradali a discapito dei sistemi urbani e delle ancor meno considerate reti ferroviarie (ad esclusione dell'Alta Velocità).

Di sicuro c'è stata la **continuità nel lavoro dei Ministri Lunardi, Di Pietro, Matteoli ed ora Passera** nel privilegiare, e finanziare, nuove opere autostradali e più in generale il trasporto su gomma. Nessun Ministro infatti ha finanziato maggiormente infrastrutture ferroviarie (ad esclusione della TAV) e sistemi urbani. Le delibere del CIPE nel periodo tra il 2002 ed il 2012 hanno stanziato fondi principalmente per strade ed autostrade, addirittura durante i Ministeri di Lunardi e di Matteoli hanno raggiunto rispettivamente il 63,3 ed il 54,7% del totale dei finanziamenti.

Durante i Ministeri di Matteoli e soprattutto di Passera una quota importante dei fondi elargiti riguarda nuove linee ad alta velocità da realizzare come la Treviglio-Verona ed il terzo Valico dei Giovi per la Milano-Genova. Si tratta rispettivamente di 989,9 milioni di euro per Matteoli e di 2.019,5 milioni per Passera.

**Tabella 5-Finanziamenti assegnati da Delibere CIPE 2002-2013 (mln di Euro)\***

Tipologia opere	Lunardi (2001-2006)		Di Pietro (2006-2008)		Matteoli (2008-2011)		Passera (2011-2013)	
	Mln euro	%	Mln euro	%	Mln euro	%	Mln euro	%
<b>Autostrade e strade</b>	4.934	63,3	1.443	32,3	2.554,4	54,7	585,9	15,2
<b>TAV</b>	225	2,9	1.700	38,1	989,9	21,2	2.019,05	52,4
<b>Potenziamenti ferroviari</b>	890,3	11,4	571	12,8	538,1	11,5	504,1	13,1
<b>Metropolitane e sistemi urbani</b>	1.747,1	22,4	747,1	16,8	585,4	12,6	742,7	19,3

Elaborazione Legambiente su dati CIPE

\*esclusi i finanziamenti pluriennali

Un altro elemento fondamentale per inquadrare ciò che avvenuto nel settore delle infrastrutture è la spesa pubblica per la progettazione di opere che sono rimaste sulla carta o che presentano ritardi cronici nei tempi di realizzazione. Andando ad analizzare le opere ancora non terminate (hub portuali, autostrade, strade, interporti ed aeroporti) risulta evidente la quantità ingente di risorse pubbliche spese senza vedere realizzate le opere.

Si tratta di circa **1,5 miliardi di euro andati a finire in studi e progetti** di opere quali l'Autostrada Lucca-Modena, ancora ferma allo Studio di Fattibilità costato 350.000 euro, l'adeguamento della Cassia Bis da Roma a Viterbo la cui progettazione definitiva costò nel 2005 ben 6,641 milioni di euro (opera che non ha una data certa per l'ultimazione dei lavori), l'adeguamento della SS28 Col di Nava (anch'essa in progettazione definitiva) per 4,7 milioni.

Ma sono significativi anche i dati relativi a progetti ferroviari mai realizzati. Emblematici i due casi delle tratte Foligno-Fabriano e Foligno-Terontola i cui raddoppi sono ben lontani dall'essere realizzati anche se negli anni sono stati spesi 4,8 milioni di euro per i soli progetti preliminari.

Non sono state da meno le altre infrastrutture. Per la progettazione del nuovo hub portuale di Civitavecchia sono stati spesi 6 milioni, mentre sono 137.000 euro i costi per il progetto di

adeguamento del Porto di Livorno e dell'Interporto di Guasticce che vedono ancora i lavori in corso ed un forte ritardo rispetto alla consegna prevista nel 2011.

In generale è clamoroso il ritardo del programma delle infrastrutture previsto dal 2001 ad oggi, tanto da trovare ancora il 50% delle opere nelle fasi di Studio di Fattibilità, Progetto Preliminare e Definitivo. Opere che se dovessero andare avanti vedrebbero aumentare i costi della progettazione esecutiva di 4-5 volte.

**Un altro tema è quello delle molte opere programmate ed in fase di realizzazione che interessano la Lombardia**, anche con autostrade di stampo regionale. Si tratta di Pedemontana, Bre.Be.Mi., TEM, Cremona-Mantova, Broni-Mortara, ecc.) parte della Tirreno-Brennero, Autostrada Val Trompia e Boffalora-Malpensa, per un totale di oltre 380 km e di **3,7 miliardi di euro pubblici**. Proprio quest'ultimo punto rappresenta l'elemento più critico delle opere elencate, in particolare per la Pedemontana e la TEM. I cantieri infatti rischiano di fermarsi se entro poche settimane, massimo qualche mese, non saranno effettuati aumenti di capitale di 120 milioni per TEM e almeno 500 milioni per la Pedemontana ed in entrambi i casi una quota consistente, per un totale di 400 milioni di euro dovranno essere elargiti dalla Provincia di Milano.

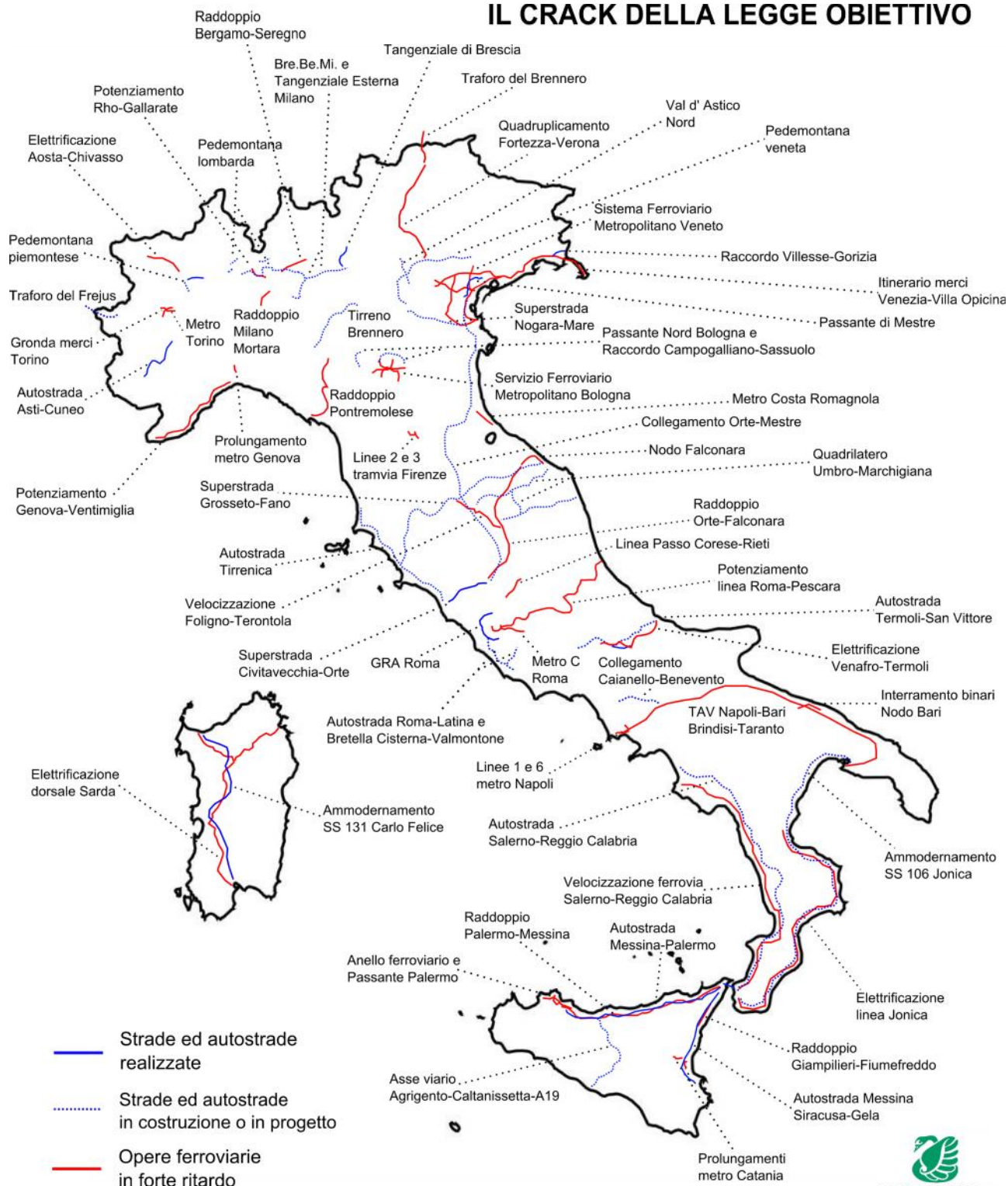
Più in generale è la **Pianura Padana** ad essere l'oggetto principale delle nuove autostrade realizzate ed in costruzione. Le 4 grandi Regioni del Nord, Lombardia, Veneto, Piemonte, Emilia-Romagna, sono interessate da 15 autostrade presenti in Legge Obiettivo a cui si sommano 4 opere regionali, per una lunghezza di oltre 1.100 km e costi totali per 31.776 milioni di euro.

### Il diluvio di autostrade nel Nord Italia

<b>Opera autostradale</b>	<b>Lunghezza (km)</b>	<b>Costi (mln euro)</b>
<i>Realizzate</i>		
Boffalora-Malpensa	18,6	208,6
Asti-Cuneo	93	1.613,1
Passante di Mestre	32,3	1.185,9
<i>In costruzione</i>		
Bre.Be.Mi.	62,1	1.611,3
Tangenziale Sud Brescia	22	293,8
Pedemontana Lombarda	87	4.166,5
Tangenziale Est Esterna Milano	33	1.659,9
Pedemontana Veneta	94,7	2.129,6
<i>In progettazione</i>		
Campogalliano-Sassuolo	15	598
Ti.Bre.	85	4.682,1
Nogara-Mare	88	1.901,5
Pedemontana Piemontese	40,5	654,5
Val Trompia	35	923,4
Nuova Romea	135	4.000
Passante Nord Bologna	40	1.430
Valdastico Nord	39	1.558
Cispadana emiliana	67	1.200
Broni-Mortara	50,2	1.200
Cremona-Mantova	67	760
<b>TOTALE</b>	<b>1.104,4</b>	<b>31.776,2</b>

Elaborazione Legambiente su dati Cresme per la Camera dei Deputati

# IL CRACK DELLA LEGGE OBIETTIVO



### **Le opere inutili e dannose\***

1) Pedemontana Lombarda

**Lunghezza:** 87 km **Costo:** 4,11 miliardi di euro. **Contributo pubblico:** 1,2 miliardi.

2) TEM (Tangenziale Est Milano)

**Lunghezza:** 33 km **Costo:** 1,58 miliardi di euro.

3) Bre.Be.Mi.

**Lunghezza:** 62 km **Costo:** 1,61 miliardi di euro.

4) Autostrada Regionale Cremona-Mantova

**Lunghezza:** 60 km **Costo:** 0,76 miliardi di euro. **Contributo pubblico:** 0,12 miliardi.

5) Autostrada Ti.Bre.

**Lunghezza:** 85 km **Costo:** 2,7 miliardi di euro. **Contributo pubblico:** 0,9 miliardi.

6) Pedemontana Veneta

**Lunghezza:** 94,7 km **Costo:** 2,4 miliardi di euro. **Contributo pubblico:** 0,173 miliardi.

7) Nuova Autostrada Romea

**Lunghezza:** 125 km **Costo:** 4 miliardi di euro. **Contributo pubblico:** 1,8 miliardi.

8) Raccordo Campogalliano-Sassuolo

**Lunghezza:** 15 km **Costo:** 0,506 miliardi di euro. **Contributo pubblico:** 0,234 miliardi.

9) Autostrada Cisterna-Valmontone e corridoio Roma-Latina

**Lunghezza:** 99 km **Costo:** 2,8 miliardi di euro. **Contributo pubblico:** 1,2 miliardi.

10) Quadrilatero Umbro-Marchigiana

**Lunghezza:** 160 **Costo:** 2,233 miliardi di euro. **Contributo pubblico:** 1,6 miliardi.

11) Ponte sullo Stretto

**Lunghezza:** 5,3 km **Costo:** 8,5 miliardi di euro. **Contributo pubblico:** 0,7 miliardi.

\*Vedere l'approfondimento nell'Allegato 1

## Capitolo 2 - I veri ritardi infrastrutturali

**Il ritardo infrastrutturale è una questione vera.** Come è evidente però in Italia si è al di sotto della media infrastrutturale in tutti i settori rispetto al resto d'Europa, ma le differenze sono ben più nette per le infrastrutture che coinvolgono le aree urbane come metropolitane e linee ferroviarie suburbane. L'unico miglioramento sensibile degli ultimi anni è stato quello relativo alla rete ferroviaria ad alta velocità che ha raggiunto 977 km di lunghezza, mentre sono sconcertanti i dati sulle metropolitane e le ferrovie suburbane.

**Tabella 1-II vero ritardo infrastrutturale in Italia**

Paesi	Autostrade (km)	Rete ferroviaria ad Alta Velocità (km)	Linee Metropolitane (km)	Linee ferroviarie pendolari (km di Suburbane)
Germania	12.772	2.207	621,5	2.033,7
Spagna	14.689	2.665	568	1.392,1
Francia	11.097	2.021	351,1	694,9
Regno Unito	3.558	115	552,1	1.782,2
<i>Italia</i>	<i>6.911</i>	<i>977</i>	<i>180</i>	<i>595,7</i>
<b>Italia rispetto a Media UE (100)</b>	<i>70,5</i>	<i>61,2</i>	<i>39,6</i>	<i>45,8</i>

Legambiente 2013

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie necessarie nel nostro Paese gli interventi più urgenti riguardano le città di Torino, Milano, Monza, Brescia, le aree urbane del Veneto, Bologna, Genova, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Cagliari, Palermo e Catania.

Se si entra nel dettaglio delle opere di trasporto su ferro nelle principali aree metropolitane del Paese come Torino, Milano, Roma e Napoli, ci si accorge di quanto questo tipo di opere sia essenzialmente trascurato e soffra di ritardi clamorosi nello stanziamento dei fondi necessari per il completamento delle infrastrutture.

I dati degli stanziamenti e quindi dei **fondi effettivamente disponibili per queste opere sono desolanti**. A Torino le tratte mancanti per la realizzazione definitiva della Linea 1 di metropolitana necessitano ancora di 306 milioni di euro, su un totale del costo dell'opera di 803 milioni. Ben più allarmante è la situazione delle reti di metropolitana e ferrotranviarie di Milano e Roma a cui mancano rispettivamente 2.764 e 2.073 milioni. A Milano è in fase di realizzazione la tratta Garibaldi-Bignami della Linea M5, mentre per le altre linee, per alcuni potenziamenti ferroviari e per la nuova metro tranvia Milano-Seregno la situazione appare critica a causa della mancanza dei fondi necessari. Nel caso della Capitale è in fase di realizzazione la Linea C di metropolitana, ma con numerosi problemi e ritardi sulle tratte in cantiere, e addirittura la cancellazione delle fermate in centro storico in quelle di progetto e l'incertezza sulle fasi progettuali e le risorse a disposizione. Per quanto riguarda il nodo ferroviario urbano a sud e a nord mancano ancora 1.400 milioni di euro. A Napoli è importante sottolineare come procedano costantemente i lavori per realizzare il sistema ferroviario metropolitano regionale di cui saranno parte integrante i prolungamenti delle Linee 1 e 6 di metropolitana, ma al tempo stesso, anche in questo caso, risulta preoccupante la necessità di reperire 800 milioni di euro per la tratta metropolitana Aeroporto-Centro Direzionale, fondamentale per la chiusura della linea circolare. Al tempo stesso i numeri dei soli pendolari delle ferrovie regionali sono impressionanti: la quantità di cittadini che ogni giorno prendono il treno per andare a

lavorare o a studiare è cresciuta negli ultimi anni sino ad arrivare a **2milioni e 903mila**, con un aumento del 7% tra il 2010 ed il 2012.

Non bisogna poi dimenticare quanto va fatto per la mobilità urbana di molte città italiane che **necessita di materiale rotabile (treni e autobus)**, più che di nuovi binari come visto con la tabella 2, magari servono interventi di manutenzione e, a volte, investimenti in innovazione tecnologica che possono permettere di raggiungere risultati significativi con una spesa ridotta in poco tempo, a cui possono far seguito, laddove utili e con risorse certe, cantieri per nuove infrastrutture. Non deve essere sottovalutata la situazione di inquinamento e congestione delle città italiane che ha raggiunto livelli drammatici, con rilevanti conseguenze sanitarie per la concentrazione di PM10, benzene, ossidi di azoto, monossidi di carbonio.

**In direzione opposta** si è andati, già da molti anni, negli **altri grandi Paesi europei**. All'estero sempre più importanza viene data alle opere urbane e specialmente a quelle su ferro, a maggior ragione in tempi di crisi e di città sempre più congestionate ed inquinate.

Ultimo esempio in ordine di tempo di ciò che viene programmato in altri Paesi è l'accordo sul "Grand Paris Express", una linea metropolitana che tra il 2017 ed il 2025 collegherà i principali centri della cintura metropolitana di Parigi con un investimento di 32,4 miliardi di euro (e risorse statali, regionali, comunali), servendo tra l'altro gli aeroporti della capitale francese, per una lunghezza totale di 150 km. Senza dimenticare gli sforzi e i passi avanti fatti su questo tema dalla Spagna che dalla fine degli anni '90 ha fornito le principali città di numerose linee metropolitane e di collegamenti ferroviari. O l'esempio della Gran Bretagna, dove da tempo si sono stanziati fondi per aumentare l'offerta di ferrovie suburbane e metropolitane nelle città; in particolare a Londra dove le recenti Olimpiadi sono state lo specchio dell'efficienza dei mezzi di trasporto pubblico grazie agli investimenti fatti negli anni passati con la realizzazione della nuova linea "Overground" di 84 km di lunghezza ed i prolungamenti delle linea di metro leggera DLR.

Più in generale il nostro Paese è dotato di una rete ferroviaria ancora molto estesa, comprese le linee di RFI e quelle di proprietà regionale, che però negli ultimi anni ha iniziato a vedere **chiusure importanti** come quella della Sulmona-Castel di Sangro (e più in generale della linea Pescara-Napoli), della linea Jonica tra Sibari e Metaponto e delle 12 tratte ferroviarie in Piemonte.

Al tempo stesso **la qualità e la quantità del servizio**, in particolare quello dedicato ai pendolari, è andato negli anni a diminuire. Come si nota dalla successiva tabella i viaggi su treno complessivi ogni anno sono bene lontani in Italia (847 milioni) rispetto a quelli di altri Paesi direttamente confrontabili con il nostro come il Regno Unito (1.462 milioni di viaggi) ed inferiori di oltre la metà a quelli effettuati in Germania. Stesso risultato si ha se si prendono in considerazione i passeggeri/km annui, dato che evidenzia il numero di persone trasportate in rapporto alla lunghezza dello spostamento. Ancora più importante è quanto viene mostrato confrontando il numero di treni regionali che circolano quotidianamente in Italia, circa 8.000, e nelle principali nazioni europee, con un "deficit" enorme rispetto a Regno Unito, Francia e Germania.

**Tabella 2-Reti ferroviarie e numero passeggeri in Italia ed in Europa (2012)**

<b>Paese</b>	<b>Km ferrovie (escluse le reti TAV)</b>	<b>Viaggi l'anno (mln)</b>	<b>Passeggeri/km l'anno (mld)</b>	<b>Treni regionali in servizio al giorno</b>
<b>Germania</b>	37.679	1.950	78,6	15.220
<b>Francia</b>	28.025	1.151	86,1	12.364
<b>Italia</b>	18.858	847	46,8	7.985

<b>Spagna</b>	15.931	590	22,8	1.526
<b>Regno Unito</b>	15.772	1.462	57,3	11.338

Fonte: Eurostat e Ministeri dei trasporti

E' fondamentale però andare ad analizzare le dinamiche intercorse in questi ultimi anni rispetto al trasporto ferroviario, in particolare sottolineando la differenza tra i viaggi effettuati sui treni a regime di mercato e quelli con il contributo pubblico, ed in riferimento a quest'ultimo settore evidenziare ciò che accade per le lunghe percorrenze e per il trasporto regionale. Quanto emerge dal bilancio consolidato 2011 di Trenitalia, l'ultimo disponibile, è la sostanziale differenza di offerta tra i treni/km a regime di mercato, aumentati di oltre il 2% ed in costante crescita, rispetto ai treni regionali, diminuiti del 3,4% anche se è fondamentale sottolineare come il numero di viaggiatori/km sia rimasto pressoché costante. Le differenze più marcate si riscontrano con i convogli a lunga percorrenza finanziati con il contributo pubblico, la cui offerta in termini di treni/km è crollata tra il 2010 ed il 2011 per oltre l'8%.

**Tabella 3-I treni a mercato e con il contributo pubblico (Trenitalia)**

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Variazione percentuale</b>
<b>Media e lunga percorrenza</b>			
Viaggiatori*km (mercato, in mld)	13.6	14.1	3,4
Viaggiatori*km (universale contribuito, in mld)	7	6	-13,3
Treni*km (mercato, in mln)	47.725	48.721	2,1
Treni*km (universale contribuito, in mln)	30.372	27.913	-8,1
<b>Traffico trasporto regionale</b>			
Viaggiatori*km (in mld)	19.358	19.198	-0,8
Treni*km (in mln)	163,3	157,7	-3,4

Fonte: Bilancio consolidato 2011 Trenitalia

Ma è solo dal 2010 che questi risultati si sono manifestati in maniera eclatante, con particolare riferimento al traffico ferroviario regionale, come evidenziato dalla tabella successiva. Proprio il 2010 rappresenta infatti l'anno di flessione più marcato nei volumi di traffico regionale/metropolitano, dovuti inevitabilmente all'abbassamento dell'offerta causato dalla mancanza di risorse statali e regionali avvenuto proprio a fine 2009. A livello statale la riduzione dei finanziamenti è stata costante in questi ultimi anni, con **una diminuzione delle risorse nazionali stanziata nell'ultimo triennio (2010-2012) pari a -22% rispetto al triennio precedente (2007-2009)**.

**Tabella 4-Traffico ferroviario viaggiatori Trenitalia (2001-2011, in mld)**

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>M/L percorrenza</b>	27,3	25,9	24,9	24,9	25,5	25,8	24,1	23,6	22,2	20,6	20,1
<b>Regionale</b>	19,5	19,9	20,3	20,7	21,1	21,3	21,8	22,2	22,2	19,3	19,2

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti 2012

# LE INFRASTRUTTURE CHE SERVONO ALL'ITALIA



## **Le vere priorità infrastrutturali\***

### 1) Anello ferroviario Roma

Il progetto di **chiusura dell'anello ferroviario nord di Roma** è un'opera di cui si parla da almeno vent'anni, mancano 5 km per la chiusura dell'anello ed il costo stimato per l'infrastruttura e per i collegamenti alla rete secondo uno studio del 2010 è di circa **840 milioni di euro**.

### 2) Completamento linea C metropolitana

La storia della metro C di Roma comincia nel 1990. **Doveva essere pronta per il Giubileo del 2000**, ma la sua costruzione è iniziata soltanto nel 2001, con l'inserimento in Legge Obiettivo. **I costi iniziali** parlavano di **1.925 milioni di euro**, mentre **oggi la previsione è di 3 miliardi e 379 milioni**.

### 3) Potenziamento della linea Gallarate-Rho

Il **potenziamento della linea Gallarate-Rho** prevedeva inizialmente, con il progetto del 2002, la realizzazione di un terzo binario in affiancamento ai due esistenti per un'estesa complessiva di circa 25 km. Successivamente è stato proposto di **realizzare 4 binari**. Nonostante l'opera sia in fase di realizzazione da anni, sono almeno 728 i milioni di euro necessari per il potenziamento della linea, ma al momento sono disponibili solo 402 milioni (fondo bloccato dal Consiglio di Stato lo scorso Dicembre)

### 4) Linee Metropolitane M4 e M5

Tra le grandi opere per l'Expo di Milano del 2015 sono a rischio le nuove metropolitane milanesi, le **linee M4 e la M5**. La prima ha già visto negli ultimi anni un forte ridimensionamento, dando per scontato che solo 2 fermate su 22 (da Linate alla stazione Forlanini) saranno pronte rispetto a quanto previsto 5 anni fa dal primo dossier di candidatura per l'esposizione universale, mentre il resto dovrebbe slittare al 2018. Problemi anche per la linea 5, del valore complessivo di 2 miliardi, di cui il primo tratto (Garibaldi-Bignami), già costruito, dovrebbe essere aperto nel 2013. Il secondo tratto (Garibaldi-San Siro) ha bisogno di un incremento di risorse per almeno 100 milioni.

### 5) Anello ferroviario e Passante di Palermo

Mancanza di fondi destinati alle opere più urgenti anche a Palermo, come per l' **Anello Ferroviario**, per la cui chiusura sarebbe necessario realizzare solamente 3 km. Il primo appalto per questa infrastruttura risale al 1990 ma da allora, su un costo totale di 154 milioni di euro, sono stati stanziati soltanto 76 milioni. L'altra grande priorità del capoluogo siciliano è il **Passante Ferroviario**. La conclusione dei lavori è prevista per il 2015, dopo anni di ritardi.

### 6) Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna

Il **Servizio Ferroviario Metropolitano Bolognese** è un progetto, in fase di attuazione, che prevedeva l'attivazione dal 2012 di un servizio ferroviario ad elevata frequenza (un treno ogni 15/30 minuti) con orario cadenzato lungo alcune linee ferroviarie convergenti o passanti nella città di Bologna. Purtroppo il Servizio Ferroviario Metropolitano non decolla mentre sono passati vent'anni dalla sua originaria progettazione.

### 7) Linee 1 e 6 della Metropolitana di Napoli

Il progetto della linea 1, approvato con Decisione della Commissione Europea nel dicembre 2009, è stato quasi ultimato ma presenta forti criticità per il finanziamento. **La tratta a rischio è quella che collegherebbe Piscinola, Secondigliano e l'Aeroporto di Capodichino** dove l'avvio dei lavori ha risentito di criticità in merito alle procedure espropriative ed alle fonti di finanziamento.

**Anche la linea 6 della metropolitana di Napoli, in fase di realizzazione**, vista la complessità dell'opera e la mancanza di finanziamenti disponibili è **a rischio di ulteriori forti ritardi** nella sua realizzazione.

### 8) Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale in Veneto

**L'area Veneta** è una di quelle in cui risulta più importante ragionare in termini nuovi di trasporto pendolare per la fortissima mobilità tra i diversi centri. Purtroppo il progetto presentato oramai da diversi anni di creare un forte Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SMFR) con treni ad alta frequentazione tra le città e i centri posti nel **quadrilatero Treviso, Venezia, Padova, Castelfranco Veneto** è in rilevante ritardo. Secondo i programmi e gli annunci susseguiti in

questi anni, il sistema doveva essere completato da tempo, ma al momento l'unica linea in fase di realizzazione è quella che collegherà Venezia a Mira (VE) e gli unici lavori completati sono stati quelli relativi ad alcune stazioni. Anche in questo caso si attende la realizzazione di questa opera fondamentale da troppi anni, vista la mancanza di fondi disponibili fermi a 193 milioni di euro per un costo complessivo di 314.

#### 9) Prolungamento metropolitana da Brin a Canepari

L'unica linea di metropolitana di Genova esistente **non vedrà ancora per molto tempo l'attivazione del prolungamento verso ovest, da Brin a Canepari**. Addirittura in questo caso su 269 milioni di euro previsti per l'opera non ci sono fondi disponibili.

#### 10) Completamento metropolitana di Torino

Anche la metropolitana di Torino, la cui prima tratta già ha portato significativi benefici alla mobilità cittadina, necessita di finanziamenti per il suo prolungamento. In particolare sono stati previsti dei **prolungamenti della linea 1**. I finanziamenti necessari ammontano a circa 804 milioni di euro mentre al momento sono disponibili solamente 497 milioni.

#### 11) Potenzimento e sviluppo del nodo ferroviario

Sul **nodo di Bari** sono in corso diversi interventi di potenziamento delle linee e interrimento dei binari, oltre che di soppressione dei passaggi a livello, che potrebbero migliorare sensibilmente la situazione. Purtroppo si tratta dell'ennesimo caso di mancanza di fondi, vista la necessità di arrivare a 960 milioni di euro, considerati sia gli interventi a Nord del capoluogo pugliese sia quelli a Sud, contro gli stanziamenti disponibili di soli 390 milioni.

#### 12) Ferrovia Matera-Ferrandina

Uno degli esempi più noti di **infrastruttura ferroviaria mai realizzata** è il collegamento tra Matera e Ferrandina. I lavori di realizzazione della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella **iniziarono nel 1986 e sono rimasti incompiuti**; la città di Matera resta ancora isolata dal resto della rete ferroviaria nazionale a scartamento ordinario, ed è raggiungibile su ferro solo da Bari tramite la linea a scartamento ridotto delle Ferrovie Appulo Lucane.

#### 13) Metropolitana di Catania

Cruciale è anche la realizzazione della tratta **Stesicoro-Aeroporto della metropolitana di Catania**. Lunga 6,9 km e con 8 nuove stazioni previste permetterebbe di allacciare l'aeroporto internazionale di Catania Fontanarossa al centro della città, con un collegamento veloce ed efficiente. Già dal marzo 2006 esiste, per questa tratta, il progetto definitivo. Dei 430 milioni di euro necessari per la costruzione dell'intera tratta, allo stato attuale sono a disposizione solo 90 milioni di euro, sufficienti a consentire la costruzione del primo lotto funzionale lungo 1,3 chilometri.

#### 14) TAV Napoli-Bari-Lecce-Taranto

La tratta ad alta capacità/velocità, di 146,6 km di lunghezza tra Napoli e Bari, dovrebbe vedere la luce nel 2023 e porterà i tempi di percorrenza tra i due capoluoghi dagli attuali 218 minuti a 170 minuti. **Per il completamento dell'infrastruttura devono però essere reperiti 7,1 miliardi di euro**, mentre al momento sono disponibili 3,5 miliardi.

#### 15) Nodo di Falconara

Il collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica, deve essere considerata un'opera strategica non solo per le Marche ma per tutto il traffico merci e passeggeri del centro Italia e del Nord-Est, una vera e propria alternativa alla dorsale Roma-Milano. L'intervento è stato finanziato con **210 milioni di euro e la conclusione dei lavori è prevista per il 2017**.

\*Vedere l'approfondimento nell'Allegato 2

Nell'elenco delle opere da realizzare sono addirittura scomparse alcune linee tramviarie (come a Savona e Brindisi) e metropolitane (Parma e Bologna su tutte) in parte già finanziate, come non si ha notizia di linee ferroviarie nuove o da potenziare, come la Passo Corese-Rieti di cui si parla da decenni, per non parlare della **Salerno-Reggio Calabria ferroviaria** la cui carenza di fondi è drammatica. A tal riguardo sono stati finalmente stanziati 504 milioni di euro per la velocizzazione della direttrice lo scorso Dicembre, fondi che renderanno possibile l'aumento della velocità a 200 km/h sulla linea Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto riguarda gli interventi realizzati sulla rete ferroviaria bisogna distinguere tra l'alta velocità e il resto della rete. Perché Estrapolando quanto finanziato negli accordi di programma dal Ministero delle Infrastrutture con **RFI tra il 2001 ed il 2012** la rete ad Alta Velocità è stata finanziata con oltre 25 miliardi di euro. La rete ferroviaria convenzionale ha visto il finanziamento di alcune tratte importanti (il raddoppio Bologna-Verona ed il quadruplicamento del Passante di Torino su tutte) per un totale di 4.433,51 milioni di euro. Ma ciò non deve distogliere l'attenzione dalle decine di opere ferroviarie dimenticate anche dagli accordi con RFI. Sono clamorosi i casi di **infrastrutture previste addirittura nei programmi datati 1999-2003**: la Bergamo-Seregno, il potenziamento dell'asse Livorno-Pisa, il raddoppio e la velocizzazione di numerose tratte della Pescara-Bari, la velocizzazione della Foligno-Terontola, la gronda merci di Torino, il quadruplicamento della Pavia-Milano, il raddoppio della Campoleone-Aprilia e delle tratte in ingresso a Cremona, la ormai famosa Ferrandina-Matera solo per citarne alcune.

**Tabella 6-Finanziamenti RFI** (accordi di programma dal 2001-2012)

<b>Tipologia opere</b>	<b>Mln di Euro</b>
<i>Quadruplicamento Padova-Mestre</i>	439
<i>Raddoppio Bologna-Verona</i>	958,5
<i>Potenziamento Pontremolese (Finale-Ospedaletti)</i>	815,5
<i>Raddoppio Pescara-Bari (solo alcune tratte)</i>	405
<i>Raddoppio Decimomannu-S.Gavino</i>	154,9
<i>Raddoppio Reggio Calabria-Melito</i>	293,3
<i>Quadruplicamento Porta Susa-Stura</i>	258,2
<i>Collegamento Aeroporto Malpensa</i>	48
<i>Ulteriore potenziamento tra Cagliari ed Oristano</i>	129,11
<i>Raddoppio Milano-Mortara (parte realizzata)</i>	335
<i>Potenziamento Gallarate-Rho</i>	220
<i>Nodo di Pescara</i>	38
<i>Elettrificazione Taranto-Metaponto</i>	339
<b>TOTALE</b>	<b>4.433,51</b>

Elaborazione Legambiente su dati CIPE