



Ministero delle Infrastrutture

Conferenza nazionale sulle infrastrutture

Catania - Le Ciminiere

Segreteria Organizzativa
dicoter@infrastrutture.gov.it - tel. 06 44124113
assessore.trasporti@provincia.et.it - tel. 095 4012524



UNIONE EUROPEA



Ministero delle Infrastrutture



Provincia Regionale di Catania



Provincia Regionale di Catania



“È necessario riscoprire il valore pubblico delle infrastrutture. Una ferrovia o una strada devono essere qualcosa che unisce e non divide il Paese. Dobbiamo riscoprire una ‘logica del fare’ infrastrutture, dalla quale risulti chiara a tutti la rottura con un passato in cui troppe volte le opere erano realizzate più per interessi propri che per la collettività, oppure erano (e ancora oggi lo sono) a volte ingiustamente osteggiate per motivi ideologici piuttosto che per reali esigenze di tutela.

Incontrarsi e discutere su come portare avanti una ‘logica del fare’ è la mia proposta.”

Antonio Di Pietro

Catania 7 dicembre 2007
Sala Congressi - Le Ciminiere

9.30 *Salvatore Cuffaro
Umberto Scapagnini*

9.45 *Le ragioni dell’iniziativa
Raffaele Lombardo*

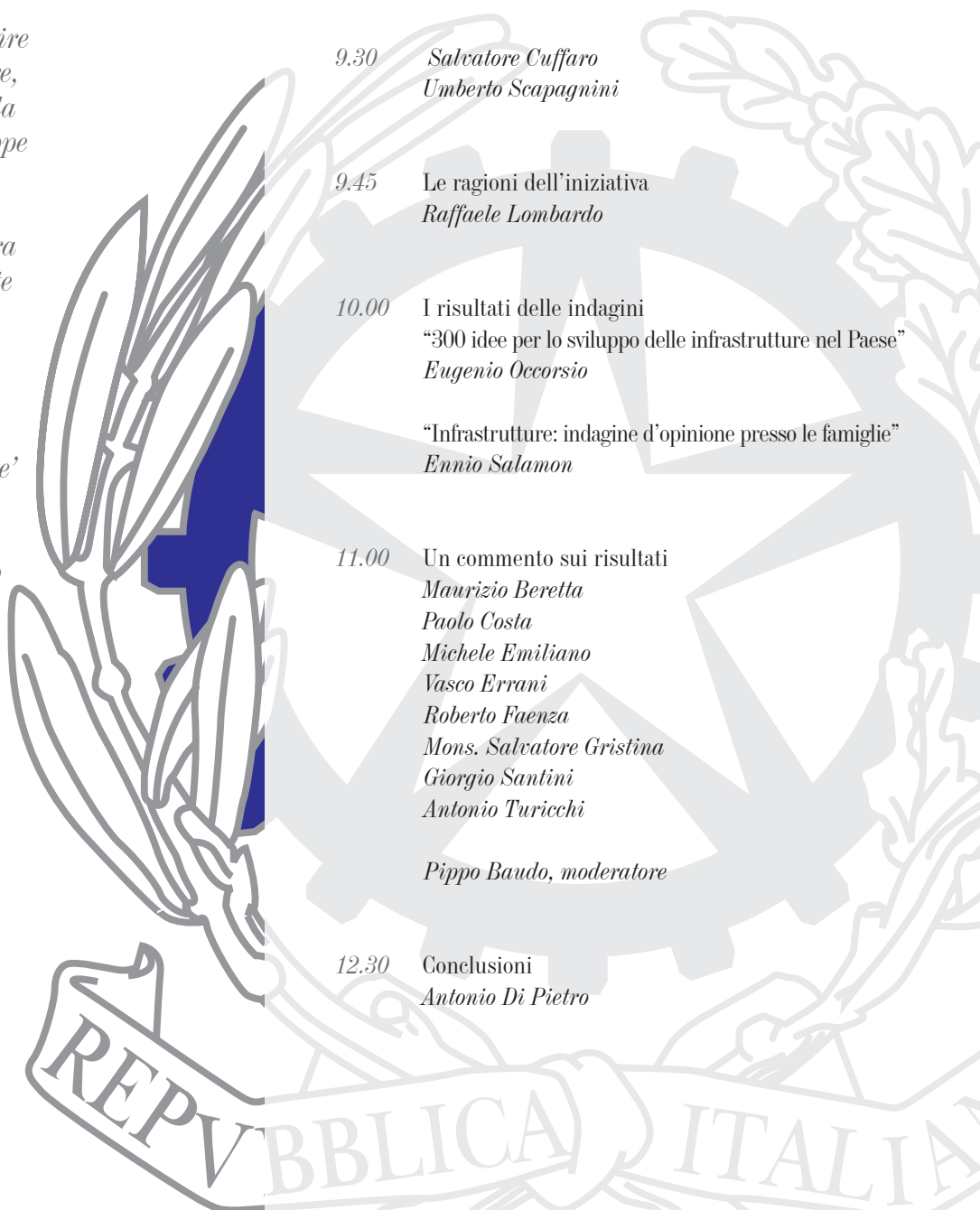
10.00 *I risultati delle indagini
“300 idee per lo sviluppo delle infrastrutture nel Paese”
Eugenio Occorsio*

*“Infrastrutture: indagine d’opinione presso le famiglie”
Ennio Salamon*

11.00 *Un commento sui risultati
Maurizio Beretta
Paolo Costa
Michele Emiliano
Vasco Errani
Roberto Faenza
Mons. Salvatore Gristina
Giorgio Santini
Antonio Turicchi*

Pippo Baudo, moderatore

12.30 *Conclusioni
Antonio Di Pietro*



Spunti di riflessione sugli argomenti della Conferenza



Ministero delle Infrastrutture
Antonio Di Pietro

Provincia Regionale di Catania
Raffaele Lombardo



Conferenza nazionale sulle infrastrutture

Sessione di chiusura

Catania - Le Ciminiere - 7 dicembre 2007 - ore 9,00





Provincia Regionale di Catania

Siamo particolarmente lieti di ospitarVi, insieme al Ministro delle Infrastrutture, On.le Antonio Di Pietro, presso l'Auditorium delle Ciminiere per la sessione di chiusura della Conferenza Nazionale sulle Infrastrutture durante la quale verranno presentati i risultati di due indagini per l'approfondimento dei temi della Conferenza.

La prima è un rapporto sulle idee in merito allo sviluppo delle infrastrutture italiane elaborate da 300 tra i più autorevoli opinion leader.

La seconda è un'indagine di opinione presso le famiglie italiane, per apprezzare il grado di importanza che esse attribuiscono alle infrastrutture ed al loro modo di essere selezionate e realizzate.

I risultati di entrambe le indagini saranno illustrati e commentati da qualificati esponenti della politica, dell'economia e del sociale.

In queste poche pagine abbiamo sinteticamente raccolto, d'intesa con il Ministero, alcuni spunti di riflessione per consentire un più agevole approccio ai temi che verranno trattati durante la Conferenza.

È auspicabile che, a conclusione di questo ciclo di conferenze, possa partire proprio da Catania un nuovo modo di pianificare, decidere e realizzare le infrastrutture sulla base delle reali esigenze di riequilibrio delle opportunità nello scenario nazionale, europeo e mediterraneo.

Orazio Pellegrino
Assessore alle politiche della mobilità

Raffaele Lombardo
Presidente

Sommario

Aspetti economici e finanziari	3
Sostenibilità sociale e ambientale	5
Mobilità e intermodalità.....	7
Corridoi transeuropei e piattaforme territoriali.....	9
Nuove politiche urbane	11

Contatti:

dicoter@infrastrutture.gov.it – tel. 06 44124118

assessore.trasporti@provincia.ct.it – tel. 095 4012524

Aspetti economici e finanziari

Dato per acquisito che il processo di integrazione economica col resto d'Europa, con le altre terre del Mediterraneo può vedere recitare al nostro Paese il ruolo di protagonista solo in presenza di un efficace programma di infrastrutturazione, non si può certo ignorare che uno dei maggiori nodi da affrontare nella realizzazione di questo grande piano di sviluppo sia costituito dalle ragioni, sempre più stringenti - come ci viene suggerito dal recente dibattito politico e dai diversi moniti provenienti dalle istituzioni dell'Unione - della compatibilità con la situazione della finanza pubblica.

Non è un mistero, infatti, che negli ultimi anni gli investimenti pubblici abbiano segnato il passo in misura superiore a quanto non si siano ridotti nel resto del Continente. Un rallentamento che può essere riassunto nel dato dell'osservatorio Cresme, che evidenzia come nel 2005 la crescita degli investimenti in opere pubbliche, valutata a valori costanti, rallenti fin quasi a fermarsi, per la prima volta dal 1995, con un incremento rispetto all'anno precedente di appena lo 0,4 per cento.

E lo stesso Cresme, *sic stantibus rebus*, prevede, addirittura il segno meno, un decremento per gli anni 2008, 2009 e 2010. Un dato determinato prima di tutto dai drastici tagli di fondi attuati con le leggi Finanziarie degli anni 2004, 2005 e 2006.

Un trend ribaltato, in parte, dalla legge finanziaria del 2007, che ha destinato risorse significative alla causa del rafforzamento infrastrutturale del Paese.

Rispetto al 2006 si è registrato un incremento complessivo dello stanziamento superiore al 25%. Per il 2007 sono state disposte autorizzazioni di spesa pari a 3 miliardi e 700 milioni di euro, circa 7mila miliardi delle vecchie lire. Per gli anni 2007 - 2009 gli stanziamenti complessivi ammontano a 14 miliardi di euro.

La ripartizione prevede un trasferimento all'Anas di 1 miliardo e 120 milioni di euro per l'anno 2007, di 1 miliardo e 560 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009.

Il ruolo del settore privato

Ma è evidente che le nuove, grandi sfide per lo sviluppo e per il benessere per le future generazioni non possono essere vinte confidando solo negli stanziamenti pubblici, che, comunque, rimarranno condizionati per molti anni ancora dalle ragioni delicate del Bilancio dello Stato.

Per cui è necessario coinvolgere sempre di più i privati nella costituzione dei capitali indispensabili per interventi di grande qualità. Il privato deve partecipare a tutte le fasi di realizzazione dell'infrastruttura e dell'erogazione dei servizi a questa inerenti.

Una partnership forte che consentirà al settore pubblico di ottimizzare i costi anche attraverso una comune condivisione dei rischi e da una comune identificazione dei soggetti più idonei a sopportarne gli effetti.

Il tutto dovrà realizzarsi in una cornice di trasparenze e di tutela della concorrenza nella gestione delle procedure di gara.

L'Italia, fortunatamente, presenta un quadro improntato alla robusta applicazione di forme di partenariato tra pubblico e privato, la cui misura appare, tra l'altro, in costante crescita. Nel 2005 le opere realizzate con questa forma di partenariato ammontano a 9 miliardi e 500 milioni di euro, che equivalgono a un quarto, al 25% circa, insomma, delle gare pubbliche.

Un aumento esponenziale rispetto al 2002 allorché questa incidenza era solo del 6,6%.

Le Regioni maggiormente "reattive" sono la Campania, che primeggia sia nel dato generale riguardante gli avvisi di gara nel primo semestre del 2006 (59 contro i 34 della Puglia, i 28 del Lazio), sia nelle cifre riguardanti gli avvisi, pubblicati sempre nel primo semestre del 2006 con la procedura della "ricerca del promotore".

In questo caso la Campania (14 avvisi) precede la Lombardia (11 avvisi) e l'Emilia Romagna (9 avvisi).

Leggermente diverso il dato riguardante il numero degli avvisi con la procedura di concessione di costruzione e gestione, che implica un partenariato che si fonda attorno a un progetto posto in essere dalla pubblica amministrazione, in base al quale i privati offrono la propria attività realizzativa e di gestione. In questo caso la Lombardia (18 avvisi) precede la Campania (13 avvisi), l'Emilia Romagna e il Lazio, entrambe a 10 avvisi nel primo semestre del 2006. *(FONTE ANCE)*.

La criticità da superare per una sempre maggiore affermazione di questa modalità è costituita dalla distanza ancora esistente tra proposte ed effettive realizzazioni. Un'attenzione e un'applicazione concrete devono investire i nodi di una precisa definizione dell'assunzione del rischio tra pubblico e privato, della certezza degli accordi, della capacità tecnica e finanziaria dei soggetti privati, della capacità tecnica di elaborazione delle gare.

Un altro problema è costituito dalla diversa appetibilità degli interventi di potenziamento infrastrutturale. Al riguardo, il dipartimento della Funzione pubblica ha individuato di recente i settori prioritari di intervento in un'analisi del potenziale di sviluppo del PPP, acronimo che sta per Partenariato Pubblico Privato.

Primo fra tutti quello delle Risorse idriche, seguito dalla Sanità, dal settore Ambiente e Rifiuti, che segnala un elevato interesse di attori privati. In coda Autostrade e Ferrovie, quest'ultimo condizionato da una bassa sostenibilità del modello di business e dai limitati margini di sviluppo ulteriore.

Sostenibilità sociale e ambientale

Nel marzo del 2000, a Lisbona, l'Unione Europea si prefissava l'obiettivo di un'economia basata sulla conoscenza più competitiva e dinamica del mondo, con la priorità di sviluppare innovazione e impresa, assicurare la piena occupazione, garantire un mercato del lavoro inclusivo, migliorare le reti di trasporto, telecomunicazione ed energia, proteggere l'ambiente.

Per questo occorre la coesione territoriale, complemento necessario di quella economica e sociale.

Nel 2001 il Consiglio Europeo di Göteborg ha aggiunto l'ambiente come terza sezione della strategia di Lisbona per lo sviluppo economico e sociale, confermando in tal modo l'impegno assunto a favore della sostenibilità. Lo sviluppo regionale, rafforzando la coesione territoriale, riduce le disparità economiche e sociali e conduce a un miglioramento dell'ambiente: accessibilità, ambiente, quadro di vita sono i tratti riconoscibili di un'unica visione, efficace e sostenibile, dello sviluppo sociale, economico, civile dell'Europa e del nostro Paese.

Con l'allargamento, l'UE ha acquisito una dimensione continentale e diversificata, per dotazione infrastrutturale e per accessibilità. La quota maggiore del trasporto infracomunitario è detenuta dal settore stradale, pur essendo di rilievo la potenzialità del trasporto marittimo e assai dinamico quello aereo.

In Italia il sistema dei trasporti è caratterizzato da forte squilibrio verso la strada, disomogeneità dei servizi, rete stradale e ferroviaria congestionate, fattori negativi quanto a impatto ambientale e incidentalità.

E la rete stradale è gravata da un'elevata concentrazione del traffico su alcune direttrici, dallo squilibrio della domanda di trasporto, da una distribuzione delle merci fortemente caratterizzata da tratte di breve e medio raggio.

Criticità di ordine quantitativo, con marcati squilibri geografici dell'attuale distribuzione della rete. Con disomogeneità distributive, funzionali, prestazionali e di efficienza.

Uno stallo che ha prodotto un nostro gap infrastrutturale rispetto ai partner europei e una mappa dell'accessibilità del nostro Paese la cui lettura necessita di rappresentazioni molto analitiche.

L'attuale spazio economico, in continua evoluzione, presenta un mondo multipolare e differenziato ma non un universo mercantile omogeneo, un mondo più interdipendente ma anche più destrutturato e diviso.

In proposito le politiche di coesione costituiscono il caposaldo delle politiche regionali condotte dall'UE per favorire la libera circolazione delle persone, mantenere in equilibrio i territori, combattere fattori di disgregazione sociale. Un impegno che assorbe un terzo del bilancio comunitario e che ha prodotto tassi di crescita rilevanti per i Paesi beneficiari nel periodo 1994-2006.

La situazione italiana evidenzia al riguardo pesanti ritardi come una riduzione del tasso di sviluppo ma anche un significativo avanzamento del tasso di occupazione.

Pur con rilievo minore che in passato, la prosperità economica in Europa è concentrata nelle aree metropolitane, un possibile futuro freno alla crescita economica dell'Unione e un aggravamento di congestione e inquinamento.

Di qui la valorizzazione dei centri di media grandezza quali fattori trainanti di una crescita più equilibrata.

La coesione territoriale, quindi, per una maggiore coesione economica e sociale.

In tale ambito l'Italia ha le sue specificità, per il suo livello di sviluppo storicamente assai differenziato e per la "periurbanizzazione", la progressiva dispersione e diffusione sul territorio degli insediamenti umani.

Le politiche di coesione sono necessarie per combattere le fratture sociali delle città, luoghi di attività e funzioni "ricche" ma anche di polarizzazione e criticità sociale, cui consegue talvolta la segregazione delle fasce sociali più svantaggiate e lo sviluppo di condizioni di vita estremamente differenziate.

Le politiche di coesione, dunque, dopo il livello delle relazioni tra stati e tra regioni, si esplicano per rafforzare i legami tra le città e gli insediamenti urbani e, all'interno di questi, tra un quartiere ed un altro: la politica di coesione come "governo di prossimità", per un dialogo continuo e serrato tra istituzioni, parti sociali ed economiche, cittadini.

Potenziamento dell'accessibilità e rigenerazione del quadro di vita sono due priorità che hanno dei costi economici e ambientali, due esigenze che hanno manifestato diversi segni di attrito, come ha rilevato anche il *Libro Bianco sui Trasporti* della UE.

In Italia è forte la correlazione tra le statistiche ambientali sui trasporti e la realtà dei nuovi territori urbanizzati. Perciò la progettazione e la realizzazione di un sistema di accessibilità più sostenibile non possono prescindere da una visione complessiva e veridica dello sviluppo del territorio nazionale, ricostituendo i nessi interrotti tra infrastrutture e città.

La Valutazione Ambientale Strategica costituisce, nell'ambito del processo di elaborazione ed adozione del PON "Reti e mobilità" Obiettivo Convergenza 2007-2013, lo strumento diretto ad assicurare e migliorare l'integrazione di considerazioni ambientali nel Programma, al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente.

Il suo processo è caratterizzato dalla partecipazione e dalla condivisione delle informazioni con le "parti interessate": un punto nodale e non un elemento accessorio, che serve a potenziare le forme di partecipazione nella definizione delle policy pubbliche.

Il PON "Reti e Mobilità" integra nel suo processo di programmazione la componente ambientale attraverso una logica concatenazione che prevede la razionalizzazione delle informazioni, l'analisi del contesto e delle criticità ambientali, la predisposizione di eventuali azioni di mitigazione e/o compensazione degli impatti ambientali potenzialmente generati e l'attuazione del sistema di monitoraggio.

Mobilità e intermodalità

La crescita del sistema Paese è fortemente legata alla possibilità di migliorare le condizioni di accessibilità delle diverse regioni e di garantire efficaci collegamenti tra nodi e reti logistiche.

L'Italia è individuata dalle diagnosi settoriali quale possibile "piattaforma logistica" del Mediterraneo, con un "vantaggio geografico assoluto" per i flussi economici e commerciali con le economie emergenti più rilevanti e dinamiche o con interessanti prospettive di sviluppo.

Oggi, di fronte a segnali di indebolimento della competitività del sistema, registrati nell'ultimo quinquennio anche nel settore portuale, appare decisivo intervenire sui pesanti ritardi di dotazione e di livelli di servizio della rete infrastrutturale nazionale: l'Italia deve essere considerata un unico spazio economico e di vita, all'interno del quale garantire reti e nodi logistici funzionali allo sviluppo compatibile del territorio con l'opportunità di un suo collegamento con le grandi direttrici europee mediterranee e balcaniche.

Il sistema dei trasporti italiano presenta oggi quattro criticità: un forte squilibrio verso la strada, rafforzato da una domanda di trasporto, soprattutto passeggeri, cresciuta a ritmi molto sostenuti per il mutare degli stili di vita e della terziarizzazione; una notevole disomogeneità dei servizi, congestionati al Nord, poco qualitativi al Sud; un livello di congestione elevato su alcune direttrici critiche e nei nodi intorno alle principali aree metropolitane; fattori negativi quanto a impatto ambientale e incidentalità legati alla crescita del traffico su strada.

Le criticità dei collegamenti e della movimentazione di merci e persone nel nostro Paese evidenziano la necessità di un sistema logistico nazionale capace di ridurre il costo del trasporto, in Italia molto più elevato che in Europa e di sfruttare le opportunità della logistica.

Un sistema logistico migliorato è un valore sia in termini di incidenza sul costo dei prodotti nazionali, sia come opportunità di crescita e occupazione per l'economia del Paese.

L'incidenza dei costi complessivi di trasporto e logistica in Italia è stimata in oltre 20 punti percentuali, superiore al dato medio europeo. I costi derivanti dalla congestione della rete dei trasporti sono stimati pari all'1,4% del PIL nazionale e superano anch'essi la media europea.

Costi elevati per un settore che pure registra una crescita più elevata di quella del sistema economico nel suo complesso.

In tale contesto la portualità può essere il "punto di aggressione" da cui partire per strutturare un sistema logistico nazionale efficiente.

Il trasporto marittimo è, infatti, rilevante rispetto alle altre tipologie di trasporto, rappresentando oltre il 60% dei flussi quantitativi con l'estero. A ciò devono aggiungersi le caratteristiche geografiche dell'Italia (8.000 km di coste), la nostra utile posizione baricentrica nel Mediterraneo, la conseguente *leadership* detenuta finora, la centralità dei nostri porti nella rete dei corridoi transeuropei, le opportunità reali di sviluppo sulla scorta dell'infrastrutturazione esistente.

Gli scali del Mediterraneo possono oggi sfruttare una storica occasione di valorizzazione lungo rotte interessanti per i traffici commerciali internazionali. In questo scenario, la *leadership* del sistema portuale italiano è insidiata dagli incrementi dei porti spagnoli.

Un recupero di competitività può venire dal rafforzamento delle connessioni tra gli scali e le reti terrestri di smistamento, in particolare quella ferroviaria. Ma in Italia il contributo del vettore ferroviario alla movimentazione dei traffici portuali risulta ancora piuttosto limitato: la quota di Trenitalia in questo segmento di mercato è in ripresa ma in regresso rispetto al 2000.

E' quindi indispensabile il potenziamento del sistema ferroviario, specie circa l'offerta di servizi destinati al trasporto delle merci.

L'attuazione del programma AV/AC offrirà un deciso contributo in questo senso, sia per l'offerta aggiuntiva di tracce sulle nuove linee, sia per la possibilità di liberare la rete tradizionale dai traffici assorbiti dal sistema AV/AC con il conseguente aumento della disponibilità di treni destinati al trasporto passeggeri a breve-media distanza e al trasporto merci.

Il trasporto stradale è la modalità principale rappresentata in Europa, per i passeggeri e per le merci. Dal quadro nazionale emerge uno squilibrio a favore del vettore stradale ancora più significativo rispetto al dato europeo.

Per le merci è assolutamente prevalente, quasi il 66% della quota complessiva. Ciò per la maggiore flessibilità e adattabilità del trasporto su gomma nell'offerta di servizi *door to door*, ma anche per la dotazione infrastrutturale complessiva, fortemente sbilanciata a favore della strada: la rete autostradale e viaria nazionale è di oltre 23.000 km, quella ferroviaria di 16.000 km.

Per i passeggeri, il dato è ancora più significativo, con una quota vicina al 93% del traffico complessivo.

Il forte squilibrio modale è uno dei fattori principali della congestione del sistema infrastrutturale nazionale: i traffici locali si riversano sulla rete autostradale, sommandosi ai traffici di lunga percorrenza, penalizzando l'accessibilità del territorio e i tempi di percorrenza.

Per far fronte a tale squilibrio l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012 individua come priorità un'articolazione più coerente con gli indirizzi della pianificazione e programmazione di settore, incrementando la quota modale ferroviaria.

Occorre, però, migliorare anche l'efficienza e le capacità operative del servizio ferroviario in termini di flessibilità delle "tracce" e degli instradamenti, specie di notte.

Il riequilibrio modale si configura, infine, come indispensabile in alcuni contesti territoriali, come quello alpino, gravato da impatti ambientali insostenibili.

Lo stato di saturazione degli assi stradali alpini e la programmata realizzazione di importanti gallerie di base (Gottardo, Latschberg, Frejus, Brennero), oltre agli interventi previsti per il rafforzamento delle linee ferroviarie di adduzione, rende ragionevole ipotizzare nel lungo periodo una parziale inversione di tendenza con un incremento del 50% del trasporto combinato su rotaia.

Corridoi transeuropei e piattaforme territoriali

Infrastrutture per collegare fisicamente il nostro Paese alle più importanti reti di flusso che movimentano persone, merci e servizi nel continente europeo. Interventi di rafforzamento e di qualificazione che saranno effettuati nel rispetto della nostra identità territoriale, delle nostre specificità ambientali e paesaggistiche.

In poche parole, la programmazione riguardante il potenziamento infrastrutturale e il collegamento funzionale e organico ai grandi corridoi transeuropei si muoverà, nell'impostazione che dà struttura alle linee del Ministero delle Infrastrutture, lungo la strada maestra di uno sviluppo che è tale solo se è pienamente sostenibile in termini di rispetto e di orgogliosa tutela del grande patrimonio di testimonianze naturali e artistiche che fanno dell'Italia un vero e proprio "unicum".

Il Parlamento europeo e il Consiglio d'Europa hanno definito con precisione le aree attraversate dai corridoi, che, in vari punti, si intersecano col territorio italiano. Nel dettaglio:

- il Corridoio V, asse stradale e ferroviario sulla direttrice Kiev - Trieste - Milano - Torino – Lione – Lisbona;
- il Corridoio I, asse stradale e ferroviario sulla direttrice Berlino - Verona - Bologna – Roma - Napoli - Reggio Calabria – Palermo;
- il Corridoio dei Due Mari, ovvero l'asse ferroviario Genova – Rotterdam, attestato, per la parte italiana, sul Terzo Valico dei Giovi e la direttrice del Sempione;
- il Corridoio VIII, originamente previsto fra Varna e Durazzo, esteso fino alle coste pugliesi;
- le Autostrade del Mare, riferite al bacino del Mediterraneo occidentale e del Mediterraneo orientale.

Contestualmente gli stessi organi comunitari hanno individuato 30 progetti prioritari (inizio lavori 2010). Cinque di questi interessano l'Italia:

- il Corridoio I, ovvero l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli- Messina-Palermo;
- il Corridoio V, ovvero l'asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-Kiev;
- l'aeroporto di Malpensa, completato nel 2001;
- il Corridoio dei Due Mari, ovvero l'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam-Anversa;
- le Autostrade del mare.

Come si può vedere si tratta di interventi certi e, soprattutto, prossimi e che, secondo le stime della Commissione europea, diminuiranno del 14% la congestione stradale, con conseguente riduzione di 6,3 tonnellate all'anno delle emissioni di anidride carbonica.

Sul piano squisitamente macroeconomico, l'attuazione dei progetti prioritari porterà a un incremento del Pil del 4 per cento con percentuali di incidenza più dense in Italia, nella penisola iberica e nelle aree meridionali della Scandinavia.

Da noi i valori più sensibili di sviluppo del Pil si registreranno lungo la dorsale interessata dal Corridoio I Berlino – Palermo, specialmente nelle sezioni più meridionali localizzate in Calabria e in Sicilia.

La piena partecipazione dell'Italia allo sviluppo delle reti nei corridoi transeuropei è una condizione indispensabile per rafforzare la competitività del Paese, per ridurre l'atavico gap interno tra aree e regioni, per compensare i divari esterni che rendono il nostro livello di competitività ancora lontano da quelli che segnano i cicli economici degli altri Paesi del continente e per incrementare, nel contempo, gli scambi di merci, persone, servizi e competenze.

Per questi cruciali motivi è forte l'attenzione posta al rigoroso rispetto di una precisa interpretazione degli interventi: non meri fasci infrastrutturali di strade, ferrovie, interporti e nodi intermodali, ma tante nuove

occasioni per mettere insieme e per armonizzare le diverse politiche urbane e territoriali, con particolare attenzione alla costruzione di vere e proprie reti di città.

Il Ministero delle Infrastrutture ispira a questa filosofia la sua strategia per il futuro.

Il territorio finisce per avere una duplice funzione: una, per così dire, tradizionale, un'altra altamente innovativa. Funzioni che non collidono tra di loro: i territori sono "area", sommatorie a volte complesse di storie, di tradizioni, di costumi sociali, ma sono anche "snodo", ricettori, cioè, dei flussi di connessione materiale e immateriale di diverse località, attraversati dai flussi più importanti di beni, servizi e informazioni.

In questo quadro si inserisce l'azione che mira a dare forma alle "piattaforme territoriali", che rappresenteranno l'elaborazione, consumata sul terreno di una visione nuova delle connessioni territoriali, dei nodi territoriali transfrontalieri, cioè degli agganci del nostro sistema Paese all'Europa e al bacino del Mediterraneo.

Le piattaforme sono articolate su tre livelli:

- le Piattaforme transnazionali, attestate sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo;
- le Piattaforme nazionali, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale;
- le Piattaforme interregionali, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale.

Nuove politiche urbane

Le città ed i sistemi urbani svolgono un ruolo preminente come motori di sviluppo, riconosciuto dai più recenti indirizzi di *policy* promossi dall'Unione Europea.

Le città, infatti, sono la sede privilegiata delle funzioni superiori e dei servizi di eccellenza, essenziali per il perseguimento della competitività, ma sono anche i luoghi della manifestazione dei conflitti e delle tensioni sociali, le arene entro le quali si sperimentano nuovi approcci di coesione.

L'intensificarsi dei flussi materiali ed immateriali, inoltre, tende a trovare punti di addensamento e di cristallizzazione nei nodi, e quindi nelle città: ciò rappresenta un'indubbia opportunità di sviluppo, determinando però parallelamente l'insorgere di rilevanti problemi di congestionamento dei sistemi urbani e territoriali.

Il Ministero delle Infrastrutture ha analizzato e verificato la saturazione dei grandi assi di trasporto e, in particolare, dei sistemi di accessibilità urbana. Una saturazione evidente in alcuni sistemi metropolitani poli-centrici (Veneto, Emilia Romagna), interessati anche da rilevanti flussi di attraversamento. Resta lo squilibrio dimensionale tra l'area più insediata e strutturata del paese (il Centro-nord) e tutto il Mezzogiorno a sud di Napoli, fatta eccezione per il sistema metropolitano di Catania.

Un sistema di trasporto sinora senza inversione di tendenza: stabili i consumi di carburante che indicano l'uso delle auto private, stabili i viaggi sui mezzi pubblici.

Un dato confermato dal numero di veicoli circolanti: in valori assoluti Roma presenta la più alta concentrazione veicolare (circa 2 milioni di autovetture circolanti). Un fenomeno ulteriormente rafforzato dalla dispersione insediativa dei sistemi urbani, come nella pianura padana.

L'Allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012 individua specifici interventi, con un investimento complessivo di circa 8 miliardi di euro, finalizzati al decongestionamento dei principali nodi urbani.

Ciò attraverso la realizzazione e il potenziamento delle direttrici di gronda e/o *bypass* per alleggerire la penetrazione urbana e favorire il trasporto pubblico locale; delle direttrici tangenziali esterne alle città; delle complanari delle principali direttrici di traffico; delle principali linee di penetrazione urbana; dei collegamenti con porti, aeroporti, interporti e grandi attrattori; dei sistemi infrastrutturali destinati al trasporto pubblico locale.

Ma le città sono sottoposte, oggi più che mai, alle tensioni derivanti dalle nuove domande sociali, alla più generale richiesta di qualità urbana proveniente da larghe fasce di popolazione e che trova nel tema della casa uno dei punti principali di discussione.

Il mercato immobiliare è in continua crescita ma ciò non si traduce in miglioramenti dell'accesso alla casa.

Un ambito caratterizzato da segnali contrastanti: nonostante un rapporto abitazioni/famiglie superiore, a livello nazionale, a 1,2, permangono rilevanti situazioni di disagio per anziani, immigrati, disabili e persone che vivono da sole; nonostante il costante aumento degli alloggi di proprietà, la condizione degli inquilini delle categorie sociali più svantaggiate permane critica.

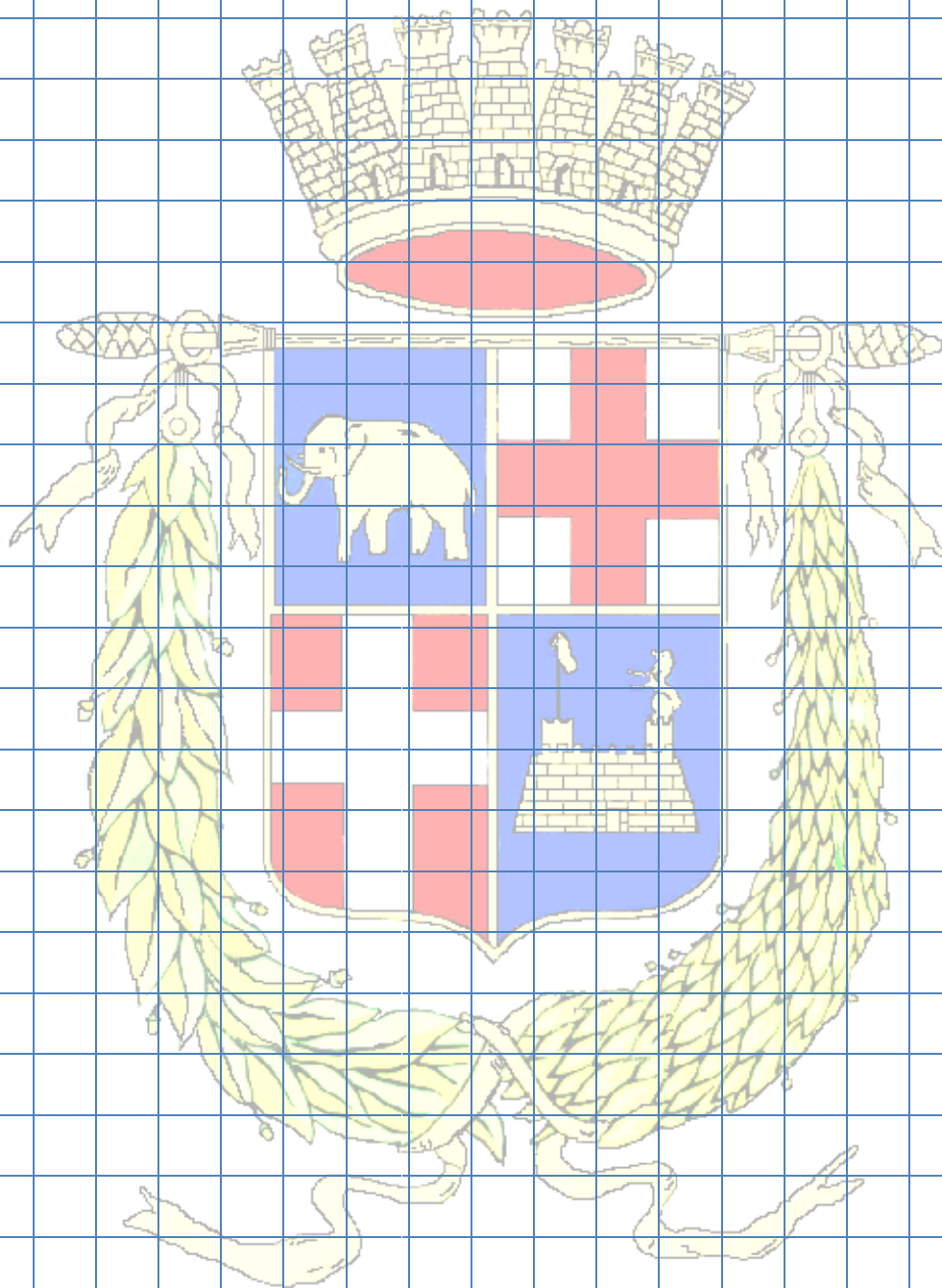
I principali segnali del disagio abitativo sono rappresentati dall'elevato numero di contratti di locazione in scadenza, dal significativo incremento degli sfratti per morosità, dall'elevata incidenza del canone abitativo sul reddito e dalla crescita delle sofferenze sui mutui contratti dalle famiglie.

Si manifestano comportamenti differenziati nelle diverse aree del Paese: nelle corone delle aree urbane si recuperano ad usi primari abitazioni non occupate, mentre il declino dei comuni centrali delle aree urbane è compensato dalle nuove periferie. Si registra, inoltre, un notevole decentramento metropolitano, più sostenuto nelle aree settentrionali, in coincidenza con un non irrilevante reindirizzamento dei processi di promozione e riuso residenziale.

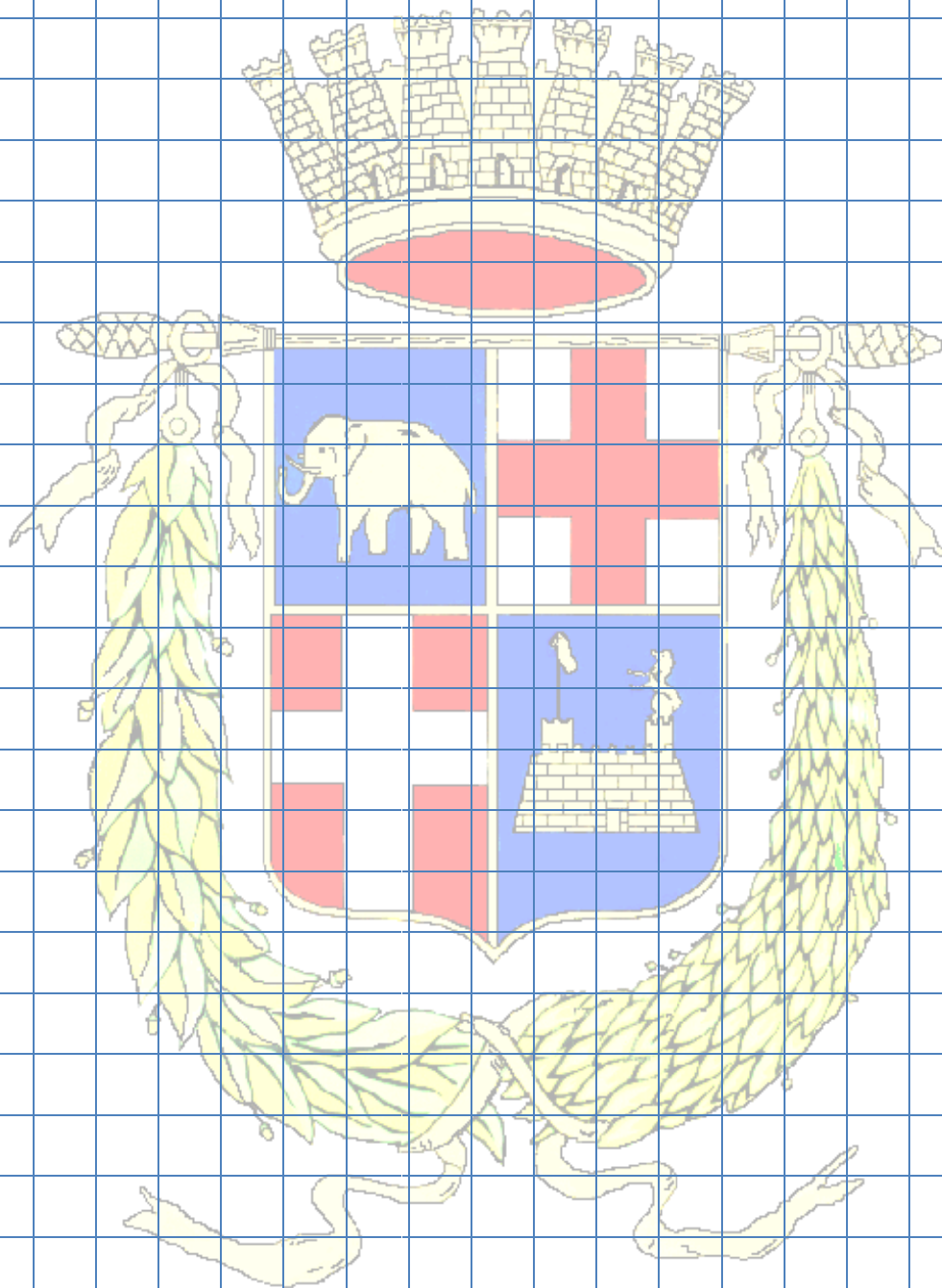
Un quadro generale per il quale i più recenti documenti di programmazione individuano la necessità del governo dei flussi materiali ed immateriali che gravitano sul territorio urbano, della messa in sincronia dell'offerta territoriale esistente con i mutamenti della società, di azioni specifiche rivolte alle aree critiche del territorio, del pieno accesso ai servizi di interesse generale, di programmi di cooperazione interistituzionale e di partenariato sociale ed economico sui diritti di cittadinanza e della "valorizzazione sociale".

Obiettivi di ampia portata, che rendono difficoltosa una quantificazione degli investimenti necessari. In proposito il Tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative quantifica l'impegno finanziario indispensabile tra 1,2 e 1,5 miliardi di euro/anno.

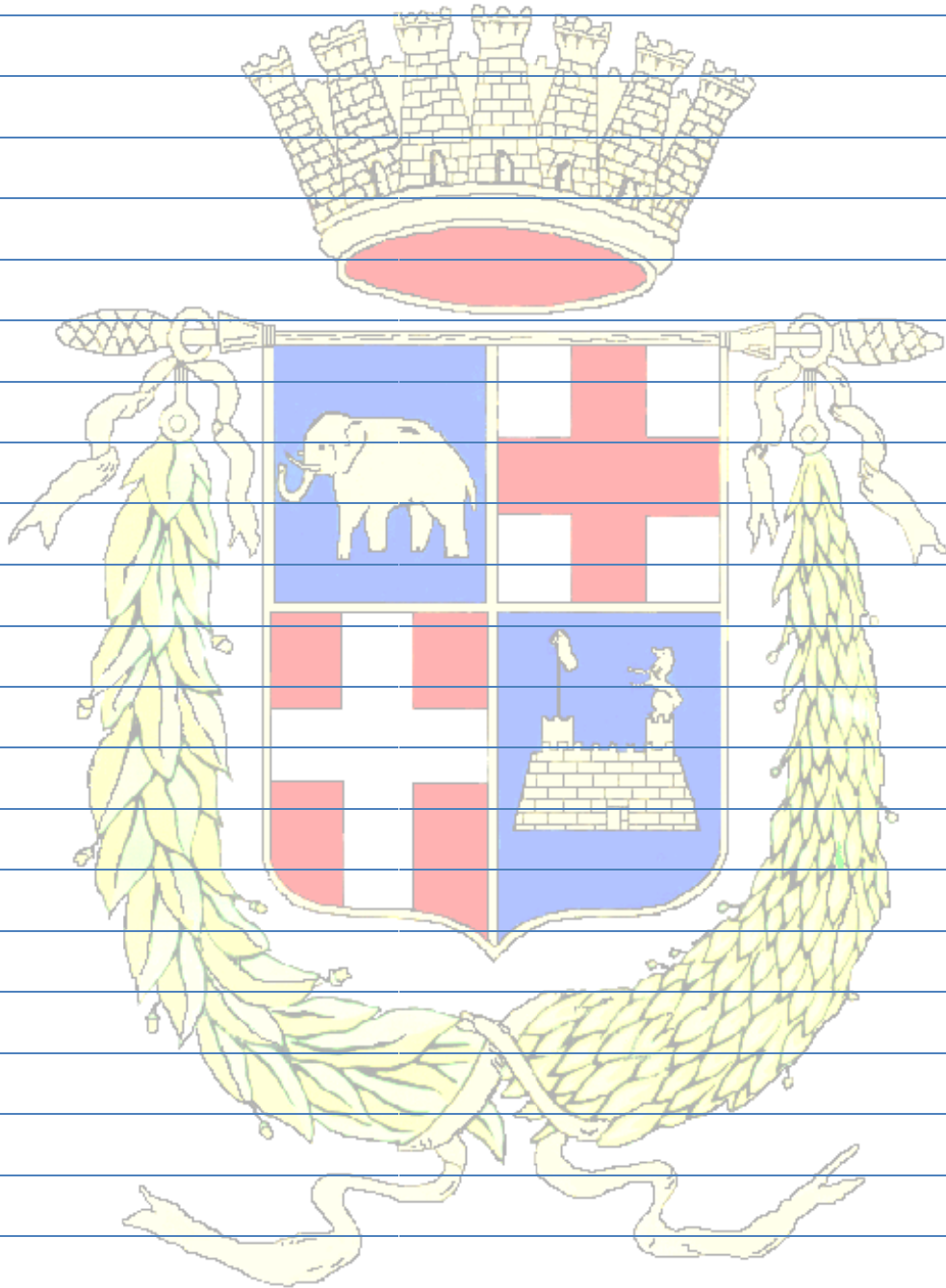
NOTE



NOTE



NOTE





Provincia Regionale di Catania

Assessorato alle Politiche dei Trasporti
Orazio Pellegrino
095 4012884
assessore.trasporti@provincia.ct.it

Pianificazione Territoriale & Mobilità
Vanni Cal'
095 4012526
giovanni.cali@provincia.ct.it