



WWF®

for a living planet®

WWF Italia  
Sede Nazionale  
Via Po, 25/c  
00198 Roma

Tel: 06844971  
Fax: 068554410  
e-mail: [wwf@wwf.it](mailto:wwf@wwf.it)  
sito: [www.wwf.it](http://www.wwf.it)

Al Presidente del Consiglio  
prof. Romano Prodi

Al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio  
prof. Fabio Gobbo

p.c. Al Ministro per lo sviluppo economico  
On. Pierluigi Bersani

Al Ministro dei trasporti  
Prof. Alessandro Bianchi

Al Ministro delle infrastrutture  
On. Antonio Di Pietro

Al ministro dei beni e delle attività culturali  
On. Francesco Rutelli

Al Ministro dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare  
On. Alfonso Pecoraro Scanio

Ai membri della Commissioni parlamentari competenti

Roma, 10 luglio 2007  
Prot. DG526/07-SLcp

**Oggetto: lettera aperta sull'Allegato Infrastrutture 2008-2012 al DPEF 2008-2011**

Egregio Presidente,

leggendo l'Allegato Infrastrutture 2008-2012 al DPEF 2008-2011, che dovrebbe essere solo adempimento formale ai sensi della *Legge Obiettivo* (legge n. 443/2001), il Governo da lei presieduto, in estrema sintesi, da quel che possiamo dedurre:

- si candida a gestire un programma di investimenti infrastrutturali da oltre 118 miliardi di euro, con la realizzazione nel quinquennio 2008-2012 di circa 144 progetti, che presentano un costo presunto di 98 miliardi di euro circa (che dovrebbero beneficiare dei contributi derivanti dai fondi della *Legge Obiettivo*), il 56% dei quali destinati a strade e autostrade;



La gestione dei Soci e del Tesseramento WWF  
è certificato ISO 9001:2000 (cert. n. 03.845)

Registrato come:  
WWF Italia  
Via Po, 25/c  
00198 Roma

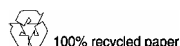
Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890AD2.

Cod.Fisc. 80078430586  
P.IVA IT 02121111005

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 – ONLUS di  
diritto

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado  
dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire  
un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.



100% recycled paper



**for a living planet®**

- individua, quindi, nel quinquennio, un fabbisogno annuale di 6,4 miliardi di euro di fondi pubblici da destinare alle infrastrutture prioritarie;
- identifica il documento sulle c.d. “*Infrastrutture prioritarie*” elaborato dal Ministero delle infrastrutture nel novembre scorso quale *Master Plan* per gli interventi nel medio e lungo termine;
- ritiene, nella sostanza, del tutto ancora valida l’impostazione programmatica della Delibera CIPE n. 121/2001 e le disposizioni normative derivanti dalla Legge Obiettivo (D.Lgs. n. 190/2002 e successive modifiche e integrazioni), traslate nel Codice Appalti (D.Lgs. n. 163/2006).

Compiuta questa sintetica disanima, non vorremmo sbagliarci, ma vorremmo sinceramente capire quale sia la sostanziale differenza tra le politiche sulle infrastrutture oggi impostate e delineate dal Governo in carica con quelle concepite e realizzate nella XIV legislatura.

Ci permetta, innanzitutto, di dirle che se questi sono i contenuti e gli obiettivi dell’Allegato Infrastrutture ci sembra inutile che il Governo nel DPEF 2008-2011 si attardi a sottolineare l’aumento dell’apporto del settore dei trasporti alle emissioni climalteranti o si riprometta di intervenire solo sui punti deboli e sulle strozzature del sistema infrastrutturale, nel rispetto della normativa ambientale, dei vincoli europei sulla spesa pubblica e del calcolo costi-benefici dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

E appare sconcertante che da nessuna parte dell’Allegato Infrastrutture si faccia nemmeno un accenno ai costi esterni dell’attuazione di tali programmi in termini di perdita di biodiversità e di depauperamento del patrimonio paesaggistico e culturale.

Ciò è tanto più grave se si pensi che questo è il secondo Allegato Infrastrutture della XV legislatura in cui non vediamo sinceramente alcun cambiamento di rotta rispetto al percorso semplicisticamente realizzativo del passato.

Ma sui punti sopra sollevati le vorremmo chiarire le nostre perplessità e i motivi delle nostre critiche:

- il costo del Programma delle Infrastrutture strategiche veniva calcolato nel marzo del 2006 in 173 miliardi di euro e anche il CIPE si era attestato ad ottobre dello stesso anno su questi valori, anche se il Servizio Studi della Camera denunciava che l’attuazione del programma era in realtà fuori controllo come dimostrava la ricognizione condotta grazie alla consulenza del CRESME e dell’Istituto Nova. Ora, il Governo da lei presieduto vuole realizzare opere per oltre 118 miliardi di euro (ricorrendo anche a finanziamenti comunitari e privati) e ci



**for a living planet®**

domandiamo se la quantità delle risorse destinate, ancora molto ingente, e la qualità delle scelte preconizzate, senza una logica coerente, intellegibile non induca preoccupazioni, non tanto per i problemi ambientali ad esse connessi, ma per quelli economico-finanziari, legati all'aumento del debito pubblico e al peso sempre più rilevante che ha, in questo quadro, la spesa per gli interessi;

- nel quinquennio 2008-2012, come abbiamo detto, il Governo vuole realizzare o avviare, con i fondi derivanti dalla Legge Obiettivo, progetti per 98 miliardi di euro, comprensivi anche il pacchetto delle candidature al Bando europeo per il finanziamento delle TEN-T per 13 miliardi di euro: se si considerano nel dettaglio i nuovi progetti rispetto all'impegno complessivo dei 98 miliardi si scopre che il 56% (55 miliardi di euro) delle risorse del *nuovo programma* è destinato a strade e autostrade (il 37%, pari a 36 miliardi, a nuove autostrade, raccordi, bretelle e tangenziali, per un totale di 27 progetti, 9 dei quali per nuovi assi autostradali); se si sottraggono, poi, i 13 miliardi di euro del pacchetto TEN-T, la quota destinata a strade e autostrade sale al 63% (55 miliardi su 86 miliardi circa). Non pare che queste scelte siano coerenti con gli obiettivi del riequilibrio modale e con il rispetto del Protocollo di Kyoto, più volte richiamato come scelta di fondo nel DPEF;
- nell'ottobre 2006 sulla base di un *perimetro* di 90,9 miliardi di euro derivante dalla ricognizione delle Delibere CIPE approvate sino ad allora, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio professor Gobbo calcolava che il fabbisogno ancora necessario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali, derivante da risorse pubbliche, oscillasse tra i 54 miliardi (senza l'apporto dei privati) e i 45 miliardi di euro (con l'apporto dei privati). Oggi con un *programma* per circa 98 miliardi di euro di nuove opere, il fabbisogno (immaginiamo per un improvvisa quanto inattesa disponibilità dei privati) sarebbe calato a 32 miliardi di euro. Ci domandiamo se questa stima non sia troppo ottimistica o non sia meglio costruire scenari prudenziali;
- ciò comunque comporterebbe, volendo fare riferimento ai 32 miliardi di euro per coprire i fabbisogni del quinquennio 2008-2012 che si dovrebbero comunque reperire risorse nelle varie Leggi Finanziarie per 6,4 miliardi di euro (pari a circa il 30% della cifra destinata allo sviluppo della Finanziaria 2007), non molto distanti da quei 7 miliardi di euro che nella XIV legislatura il ministro dei trasporti e delle infrastrutture Lunardi chiedeva, senza ricevere molta soddisfazione (in verità), ogni anno al ministro dell'economia e delle finanze Tremonti;
- il documento sulle *Infrastrutture Prioritarie* del novembre 2006, per ammissione degli stessi estensori, era una ricognizione dei desiderata delle Regioni, basata sull'elenco infinito di opere derivante dalle Intese Generali Quadro, ex D.Lgs. n. 190/2002: che questo documento compilativo assurga alla dignità *Master Plan* dell'azione del Governo nel medio e lungo



**for a living planet®**

periodo ci pare davvero singolare e ci sembra confermare che nel futuro il Governo da lei presieduta si candida a realizzare esattamente lo stesso programma di interventi a pioggia voluti dal Governo Berlusconi, con la sola eccezione (tra le grandi opere) del ponte sullo stretto di Messina (per il quale si attende ancora la rescissione del contratto da parte del concessionario pubblico Stretto di Messina SpA);

- troviamo, infine, sinceramente, perlomeno imbarazzante che, invece che discostarsene, si continui a rimanere nel *perimetro* politico-istituzionale e nella logica del Primo Programma delle *infrastrutture strategiche*, senza nemmeno lontanamente pensare all'applicazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) su piani e programmi e senza che le scelte compiute nell'Allegato Infrastrutture siano frutto di una selezione basata sulla utilità e la redditività delle opere e troviamo davvero ingiustificabile che non si vogliano superare, una volta per tutte, le procedure furbesche e impositive della *Legge Obiettivo*, considerate nel programma di Governo *fallimentari*, nel perfezionamento della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) dei progetti e con riguardo alla partecipazione degli enti e delle popolazioni locali.

O meglio, crediamo che se l'unico pragmatico intervento adottato come correttivo, è quello di un simulacro di concertazione con gli enti locali, questo tentativo sia destinato a fallire, a causa dell'impostazione dirigistica delle norme sulle *infrastrutture strategiche* e della sostanziale elusione degli standard di qualità ambientale che contribuiranno ad alimentare il contenzioso.

Riguardo, infine, al pacchetto di candidature che l'Italia ha intenzione di presentare in risposta al bando CE, che scade il prossimo 20 luglio, di finanziamento delle TEN-t per il periodo 2007-2013, riservandoci di inviare in altro momento al Governo le nostre considerazioni sul reale stato di *maturazione* dei progetti sulle tratte transnazionali e nazionali della Torino-Lione e del Brennero, ci domandiamo come sia possibile che sia stato recuperato il progetto del Terzo Valico dei Giovi, che certo non può essere presentato come priorità nazionale e tratta transnazionale da finanziare, secondo i requisiti del Bando europeo.

Come dichiarato nell'Allegato Infrastrutture, nel descrivere la candidatura italiana al Bando CE, per il *Terzo Valico dei Giovi* si vogliono spendere sulla base del progetto Co.Civ. avallato da Italferr, oltre 5 miliardi di euro, per un'opera di soli 54 km (39 km dei quali in galleria), ricompresa in un intervento che nel 1992 stimava di destinare alla realizzazione dell'intera tratta tra Genova e Milano (127 km) 3.100 miliardi di Lire.

Oggi, invece, si presenta un intervento su meno della metà della tratta prevista originariamente per un ammontare di esattamente 5 miliardi e 186 milioni di euro (i 4.867 milioni di euro frutto degli adeguamenti monetari, più i 319 milioni di euro per le opere connesse), pari a 96 milioni di euro a km (altro che i circa 13 spagnoli o i 16 francesi!), destinati ad un'infrastruttura che non è sostenuta



**for a living planet®**

da alcuno studio di fattibilità finanziaria e di cui è stata dimostrata la non redditività. Infatti, è dal giugno 2004 che si sa che il *Terzo Valico dei Giovi* non è redditizio e che il canone per il pagamento degli interessi e la restituzione del capitale, come ha confermato uno studio RFI/ISPA, sarà coperto solo per il 15% dai ricavi di mercato, cioè dalla vendita delle tracce dei treni per gli operatori ferroviari; per il restante 85% dovranno intervenire di anno in anno, le casse del Tesoro.

Ma tant'è, non sono bastate le resistenze iniziali dello stesso ministro delle infrastrutture Di Pietro alle pressioni locali e le reiterate dichiarazioni dell'amministratore delegato delle FS SpA Moretti che del *Terzo Valico dei Giovi* non vuole sentire nemmeno parlare: il Governo, da quello che si deduce dall'Allegato Infrastrutture, sembra intenzionato a produrre la candidatura di questa opera alla CE, senza che ci sia alcun valido presupposto.

Citiamo la questione del *Terzo Valico dei Giovi* come un caso esemplare di come siano state compiute le scelte nell'Allegato Infrastrutture 2008-2012 al DPEF 2008-2011.

Possiamo solo sperare che il Governo si ponga finalmente il problema della finitezza delle risorse economiche e ambientali del Paese e che corregga sostanzialmente la rotta individuando un programma di poche nuove opere prioritarie da realizzare per rispondere alla reale domanda di mobilità del Paese (che si sviluppa per oltre l'80% sul breve e medio raggio) e alle esigenze di potenziare il trasporto merci su ferro, indirizzando la quota maggiore delle risorse all'adeguamento e potenziamento della rete stradale ferroviaria esistente. Anche se c'è da disperare, visto che questo è il secondo Allegato Infrastrutture della nuova legislatura.

Possiamo solo chiedere al Parlamento di aiutare il Governo a correggere il percorso individuato nell'Allegato Infrastrutture 2008-2012, che legittima ancora una volta *strategie dispersive e dissipative* delle risorse economiche ed ambientali del Paese, di cui è sinceramente difficile cogliere la razionalità.

Con i migliori saluti,

Fulco Pratesi  
Presidente Onorario del WWF Italia