

ATTI PARLAMENTARI

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. LVII
n. 1
ALLEGATO V

DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2013

*(Articoli 7, comma 2, lettera a), e 10 della legge 31 dicembre 2009, n. 196,
e successive modificazioni)*

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri
(MONTI)

ALLEGATO V
Programma delle infrastrutture strategiche

Trasmesso alla Presidenza il 19 aprile 2013

PAGINA BIANCA

INDICE

INTRODUZIONE	<i>Pag.</i>	5
1 IL X° ALLEGATO INFRASTRUTTURE RIFERIMENTO CHIAVE PER L'ATTUALE ALLEGATO	»	7
2 I CAMBIAMENTI GENERATI DALLA LEGGE OBIETTIVO NELL'ASSETTO PROGRAMMATICO DEL PAESE E LE AZIONI DEL GOVERNO MIRATE AD UNA RIVISITAZIONE DELLA NORMA	»	11
3 QUADRO DELL'AVANZAMENTO DELLE OPERE DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	»	19
Tabella 0 - Il Programma infrastrutture strategiche ..	»	20
Tabella 01 - Aggiornamento investimenti realizzati per lotti costruttivi	»	23
Tabella 1 - Le opere in realizzazione del Programma infrastrutture strategiche nel perimetro del deliberato CIPE il patrimonio infrastrutturale consolidato	»	24
Tabella 2 - Le opere in progettazione del perimetro del deliberato CIPE	»	38
4 AVANZAMENTO DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E LA PERSISTENTE NECESSITÀ DELLA <i>DUE DILIGENCE</i> DELLE ATTIVITÀ	»	47
Tabella A Documento <i>due diligence</i> 1	»	48
Tabella B Documento <i>due diligence</i> 2	»	61
5 QUADRO DEGLI INTERVENTI CHE RICOPRONO UNA PRECISA FUNZIONE COMUNITARIA	»	67
Tabella C - Investimenti effettuati nell'ultimo decennio di fonte pubblica italiana subordinata ai vincoli di Maastricht sul Corridoio Helsinki-La Valletta ...	»	68
Tabella D - Investimenti effettuati nell'ultimo decennio di fonte pubblica italiana subordinata ai vincoli di Maastricht Corridoio Mediterraneo	»	70

Tabella E - Investimenti effettuati nell'ultimo decennio di fonte pubblica italiana subordinata ai vincoli di Maastricht Corridoio Genova-Rotterdam .	<i>Pag.</i>	71
Tabella F - Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria. Costo globale corridoio Helsinki-La Valletta. Interventi segmento italiano	»	72
Tabella G - Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria. Costo globale corridoio Lione-Torino-Kiev. Interventi segmento italiano	»	73
Tabella H - Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria. Costo globale corridoio Genova-Rotterdam. Interventi segmento italiano	»	73
Tabella I - Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria. Costo globale corridoio Baltico-Adriatico	»	74
6 UN NUOVO RAPPORTO CON LE REGIONI A VALLE DEL X° ALLEGATO	»	75
7 PRIORITÀ FUNZIONALI DA SUPPORTARE FINANZIARIAMENTE NEL TRIENNIO 2014-2016	»	87
8 GLI ULTERIORI OBIETTIVI DA PERSEGUIRE	»	89
9 L'OPERATO DEL DICASTERO NEL 2012	»	97
10 CONSIDERAZIONI FINALI	»	109

Introduzione

L'undicesimo Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, redatto ai sensi della legge 39/2011, si articola in dieci capitoli.

Il primo capitolo ribadisce il ruolo chiave del X° Allegato Infrastrutture come strumento che ha modificato in modo sostanziale l'intero approccio al Programma delle Infrastrutture Strategiche,

Il secondo capitolo si sofferma sia sui cambiamenti generati dalla Legge Obiettivo nell'assetto programmatico del Paese che nelle azioni dell'attuale Governo mirate ad un aggiornamento del contesto normativo.

Il terzo capitolo contiene l'aggiornamento del quadro di avanzamento delle opere del Programma delle Infrastrutture Strategiche ed effettua una distinzione tra interventi che vengono definiti consolidati in quanto relativi ad opere completate, appaltate o cantierate ed interventi, invece, ancora fermi alla fase programmatica o progettuale. Si precisa che sia il **consolidato** che il **programmatico** sono riferiti all'insieme delle opere approvate almeno una volta dal CIPE.

Il quarto capitolo aggiorna lo stato di avanzamento di ciò che nel X° Allegato Infrastrutture si caratterizzava come due diligence dell'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche. Una due diligence articolata nelle distinte fasi programmatiche del breve e medio periodo, mirata alla presa di coscienza del lavoro fatto in un decennio e alla esigenza di individuare all'interno di tale insieme le priorità possibili, cioè dotate di parziale o totale copertura finanziaria. Una due diligence operata sulla capacità di dare attuazione ad un processo che, in alcuni casi, è ancora fermo alla conclusione dell'iter istruttorio ed autorizzativo e ancora privo di copertura finanziaria pubblica e/o privata o, in altri casi, già avviato, già cantierato ma privo della copertura integrale per i successivi stralci. Costruttivi o funzionali

Il quinto capitolo contiene il quadro degli interventi che ricoprono una precisa funzione comunitaria. Con questo Capitolo si persegue un preciso obiettivo: dimostrare alla Unione Europea la rilevanza sovra nazionale di una serie di interventi. Tale elenco di opere da un lato testimonia quanto, finora, il nostro Paese ha già investito su infrastrutture ubicate su corridoi e su nodi comunitari e quanto intende investire nell'arco temporale 2014 – 2020.

Il sesto capitolo contiene le priorità funzionali da supportare finanziariamente nel triennio 2014 – 2016.

Il settimo capitolo contiene ulteriori obiettivi, alcuni dei quali già riportati nel X° Allegato Infrastrutture, da perseguire nel breve periodo

L'**ottavo capitolo** contiene integralmente quanto concordato con le Regione in occasione del X° Allegato Infrastrutture in occasione della sua approvazione alla Conferenza Stato Regioni del dicembre 2012. Il documento che costituisce base dell'aggiornamento dell'attuale Allegato Infrastrutture contengono le responsabilizzazioni comuni tra Stato e Regioni, i veri detentori delle strategie di programmazione territoriale nel rispetto del Titolo V° della Costituzione.

Il **nono capitolo** riporta, in sintesi, l'operato del Dicastero nel 2012 riportato nel Documento prodotto dallo stesso Ministero denominato "Cantiere Crescita – Sintesi delle Attività";

Il **decimo capitolo**, come ogni anno, mette in evidenza alcuni elementi significativi dell'Allegato.

1 Il X° Allegato Infrastrutture riferimento chiave per l'attuale Allegato

Il Decimo Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza rappresenta il riferimento portante di ogni azione strategica che si intende portare avanti anche nel prossimo triennio. Tale Allegato, infatti, aveva avviato una stagione nuova nell'intero approccio alla infrastrutturazione organica del Paese.

Un approccio basato essenzialmente su due distinti punti base:

1. La piena coerenza delle scelte assunte a scala nazionale di quanto definito a scala comunitaria attraverso il nuovo assetto delle Reti TEN – T
2. La rilettura critica dell'intero Programma delle Infrastrutture Strategiche mirata a dare certezze finanziarie e realizzative all'intera operazione.

L'attuale documento, quindi, cerca solo di dare continuità e compiutezza alle linee strategiche contenute nel X° Allegato ricordando che tale Allegato è stato approvato dal Parlamento, dal CIPE e dalla Conferenza Stato Regioni e, quindi, è supportato da una piena condivisione istituzionale.

Il rinnovato ruolo attribuito al Programma delle Infrastrutture Strategiche come atto in cui **“si realizza la coincidenza delle priorità nazionali con quelle degli investimenti di valenza europea (TEN-T core network) con l'obiettivo di dar corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese”**, è stato formalizzato a partire dal 10° Allegato Infrastrutture.

Tale ruolo comporta inevitabilmente una necessaria revisione nell'articolazione dei contenuti, e alcune integrazioni, anche per adempiere alle condizionalità ex ante attraverso cui la Commissione Europea intende garantire alcune condizioni minime – per lo più di carattere normativo, amministrativo e organizzativo – in grado di assicurare l'efficienza e l'efficacia nel raggiungimento degli obiettivi della politica di coesione 2014-2020.

Si tratta di dare attuazione a quanto già stabilito nella versione dell'Allegato Infrastrutture approvata in Conferenza Stato Regioni nello scorso dicembre 2012, laddove esso **“si configura come strumento in grado di fornire quella cornice strategica necessaria al soddisfacimento della condizionalità ex ante di cui al Regolamento Generale COM(2011) 615 del 14/03/2012¹ e di definirne “realisticamente” il percorso attuativo”**.

¹ Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca compresi nel quadro strategico comune e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio

Sulla base di tali premesse si è pervenuti ad una articolazione dei contenuti integrativi che la stesura dell'aggiornamento nel mese di settembre 2013 il presente Allegato dovrà recepire.

Si è inoltre stabilito che tali integrazioni possano utilmente costituire un'apposita sezione del documento, dotata di propria autonomia e di orizzonte temporale di riferimento almeno pari all'intero periodo di programmazione 2014-2020, al fine di garantirne la stabilità dei contenuti anche in occasione degli aggiornamenti annuali cui l'Allegato Infrastrutture è soggetto.

In generale mentre il richiamo agli obiettivi di interesse comunitario e la loro declinazione a livello nazionale è già ampiamente presente all'interno dell'Allegato, contenuti di carattere integrativo dovranno concentrarsi prevalentemente sull'inserimento di opportune analisi di contesto, di più precisi criteri per l'individuazione delle priorità di intervento e la selezione dei progetti, di metodologie di misurazione e valutazione dei risultati e, infine, di misure poste a garanzia di una maggiore efficacia in fase realizzativa.

Alla luce di quanto condiviso con la Commissione Europea, dunque, nel prossimo mese di settembre in occasione dell'aggiornamento del Documento di Economia e Finanza e con la disponibilità del quadro strategico e finanziario delle Reti TEN – T approvato dal parlamento Europeo, il presente Allegato Infrastrutture sarà caratterizzato dai seguenti elementi:

- **indirizzi di programmazione e quadro normativo** a livello europeo e nazionale – si tratta di una restituzione sintetica dei principali elementi di più recente evoluzione nella strategia comunitaria sulla rete infrastrutturale di interesse europeo e sui trasporti - e della relativa declinazione negli atti di programmazione nazionale - nel più ampio quadro degli obiettivi di crescita competitiva e sostenibile delle regioni europee. Sul fronte normativo, inoltre, occorre produrre una ricognizione sulle principali modifiche, intervenute o attese, nella legislazione comunitaria e nazionale nel settore dei trasporti e in altri ambiti di particolare rilevanza quali, ad esempio, le liberalizzazioni e la regolamentazione degli aiuti di Stato;
- **domanda e offerta infrastrutturale e di trasporto** – occorre fornire una panoramica sui principali indicatori riguardanti la condizione dell'offerta infrastrutturale e di servizi di trasporto e logistica di interesse nazionale con riferimento alle diverse modalità e alla dimensione intermodale. In termini di domanda si tratta di descrivere l'evoluzione recente dei flussi di passeggeri e merci domestici e internazionali, introducendo laddove possibile elementi a carattere previsionale e fornendo dettagli sulle diverse modalità di trasporto e i servizi intermodali. Le analisi devono inoltre prevedere una focalizzazione sui caratteri della domanda e offerta nelle regioni in ritardo di sviluppo;
- **opere programmate e individuazione delle future priorità di intervento** – accanto a una restituzione sintetica dello stato di avanzamento degli interventi finanziati a valere sul Programma delle Infrastrutture Strategiche, occorre implementare la descrizione del quadro delle opere di interesse europeo e nazionale programmate a valere su altri strumenti con specifica

attenzione ai programmi cofinanziati con Fondi comunitari e dal Fondo di Sviluppo e Coesione. A partire da tale ricognizione sarà quindi possibile delineare il quadro delle priorità di intervento nel breve-medio periodo alla luce in primo luogo dei criteri individuati a livello normativo e inerenti la coerenza con gli indirizzi strategici comunitari, il livello di maturità progettuale degli interventi e la partecipazione dei capitali privati. Una specifica attenzione dovrà essere inoltre dedicata agli aspetti riguardanti l'integrazione della componente ambientale nella selezione e realizzazione delle opere e al rispetto degli obblighi normativi in materia di Valutazione Ambientale Strategica. Il quadro delle opere prioritarie dovrà essere corredato da un opportuno prospetto finanziario e individuato in coerenza con la definizione di "progetto maturo" elaborata a livello comunitario;

- **misurazione dei risultati e incremento della capacità realizzativa** – tale sezione potrà contenere opportune indicazioni volte a rafforzare i meccanismi di gestione e sorveglianza nella realizzazione degli interventi, ponendo particolare attenzione agli aspetti riguardanti il coordinamento tra l'Amministrazione centrale e gli Organismi Intermedi e Beneficiari, la disponibilità di strumenti tali da aumentare la capacità di previsione sulla realizzazione e sulla spesa, così come la possibilità di monitorare e valutare i risultati progressivamente conseguiti in relazione agli obiettivi stabiliti.

PAGINA BIANCA

2 I cambiamenti generati dalla Legge Obiettivo nell'assetto programmatico del Paese e le azioni del Governo mirate ad una rivisitazione della norma

In una fase critica come l'attuale spesso ci si confronta sulla opportunità di realizzare grandi infrastrutture nel Paese o sulla opportunità che tali scelte, effettuate con la Legge Obiettivo dal 2002 ad oggi, siano ancora attuali e indispensabili; per questo motivo si ritiene opportuno, con il presente documento, chiarire la rilevanza dell'azione avviata finora e la incisività della stessa soprattutto nell'ultimo biennio.

Pur in presenza di una serie di considerazioni critiche sull'operato della Legge Obiettivo non possiamo però non riconoscere a tale strumento un ruolo di cambiamento, sia nella fase programmatica, sia in quella progettuale, sia infine in quella realizzativa, della intera offerta infrastrutturale del Paese.

1. La Legge ha annullato la vecchia procedura della Conferenza dei Servizi; per la Variante di Valico autostradale furono necessari **12 anni**; per l'asse ad Alta Velocità Firenze – Bologna furono necessari **7 anni**.
2. La Legge ha istituito lo strumento della **Intesa Generale Quadro** tra Stato e Regione; in un momento in cui la Conferenza Stato Regioni stava diventando un riferimento forte per la definizione delle scelte dell'organo centrale ed è bene ricordare che nel 2001 **non era stato ancora riformato l'art. 117 della Costituzione**.
3. La Legge **ha trasferito al CIPE** e non ad un Ministero o ad un organo controllato da un Ministero, **l'approvazione delle scelte**, dei programmi, dei progetti.
4. La Legge ha chiarito, sin dall'inizio, attraverso l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, che lo Stato non poteva più trasferire, come in passato, il 90% delle risorse pubbliche per realizzare infrastrutture ma poteva solo garantirne il **50% (nel 2001 l'Allegato conteneva il Primo Piano Fonti Impieghi)**. Sempre attraverso l'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Economia e Finanza, il Parlamento ha esaminato annualmente sia l'avanzamento delle opere, sia le scelte programmatiche.
5. La Legge Obiettivo ha reso possibile la cantierizzazione, tra il 2002 e il 2012, di circa 74 miliardi di € di investimenti: tra il **1985 e il 2001, prima della legge Obiettivo, erano state cantierati solo 7 miliardi di € di investimenti**.
6. La Legge Obiettivo è stato il primo provvedimento a livello comunitario che ha recepito, nella Programmazione nazionale, le decisioni assunte all'interno del Programma delle Reti TEN – T.

Ma sarebbe miope non ammettere le criticità e, in alcuni casi, le negatività che, sempre in questi anni di attuazione della Legge Obiettivo, sono diventate sempre più evidenti e misurabili.

Per questo motivo lo scorso anno il primo riferimento che ha caratterizzato sia le Linee Guida, sia l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, è stata proprio la redazione di **una due diligence** analitica su ciò che si è fatto e su ciò che si intende fare nel breve e medio periodo. Una due diligence che ha portato ad una rivisitazione delle scelte del breve e medio periodo.

Il X° Allegato Infrastrutture, prodotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, aveva una precisa finalità: definire un quadro di priorità e di scelte per offrire una eredità utile per la prossima Legislatura.

1.

Una prima esigenza è stata quella di indirizzare le risorse sugli obiettivi infrastrutturali definiti dalla Commissione Europea. In particolare elemento prioritario del X° Allegato Infrastrutture è stato il riconoscimento del quadro programmatico delle Reti TEN – T. D'altra parte, ed in questo nel 2012 il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha svolto un ruolo determinante, è la prima volta che l'Unione Europea produce uno strumento operativo che contiene un chiaro disegno programmatico ed indica, ai vari Stati membri, un quadro dettagliato di priorità. Accanto ad una simile impostazione, nell'Allegato Infrastrutture, compare una ulteriore esigenza quella legata alla esplicitazione della Programmazione finanziaria della Unione Europea. È partito così un lavoro mirato a definire ed approfondire il quadro dei criteri per l'individuazione delle priorità di intervento, al fine di orientare la selezione dei progetti da finanziare mediante i fondi strutturali 2014/2020, ed individuare una metodologia di misurazione e valutazione dei risultati.

2.

Legato a questa prima esigenza ha preso corpo la necessità di operare una collaudazione, cioè una due diligence sulla capacità di dare concreta attuazione ad opere che, in alcuni casi, sono ancora ferme alla conclusione del completamento dell'iter istruttorio ed autorizzativo e ancora prive di copertura finanziaria pubblica e/o privata o, in altri casi, sono già avviate, già cantierate ma prive della copertura integrale. E in questa due diligence si sono seguiti principi di strategia industriale, commerciale e logistica; sono stati monitorati i vari interventi all'interno delle seguenti quattro distinte famiglie:

- La realizzazione degli assi stradali e ferroviari portanti del sistema Paese.
- L'abbattimento dei vincoli per l'accesso ai nodi logistici ed interventi di adeguamento funzionale dei nodi stessi.
- La riqualificazione della offerta nelle grandi e medie realtà urbane.
- La realizzazione di nuovi valichi e di assi frontalieri.

La lettura dei macro dati, relativi alle opere che si è ritenuto opportuno scegliere tra quelle che hanno una ricaduta strategica e che, anche se avviate, necessitano ancora di ulteriori risorse finanziarie per la continuità degli stralci

costruttivi o funzionali, ha reso possibile una rilettura dell'intero quadro programmatico. Si è avviata così una due diligence non mirata solo alla ricerca di priorità ma alla presa di coscienza contestuale dell'enorme lavoro fatto in un decennio e alla esigenza di misurare le possibilità di copertura alla luce, anche, delle norme assunte dall'attuale Governo.

Ebbene, effettuando una analisi dettagliata su ogni singola opera, è emerso che la reale esigenza di copertura, con risorse pubbliche, può subire una diversa articolazione.

Si potrebbe passare, in particolare, da una esigenza di risorse², nel prossimo triennio di circa **60,5 miliardi di € con un fabbisogno di 24,8 miliardi di € e con una esigenza reale nel triennio riconducibile a 20 miliardi di €, riduzione legata al ricorso sia di quanto previsto dall'articolo 18 della Legge 183/2011 e successive modifiche ed integrazioni così come sono confluite nelle Linee Guida sulla defiscalizzazione approvate dal CIPE nella seduta del 18 febbraio 2013, sia attraverso una rivisitazione ed una riarticolazione dei progetti depositati presso la Struttura Tecnica di Missione.**

Se dal breve periodo passiamo al medio e lungo periodo scopriamo che l'esigenza finanziaria³ passa da circa **53,6 miliardi di € con un fabbisogno di circa 55 miliardi di € e con una esigenza reale nel medio e lungo periodo riconducibile a 35 miliardi di €, valore, anche questo, individuato come per l'esigenze del breve periodo.**

Questi dati sono gli aggiornamenti del X° Allegato Infrastrutture e costituiscono un riferimento nel processo di acquisizione di risorse di qualunque fonte stante la legislazione comunitaria e nazionale in materia di infrastrutture.

3.

Questa azione sarebbe rimasta semplice intuizione procedurale se non fosse stata supportata da un terzo elemento chiave, quello relativo alla capacità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di razionalizzare l'esistente. Ed il terzo elemento è stato un apposito provvedimento legislativo: quello relativo all'articolo 41 del Decreto Legge 201 del 6 dicembre 2011. Con tale articolo il Governo ha distinto, in modo inequivocabile, due precisi momenti della programmazione delle opere strategiche, quella in cui vengono confermate tutte le opere approvate finora dal CIPE, e quella in cui, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Governo indica un quadro di interventi essenziali e prioritari. Solo in tal modo sarà possibile semplificare e razionalizzare i processi di autorizzazione e realizzazione.

4.

Un quarto elemento è stato quello di approfondire le esigenze poco supportate programmaticamente e finanziariamente a livello centrale; esigenze

² Con tale termine si indica il costo a vita intera delle esigenze totali pubbliche e private

³ Vedi nota precedente

infrastrutturali determinanti per la crescita e relative alla offerta portuale ed a quella aeroportuale.

La tematica portuale riveste un particolare rilievo; infatti sia le scelte assunte a scala comunitaria, sia i provvedimenti già assunti dall'attuale Governo, impongono, con la massima urgenza, la definizione di una nuova offerta del nostro sistema portuale e retro portuale. Una offerta che, superando possibili localismi, sia in grado di rispondere alle esigenze di una domanda di trasporto che, nel breve periodo, in assenza di una organizzazione dei traffici diversa dall'attuale, sceglierà altri siti del Mediterraneo. Per anni abbiamo assistito alla concorrenza tra le nostre portualità dimenticando che contestualmente veniva progettato in Irak, nella regione di Bassora, il porto di Al Faw. Tale impianto portuale diventerà nei prossimi cinque anni il terminale di un asse ferroviario e stradale che collega il Golfo Persico con Bagdad, con Mossul, con Ankara e, attraverso il Corridoio comunitario Istanbul – Varsavia, raggiungerà il centro della Unione Europea. In tal modo la competitività non avverrà più tra porti all'interno del Mediterraneo ma tra sistema Mediterraneo e Golfo Persico.

In merito alla tematica aeroportuale non si può non ricordare che, dopo 28 anni, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dispone di uno studio approfondito dell'intera offerta aeroportuale e ultimamente ha prodotto un quadro dettagliato degli orientamenti comunitari e degli indirizzi strategici in materia di razionalizzazione degli aeroporti e delle relative infrastrutture, nonché dei pertinenti servizi. Si è delineato così un quadro di indirizzi teso ad individuare gli aeroporti di interesse nazionale sui quali concentrare le priorità di investimento e sviluppo attraverso una razionalizzazione delle risorse e l'individuazione delle priorità per rendere il sistema aeroportuale italiano, nel suo complesso, competitivo.

5.

Una quinta esigenza è quella relativa al riassetto funzionale delle nostre città. Nell'ultimo quinquennio, infatti, è cambiata ogni ipotesi tendenziale di organizzazione della domanda di trasporto e delle possibili forme di offerta all'interno dei nostri sistemi urbani:

- la congestione: il costo da congestione nelle grandi e medie aggregazioni urbane è stimato annualmente intorno agli 11 miliardi di €;
- il costo sopportato dalle famiglie italiane per il trasporto sia in ambito urbano, sia nelle aree contermini alle grandi e medie aggregazioni urbane, è stato superiore nel 2011, a 38 miliardi di €;
- la sinistrosità sulle strade nel 2011 è stata di 280.000 incidenti di cui circa il 60% nelle aree urbane;
- il consumo dei carburanti nel trasporto su strada è stato nel 2011 pari a 42 miliardi di €. Solo il trasporto privato di persone in ambito urbano incide su tale valore per oltre il 45% (18,9 miliardi di €);
- il tasso di inquinamento ha superato, anche in ambiti urbani di 200.000 abitanti la soglia limite di CO₂. Una soglia superata 7 – 8 volte al mese (d'altra parte una vettura emette 152,4 grammi equivalenti di CO₂ per passeggero/chilometro);

- il forte indebitamento pubblico nel trasporto locale. Con i proventi dell'utenza si recuperano in Italia appena il 15 – 20% delle spese, in Francia tale valore sale al 30 - 35%, in Inghilterra supera il 72%, in Germania varia tra il 45 ed il 55%.

La politica della offerta dei servizi in ambito urbano, quindi, pur rientrando nelle competenze dell'organo locale non può non rivestire un ruolo chiave nella definizione delle strategie del Governo. La forte attenzione alla realizzazione delle reti metropolitane in ambito urbano ed il Piano Città recentemente varato sono una chiara e misurabile risposta a questa emergenza che incide direttamente sul PIL, che incide direttamente sul debito pubblico del Paese.

6.

Una sesta esigenza, presente nell'Allegato Infrastrutture è quella relativa alle disposizioni urgenti per l'Agenda Digitale Italiana. Nel X° Allegato si prospettavano le linee di indirizzo che permetteranno al Paese di accelerare il processo di digitalizzazione, agendo su quattro assi di intervento:

- infrastrutture di rete;
- integrazione dei sistemi ICT nella P.A.;
- digitalizzazione nei rapporti di imprese e cittadini verso la P.A. (switch-off);
- spinta all'utilizzo del digitale e incremento delle competenze digitali.

Questo rappresenterà, nei prossimi anni, un cambiamento sostanziale nelle abitudini della domanda di trasporto e ottimizzerà i flussi di mobilità delle merci e delle persone ridimensionando il rilevante costo del trasporto delle merci nel nostro Paese. In proposito il costo del trasporto nel nostro Paese è superiore rispetto agli altri Paesi della Unione Europea di circa 6 – 8 punti percentuali; tale gap ci costa annualmente circa **40 miliardi di €** (dati Confetra); la causa principale di tale diseconomia è proprio l'assenza dei processi di informatizzazione e digitalizzazione per la ottimizzazione degli itinerari.

7.

Una settima esigenza è quella legata all'accesso alle risorse. Lo Stato garantirà, in futuro, solo il 30% del costo degli investimenti; siamo passati da uno Stato che fino alla fine degli anni '80 aveva garantito quasi il 100% delle risorse per infrastrutturare il Paese, ad uno Stato che, nei primi anni 2000, ne ha assicurato il 50% e che d'ora in poi non potrà più assicurarne che il 30%.

Questa scelta, però, trova precise condizioni che consentiranno un coinvolgimento certo di capitali privati; un coinvolgimento, garantito da un sistema normativo, varato nel 2012, (oltre 120 modifiche normative) attraverso il quale è possibile:

- contenere i tempi che intercorrono tra la approvazione da parte del CIPE dei progetti e la definitiva registrazione delle relative delibere da parte della Corte dei Conti; (siamo passati da un periodo medio di 12 mesi agli attuali 40 giorni);

- introdurre il contratto di disponibilità, con il quale un'opera privata viene posta a disposizione dell'Amministrazione per l'esercizio di un pubblico servizio;
- sostenere le forme di partenariato pubblico-privato;
- introdurre nuove norme in tema di project bonds, norme innovative al punto di essere oggetto di grande attenzione anche da parte di altri Paesi europei;
- estendere l'ambito di applicazione della defiscalizzazione a tutte le tipologie di infrastrutture e a prevedere, in particolare, per le opere portuali, il riconoscimento a favore delle società di progetto di una quota dell'incremento di gettito IVA generato da una nuova opera portuale;
- Introdurre le obbligazioni di scopo come possibile forma di investimento da parte del risparmio privato.

Questi strumenti operativi sono già coerenti con le indicazioni e con le azioni strategiche di contesto così riassumibili:

- consentire alle scelte relative agli interventi strategici di rilevanza internazionale di non rimanere alla fase di intuizioni programmatiche. Ci si riferisce, in particolare, a due interventi: i nuovi valichi ferroviari del Frejus lungo l'asse Torino – Lione e del Brennero. Con la Legge 228/2012 (Legge di Stabilità per il 2013) il Governo ha assicurato risorse rilevanti: il finanziamento dell'intera quota italiana per la nuova linea ferroviaria Torino Lione, per un ammontare di 2.940 milioni di €. Uno sforzo particolarmente apprezzato anche in sede europea, un segno della volontà italiana di rispettare gli impegni presi a livello comunitario. Analogo sforzo è stato fatto per finanziare il secondo lotto costruttivo del nuovo tunnel ferroviario del Brennero;
- assicurare ai collegamenti ferroviari con il Mezzogiorno del Paese adeguate risorse agli interventi nei collegamenti ferroviari tra Napoli – Bari – Lecce, tra Salerno e Reggio Calabria, tra Palermo e Catania, agli interventi autostradali Olbia – Sassari ed all'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria;
- garantire la realizzazione di nuove reti metropolitane. In questi ultimi anni si è fatto molto per aumentare il numero di chilometri della reti metropolitane; agli inizi del 2000 il nostro Paese disponeva di soli 104 Km di reti metropolitane, entro il prossimo biennio le nostre grandi aree urbane disporranno di circa 280 Km. di rete;
- sbloccare finanziamenti relativi ad opere per un valore globale pari a circa 37 miliardi di euro. Questo volano di risorse attivato è solo una prima tranche di interventi che può raggiungere entro il 2015 il valore di circa 105 miliardi di €.

In proposito, è opportuno ricordare che nel 2012 è stato necessario rendere operativi una serie di decisioni assunte dal passato Governo ma non attuate.

Ci si riferisce ad un Piano per il Sud di 6.850 milioni di € approvato all'inizio dell'agosto del 2011 e praticamente privo di ogni atto operativo.

Ci si riferisce ad un elenco di opere cosiddette confermate anche se approvate dal CIPE prima del 2008 e mai però avviate a realizzazione, un elenco di opere il cui importo era pari a 4.869 milioni di €.

Ci si riferisce al Fondo Infrastrutture approvato per Legge nel luglio 2011 per un importo globale di 4.930 milioni di €, ma fino al 6 dicembre 2011 rimasto solo un semplice riferimento normativo.

Ci si riferisce alle opere che dopo il taglio degli investimenti avvenuto nel settembre del 2011 erano state ritenute indifferibili ed avevano ottenuto una copertura di 2.800 milioni di € e per le quali mancava l'approvazione da parte del CIPE.

Ci si riferisce al Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato e dell'ANAS che dal 2010 non solo non avevano avuto approvazioni, ma non avevano ottenuto i relativi stanziamenti.

La somma delle risorse sbloccate è oggi pari ad oltre 36 miliardi di €.

PAGINA BIANCA

3 QUADRO DELL' AVANZAMENTO DELLE OPERE DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

Il presente capitolo contiene **la Tabella 0** che riepiloga al dicembre 2012 l'aggiornamento complessivo, articolato per famiglie di intervento, della Delibera CIPE 121 del 2001. Rappresenta pertanto la evoluzione a dieci anni data del complessivo programma di interventi confluiti sotto la definizione di "infrastrutture strategiche".

La Tabella 1 rappresenta il cosiddetto "consolidato", cioè l'avanzamento delle opere ultimate, collaudate, consegnate all'esercizio, con lavori in corso, con lavori affidati, con lavori appaltati delle opere del cosiddetto "perimetro CIPE" cioè l'insieme di tutte le opere del Programma Infrastrutture Strategiche che hanno avuto almeno una delibera approvativa.

La Tabella 2 riepiloga le opere del Programma Infrastrutture Strategiche riferite al "perimetro CIPE" in progettazione preliminare, definitiva e supportati da elaboranti per il ricorso al bando di gara.

Programma Infrastrutture Strategiche	di cui: delibere CIPE												Stato di avanzamento			Indice di realizzazione			
	Macro opera	n. opere	costo totale	n. opere deliberate	di cui		Di cui							di cui		Efficacia della programmazione / Deliberato / programma / valori perc	Efficacia della spesa / realizzazione / deliberate / valori perc		
					stradali	ferroviarie	stradali	ferroviarie	di cui TEN-T / Core Network PIS	di cui altro	di cui Core Network PIS	Core Network TEN-T Totale PIS	risorse disponibili	di cui Investimenti Europei / Connecting facilities	di cui disponibilità Europei / Connecting facilities			valore opere realizzate	valore opere ultimate
Edilizia scolastica / sicurezza	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	NA	NA
Edilizia penitenziaria	NA	NA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	NA	NA
TOTALE	653	231.604	173	427	11	45.283	26.188	25.387	9.373	76.587	72.051	28.486	6.421	73.240	6.785	59.481	12.571	50,8	31,6

(*) dettaglio delle tranches di finanziamento deliberate dal CIPE

(**) Con delibera CIPE 6/2012 è stata disposta la riduzione totale del contributo assegnato alla Società Stretto di Messina e l'intervento non è stato inserito fra gli interventi indifferibili, per i quali, cioè fosse prioritario l'accesso alle risorse assegnate con priorità temporale nell'arco di periodo tra il 2012 ed il 2013. In seguito, l'art. 34 decies, comma 1, D.L. 179/2012, convertito con L. 221/2012, ha disposto la caducazione degli atti contrattuali a far data dal 1 marzo 2013 non avendo le parti stipulato apposito atto aggiuntivo entro tale data.

Fonte: dati Ministero Infrastrutture e trasporti, dicembre 2012

Tabella 01 Aggiornamento investimenti realizzati per lotti costruttivi

Investimenti realizzati per lotti costruttivi (<i>legge n. 191/2009 art. 2 comma 232</i>)	Costo a vita intera	Attività CIPE anno 2010		Attività CIPE anno 2011 e 2012		Attività CIPE 2013	
		Risorse al 2010	Valore residuo a carico Stato	Risorse assegnate al 2011 e 2012	Valore residuo a carico Stato	Risorse al 2013	Valore residuo a carico Stato
Linea Av/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia	2.050	1.130,95	919	919	0	0,00	0
Asse Monaco Verona Galleria di base del Brennero (Parte italiana)	4.140	728	3.412	0	3.412	638	3499 (incremento di costo a vita intera parte Italia 4865)
Linea Av/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi	6.200	720	5.480	1.100	4.380	definanziamento per 240 man straordin	4.620
Totale		2.579	9.811	2.019	7.792	638	8.119

Tabella 1- Le opere in realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche nel perimetro del deliberato CIPE il patrimonio infrastrutturale consolidato.

Sistema	Infrastruttura	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibili	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione di natura di finanziamento
01.Valichi		Trafo di sicurezza del Frejus (parte italiana e lato Italia)	SITAF Soc. Italiana Traforo Autostradale Frejus	204,7	204,70	-	In Realizzazione	Piemonte		Confermato
		Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante	Lyon Turin Ferroviare	143,00	143,00	-	In Realizzazione	Piemonte	mediterrean corridor	Confermato
	1.20 Brennero traforo ferroviario ed interventi d'accesso	Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	RFI	260,00	260,00	-	Ultimata	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato
		1° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	280,00	280,00	-	In Realizzazione	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato
		2° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	638,00	638,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato
		3° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	2.553,00	-	2.553,00	Attesa Progetto Esecutivo	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato
		4° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	1.134,00	-	1.134,00	Attesa Progetto Esecutivo	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato
	0.1 Valichi			5.212,70	1.525,70	3.687,00				
02.Corradoio Plurimodale Padano		Linea AV/AC MI - VR (tratta Treviglio-Brescia) I L	RFI	1.130,95	1.130,95	-	In Realizzazione	Lombardia, Veneto	mediterrean corridor	Core network
		Linea AV/AC MI-VR (tratta Treviglio-Brescia) II L	RFI	919,05	919,05	-	In Realizzazione	Lombardia	mediterrean corridor	Confermato
		Gallarate-Rho: 1° Lotto Rho-Parabiago	RFI	401,80	407,80	-	Attesa esito ricorso	Lombardia		Core network
		Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	RFI	182,46	223,00	-	In Realizzazione	Lombardia		Core network
		Linea Saronno Seregno	FerrovieNord S.p.A.	75,50	75,51	-	In Realizzazione	Lombardia		Completamento PIS
		A4 Raccordo autostradale Villesse Gorizia	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	147,08	160,22	-	In Realizzazione	Friuli Venezia Giulia		Core network
		(P) Tang. Sud Brescia Ospitaletto (A4) Montichiari lotti 1-2-3-4	ANAS	295,00	295,00	-	In Realizzazione	Lombardia		Core network
	A4 VE-TS Nuovo Casello Auto.le di Meolo KM 19+690	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	35,19	35,19	-	In Realizzazione	Veneto		Core network	

		A4 VE-TS - Quarto D'Altino - S. Donà' di Piave	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	365,55	365,55	-	In Realizzazioni	Veneto		Core network
		A4 VE-TS Tratto Gonars - Villesse	ANAS	215,28	215,29	-	Attesa Progetto Esecutivo	Friuli Venezia Giulia		Core network
		Autostrada A4 Torino Milano	SATAP SpA	355,00	356,40	-	Attesa Consegna Lavori	Lombardia, Piemonte		Core network
		Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	SATAP SpA	235,00	276,42	-	In Realizzazioni	Lombardia, Piemonte		Core network
		(P) A4 la Valtrompia (coll. Brescia - Lumezzane) T1	ANAS	258,60	258,60	-	Attesa Consegna Lavori	Lombardia		Core network
		SS 38 Stelvio 1°Lotto 1°Str. Fuentes Cosio	ANAS	197,87	279,95	-	In Realizzazioni	Lombardia		Core network
		SS 38 Stelvio - 1°Lotto 2°Str. Cosio Tartano	ANAS	280,12	280,12	-	Progetto Esecutivo	Lombardia		Core network
	2.65 Asse Pedemontano-Piemonte, Lombardi	Dalmine Como Varese Valico G. opere varie connesse	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	4166,46	4.166,46	-	In Realizzazioni	Lombardia		Core network
		Bergamo Lecco:Var SS 639 prov Lecco L. S. Gerolamo	Provincia di Lecco	93,67	93,67	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lombardia		Core network
		Superstrada pedemontana Veneta	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	2130,00	2.130,00	-	In Realizzazioni	Veneto		Core network
	2.70 Asse Autostradale Medio Padano	Brescia-Bergamo-Milano Brebemi	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1611,3	1.611,30	-	In Realizzazioni	Lombardia		Core network
		Passante autostradale di Mestre	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	1185,99	1.185,99	-	In Realizzazioni	Veneto		Core network
		(P) Tangenziale EST Milano	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1659,9	1.659,90	-	Attesa Consegna Lavori	Lombardia		Core network
	2.75 Riqualfica SS 415 Paullese	SS 415 Paullese Peschiera Borromeo Spino d'Adda	Provincia di Milano	162,8	162,80	-	In Realizzazioni	Lombardia		Completamento PIS
	02. Corridoio Plurimodale Padano			16.104,57	16.289,17	-	-	-		
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	3.10 Asse Autostr. Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 1	Società Autocisa SpA	513,53	513,53	-	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna		Core network, privati
	03. Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero			513,53	513,53	-	-	-		
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	4.05 Asse ferr. Ventimiglia-Genova-Novar	Potenziamento Infrastrutturale Voltri Brignole	RFI	622,38	622,40	-	In Realizzazioni	Liguria		Core network
		Linea MI -GE - Terzo Valico dei Giovi - I Lotto C. e contabilizzato pregresso	RFI	718,60	718,60	0,00	In Realizzazioni	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - 2° Lotto Costrutt.	RFI	860,00	860,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network

		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 3	RFI	1.510,00	0,00	1.510,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 4	RFI	1.340,00	0,00	1.340,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 5	RFI	1.200,00	0,00	1.200,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 6	RFI	650,00	0,00	650,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network
		Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	Stretto di Messina	26,00	26,00	-	In Realizzazione	Calabria		Indifferibili
	4.30 Asse Autostradale Cecina-Civitavecchia	Cecina-Civitavecchia Corrid. Autostr. Tirrenico L1	ANAS	42,58	44,37	-	In Realizzazione	Toscana		Core network, PIS, privati
		Cecina-Civitavecchia L. 6A Tarquinia Civitavecchia	ANAS	155,60	155,60	-	Attesa Consegna Lavori	Lazio		Core network, PIS, privati
		SS675 Umbro-Laziale Cinelli-SS1 Aurelia-Stralcio B	ANAS	117,00	117,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Completamento PIS
		SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A	ANAS	46,61	52,05	-	Collaudo	Lazio		Completamento PIS
	4.50 Adeguamento SS 156	S.S. 156 Monti Lepini	Regione Lazio	65,96	65,96	-	In Realizzazione	Lazio		Completamento PIS
		Cisterna - Valmontone e opere connesse	Autostrade del Lazio S.p.A.	714,09	-	714,09	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Core network, privati
		Collegamento A12 Roma (Tor de' Cenci)	Autostrade del Lazio S.p.A.	498,63	-	498,63	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Core network, privati
	3463,08	Corridoio Intermod.Integr. Pontinio Roma - Latina	Autostrade del Lazio S.p.A.	1515,93	468,08	1.047,85	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Core network, privati
	4.70 Asse autostradale Salerno - Reggio	Sa-Rc Km 012+800-014+454	ANAS	15,78	18,05	-	Esercizio	Campania		Core network
		Sa-Rc Km 022+400-023+000	ANAS	37,20	38,01	-	Collaudo	Campania		Core Network, PNS
		Sa-Rc Km 088+657-103+840	ANAS	43,69	43,69	-	Collaudo	Campania		Core network
		Sa-Rc Km 139+000-148+000 3^ maxilotto/1	ANAS	517,86	517,86	-	In Realizzazione	Basilicata		Core network
		Sa-Rc Km 153+400-173+900 3^ maxilotto/2	ANAS	633,77	633,77	-	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata, Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 173+900-185+000 3^ maxilotto/3	ANAS	278,08	278,38	-	In Realizzazione	Calabria		Core Network, PNS
		Sa-Rc Km 206+500-213+500 - Rescisso	ANAS	6,61	30,82	-	Ultimata	Calabria		Core network
		Sa-Rc: Nuovo svincolo di Pontecagnano km 17+750	ANAS	3,30	4,24	-	Collaudo	Campania		Core network
		Sa Rc Km 369+800-378+500	ANAS	83,42	108,83	-	In Realizzazione	Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 382+475-383+100	ANAS	14,53	18,02	-	In Realizzazione	Calabria		Core network

		Sa-Rc Km 003+000-008+000	ANAS	94,70	126,35	-	Collaudo	Campania		Core network
		Sa-Rc Km 029+400-030+000	ANAS	11,02	11,02	-	Collaudo	Campania		Core network
		Sa-Rc Km 047+800-053+800	ANAS	269,94	270,24	-	Collaudo	Campania		Core network
		Sa-Rc Km 053+800-082+330	ANAS	510,78	597,04	-	Ultimata	Campania		Core network
		Sa-Rc Km 108+000-139+000	ANAS	988,97	988,96	0,01	In Realizzazi one	Basilicata, Calabria, Campania		Core network
		Sa-Rc Km 222+000-225+800	ANAS	146,66	146,66	-	In Realizzazi one	Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 286+000-304+200	ANAS	346,48	444,80	-	In Realizzazi one	Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 423+300-442+920	ANAS	634,22	634,22	-	In Realizzazi one	Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 004+500-005+500	ANAS	8,07	10,47	-	Collaudo	Campania		Core network
		Sa-Rc Km 393+500-423+300	ANAS	1.124,69	1.124,69	-	In Realizzazi one	Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 353+000-355+700	ANAS	31,45	31,45	-	Collaudo	Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 148+000-153+400	ANAS	74,21	107,50	-	Attesa Progetto Esecutivo	Calabria		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 320+164-331+400	ANAS	65,38	110,73	-	Collaudo	Calabria		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 359+400-369+800	ANAS	103,53	132,63	-	Collaudo	Calabria		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Nord	ANAS	30,06	30,06	-	Ultimata	Campania		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Sud	ANAS	55,92	55,92	-	Ultimata	Campania		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 014+544-016+890	ANAS	14,06	14,06	-	Ultimata	Campania		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 016+890-022+400	ANAS	26,34	26,34	-	Ultimata	Campania		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 023+000-029+400	ANAS	31,82	31,82	-	Ultimata	Campania		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 030+000-036+000	ANAS	21,69	21,69	-	Ultimata	Campania		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 036+000-037+500	ANAS	15,42	15,42	-	Ultimata	Campania		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 037+500-040+100	ANAS	19,78	19,78	-	Ultimata	Campania		Core network
		Autostr. Sa Rc Km 040+100-044+100	ANAS	85,81	85,81	-	Ultimata	Campania		Core network

		Autostr. Sa Rc Km 044+100-047+800	ANAS	142,74	142,74	-	Ultimata	Campania	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 082+330-088+657	ANAS	39,02	39,02	-	Ultimata	Campania	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 103+840-108+000	ANAS	7,79	7,79	-	Ultimata	Campania	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 213+500-222+000	ANAS	30,99	30,99	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 225+800-234+700	ANAS	29,38	29,38	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 234+700-244+700	ANAS	37,67	37,67	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 244+700-253+700	ANAS	38,66	38,66	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 253+700-258+200	ANAS	33,15	33,15	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 258+200-259+700	ANAS	33,15	33,15	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 304+200-312+400	ANAS	32,83	32,83	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 312+400-320+400	ANAS	22,76	22,76	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 331+400-337+800	ANAS	28,25	28,25	-	Ultimata	Campania	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 348+600-359+400	ANAS	81,98	81,98	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 378+500-383+000	ANAS	38,39	38,39	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc Km 383+000-393+500	ANAS	50,87	50,87	-	Ultimata	Calabria	Core network
		Autostr. Sa Rc: Sv. di Fratte km 002+500- 003+000	ANAS	12,45	12,45	-	Ultimata	Campania	Core network
		Autostr. Sa Rc Consuntivo lotti rescissi	ANAS	75,24	-	75,24	Attesa progetto Esecutivo	Campania	Core network
	4.75 Asse autostradale Palermo- Messina	Asse autostradale Palermo Messina completamento	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	1018,1	1.055,44	-	Esercizio	Sicilia	Completamento PIS
	4.80 Asse Autostradale Messina - Siracusa Gela	Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino	ANAS	579,12	804,00	-	Ultimata	Sicilia	Completamento PIS
	4.82 Agrigento- Caltanissetta. A19 SS640	Agrigento Caltanissetta: A19 lotto 1	ANAS	499,55	499,56	-	In Realizzazi one	Sicilia	Completamento PIS
		Agrigento- Caltanissetta A19: lotto 2	ANAS	770,21	990,00	-	Attesa Consegna Lavori	Sicilia	Indifferibili
	04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa			20.030,92	13.868,47	7.035,82			
05.Corradoio Plurimodale Adriatico		Raddoppio Bari- Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	RFI	219,27	219,26	0,01	Attesa Progetto Esecutivo	Puglia	Confermato

09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Tratta Passo Corese Osteria Nuova	RFI	350,00	-	350,00	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Completamento PIS
	9.30 (*) Nodo Bologna Casalecchio di Reno	Nodo ferroviario Casalecchio di Reno	ANAS	253,6	162,00	91,60	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna		Core network
	9.37 Ammodernamento stradale Abetone	Ammodernamento S.S. dell' Abetone e del Brennero	ANAS	240,82	240,82	-	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto		Completamento PIS
		Tratto 1 : Grosseto Siena (lotti 5-6-7-8)	ANAS	214,31	271,12	-	Attesa Progetto Esecutivo	Toscana		Core network
	9.60 Asse viario Marche-Umbria	05. SS77 Foligno-Pontelatrape ML1 / L2 / 2.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	673,13	536,13	137,00	In Realizzazione	Marche, Umbria		Completamento PIS
		02 SS77 Foligno-Pontelatrape ML1/L1/1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	409,59	424,88	-	In Realizzazione	Marche, Umbria		Completamento PIS
		01 S.S.77 Collesentino II-Pontelatrape ML1/L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	45,14	45,14	-	Collaudo	Marche		Completamento PIS
		09 SS3 Pontecentesimo-Foligno ML1/L2/2.5	Quadrilatero Umbria Marche SpA	23,33	23,33	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria		Completamento PIS
		10 SS76 F. di Vico e Serra San Quirico ML2 /L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	385,16	367,71	17,45	In Realizzazione	Marche, Umbria		Completamento PIS
		11 SS318 Pianello-Valfabbrica ML2 / L1 / 1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	135,15	135,15	-	In Realizzazione	Umbria		Completamento PIS
	9.70 Strada Tre valli	Strada Tre valli - Tratto Eggi S. Sabino	Regione Umbria	10,06	14,56	-	Collaudo	Umbria		Completamento PIS
	9.75 Terni-Rieti (Strada)	Terni Rieti strada stralci A e B	ANAS	205,58	212,68	-	In Realizzazione	Umbria		Completamento PIS
		Variante Sud all'abitato de L'Aquila 2° Lotto	ANAS	17,23	21,16	-	Collaudo	Abruzzo		Completamento PIS
	9.86 Benev.-Caserta-A1-Caian.-Grazz. e v	"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 5° lotto ex 4°"	Provincia di Benevento	20,62	23,09	-	Ultimata	Campania		Completamento PIS
		"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 4° lotto ex 6°"	Provincia di Benevento	50,28	46,70	3,58	Esercizio	Campania		Completamento PIS
		Strada fondo valle isclero svincolo SS 7 Appia	Provincia di Benevento	6,57	6,60	-	In Realizzazione	Campania		Completamento PIS
	9.88 Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico	Strada a scorrimento veloce Lioni Grottaminarda	MSE Comm. ad Acta L. 289/2002	471,36	290,00	181,36	Attesa Consegna Lavori	Campania		Core Network, PNS
		S.S. 106 megalotto 5 bis lotto 2 Palizzi Marina	ANAS	193,38	121,55	71,83	Collaudo	Calabria		Core network
		S.S.106 megalotto 2 Tratto 4° Squillace S.Crichi	ANAS	720,47	720,53	-	In Realizzazione	Calabria		Core network
		SS 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo S.	ANAS	1.063,73	698,40	365,33	Attesa Progetto Esecutivo	Calabria		Core Network, PNS
		S.S.106 -Tratto 9°lotti 1-2-3-4 variante Nova Siri	ANAS	79,45	84,32	-	In Realizzazione	Basilicata, Calabria		Core network
		S.S. 106 megalotto 4 SA-RC Firmo-SS106 Sibari	ANAS	179,31	179,31	-	Attesa Progetto Esecutivo	Calabria		Core network

	09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico			5.748,27	4.625,18	1.218,15				
10.Sistemi Urbani	10.05 Grandi Staz Riqualificazion e, edif	Staz. Bologna - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	18,96	18,96	-	In Realizzazi one	Emilia Romagna		Completamento PIS
		Staz. Firenze - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	10,02	10,02	-	In Realizzazi one	Toscana		Completamento PIS
		Staz. Venezia Mestre - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	6,48	6,48	-	In Realizzazi one	Veneto		Completamento PIS
		Staz. Venezia S. Lucia - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	11,22	11,22	-	In Realizzazi one	Veneto		Completamento PIS
		Staz. Verona - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	4,46	4,46	-	In Realizzazi one	Veneto		Completamento PIS
		Staz. Torino - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	53,68	53,68	-	Collaudo	Piemonte		Completamento PIS
		Staz. Milano - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	113,69	113,69	-	Collaudo	Lombardia		Completamento PIS
		Staz. Genova Brignole- Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	9,16	9,16	-	In Realizzazi one	Liguria		Completamento PIS
		Staz. Genova P.Principe - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	13,80	13,80	-	In Realizzazi one	Liguria		Completamento PIS
		Staz. Napoli - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	54,84	54,84	-	Collaudo	Campania		Completamento PIS
		Staz. Bari - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	9,33	9,33	-	In Realizzazi one	Puglia		Completamento PIS
		Staz. Palermo - Riqualificazione stazione	Grandi Stazioni	9,97	9,97	-	In Realizzazi one	Sicilia		Completamento PIS
	10.10 Grandi Staz Infrastrutture opere c	Bo e Fi - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	26,61	26,60	0,01	In Realizzazi one	Emilia Romagna, Toscana		Completamento PIS
		RM - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	107,16	107,16	-	In Realizzazi one	Lazio		Completamento PIS
		Ve - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	9,75	9,80	-	In Realizzazi one	Veneto		Completamento PIS
		Vr - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	13,74	13,83	-	In Realizzazi one	Veneto		Completamento PIS
		GE - Infrastrutture stazione	Comune Genova	18,53	18,53	-	In Realizzazi one	Liguria		Completamento PIS
		MI - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	7,77	7,77	-	In Realizzazi one	Lombardia		Completamento PIS
		TO - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	11,92	9,54	2,38	In Realizzazi one	Piemonte		Completamento PIS
		BA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	11,78	11,78	-	Attesa Consegna Lavori	Puglia		Completamento PIS
		NA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	23,2	23,50	-	In Realizzazi one	Campania		Completamento PIS
		PA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	4,85	4,89	-	In Realizzazi one	Sicilia		Completamento PIS

		Realizzazione sistema di videosorveglianza	Grandi Stazioni	46,33	51,06	-	In Realizzazione	Multiregionale		Completamento PIS
		M4 Lorenteggio Linate Policlinico Linate	Comune Milano	693,37	910,03	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lombardia		Indifferibili
		M5 lotto 2 : Garibaldi-S.Siro	Comune Milano	777,95	474,00	303,95	In Realizzazione	Lombardia		Indifferibili
		Metrotramvia Milano Parco Nord Desio Seregno	Provincia di Milano	214,21	214,21	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lombardia		Core network
	10.20 Access. Metropolitana Fiera di Mil	Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1	A.T.M. SpA	152,9	154,12	-	Ultimata	Lombardia		Core network
		Milano prolungamento M1 - materiale rotabile	A.T.M. SpA	111,5	111,50	-	Ultimata	Lombardia		Core network
	10.25 Accesso Fiera di Milano	Accesso Strad. Fiera Milano polo fieria Rho-Pero	Provincia di Milano	267,75	341,84	-	In Realizzazione	Lombardia		Core network
	10.30 Torino - Metropolitana	Torino Metropolitana tr.4 prol. Lingotto-Bengasi	Infratrasporti.T o s.r.l.	193,55	193,55	-	In Realizzazione	Piemonte		Core network
	10.45 Monza - Metropolitana	Prolungamento linea M1: Monza - Bettola	Comune Milano	205,93	205,95	-	Collaudo	Lombardia		Confermato
		Metropolitana M5 lotto1 Garibaldi-Bignami+variante	Comune Milano	552,12	632,32	-	In Realizzazione	Lombardia		Completamento PIS
		Metropolitana Brescia tratta Prealpino S.Eufemia	Brescia Mobilità	777,10	777,10	-	In Realizzazione	Lombardia		Completamento PIS
	10.55 Veneto - Sistema Metropolitano	SFMR Veneto fase 2	Regione Veneto	140,00	140,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto		Completamento PIS
		T. R. C. 1 tratta Rimini Fs Riccione Fs	Agenzia Mobilità - ex TRAM	88,04	67,67	20,37	In Realizzazione	Emilia Romagna		Completamento PIS
		T.R.C. 1° TRATTA RIMINI FS- RICCIONE FS: sottopassi	Agenzia Mobilità - ex TRAM	12,10	12,02	0,08	Esercizio	Emilia Romagna		Completamento PIS
	10.78 Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo	GRA Adeg. a tre corsie - 2° lotto 1° stralcio	ANAS	58,39	63,75	-	Collaudo	Lazio		Core network
		GRA - Adeg. a tre corsie - 2° lotto 2° stralcio	ANAS	53,44	56,17	-	Collaudo	Lazio		Core network
		GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 1° stralcio	ANAS	88,80	95,67	-	Ultimata	Lazio		Core network
		GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 2° stralcio	ANAS	79,55	79,55	-	Collaudo	Lazio		Core network
		GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 3° stralcio	ANAS	133,36	137,27	-	Collaudo	Lazio		Core network
		GRA - Adeg. a tre corsie - 4° lotto	ANAS	32,86	34,88	-	Collaudo	Lazio		Core network
		GRA - Adeg. a tre corsie - 5° lotto	ANAS	63,00	63,90	-	Ultimata	Lazio		Core network
		GRA - Adeg. a tre corsie - 6° lotto	ANAS	96,38	96,38	-	Collaudo	Lazio		Core network
		Metropolitana C: tratta T2	Roma Metropolitane srl	769,44	127,60	641,84	Attesa Progetto Definitivo	Lazio		Core network

		Metropolitana C: tratta T3	Roma Metropolitane srl	792,00	792,00	-	In Realizzazione	Lazio		Core network
		Metropolitana C: tratte T4,T5	Roma Metropolitane srl	995,40	995,40	0,00	In Realizzazione	Lazio		Core network
		Metropolitana C: tratta T6A,T7.Deposito graniti	Roma Metropolitane srl	930,03	930,03	-	In Realizzazione	Lazio		Core network
		Interporto Roma Fiumicino svincolo autostrad. A12	Regione Lazio	12,75	19,49	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Core network
	10.86 Sist.Metropolitano regionale campano	Collegamento Linea Alifana L 1 Aversa Piscinola	Metrocampania Nord-Est	372,91	388,30	-	In Realizzazione	Campania		Core network
		Bretella tra la linea Cumana e Circumflegrea: tratte P.co S. Paolo - Terracina e Terracina - Mostra	SEPSA	390,70	121,17	269,53	Attesa Progetto Esecutivo	Campania		Core Network, PNS
		Metropolitana di Napoli linea 6 lotto 2	Comune Napoli	601,62	598,88	2,74	In Realizzazione	Campania		Core network
		Metro Napoli Linea 1 Dante-Garibaldi/C.Dir.	Comune Napoli	1.473,18	1.473,18	-	In Realizzazione	Campania		Core network
		Interramento linea ferroviaria nel territorio di Pompei	Circumvesuviana	127,98	127,98	-	Attesa Progetto Esecutivo	Campania		Core network
	10.88 Napoli Risanamento sottosuolo	Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona A	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	2,38	3,97	-	Ultimata	Campania		Completamento PIS
		Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona B	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	1,45	2,53	-	Ultimata	Campania		Completamento PIS
		Risanamento vallone S.Rocco 1 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	11,55	16,60	-	Ultimata	Campania		Completamento PIS
		Risanamento S.Rocco 2 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	10,34	14,40	-	In Realizzazione	Campania		Completamento PIS
		Circumetnea Catania tratta Stesicoro Aeroporto	Ferrovia Circumetnea	425,00	90,00	335,00	Attesa Progetto Esecutivo	Sicilia		Confermato
	10.95 Palazzo del cinema e congressi Ven	Palazzo del cinema e congressi di Venezia	MBAC	79,56	79,56	-	In realizzazione	Veneto		Completamento PIS
	10.Sistemi Urbani			12.385,84	11.243,04	1.575,90				
11.Piastra Logistica Sardegna	11.05 Adeguamento SS 131 Cagliari - Sass	"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 32+300 a Km 41+000"	ANAS	52,30	61,10	-	In Realizzazione	Sardegna		Core network
		"SS 131 ""Carlo Felice"" km 23+475 a km 32+300"	ANAS	34,80	34,80	-	In Realizzazione	Sardegna		Core network
		"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 41+000 a Km 47+600"	ANAS	33,34	41,15	-	Ultimata	Sardegna		Core network
	11.15 Sassari - Olbia: Potenziamento	Olbia - Sassari: Potenziamento L0	ANAS	49,60	60,00	10,40	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
		Olbia - Sassari: Potenziamento L2	ANAS	151,77	151,77	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS

		Olbia - Sassari: Potenziamento L3	ANAS	173,85	173,85	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
		Olbia - Sassari: Potenziamento L 4	ANAS	116,00	116,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
		Adeguamento ponte sul Rio Padrongianus	ANAS	2,93	2,93	-	Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 5	ANAS	60,00	60,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 6	ANAS	72,93	72,93	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 7	ANAS	94,57	94,57	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 8	ANAS	90,18	90,18	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 9	ANAS	37,13	37,13	-	Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
		Olbia - Sassari: Potenziamento L1	ANAS	77,71	77,71	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		PNS
	11.Piastra Logistica Sardegna			1.047,11	1.074,12	10,40				
12.HUB Portuali	12.10 Hub Portuali - Civitavecchia	Hub Portuale - Civitavecchia Lotto 1	Aut. Port. Civitavecchia	194,65	194,65	-	Attesa Consegna Lavori	Lazio		Confermato
	12.20 Hub Portuali - Taranto	Piastra portuale di Taranto	Aut. Port. Taranto	219,58	219,58	-	Attesa Consegna Lavori	Puglia		Core network
		Genova riassetto dell'accesso portuale Voltri	Aut. Port. di Genova	35,08	35,08	-	Attesa Progetto Esecutivo	Liguria		Core network
		Savona: variante SS 1 Aurelia bis Albisola	ANAS	188,83	239,41	-	In Realizzazi one	Liguria		Completamento PIS
		La Spezia variante SS 1 Aurelia 3° lotto	ANAS	193,37	240,82	-	In Realizzazi one	Liguria		Core network
	12.27 Hub Portuali - Trieste	Hub Trieste piattaforma logistica 1 stralcio	Aut. port. di Trieste	132,43	132,43	-	Attesa Progetto Esecutivo	Friuli Venezia Giulia		Core network
	12.HUB Portuali			963,94	1.061,97	-				
13.HUB Interportuali		Hub Int. G.Tauro Prog. reti materiali e viabilità	Aut. Port. Gioia Tauro	13,50	9,52	3,98	Attesa Progetto Esecutivo	Calabria		Core network
	13.15 Hub Interp - Nola Battipaglia Marc	Interporto di Battipaglia - 1 lotto funzionale	Salerno Interporto	18,20	18,20	-	Revoca Corte dei conti	Campania		Completamento PIS
		Interporto di Battipaglia - 2 lotto funzionale	Salerno Interporto	23,57	23,57	-	Revoca Corte dei conti	Campania		Completamento PIS
		Hub Interportuali Nola potenz. nto infrastrutture	Presidente della regione Campania	16,16	16,63	-	Collaudo	Campania		Completamento PIS
		Piastra logistica Civitavecchia Adeguamento sedime	Comune Civitavecchia	4,17	4,79	-	Esercizio	Lazio		Completamento PIS
		Piastra logistica Civitavecchia coll.tore fognario	Comune Civitavecchia	1,16	1,49	-	Esercizio	Lazio		Completamento PIS

		Piastra log. di Civitavecchia Civitavecchia Orte	Comune Civitavecchia	0,1	0,23	-	Esercizio	Lazio		Completamento PIS
		Piastra Civitavecchia rampe d'ingresso	Comune Civitavecchia	1,13	0,85	0,28	Ultimata	Lazio		Completamento PIS
		Piastra logistica Civitavecchia Recinzione	Comune Civitavecchia	2,48	3,56	-	Ultimata	Lazio		Completamento PIS
		Piastra logistica Civitavecchia spost.to Acquedotto	Comune Civitavecchia	0,16	0,25	-	Esercizio	Lazio		Completamento PIS
	13.35 Hub interportuale - Novara	Hub Interportuali Novara ponte sul Terdoppio.	CIM centro interportuale merci	3,99	3,99	-	Ultimata	Piemonte		Completamento PIS
		Centro Interportuale Merci Novara Terminale Ovest	CIM centro interportuale merci	92,28	104,96	-	Ultimata	Piemonte		Completamento PIS
	13.45 Hub Interportuali - Catania	Hub Interportuali - Catania 1° stralcio fase I	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	77,92	81,15	-	Esercizio	Sicilia		Completamento PIS
		Hub Interportuali - Catania 2° stralcio fase I	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	28,15	13,51	14,64	Attesa Consegna Lavori	Sicilia		Completamento PIS
	13.75 Hub Interportuali - Piastra Logist	Piastra Logistica Umbra Citta' di Castello	Regione Umbria	17,20	18,65	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria		Completamento PIS
		Piastra Logistica Umbra Foligno 1° stralcio	Regione Umbria	30,52	30,71	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria		Completamento PIS
		Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 1° stralcio	Regione Umbria	20,48	23,23	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria		Completamento PIS
	13.90 Hub interportuali Livorno Guasticce	Hub Interportuali - Livorno/Guasticce	Interporto toscano Amerigo Vespucci	26,07	26,07	-	Collaudo	Toscana		Completamento PIS
	13.HUB Interportuali			377,24	381,36	18,90	-			
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer			-	-	-	-			
15.Schemi Idrici		Potenziamento Acquedotto del Ruzzo Lotto I	Regione Abruzzo	18,36	36,81	-	Ultimata	Abruzzo		Completamento PIS
		Acq. Frida Sinni Pertusillo Montalbano I. 1° lotto	Regione Basilicata	14,74	16,00	-	Collaudo	Basilicata		Completamento PIS
		Acquedotto dell'Agri condotte maestre 1° lotto	Regione Basilicata	13,30	17,28	-	In Realizzazione	Basilicata		Completamento PIS
		Ristrutturazione telecontrollo adduttore Sinni	Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia	18,40	18,40	-	Collaudo	Basilicata, Puglia		Completamento PIS
		Completamento schema Basento Bradano settori G	Regione Basilicata	85,70	85,70	-	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata		Confermato
		Schema Basento Bradano tronco di Acerenza 3° lotto	Regione Basilicata	101,78	101,77	0,01	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata		Completamento PIS
		Adeguamento Opere Captazione valli Noce e Sinni	Regione Basilicata	21,56	21,57	-	In Realizzazione	Basilicata		Completamento PIS
		Prog. cont.ne utenze civili industriali agricole	Regione Basilicata	45,40	59,52	-	Collaudo	Basilicata		Completamento PIS
		Ristrutturazione adduttore S.Giuliano Ginosia L.2	Cons. Bonif. Bradano/Meta ponto	31,88	31,87	0,01	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata		Completamento PIS

	15.15 Schemi Idrici Calabria	1A Menta condotta forzata e c.le idroelettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	14,39	17,73	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS
		1B Menta c.le idroelettrica op. elettromeccaniche	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	7,54	7,54	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS
		2A Menta opere a valle della c.le elettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	44,38	44,38	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS
		2B Menta Impianto di potabilizzazione	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	11,13	15,43	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS
		3 Menta compl.to galleria derivaz. e opera presa	Regione Calabria	23,08	25,87	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS
	15.25 Schemi Idrici Molise	Acquedotto Molisano Centrale e schema B.M.	Regione Molise	68,03	83,64	-	In Realizzazione	Molise		Completamento PIS
		Irrigazione basso Molise acque Biferno e Fortore	Cons. Bonif. Integr. Larinese	75,00	75,00	-	Attesa Consegna Lavori	Molise		Confermato
		Ristrutturazione dell'Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	30,39	28,66	1,73	Collaudo	Molise		Completamento PIS
		Acquedotto del Sinni 1 lotto Condotta	A.Q.P.	18,06	22,00	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS
		Acquedotto del Sinni 2 lotto serbatoio S. Paolo	A.Q.P.	15,60	17,20	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS
		Acquedotto del Sinni 3 Lotto serbatoio di Secli	A.Q.P.	37,52	37,50	0,02	Attesa Progetto Esecutivo	Puglia		Completamento PIS
		Compl.to impianti dx Ofanto Rendina A. di Lavello	Cons. Bonif. Vulture Alto Bradano	19,68	19,88	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS
		Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis messa in sicurezza	Comm. Delegato Pavoncelli	10,40	10,40	-	Esercizio	Campania Puglia		Confermato
		Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis completamento.	Comm. Delegato Pavoncelli	156,14	156,14	-	Attesa Progetto Esecutivo	Campania Puglia		PNS
		Impianto potabilizz.ne acque Conza della Campania	A.Q.P.	53,00	53,00	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS
	15.35 Schemi Idrici Sardegna	Utilizzazione irrigua Rii Monti Nieddu L 1	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	83,22	83,22	-	Attesa Consegna Lavori	Sardegna		Confermato
		Schema n° 39 P.R.G.A. approvvigionamento L 2° e 3°	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	55,20	55,20	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardegna		Confermato
		Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 1° e 2° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	53,89	54,56	-	Ultimata	Sardegna		Completamento PIS
		Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 3° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	18,58	18,58	-	In Realizzazione	Sardegna		Completamento PIS
	15.40 Schemi idrici Sicilia	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	38,16	65,89	-	Ultimata	Sicilia		Completamento PIS

		Acquedotto Gela Licata Aragona e serbatoio S.Leo	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	55,51	89,20	-	Collaudo	Sicilia		Completamento PIS
		"Acquedotto ""Montescuro Ovest""	Ag. regionale rifiuti e acque Regione Siciliana	73,75	86,20	-	Esercizio	Sicilia		Confermato
	15.Schemi Idrici			1.313,77	1.456,14	1,77		-		
16.Giacimenti Idrocarburi	16.05 Giac. Idrocarburi - Tempa Rossa	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	Total Italia S.p.A.	1.394,90	1.394,90	-	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata		Completamento PIS
	16.Giacimenti Idrocarburi			1.394,90	1.394,90	-		-		
17.Rete Elettrica di Trasmissione	17.05 Rete Elettrica - Linea Turbigo - B	Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	Terna S.p.A.	46,50	46,50	-	Ultimata	Lombardia		Completamento PIS
	17.10 Rete Elettrica - San Fiorano/ Robb	Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) Robbia (CH)	Terna S.p.A.	23,00	23,00	-	Ultimata	Lombardia		Completamento PIS
	17.15 Elettrodotto 380kV Matera - Santa	Elettrodotto 380kV Matera S.Sofia	Terna S.p.A.	12,00	12,00	-	Ultimata	Basilicata		Completamento PIS
	17.20 Coll. SAPEI 500KVcc Fiume Santo La	Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc	Terna S.p.A.	520,00	520,00	-	In Realizzazi one	Lazio, Sardegna		Completamento PIS
	17.25 Elettrod 380kV S.Barbara-Tavarn-Ca	Elettrodotto 380kV S.Barbara Tavarnuzze Casellina	Terna S.p.A.	90,00	90,00	-	Collaudo	Toscana		Completamento PIS
	17.Rete Elettrica di Trasmissione			691,50	691,50	-		-		
18.Piano Interventi nelle Telecomunicazioni	18.Piano Interventi nelle Telecomunicazioni			-	-	-		-		
19.Infrastrutture Istituzionali	19.05 Sedi Istituzionali	Sedi Istituzionali	Provveditore per l'Abruzzo, Lazio e Sardegna	346,30	346,30	-	In Realizzazi one	Lazio		Completamento PIS
	19.05 Sedi Istituzionali			346,30	346,30	-		-		
	19.06 Piccole e Medie Opere	Piccole e Medie Opere Basilicata - Puglia	Provveditore per la Basilicata e Puglia	81,30	81,30	-	In Realizzazi one	Basilicata, Puglia		Completamento PIS
		Piccole e Medie Opere Campania - Molise	Provveditore per la Campania e Molise	97,21	97,21	-	In Realizzazi one	Campania, Molise		Completamento PIS
		Piccole e Medie Opere Calabria - Sicilia	Provveditore per la Calabria e Sicilia	182,00	182,00	-	In Realizzazi one	Calabria, Sicilia		Completamento PIS
		Piccole e Medie Opere Sardegna	Provveditore per l'Abruzzo, Lazio e Sardegna	38,49	38,49	-	In Realizzazi one	Sardegna		Completamento PIS
		Totale generale		73.239,68	59.480,41	15.632,81		-		

Tabella 2 le opere in progettazione del perimetro del deliberato CIPE

Sistema	Infrastruttura	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione
01.Valichi	1.10 Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione	Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia)	Lyon Turin Ferroviaire	4.272,00	916,00	3.356,00	Progetto Preliminare	Piemonte	mediterranean corridor	Core network
		Quadruplicamento Fortezza Verona L1	RFI	1.574,80	53,81	1.520,99	Progetto Definitivo	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Completamento PIS
		Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 1 (fluidificaz.)	RFI	43,60	43,60	-	Progetto Definitivo	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Completamento PIS
	0.1 Valichi			5.890,40	1.013,41	4.876,99	-	-		
02.Corradoio Plurimodale Padano	2.05 Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-K	AV/AC: Brescia Verona	RFI	2.747,00	80,00	2.667,00	Progetto Definitivo	Lombardia, Veneto	mediterranean corridor	Core network
		Nodo AV/AC di Verona	RFI	-	-	-	Progetto Preliminare	Veneto	mediterranean corridor	Core network
		Tratta AV / AC Verona Padova	RFI	5.130,00	160,03	4.969,97	Progetto Definitivo	Veneto	mediterranean corridor	Core network
		Tratta Bergamo Seregno	RFI	1.000,00	82,63	917,37	Progetto Definitivo	Lombardia	mediterranean corridor	Core network
	2.15 Accessibilità Ferroviaria Malpensa	Raddoppio MI-Mortara: Cascina Bruciata-Parona	RFI	390,51	-	390,51	Progetto Definitivo	Lombardia		Completamento PIS
		Gallarate-Rho: 2° Lotto Parabiago-Gallarate	RFI	325,90	-	325,90	Progetto Definitivo	Lombardia		Core network
		Linea Novara Seregno potenziata e variante Galliate	FerrovieNord S.p.A.	78,85	-	78,85	Progetto Definitivo	Piemonte		Completamento PIS
	2.20 Gronde Ferroviaria Merci - Nord Tor	Gronde ferroviaria Merci Nord Torino	RFI	2.375,00	0,00	2.375,00	Progetto Preliminare	Piemonte		Completamento PIS
		A4 VE-TS Casello Alvisopoli e coll. con la S.S. 14	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	67,36	67,36	-	Progetto Definitivo	Veneto		Core network
		A4 VE-TS P.te sul Tagliamento e Sv.lo Palmanova	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	440,69	440,69	-	Progetto Definitivo	Friuli Venezia Giulia		Core network
	A4 VE-TS S.Donà di PIAVE - Sv.lo di Alvisopoli	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	560,65	560,66	-	Progetto Definitivo	Veneto		Core network	

Sistema	Infrastruttura	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione
		(P) A4 la Valtrompia (coll. Brescia-Lumezzane) T2	ANAS	664,89	-	664,89	Progetto Preliminare	Lombardia		Completamento PIS
	2.50 Accessibilità stradale Malpensa	Collegamento A8 e A4 Variante SS 341 Gallaratese	ANAS	261,8	133,00	128,80	Progetto Definitivo	Lombardia		Core network
		Milano-Abbiategrasso-Magenta-Malpensa	ANAS	419,1	212,80	206,30	Progetto Definitivo	Lombardia		revocato ex art 32 commi 5 6
	2.55 Autostrada Asti Cuneo.	05 Asti Cuneo - tangenziale di Cuneo	ANAS	127,7	118,49	9,21	Progetto Definitivo	Piemonte		Completamento PIS
		Bergamo Lecco: collegamento Calusco - Terno d' Isola	Provincia di Bergamo	58,00	-	58,00	Progetto Definitivo	Lombardia		Core network
		Bergamo Lecco: variante ex SS 639 Cisano Bergamasco	Provincia di Bergamo	54,39	30,82	23,57	Progetto Definitivo	Lombardia		Core network
		Bergamo Lecco: Var. SS 639 prov. Lecco L. lavello	Provincia di Lecco	36,83	-	36,83	Progetto Definitivo	Lombardia		Core network
		SS 415 Paultese: Ponte sull' Adda.	Provincia di Milano	3,74	3,74	-	Progetto Definitivo	Lombardia		Completamento PIS
	2.80 Autostrada reg. Medio Padana Veneta	Autostrada regionale Medio Padana Veneta (E55-A22)	Regione Veneto	1901,47	1.901,47	-	Progetto Definitivo	Veneto		privati
	02.Corridoio Plurimodale Padano			16.643,88	3.791,69	12.852,20				
03.Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero		Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo completamento	RFI	2.069,40	300,84	1.768,56	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Toscana		indifferibili
		Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo I° sub-lotto funz. - Parma-Vicofertile	RFI	234,60	-	234,60	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Toscana		indifferibili
		Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 2	Società Autocisa SpA	2.217,43	0,01	2.217,42	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Lombardia, Veneto		Core network
	03.Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero			4.521,43	300,85	4.220,58				
		Compl. Raddoppio GE Ventimiglia	RFI	1.540,10	43,00	1.497,10	Progetto Definitivo	Liguria		Core network

Sistema	Infrastruttura	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione
		Andora F. Ligure								
		Velocizzazione e Catania-Siracusa Tr. Bicocca-Targia	RFI	125,00	81,00	44,00	Progetto Definitivo	Sicilia		Core network
		Messina Catania radd. Giampileri - Fiumefreddo	RFI	2270,00	258,23	2.011,77	Progetto Definitivo	Sicilia		Core network
		SS 28 del Colle di Nava gall. Armo-Cantarana	ANAS	280,68	4,78	275,90	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte		Completamento PIS
		SS 1 Aurelia bis: Variante all'abitato di Imperia	ANAS	213,86	4,99	208,87	Progetto Definitivo	Liguria		Completamento PIS
		Cecina-Civitavecchia Corrid. Autostr. Tirrenico L2	ANAS	1.793,00	1.793,00	-	Progetto Definitivo	Lazio, Toscana		Core network, PIS, privati
		Cecina-Civitavecchia L1-Viabilità Secondaria	ANAS	13,00	13,00	-	Progetto Definitivo	Toscana		Core network, PIS, privati
	4.35 Adeguamento Cassia Roma-Viterbo	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)	Regione Lazio	295,02	6,64	288,38	Progetto Definitivo	Lazio		Completamento PIS
	4.60 Pontina-A12-Appia e bret. Cisterna	Variante alla S.S. 7 Appia in comune di Formia	ANAS	734,43	79,75	654,68	Progetto Definitivo	Lazio		privati
	4.65 AI (Capua) - Domiziana ed Adeguamento	SS 7 Quater Domitiana - Garigliano e C. Volturmo N	ANAS	870	-	870,00	Progetto Definitivo	Campania		Completamento PIS
		SS 7 Quater Domitiana-sv.S.Aurunca sv.Mondragon e S	ANAS	510	-	510,00	Progetto Definitivo	Campania		Completamento PIS
		SA-RC 207+400 # 208+400	ANAS	-	-	-	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		SA-RC 208+400-213+500	ANAS	-	-	-	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 185+000-206+500 3^ maxilotto/4	ANAS	598,00	-	598,00	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 259+700-270+700 4^ maxilotto/1	ANAS	588,52	-	588,52	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Sa-Rc Km 337+800-348+600	ANAS	705,42	-	705,42	Progetto Preliminare	Calabria		Core network
		Sa-Rc Svincolo di Eboli km 31+600	ANAS	15,76	-	15,76	Progetto Preliminare	Campania		Core network

Sistema	Infrastruttura	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione
		Sa-Rc Svincolo Laureana km 377+750	ANAS	38,09	-	38,09	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Sa-Rc Svincolo Padula km 103+207	ANAS	48,73	-	48,73	Progetto Preliminare	Campania		Core network
		Sa-Rc Svincolo Sala Consilina km 95+244	ANAS	36,51	-	36,51	Progetto Preliminare	Campania		Core network
		Sa-Rc km 270+700-280+350 Maxilotto 4/2 -1 stralcio	ANAS	437,78	-	437,78	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Sa-Rc km 280+350-286+050 Maxilotto 4/2 -2 stralcio	ANAS	343,00	-	343,00	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Autostr. Sa-Rc Ulteriori Interventi	ANAS	562,59	-	562,59	Progetto Preliminare	Basilicata, Calabria, Campania		Core network
	4.86 Ragusa - Catania	Ragusa-Catania - Adeguamento	ANAS	815,37	815,37	-	Progetto Definitivo	Sicilia		Core network
	4.92 Palermo-Agrigento: SS 189-SS 121	Palermo Rotatoria Bolognetta	ANAS	0	0,00	-	Progetto Preliminare	Sicilia		Core network
		Bivio Manganaro - Lercara Friddi	ANAS	0	0,00	-	Progetto Preliminare	Sicilia		Core network
		Lercara Friddi - Agrigento	ANAS	0	0,00	-	Progetto Preliminare	Sicilia		Core network
		Rotatoria Bolognetta - Bivio Manganaro	ANAS	296,43	296,43	-	Progetto Definitivo	Sicilia		Core network
		Adeguamento SS 121 - Completamento lotto 1	ANAS	386,17	0,00	386,17	Progetto Preliminare	Sicilia		Core network
		Adeguamento SS 121 - Completamento lotto 2	ANAS	0	0,00	-	Progetto Preliminare	Sicilia		Core network
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa			13.517,46	3.396,19	10.121,27		-		
	8.05 Ponte Stretto di Messina-Collegamen	Ponte Stretto di Messina collegamento stabile	Stretto di Messina	-	-	-	Progetto Definitivo	Calabria, Sicilia		Completamento PIS
08.Ponte Stretto di Messina	08.Ponte Stretto di Messina			-	-	-		-		
09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico	9.05 Trav. ferroviaria Orte-Falconara	Orte Falconara: Raddoppio Foligno Fabriano	RFI	1.918,50	-	1.918,50	Progetto Definitivo	Marche, Umbria		Completamento PIS
		Raddoppio Spoleto - Terni	RFI	532,34	17,55	514,79	Progetto Definitivo	Umbria		Completamento PIS

Sistema	Infrastruttura	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione
	9.10 Linea ferroviaria Passo Corese Rieti	Nuova linea Passo Corese Rieti - completamento	RFI	442,2	-	442,20	Progetto Definitivo	Lazio		Completamento PIS
	9.20 AC Napoli - Bari	Interventi linea Cancellone-Napoli per linea AV/AC	RFI	813,00	760,00	53,00	Progetto Preliminare	Campania	Helsinki La valletta	Core Network, PNS
		itinerario Napoli-Bari: raddoppio Cancellone-Frasso	RFI	730,00	411,54	318,46	Progetto Preliminare	Campania	Helsinki La valletta	Core Network, PNS
		03 Allaccio SS77 - SS16 ML1/L1/1.3	Quadrilatero Umbria Marche SpA	28,36	-	28,36	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS
		04. Allaccio SS77 - SS3 ML1/L1/1.4	Quadrilatero Umbria Marche SpA	23	-	23,00	Progetto Definitivo	Umbria		Completamento PIS
		06. Intervalliva Macerata ML1 / L2 /2.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	14,22	-	14,22	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS
		07. Intervalliva Tolentino-San Severino ML1 /L2/2.3	Quadrilatero Umbria Marche SpA	43,01	-	43,01	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS
		08 SS78 Sforzacosta-Sarnano ML1/L2/2.4	Quadrilatero Umbria Marche SpA	71,22	-	71,22	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS
		12 Pedemontana Marche-sub lotto n. 1 ML2 / L2/2.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	111,25	111,38	-	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS
		13 Pedemontana Marche-sub lotto n. 2 ML2 / L2/2.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	201,38	-	201,38	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS
		Area sosta Gualdo Tadino A. sosta bifronte (AL 14)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	10,13	0,13	10,00	Progetto Definitivo	Marche, Umbria		Completamento PIS
		Fabriano Centro innov.ne incubatore impresa (AL11)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	11,14	-	11,14	Progetto Definitivo	Marche, Umbria		Completamento PIS
		Fabriano - Piastra logistica (AL 12):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	39,08	-	39,08	Progetto Definitivo	Marche, Umbria		Completamento PIS
		Falconara - Polo fieristico direzionale (AL 5):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	151,29	15,89	135,40	Progetto Definitivo	Marche, Umbria		Completamento PIS

Sistema	Infrastruttura	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione
		Foligno Servizi alla piastra logistica (AL 13)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	5,45	0,21	5,24	Progetto Definitivo	Marche, Umbria		Completamento PIS
		Muccia polo produttivo agroalimentare (AL 9):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	15,59	0,65	14,94	Progetto Definitivo	Marche, Umbria		Completamento PIS
		Serrapetrona Polo turistico commerciale (AL):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	21,03	-	21,03	Progetto Definitivo	Marche, Umbria		Completamento PIS
		Valfabbrica Att. prod.sett tessile servizi (AL 6)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	14,75	0,44	14,31	Progetto Definitivo	Marche, Umbria		Completamento PIS
	9.65 Nodo Stradale Perugia	Nodo Stradale di Perugia: M. del Piano-Corciano	ANAS	947,94	-	947,94	Progetto Definitivo	Umbria		Core network
		Nodo Stradale di Perugia: M.del Piano - Collestrada	ANAS	145,00	121,80	23,20	Progetto Definitivo	Umbria		Completamento PIS
		Strada Tre valli - Tratta Eggi Acquasparta	Regione Umbria	800,00	-	800,00	Progetto Definitivo	Umbria		Completamento PIS
		Adeguamento Telesina dal Km 0+000 al km 60+900	ANAS	588,64	588,64	-	Progetto Preliminare	Campania		core +privati+pns
	09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico			7.678,52	2.028,23	5.650,42		-		
10.Sistemi Urbani	10.15 Metropolitana Milanese	M2 Prolungamento Cologno Nord-Vimercate	Comune Milano	-	-	-	Progetto Preliminare	Lombardia		Completamento PIS
		M3 Tratta S.Donato Paullo	Comune Milano	-	-	-	Progetto Preliminare	Lombardia		Completamento PIS
	14.15 M4 Lorent-Linate Lorenteggio-Polic	Metropolitana di Milano linea 4:Lorenteggio-Sforza	Comune Milano	803,63	589,12	214,51	Progetto Definitivo	Lombardia		Indifferibili
		Nodo di interscambio AC/SFR/MM	A.T.M. SpA	18,8	18,80	-	Progetto Definitivo	Lombardia		Core network
	10.32 Interconnessione e Nodo di Rebaudengo - Pass ferr TO	Interconnessione Nodo di Rebaudengo - Pass ferr TO	Gruppo Torinese Trasporti S.p.A	162,00	162,00	-	Progetto Definitivo	Piemonte		Core network
		Metropolitana di Napoli Linea 6 lotto 2 compl.to	Comune Napoli	141,47	141,47	-	Progetto Definitivo	Campania		Core network
		Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	Comune Napoli	1.031,00	245,43	785,58	Progetto Definitivo	Campania		Core Network, PNS

Sistema	Infrastruttura	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione
		Risanamento e adeguamento Galleria Camaldoli	SEPSA	26,40	26,40	-	Progetto Definitivo	Campania		Core network
		Nodo ferroviario di Bari Sud	RFI	391,00	-	391,00	Progetto Preliminare	Puglia		PNS
		Nodo di Catania interramento stazione centrale	RFI	580,00	12,98	567,02	Progetto Definitivo	Sicilia		Confermato
	10.Sistemi Urbani			3.154,30	1.196,20	1.958,11		-		
12.HUB Portuali		Coll.to viario tra porto Ancona e grande viabilità	ANAS	479,77	479,77	-	Progetto Definitivo	Marche		Core network
		Hub Portuale di Civitavecchia Lotto 2	Aut. Port. Civitavecchia	287,42	6,00	281,42	Progetto Definitivo	Lazio		Confermato
		Hub Trieste piattaforma logistica 2 stralcio	Aut. port. di Trieste	184,50	-	184,50	Progetto Definitivo	Friuli Venezia Giulia		Core network
	12.35 Hub Portuale di Ravenna	Hub Portuale di Ravenna I° e II° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	137,00	137,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Baltic adriatic	Core network
		Hub Portuale di Ravenna III° e IV° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	246,00	-	246,00	Progetto Preliminare	Emilia Romagna	Baltic adriatic	Core network
	12.HUB Portuali			1.334,69	622,77	711,92		-		
13.HUB Interportuali	13.10 Hub Interportuali - Gioia Tauro	Gioia Tauro Allacciamenti ferroviari	Aut. Port. Gioia Tauro	3,00	0,48	2,52	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Gioia Tauro capannoni prefabbricati	Aut. Port. Gioia Tauro	5,53	0,24	5,29	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Gioia Tauro ingresso pedonale aereo zona MCT	Aut. Port. Gioia Tauro	1,58	0,33	1,25	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Gioia Tauro laboratori fitopatologici	Aut. Port. Gioia Tauro	0,25	0,04	0,21	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		"Gioia Tauro magazzini ""Piastra del freddo""	Aut. Port. Gioia Tauro	30,00	1,20	28,80	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Gioia Tauro parcheggio multipiano zona MCT	Aut. Port. Gioia Tauro	8,00	1,90	6,10	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Gioia Tauro coll.to rigassificatore piastra freddo	Aut. Port. Gioia Tauro	11,70	1,87	9,83	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Gioia Tauro sistemazione piazzale Nord del Porto	Aut. Port. Gioia Tauro	0,50	0,01	0,49	Progetto Definitivo	Calabria		Core network

Sistema	Infrastruttura	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione
		Gioia Tauro strada S. Ferdinando - piazz.le Porto	Aut. Port. Gioia Tauro	2,10	0,10	2,00	Progetto Definitivo	Calabria		Core network
		Interporto di Battipaglia - lotto di completamento	Salerno Interporto	51,35	4,00	47,35	Revoca Cortei dei conti	Campania		Completamento PIS
	13.50 Hub Interportuali - Termini Imerese	Hub Interportuali Termini Imerese	Regione Sicilia	78,87	78,87	-	Progetto Definitivo	Sicilia		Completamento PIS
		Piastra Logistica Umbra Foligno 2° stralcio	Regione Umbria	8,21	-	8,21	Progetto Definitivo	Umbria		Completamento PIS
		Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 2° stralcio	Regione Umbria	16,19	-	16,19	Progetto Definitivo	Umbria		Completamento PIS
	13.HUB Interportuali			217,28	89,04	128,24		-		
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	14.05 sist.trasp.rapido di massa guida vincolata	Metropolitana di Parma linea B	Metro Parma S.p.A.	-	-	-	Progetto Preliminare	Emilia Romagna		Intervento revocato
		Metropolitana di Parma linee A e C	Metro Parma S.p.A.	-	-	-	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna		Intervento revocato
		Collegamento ferroviario Aeroporto Venezia	RFI	223,92	1,23	222,69	Progetto Definitivo	Veneto		Completamento PIS
	14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer			223,92	1,23	222,69		-		
		Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno 2° st. - 2	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	-	-	-	Progetto Preliminare	Abruzzo, Molise		Completamento PIS
		Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno 2° st. - 1	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	18,23	5,00	13,23	Progetto Definitivo	Abruzzo, Molise		Completamento PIS
		Schema idrico del Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla 2° e 3° lotto	ENAS	179,16	127,06	52,10	Progetto Preliminare	Sardegna		Completamento PIS
15.Schemi Idrici	15.Schemi Idrici			197,39	132,06	65,33		-		
		Totale generale		53.379,27	12.571,67	40.807,75		-		

PAGINA BIANCA

4 AVANZAMENTO DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE E LA PERSISTENTE NECESSITÀ DELLA DUE DILIGENCE DELLE ATTIVITÀ

Le Tabelle inserite nel presente capitolo descrivono le necessità di programmazione indipendenti dall'attuale assetto dell'avanzamento delle opere di Legge Obiettivo.

Rispondono, invece, ad una collaudazione, cioè ad una due diligence basata sulla capacità di dare concreta attuazione ad opere che, come già detto in altra parte del presente Allegato, in alcuni casi, sono ancora ferme alla conclusione del completamento dell'iter istruttorio ed autorizzativo e ancora prive di copertura finanziaria pubblica e/o privata o, in altri casi, sono già avviate, già cantierate ma prive della copertura integrale.

La Tabella A risponde alla programmazione di breve periodo, mentre la Tabella B indica la programmazione che discende dalla attuazione dell'articolo 41 della Legge 214/2011.

Tabella A Documento due diligence 1

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interve nto	Regio ni	Europ e conne cting faciliti es	Classifi cazione	Fase attuat iva
	Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia)	Lyon Turin Ferroviaire	4.272,00	916,00	3.356,00	Progetto Preliminare	Piemonte	mediterrean corrido r	Core network	Progettazione
	Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante	Lyon Turin Ferroviaire	143,00	143,00	-	In Realizzazione	Piemonte	mediterrean corrido r	Confermato	Realizzazione
	Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	RFI	260,00	260,00	-	Ultimata	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato	Realizzazione
	1° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	280,00	280,00	-	In Realizzazione	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato	Realizzazione
	2° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	638,00	638,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato	Realizzazione
	3° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	2.553,00	-	2.553,00	Attesa Progetto Esecutivo	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato	Realizzazione
	4° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	1.134,00	-	1.134,00	Attesa Progetto Esecutivo	Trentino Alto Adige	Helsinki La valletta	Confermato	Realizzazione
	Quadruplicamento Fortezza Verona L 4	RFI	249,02	6,02	243,00	Progetto Preliminare	Veneto	Helsinki La valletta	Completamento PIS	Progettazione
01.Valichi			9.529,02	2.243,02	7.286,00		-			-
	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	RFI	182,46	223,00	-	In Realizzazione	Lombardia		Core network	Realizzazione
	Linea Saronno Seregno	FerrovieNord S.p.A.	75,50	75,51	-	In Realizzazione	Lombardia		Completamento PIS	Realizzazione
	A4 Raccordo autostradale Villesse Gorizia	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	147,08	160,22	-	In Realizzazione	Friuli Venezia Giulia		Core network	Realizzazione
	A4 VE-TS Casello Alvisopoli e coll. con la S.S. 14	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	67,36	67,36	-	Progetto Definitivo	Veneto		Core network	Progettazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione	Fase attuativa
	A4 VE-TS Nuovo Casello Auto.le di Meolo KM 19+690	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	35,19	35,19	-	In Realizzazione	Veneto		Core network	Realizzazione
	A4 VE-TS P.te sul Tagliamento e Sv.lo Palmanova	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	440,69	440,69	-	Progetto Definitivo	Friuli Venezia Giulia		Core network	Progettazione
	A4 VE-TS - Quarto D'Altino - S. Donà di Piave	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	365,55	365,55	-	In Realizzazione	Veneto		Core network	Realizzazione
	A4 VE-TS S.Donà di PIAVE - Sv.lo di Alvisopoli	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	560,65	560,66	-	Progetto Definitivo	Veneto		Core network	Progettazione
	A4 VE-TS Tratto Gonars - Villesse	ANAS	215,28	215,29	-	Attesa Progetto Esecutivo	Friuli Venezia Giulia		Core network	Realizzazione
	Aut. A4 Milano Bergamo Brescia 4 corsia+emerg.	ANAS	397,56	397,56	-	Ultimata	Lombardia		Core network	Realizzazione
	Autostrada A4 Torino Milano	SATAP SpA	355,00	356,40	-	Attesa Consegna Lavori	Lombardia, Piemonte		Core network	Realizzazione
	Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	SATAP SpA	235,00	276,42	-	In Realizzazione	Lombardia, Piemonte		Core network	Realizzazione
	(P) A4 la Valtrompia (coll.Brescia - Lumezzane) T1	ANAS	258,60	258,60	-	Attesa Consegna Lavori	Lombardia		Core network	Realizzazione
	(P) A4 la Valtrompia (coll. Brescia-Lumezzane) T2	ANAS	664,89	-	664,89	Progetto Preliminare	Lombardia		Completamento PIS	Progettazione
	SS 38 Stelvio 1°Lotto 1°Str. Fuentes Cosio	ANAS	197,87	279,95	-	In Realizzazione	Lombardia		Core network	Realizzazione
	SS 38 Stelvio - 1°Lotto 2°Str. Cosio Tartano	ANAS	280,12	280,12	-	Progetto Esecutivo	Lombardia		Core network	Realizzazione
	Dalmine Como Varese Valico G. opere varie connesse	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	4166,46	4.166,46	-	In Realizzazione	Lombardia		Core network	Realizzazione
	Bergamo Lecco: variante ex SS 639	Provincia di Bergamo	54,39	30,82	23,57	Progetto Definitivo	Lombardia		Core network	Progettazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interve nto	Regio ni	Europ e conne cting faciliti es	Classifi cazione	Fase attua tiva
	Cisano Bergamasco									
	Bergamo Lecco: Var SS 639 prov Lecco L. S. Gerolamo	Provincia di Lecco	93,67	93,67	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lombardia		Core network	Realizzazione
	Autostrada A31 Valdastico Nord	Società Autostrada Brescia-Padova	1.923,39	1.923,39	-	Progetto Preliminare	Veneto, Trentino		Core network	Progettazione
	Collegamento autostradale pedemontana piemontese	CAP Spa - Concessioni Autostradali Piemontesi	654,50	654,50	-	Progetto Preliminare	Piemonte		Core network, privati	Progettazione
	SS 415 Pauslese Peschiera Borromeo Spino d'Adda	Provincia di Milano	162,8	162,80	-	In Realizzazione	Lombardia		Completa mento PIS	Realizzazione
02.Corridoio Plurimodale Padano			11.534,01	11.024,16	688,46		-			-
	Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 1	Società Autocisa SpA	513,53	513,53	-	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna		Core network, privati	Realizzazione
	Linea MI -GE - Terzo Valico dei Giovi - I Lotto C. e contabilizzato pregresso	RFI	718,60	718,60	0,00	In Realizzazione	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network	Realizzazione
	Tratta AV/AC III Valico Giovi - 2° Lotto Costrutt.	RFI	860,00	860,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network	Realizzazione
	Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 3	RFI	1.510,00	0,00	1.510,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network	Realizzazione
	Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 4	RFI	1.340,00	0,00	1.340,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network	Realizzazione
	Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 5	RFI	1.200,00	0,00	1.200,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network	Realizzazione
	Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 6	RFI	650,00	0,00	650,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Genova Rotterdam	Core network	Realizzazione
	Battipaglia-Paola-Reggio C. adeg. Tecnologico	RFI	230,00	230,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata, Calabria, Campania	Helsinki La valletta	Core Network, PNS	Progettazione
	Nuovo collegamento Palermo -	RFI	2.851,00	-	2.851,00	Progetto Preliminare	Sicilia		Core Network, PNS	Progettazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibili tà	Totale fabbisogn o	Stato Intervento	Regioni	Europe conne cting faciliti es	Classifi cazione	Fase attuat iva
	Catania									
	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica	RFI	420,00	420,00	-	Progetto Preliminare	Basilicata, Calabria, Campania		Core Network, PNS	Progettazione
	SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A	ANAS	46,61	52,05	-	Collaudo	Lazio		Completamento PIS	Realizzazione
	S.S. 156 Monti Lepini	Regione Lazio	65,96	65,96	-	In Realizzazione	Lazio		Completamento PIS	Realizzazione
	SS 156 Monti Lepini - Ulteriori interventi	Regione Lazio	225,32	225,32	-	in realizzazione	Lazio		Completamento PIS	Realizzazione
	Cisterna - Valmontone e opere connesse	Autostrade del Lazio S.p.A.	714,09	-	714,09	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Core network, privati	Realizzazione
	Collegamento A12 Roma (Tor de' Cenci)	Autostrade del Lazio S.p.A.	498,63	-	498,63	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Core network, privati	Realizzazione
	Corridoio Intermod.Integr. Pontino Roma - Latina	Autostrade del Lazio S.p.A.	1515,93	468,08	1.047,85	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Core network, privati	Realizzazione
	Agrigento Caltanissetta: A19 lotto 1	ANAS	499,55	499,56	-	In Realizzazione	Sicilia		Completamento PIS	Realizzazione
	Agrigento-Caltanissetta A19: lotto 2	ANAS	770,21	990,00	-	Attesa Consegna Lavori	Sicilia		Indifferibili	Realizzazione
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa			14.115,90	4.529,57	9.811,57		-			-
	Nodo di Falconara - I Lotto Funzionale	RFI	174,00	174,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Marche		Completamento PIS	Realizzazione
	Nodo ferr. di Falconara coll. con linea Adriatica	RFI	30,00	-	30,00	Progetto Preliminare	Marche		Completamento PIS	Progettazione
	S.S.16 Foggia Cerignola 1° lotto	ANAS	25,78	25,78	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS	Realizzazione
	S.S. 16 Foggia Cerignola 2° lotto	ANAS	40,62	43,38	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS	Realizzazione
	S.S. 16 Foggia Cerignola 3° lotto	ANAS	31,58	40,28	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS	Realizzazione
	S.S. 16 Adriatica variante di Cerignola	ANAS	20,25	23,10	-	Ultimata	Puglia		Completamento PIS	Realizzazione
	Strada Maglie S.M. di Leuca	ANAS	287,74	287,74	-	Attesa Progetto	Puglia		Indifferibili	Realizzazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione	Fase attuativa
						Esecutivo				
	Variante est. di Lecce completamento 2° str.	ANAS	29,92	35,53	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS	Realizzazione
	Colleg. strad. Campogalliano-Sassuolo	ANAS	506,00	234,61	271,39	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna		Core network, privati	Realizzazione
06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale			506,00	234,61	271,39		-			-
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	MO.S.E. 7° assegnazione	Magistrato alle acque	230,00	230,00	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. 8° assegnazione	Magistrato alle acque	106,00	106,00	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. 9° assegnazione	Magistrato alle acque	600,00	-	600,00	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto		revocato tagli finanziari	Realizzazione
	MO.S.E. Ulteriori assegnazioni future	Magistrato alle acque	1.234,27	-	1.234,27	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. 1° assegnazione	Magistrato alle acque	494,98	494,98	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. 2° assegnazione	Magistrato alle acque	725,76	725,76	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. 3° assegnazione	Magistrato alle acque	380,29	380,29	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. 4° assegnazione	Magistrato alle acque	243,17	243,17	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. 5° assegnazione	Magistrato alle acque	400,00	400,00	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. opere complementari (legge speciale)	Magistrato alle acque	108,69	108,69	-	Collaudo	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. Fondi D.L. 159/2007 art.22 c.2	Magistrato alle acque	170,00	170,00	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. 6° assegnazione	Magistrato alle acque	320,00	320,00	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
	MO.S.E. 6° assegnazione 7 stralcio	Magistrato alle acque	480,00	480,00	-	In Realizzazione	Veneto		Indifferibili	Realizzazione
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia			5.493,16	3.658,89	1.834,27		-			-
	Nodo ferrostradale	ANAS	253,6	162,00	91,60	Attesa Progetto	Emilia Romagna		Core network	Realizzazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione	Fase attuativa
	Casalecchio di Reno					Esecutivo	na			
	Raccordo Autostradale Siena-Firenze	ANAS	700	350,00	350,00	Progetto Preliminare	Toscana		Core network	Progettazione
	05. SS77 Foligno-Pontelatrive ML1 / L2 / 2.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	673,13	536,13	137,00	In Realizzazione	Marche, Umbria		Completamento PIS	Realizzazione
	02 SS77 Foligno-Pontelatrive ML1/L1/1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	409,59	424,88	-	In Realizzazione	Marche, Umbria		Completamento PIS	Realizzazione
	03 Allaccio SS77 - SS16 ML1/L1/1.3	Quadrilatero Umbria Marche SpA	28,36	-	28,36	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS	Progettazione
	04. Allaccio SS77 - SS3 ML1/L1/1.4	Quadrilatero Umbria Marche SpA	23	-	23,00	Progetto Definitivo	Umbria		Completamento PIS	Progettazione
	01 S.S.77 Collesentino II-Pontelatrive ML1/L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	45,14	45,14	-	Collaudo	Marche		Completamento PIS	Realizzazione
	06. Intervalliva Macerata ML1 / L2 /2.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	14,22	-	14,22	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS	Progettazione
	07. Intervalliva Tolentino-San Severino ML1 /L2/2.3	Quadrilatero Umbria Marche SpA	43,01	-	43,01	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS	Progettazione
	08 SS78 Sforzacosta-Sarnano ML1/L2/2.4	Quadrilatero Umbria Marche SpA	71,22	-	71,22	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS	Progettazione
	09 SS3 Pontecentesimo-Foligno ML1/L2/2.5	Quadrilatero Umbria Marche SpA	23,33	23,33	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria		Completamento PIS	Realizzazione
	10 SS76 F. di Vico e Serra San Quirico ML2 /L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	385,16	367,71	17,45	In Realizzazione	Marche, Umbria		Completamento PIS	Realizzazione
	11 SS318 Pianello-Valfabbrica ML2 / L1 / 1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	135,15	135,15	-	In Realizzazione	Umbria		Completamento PIS	Realizzazione
	12 Pedemontana Marche-sub lotto n. 1 ML2 / L2/2.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	111,25	111,38	-	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS	Progettazione
	13 Pedemontana Marche-sub lotto n. 2 ML2 / L2/2.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	201,38	-	201,38	Progetto Definitivo	Marche		Completamento PIS	Progettazione
	Strada Tre valli - Tratto Eggi S. Sabino	Regione Umbria	10,06	14,56	-	Collaudo	Umbria		Completamento PIS	Realizzazione
	Terni Rieti strada stralci A	ANAS	205,58	212,68	-	In Realizzazione	Umbria		Completamento	Realizzazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interve nto	Regio ni	Europ e conne cting faciliti es	Classifi cazione	Fase attua tiva
	e B					ione			PIS	
	Variante Sud all'abitato de L'Aquila 2° Lotto	ANAS	17,23	21,16	-	Collaudo	Abruzzo		Completa mento PIS	Realizz azione
	Coll. Merid. A1-A14: Termoli-S. Vittore Tratta 1	ANAS	1137,35	816,49	320,86	Progetto Preliminare	Camp nia, Lazio, Molise		Core Network, PNS	Progett azione
	"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 5° lotto ex 4°"	Provincia di Benevento	20,62	23,09	-	Ultimata	Camp nia		Completa mento PIS	Realizz azione
	"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 4° lotto ex 6°"	Provincia di Benevento	50,28	46,70	3,58	Esercizio	Camp nia		Completa mento PIS	Realizz azione
	Strada fondo valle isclero svincolo SS 7 Appia	Provincia di Benevento	6,57	6,60	-	In Realizzaz ione	Camp nia		Completa mento PIS	Realizz azione
	Strada a scorrimento veloce Lioni Grottaminarda	MSE Comm. ad Acta L. 289/2002	471,36	290,00	181,36	Attesa Consegna Lavori	Camp nia		Core Network, PNS	Realizz azione
	S.S. 106 megalotto 5 bis lotto 2 Palizzi Marina	ANAS	193,38	121,55	71,83	Collaudo	Calabri a		Core network	Realizz azione
	S.S.106 megalotto 2 Tratto 4° Squillace S.Crichi	ANAS	720,47	720,53	-	In Realizzaz ione	Calabri a		Core network	Realizz azione
	SS 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo S.	ANAS	1.063,73	698,40	365,33	Attesa Progetto Esecutivo	Calabri a		Core Network, PNS	Realizz azione
	S.S.106 -Tratto 9°lotti 1-2-3-4 variante Nova Siri	ANAS	79,45	84,32	-	In Realizzaz ione	Basilic ata, Calabri a		Core network	Realizz azione
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico			7.093,62	5.211,80	1.920,20		-			-
	SFMR Veneto fase 2	Regione Veneto	140,00	140,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Veneto		Completa mento PIS	Realizz azione
	Genova - Metropolitana	Comune Genova	263,39	93,00	170,39	Progetto Preliminare	Liguria		Core network	Progett azione
	Metropolitana C: tratta T2	Roma Metropolitan e srl	769,44	127,60	641,84	Attesa Progetto Definitivo	Lazio		Core network	Realizz azione
	Metropolitana C: tratta T3	Roma Metropolitan e srl	792,00	792,00	-	In Realizzaz ione	Lazio		Core network	Realizz azione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione	Fase attuativa
	Metropolitana C: tratte T4,T5	Roma Metropolitana e srl	995,40	995,40	0,00	In Realizzazione	Lazio		Core network	Realizzazione
	Metropolitana C: tratta T6A,T7,Deposito graniti	Roma Metropolitana e srl	930,03	930,03	-	In Realizzazione	Lazio		Core network	Realizzazione
	Viabilità complementare autostrada Roma-Aeroporto Fiumicino	ANAS	132,00	132,00	-	Ultimata	Lazio		Core network	Realizzazione
	Interporto Roma Fiumicino svincolo autostrad. A12	Regione Lazio	12,75	19,49	-	Attesa Progetto Esecutivo	Lazio		Core network	Realizzazione
	Risanamento vallone S.Rocco 1 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	11,55	16,60	-	Ultimata	Campania		Completamento PIS	Realizzazione
	Risanamento S.Rocco 2 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	10,34	14,40	-	In Realizzazione	Campania		Completamento PIS	Realizzazione
10.Sistemi Urbani			4.056,90	3.260,52	812,23		-			-
	"SS 131 ""Carlo Felice"" da Km 108+300 a 146+800" lotti V-VI-VII e VIII (2° lotto omogeneo)	ANAS	610,00	0,01	609,99	Progetto Definitivo	Sardegna		Core network	Progettazione
	"SS 131 ""Carlo Felice"" da Km 146+800 a 209+482" tratta Macomer - Sassari (3° lotto omogeneo)	ANAS	763,00	-	763,00	Progetto Preliminare	Sardegna		Core Network, PNS	Progettazione
	Svincoli e messa in sicurezza Km146+800 Km209+600	ANAS	120,00	-	120,00	Progetto Preliminare	Sardegna		Core network	Progettazione
	Compl.ento centro intermodale Merci Porto Torres	Regione Sardegna	55,23	-	55,23	Progetto Preliminare	Sardegna		Completamento PIS	Progettazione
	Realizzazione darsena servizi porto Commerciale 1 lotto	Regione Sardegna	14,39	14,39	-	Progetto Preliminare	Sardegna		PNS	Progettazione
	Adeguamento tecnico funz.le Porto di Porto	Regione Sardegna	17,24	17,24	-	Ultimata	Sardegna		PNS	Realizzazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione	Fase attuativa
	Torres 1 lotto									
	Coll.to viario tra porto Ancona e grande viabilità	ANAS	479,77	479,77	-	Progetto Definitivo	Marche		Core network	Progettazione
	Genova: Collegamento Porto Autoporto	Aut. Port. di Genova	10,70	-	10,70	Progetto Preliminare	Liguria		Core network	Progettazione
	Genova riassetto dell'accesso portuale Voltri	Aut. Port. di Genova	35,08	35,08	-	Attesa Progetto Esecutivo	Liguria		Core network	Realizzazione
	La Spezia variante SS 1 Aurelia 3° lotto	ANAS	193,37	240,82	-	In Realizzazione	Liguria		Core network	Realizzazione
	Hub Trieste piattaforma logistica 1 stralcio	Aut. port. di Trieste	132,43	132,43	-	Attesa Progetto Esecutivo	Friuli Venezia Giulia		Core network	Realizzazione
	Hub Trieste piattaforma logistica 2 stralcio	Aut. port. di Trieste	184,50	-	184,50	Progetto Definitivo	Friuli Venezia Giulia		Core network	Progettazione
	Hub Portuale di Ravenna I° e II° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	137,00	137,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Emilia Romagna	Baltic Adriatic	Core network	Progettazione
	Hub Portuali - Porto di Napoli	Aut. Port. di Napoli	240,00	240,00	-	Progetto Preliminare	Campania		Core network	Progettazione
12.HUB Portuali			1.412,85	1.265,10	195,20		-			-
	Interporto di Battipaglia - 1 lotto funzionale	Salerno Interporto	18,20	18,20	-	Revoca Corte dei conti	Campania		Completamento PIS	Realizzazione
	Interporto di Battipaglia - 2 lotto funzionale	Salerno Interporto	23,57	23,57	-	Revoca Corte dei conti	Campania		Completamento PIS	Realizzazione
	Interporto di Battipaglia - lotto di completamento	Salerno Interporto	51,35	4,00	47,35	Revoca Corte dei conti	Campania		Completamento PIS	Progettazione
	Sistema Interportuale di Jesi	Società Interporto Jesi	95,00	-	95,00	Progetto Definitivo	Marche		Core network	Progettazione
	Hub Interportuali Novara ponte sul Terdoppio.	CIM centro interportuale merci	3,99	3,99	-	Ultimata	Piemonte		Completamento PIS	Realizzazione
	Centro Interportuale Merci Novara Terminale Ovest	CIM centro interportuale merci	92,28	104,96	-	Ultimata	Piemonte		Completamento PIS	Realizzazione
	Hub Interportuali - Catania 1° stralcio fase 1	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	77,92	81,15	-	Esercizio	Sicilia		Completamento PIS	Realizzazione
	Hub Interportuali - Catania 2°	Società degli Interporti Siciliani	28,15	13,51	14,64	Attesa Consegna Lavori	Sicilia		Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interve nto	Regio ni	Europ e conne cting faciliti es	Classifi cazione	Fase attuat iva
	stralcio fase 1	S.p.A.								
	Piastra Logistica Umbra Citta' di Castello	Regione Umbria	17,20	18,65	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria		Completa mento PIS	Realizz azione
	Piastra Logistica Umbra Foligno 1° stralcio	Regione Umbria	30,52	30,71	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria		Completa mento PIS	Realizz azione
	Piastra Logistica Umbra Foligno 2° stralcio	Regione Umbria	8,21	-	8,21	Progetto Definitivo	Umbria		Completa mento PIS	Progett azione
	Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 1° stralcio	Regione Umbria	20,48	23,23	-	Attesa Progetto Esecutivo	Umbria		Completa mento PIS	Realizz azione
	Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 2° stralcio	Regione Umbria	16,19	-	16,19	Progetto Definitivo	Umbria		Completa mento PIS	Progett azione
	Hub Interport. Porto di Cremona		24,00	-	24,00	Progetto Preliminare	Lombardia		Core network	Progett azione
13.HUB Interportuali			507,06	321,97	205,39		-			-
	Collegamento ferroviario Aeroporto Venezia	RFI	223,92	1,23	222,69	Progetto Definitivo	Veneto		Completa mento PIS	Progett azione
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer			223,92	1,23	222,69		-			-
	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo Lotto I	Regione Abruzzo	18,36	18,36	-	Ultimata	Abruzzo		Completa mento PIS	Realizz azione
	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo Lotto di completamento	Regione Abruzzo	50,86	0,00	50,86	Progetto Definitivo	Abruzzo		Completa mento PIS	Progett azione
	Acq. Frida Sinni Pertusillo Montalbano I. 1° lotto	Regione Basilicata	14,74	16,00	-	Collaudo	Basilicata		Completa mento PIS	Realizz azione
	Acquedotto dell'Agri condotte maestre 1° lotto	Regione Basilicata	13,30	17,28	-	In Realizzazione	Basilicata		Completa mento PIS	Realizz azione
	Ristrutturazione telecontrollo adduttore Sinni	Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia	18,40	18,40	-	Collaudo	Basilicata, Puglia		Completa mento PIS	Realizz azione
	Completamento schema Basento Bradano settori	Regione Basilicata	85,70	85,70	-	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata		Confermato	Realizz azione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione	Fase attuativa
	G									
	Schema Basento Bradano tronco di Acerenza 3° lotto	Regione Basilicata	101,78	101,77	0,01	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata		Completamento PIS	Realizzazione
	Adeguamento Opere Captazione valli Noce e Sinni	Regione Basilicata	21,56	21,57	-	In Realizzazione	Basilicata		Completamento PIS	Realizzazione
	Prog. cont.utenze civili industriali agricole	Regione Basilicata	45,40	59,52	-	Collaudo	Basilicata		Completamento PIS	Realizzazione
	Ristrutturazione adduttore S.Giuliano Ginosa L 2	Cons. Bonif. Bradano/Metaponto	31,88	31,87	0,01	Attesa Progetto Esecutivo	Basilicata		Completamento PIS	Realizzazione
	1A Menta condotta forzata e c.le idroelettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	14,39	17,73	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS	Realizzazione
	1B Menta c.le idroelettrica op. elettromeccaniche	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	7,54	7,54	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS	Realizzazione
	2A Menta opera a valle della c.le elettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	44,38	44,38	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS	Realizzazione
	2B Menta Impianto di potabilizzazione	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	11,13	15,43	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS	Realizzazione
	3 Menta compl.to galleria derivaz. e opera presa	Regione Calabria	23,08	25,87	-	In Realizzazione	Calabria		Completamento PIS	Realizzazione
	Acquedotto Molisano Centrale e schema B.M.	Regione Molise	68,03	83,64	-	In Realizzazione	Molise		Completamento PIS	Realizzazione
	Irrigazione basso Molise acque Biferno e Fortore	Cons. Bonif. Integr.Larinese	75,00	75,00	-	Attesa Consegna Lavori	Molise		Confermato	Realizzazione
	Ristrutturazione dell Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	30,39	28,66	1,73	Collaudo	Molise		Completamento PIS	Realizzazione
	Acquedotto del Sinni 1 lotto Condotta	A.Q.P.	18,06	22,00	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS	Realizzazione
	Acquedotto del Sinni 2 lotto serbatoio S. Paolo	A.Q.P.	15,60	17,20	-	Collaudo	Puglia		Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interve nto	Regio ni	Europ e conne cting faciliti es	Classifi cazione	Fase attua tiva
	Acquedotto del Sinni 3 Lotto serbatoio di Secli	A.Q.P.	37,52	37,50	0,02	Attesa Progetto Esecutivo	Puglia		Completa mento PIS	Realizz azione
	Compl.to impianti dx Ofanto Rendina A. di Lavello	Cons. Bonif. Vulture Alto Bradano	19,68	19,88	-	Collaudo	Puglia		Completa mento PIS	Realizz azione
	Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis messa in sicurezza	Comm. Delegato Pavoncelli	10,40	10,40	-	Esercizio	Campa nia Puglia		Conferm ato	Realizz azione
	Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis completamento.	Comm. Delegato Pavoncelli	156,14	156,14	-	Attesa Progetto Esecutivo	Campa nia Puglia		PNS	Realizz azione
	Impianto potabilizz.ne acque Conza della Campania	A.Q.P.	53,00	53,00	-	Collaudo	Puglia		Completa mento PIS	Realizz azione
	Utilizzazione irrigua Rii Monti Nieddu L 1	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	83,22	83,22	-	Attesa Consegna Lavori	Sardeg na		Conferm ato	Realizz azione
	Schema n° 39 P.R.G.A. approvvigionamento L 2° e 3°	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	55,20	55,20	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardeg na		Conferm ato	Realizz azione
	Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 1° e 2° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	53,89	54,56	-	Ultimata	Sardeg na		Completa mento PIS	Realizz azione
	Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 3° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	18,58	18,58	-	In Realizzaz ione	Sardeg na		Completa mento PIS	Realizz azione
	Interc. Tirso e Flumendosa 4° lotto: collegamento Sulcis - Iglesias	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	50,00	50,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Sardeg na		PNS	Realizz azione
	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	Commissari o Emerg. Idrica Sicilia	38,16	65,89	-	Ultimata	Sicilia		Completa mento PIS	Realizz azione
	Acquedotto Gela Licata Aragona e serbatoio S.Leo	Commissari o Emerg. Idrica Sicilia	55,51	89,20	-	Collaudo	Sicilia		Completa mento PIS	Realizz azione
	"Acquedotto ""Montescuro Ovest""	Ag. regionale rifiuti e acque Regione Siciliana	73,75	86,20	-	Esercizio	Sicilia		Conferm ato	Realizz azione
15.Schemi Idrici			1.417,63	1.487,69	52,63		-			-
16.Giacimenti Idrocarburi	Sviluppo del giacimento petrolifero	Total Italia S.p.A.	1.394,90	1.394,90	-	Attesa Progetto Esecutivo	Basilic ata		Completa mento PIS	Realizz azione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibil ità	Totale fabbisogn o	Stato Interve nto	Regio ni	Europ e conne cting faciliti es	Classifi cazione	Fase attuat iva
	Tempa Rossa									
16.Giacimenti Idrocarburi			1.394,90	1.394,90	-	-	-			-
	Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc	Terna S.p.A.	520,00	520,00	-	In Realizzaz ione	Lazio, Sardeg na		Completa mento PIS	Realizz azione
	Elettrodotto 380kV S.Barbara Tavarnuzze Casellina	Terna S.p.A.	90,00	90,00	-	Collaudo	Toscan a		Completa mento PIS	Realizz azione
17.Rete Elettrica di Trasmissione			610,00	610,00	-	-	-			-
	Totale generale		60.574,39	36.418,44	24.878,25	-	-			-

Tabella B Documento due diligence 2

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Intervento	Region i	Europe connecti ng facilities	Classificaz ione	Fase attuativa
	Sempione: Raddoppio Vignale Oleggio Arona	RFI	535,00	-	535,00	Progetto Prelimina re	Piemon te		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Sempione - studio raddoppio Laveno-Luino	RFI	1.270,00	-	1.270,00	Progetto Prelimina re	Lomba rdia		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Studio nuovo valico del Sempione	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Progetto Prelimina re	Lomba rdia, Piemon te		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Quadruplicam ento Fortezza Verona L 1	RFI	1.574,80	53,81	1.520,99	Progetto Definitivo	Trentin o Alto Adige	Helsinki La valletta	Completa mento PIS	Progettazio ne
	Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 1 (fluidificaz.)	RFI	43,60	43,60	-	Progetto Definitivo	Trentin o Alto Adige	Helsinki La valletta	Completa mento PIS	Progettazio ne
	Quadruplicam ento Fortezza Verona L 2	RFI	794,01	18,06	775,95	Progetto Prelimina re	Trentin o Alto Adige	Helsinki La valletta	Completa mento PIS	Progettazio ne
	Quadruplicam ento Fortezza- Verona L 3	RFI	1.555,00	40,51	1.514,49	Progetto Prelimina re	Trentin o	Helsinki La valletta	Completa mento PIS	Progettazio ne
01.Valichi			6.972,41	155,98	6.816,43		-			-
02.Corridoio Plurimodale Padano	AV/AC: Brescia Verona	RFI	2.747,00	80,00	2.667,00	Progetto Definitivo	Lomba rdia, Veneto	mediterre an corridor	Core network	Progettazio ne
	Tratta AV / AC Verona Padova	RFI	5.130,00	160,03	4.969,97	Progetto Definitivo	Veneto	mediterre an corridor	Core network	Progettazio ne
	Nuova linea AV/AC VE- TS (tratta Ronchi- Trieste) incluso raddoppio raccordo linea bivio San Polo- Monfalcone	RFI	1.745,80	48,00	1.697,80	Progetto Prelimina re	Friuli Venezi a Giulia	mediterre an corridor	Core network	Progettazio ne
	Nuova linea AV/AC VE- TS (VE Mestre-Marco Polo)	RFI	772,00	13,00	759,00	Progetto Prelimina re	Veneto	mediterre an corridor	Core network	Progettazio ne
	Nuova linea AV/AC VE- TS (Marco Polo- Portogruaro)	RFI	2.683,30	-	2.683,30	Progetto Prelimina re	Veneto	mediterre an corridor	Core network	Progettazio ne

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interven to	Region i	Europe connecti ng facilities	Classificaz ione	Fase attuativa
	Nuova linea AV/AC VE-TS (Portogruaro-Ronchi dei L)	RFI	2.246,00	-	2.246,00	Progetto Preliminare	Friuli Venezia Giulia, Veneto	mediterranean corridor	Core network	Progettazione
02. Corridoio Plurimodale Padano			15.324,10	301,03	15.023,07		-			-
	Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo completamente	RFI	2.069,40	300,84	1.768,56	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Toscana		indifferibili	Progettazione
	Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo I° sub-lotto funz. - Parma-Vicofertile	RFI	234,60	-	234,60	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Toscana		indifferibili	Progettazione
	Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 2	Società Autocisa SpA	2.217,43	0,01	2.217,42	Progetto Definitivo	Emilia Romagna, Lombardia, Veneto		Core network	Progettazione
	Quadruplicamento linea Chiasso - Monza	RFI	1.412,00	4,00	1.408,00	Progetto Preliminare	Lombardia		Core network	Progettazione
	Tratta Fiumetorto - Cefalù - Castelbuono	RFI	938,80	938,80	-	In Realizzazione	Sicilia	Helsinki La valletta	Core network	Realizzazione
	Tratta Patti - Castelbuono	RFI	3905,00	-	3.905,00	Progetto Preliminare	Sicilia	Helsinki La valletta	Core network	Progettazione
	Tratta Patti - Messina	RFI	690,72	690,72	-	Ultimata	Sicilia	Helsinki La valletta	Core network	Realizzazione
	SA-RC 207+400 # 208+400	ANAS	-	-	-	Progetto Definitivo	Calabria		Core network	Progettazione
	SA-RC 208+400-213+500	ANAS	-	-	-	Progetto Definitivo	Calabria		Core network	Progettazione
	Sa-Rc Km 185+000-206+500 3^ maxilotto/4	ANAS	598,00	-	598,00	Progetto Definitivo	Calabria		Core network	Progettazione
	Sa-Rc Km 259+700-270+700 4^ maxilotto/1	ANAS	588,52	-	588,52	Progetto Definitivo	Calabria		Core network	Progettazione
	Sa-Rc Km 337+800-348+600	ANAS	705,42	-	705,42	Progetto Preliminare	Calabria		Core network	Progettazione
	Sa-Rc Svincolo di	ANAS	15,76	-	15,76	Progetto Preliminare	Campania		Core network	Progettazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato interven to	Region i	Europe connecti ng facilities	Classificaz ione	Fase attuativa
	Eboli km 31+600					re				
	Sa-Rc Svincolo Laureana km 377+750	ANAS	38,09	-	38,09	Progetto Definitiv o	Calabri a		Core network	Progettazio ne
	Sa-Rc Svincolo Padula km 103+207	ANAS	48,73	-	48,73	Progetto Prelimina re	Campa nia		Core network	Progettazio ne
	Sa-Rc Svincolo Sala Consilina km 95+244	ANAS	36,51	-	36,51	Progetto Prelimina re	Campa nia		Core network	Progettazio ne
	Autostr. Sa Rc Consuntivo lotti rescissi	ANAS	75,24	-	75,24	Attesa progetto Esecutiv o	Campa nia		Core network	Realizzazio ne
	Sa-Rc km 270+700- 280+350 Maxilotto 4/2 -1 stralcio	ANAS	437,78	-	437,78	Progetto Definitiv o	Calabri a		Core network	Progettazio ne
	Sa-Rc km 280+350- 286+050 Maxilotto 4/2 -2 stralcio	ANAS	343,00	-	343,00	Progetto Definitiv o	Calabri a		Core network	Progettazio ne
	Autostr. Sa- Rc Ulteriori Interventi	ANAS	562,59	-	562,59	Progetto Prelimina re	Basilic ata, Calabri a, Campa nia		Core network	Progettazio ne
	Trapani Mazara del Vallo	ANAS	367,99	150,00	217,99	Progetto Prelimina re	Sicilia		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Rotatoria Bolognetta - Bivio Manganaro	ANAS	296,43	296,43	-	Progetto Definitiv o	Sicilia		Core network	Progettazio ne
	Adeguamento SS 121 - Completa mento lotto 1	ANAS	386,17	0,00	386,17	Progetto Prelimina re	Sicilia		Core network	Progettazio ne
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa			11.446,75	2.079,95	9.366,80		-			-
	Itinerario Napoli- Bari: Raddopp io Apice- Orsara	RFI	2.676,00	10,00	2.666,00	Progetto Prelimina re	Campa nia, Puglia	Helsinki La valletta	Core Network, PNS	Progettazio ne
	Itinerario Napoli Bari: Radd. Frasso T. - Vitulano	RFI	986,00	171,25	814,75	Progetto Prelimina re	Campa nia	Helsinki La valletta	Core Network, PNS	Progettazio ne
	Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di	RFI	95,00	95,00	-	Progetto prelimina re	Campa nia	Helsinki La valletta	Core Network, PNS	Progettazio ne

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interven to	Region i	Europe connecti ng facilities	Classificaz ione	Fase attuativa
	Traccia									
	Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	RFI	85,00	85,00	-	Progetto preliminare	Campania	Helsinki La valletta	Core Network, PNS	Progettazione
	Nodo di Napoli: potenziamento capacità	RFI	77,00	77,00	-	Progetto preliminare	Campania	Helsinki La valletta	Core Network, PNS	Progettazione
	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico-ulteriore fase + Velocizzazione Napoli-Bari	RFI	43,00	43,00	-	Progetto preliminare	Campania	Helsinki La valletta	Core Network, PNS	Progettazione
	Tratto 5:Selci-Lama-S.Stefano di Gaifa: lotto 1	ANAS	139,01	-	139,01	Progetto Preliminare	Umbria		Core network	Progettazione
	Tratto 5:Selci-Lama-S.Stefano di Gaifa lotti 2 raddoppio galleria della Guinza e completamento lotto 3	ANAS	339,30	-	339,30	Progetto Preliminare	Marche, Umbria		Core network	Progettazione
	Tratto 5: Selci Lama S.Stefano di Gaifa. Lotto 4	ANAS	204,00	-	204,00	Progetto Definitivo	Marche		Core network	Progettazione
	Tratto 5:Selci-Lama-S.Stefano di Gaifa lotti 5-10	ANAS	1660,45	-	1.660,45	Progetto Definitivo	Marche		Core network	Progettazione
	S.S. 81 Piceno Aprutina-Fara SM-innesto SS 652 (direzione Nord e Sud)	Provincia di Chieti	232,00	-	232,00	Progetto Definitivo	Abruzzo		Completamento PIS	Progettazione
	S.S. 81 Piceno Aprutina-Guardiagrele est-Fara SM	Provincia di Chieti	173,61	-	173,61	Progetto Definitivo	Abruzzo		Completamento PIS	Realizzazione
	S.S. 81 Piceno Aprutina-Guardiagrele-Val di Sangro	Provincia di Chieti	23,80	-	23,80	Attesa Progetto Esecutivo	Abruzzo		Completamento PIS	Progettazione
	Adeguamento Telesina dal Km 0+000 al km 60+900	ANAS	588,64	588,64	-	Progetto Preliminare	Campania		core +privati+pns	Progettazione
	S.S. 106 megalotto 5 -	ANAS	2.850,37	-	2.850,37	Progetto Preliminare	Calabria		Core network	Progettazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicatore	Costo	Totale disponibilità	Totale fabbisogno	Stato Intervento	Regioni	Europe connecting facilities	Classificazione	Fase attuativa
	lotti 1-2-3-4-5-6					re				
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico			10.173,18	1.069,89	9.103,29		-			-
	Realizzazione Gronda Mercati di Roma	RFI	1.392,00	23,00	1.369,00	Progetto Preliminare	Lazio		Core network	Progettazione
	Tangenziale Appia 2° stralcio da km 2+690 sv. Ginestreto al km 5+165 sv. Ginestreto	Regione Lazio	93,00	4,00	89,00	Progetto Preliminare	Lazio		Completamento PIS	Progettazione
	Tangenziale Appia 3° stralcio da km 5+165 sv. Ginestreto al km 9+223 innesto SS 7 Appia	Regione Lazio	152,00	4,00	148,00	Progetto Preliminare	Lazio		Completamento PIS	Progettazione
	Bretella tra la linea Cumana e Circumflegrea: tratte P.co S. Paolo - Terracina e Terracina - Mostra	SEPSA	390,70	121,17	269,53	Attesa Progetto Esecutivo	Campania		Core Network, PNS	Realizzazione
	Metropolitana di Napoli linea 6 lotto 2	Comune Napoli	601,62	598,88	2,74	In Realizzazione	Campania		Core network	Realizzazione
	Metropolitana di Napoli Linea 6 lotto 2 compl.to	Comune Napoli	141,47	141,47	-	Progetto Definitivo	Campania		Core network	Progettazione
	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	Comune Napoli	1.031,00	245,43	785,58	Progetto Definitivo	Campania		Core Network, PNS	Progettazione
	Ferrovia Circumflegrea a raddoppio Pianura Pisani	SEPSA	41,31	-	41,31	Progetto Preliminare	Campania		Core network	Progettazione
	Circumetnea Catania: tratta Borgo Nesima	Ferrovia Circumetnea	102,75	102,75	-	In Realizzazione	Sicilia		Completamento PIS	Realizzazione
	Circumetnea Catania Galatea Giovanni XXIII	Ferrovia Circumetnea	27,82	27,50	0,32	Collaudo	Sicilia		Completamento PIS	Realizzazione
	Circumetnea di Catania: Giovanni	Ferrovia Circumetnea	36,15	36,15	-	In Realizzazione	Sicilia		Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interven to	Region i	Europe connecti ng facilities	Classificaz ione	Fase attuativa
	XXIII- Stesicoro									
	Circumetnea Catania tratta Stesicoro Aeroporto	Ferrovia Circumetn ea	425,00	90,00	335,00	Attesa Progetto Esecutiv o	Sicilia		Confermat o	Realizzazio ne
	Nodo di Catania interramento stazione centrale	RFI	580,00	12,98	567,02	Progetto Definitiv o	Sicilia		Confermat o	Progettazio ne
10.Sistemi Urbani			5.014,82	1.407,33	3.607,50		-			-
	Asse mediano di scorrimento di Cagliari	Comune Cagliari	30,99	-	30,99	Progetto Prelimina re	Sardeg na		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Connessione tra l'Asse mediano e via San Paolo	Comune Cagliari	45,00	45,00	-	Progetto Prelimina re	Sardeg na		PNS	Progettazio ne
	Percorso sotterraneo area metropolitana Cagliari	Comune Cagliari	140,00	140,00	-	Progetto Definitiv o	Sardeg na		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Coll. ferr. tra il capoluogo e l'aeroporto Elmas	RFI	11,01	11,01	-	In Realizzaz ione	Sardeg na		Completa mento PIS	Realizzazio ne
	Totale generale		53.679,69	5.511,04	48.168,66		-			-

5 QUADRO DEGLI INTERVENTI CHE RICOPRONO UNA PRECISA FUNZIONE COMUNITARIA

All'interno del Programma delle Infrastrutture Strategiche, come si evince dalle Tabelle di seguito riportate, il nostro Paese ha stanziato, nell'ultimo decennio, un cospicuo numero di risorse.

Si è ritenuto opportuno riportare sia i dati relativi agli interventi già avviati a realizzazione, sia quelli che si intende attivare entro il 2020.

Questo quadro di interventi non è finalizzato solo a testimoniare l'impegno del nostro Paese nel realizzare il programma definito dalle Reti TEN – T, ma mette in evidenza il ruolo di bacino con elevato interesse comunitario che il nostro territorio svolge per l'intera domanda trasportistica della Unione Europea.

Tale documentazione deve, quindi, diventare una base propositiva per ottenere, formalmente, dalla Commissione Europea un riconoscimento formale del ruolo svolto dal nostro Paese per l'accessibilità europea, intesa come coesione economica e sociale del territorio dell'Unione.

Una coesione che, in base a studi comunitari, "misura" già il grado di integrazione sulla base dei tempi e dei costi necessari allo spostamento degli individui e delle merci.

Tale approfondimento sarà ulteriormente effettuato in occasione dell'aggiornamento del presente Allegato agli esiti della definitiva adozione da parte della Unione Europea dell' **Union guidelines for the development of the trans-European transport network.**

Tabella C Investimenti effettuati nell'ultimo decennio di fonte pubblica italiana subordinata ai vincoli di Maastricht sul Corridoio Helsinki La Valletta

(In Miliardi di Euro)

COSTO GLOBALE CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA INTERVENTI SEGMENTO ITALIANO	28,865 di cui solo pubblico 23,026		
<i>OPERE STRADALI</i>	<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i>	<i>Quota comunitaria</i>
<p>1. VARIANTE DI VALICO La tratta tra La Quercia e Badia Nuova (quest'ultima tra La Quercia e Aglio) risulta così completata a settembre 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lotto 5A completato al 84,3% • Lotto 5B completato al 62,8% • Lotto 6-7 completato al 57,5% • Lotto 8 completato al 37,3% <p>La tratta tra Badia Nuova e Barberino risulta così completata a luglio 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lotto 9-10-11 completato al 92,1% • Lotto 12 completato al 100% • Lotto 13 completato al 90,3% <p>Secondo Autostrade per l'Italia, l'opera sarà aperta al traffico nel 2014. L'opera ha un costo (aggiornato al gennaio del 2011) di 3.686.000.000 di euro</p>	3,7	8,528	
<p>2. ASSE AUTOSTRADALE ROMA – LATINA – FORMIA E CISTERNA VALMONTONE Il costo globale dell'opera è di 2.425 milioni di € così articolato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 520 milioni di € A12 – Roma Tor de' Cenci • 1.319 milioni di € Roma – Latina • 586 milioni di € Cisterna – Valmontone <p>Si è deciso di avviare la gara solo per le due prime tratte, cioè per A12 – Roma Tor de' Cenci e per la Roma – Latina per un importo globale pari a 1.839 milioni di €. La disponibilità pubblica è di 468 milioni di €. L'affidamento dei lavori avverrà entro l'anno</p>	1,8	0,468	
<p>3. ASSE AUTOSTRADALE SALERNO REGGIO CALABRIA I lavori ultimati, in corso e in appalto saranno completati entro il 2013, e riguardano circa 383 km, pari a circa l'86% dell'intero nuovo tracciato (circa 443 km), e che gli stanziamenti ad oggi resi disponibili ammontano a 7,360 miliardi di euro e consentono di finanziare tutti gli interventi in esecuzione, appaltati, in fase di contrattualizzazione, contrattualizzati e non cantierati e quelli già in fase di gara d'appalto. Per la realizzazione delle tratte in avanzata fase di progettazione, per un'estesa di circa 60 km, sono ancora necessari circa 2,5 miliardi di euro di nuovi finanziamenti.</p>		7,360	
<p>4. ASSE AUTOSTRADALE MESSINA - PALERMO L'intero asse è lungo 183 Km. L'ultimo tratto è stato realizzato nel 2005</p>		0,700	
Totale parziale	5,5	8,528	

OPERE FERROVIARIE			<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i> 14,498	<i>Quota comunitaria</i> 0,339
<p>1. TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO</p> <p>Il Costo a Vita Intera aggiornato che ne risulta è pari a 9.730 Milioni di Euro, di cui 4.865 (il 50%) di competenza italiana così articolato:</p>					
Lotto	Status	Costo (parte di competenza IT)			
Opere in corso	In corso	260 Mio€			
Primo Lotto Costruttivo	Avviato	280 Mio€		0,829	0,310
Secondo Lotto Costruttivo	Da avviare (2013)	638 Mio€			
Terzo Lotto Costruttivo	Da avviare (2015)	2.553 Mio€			
Quarto Lotto Costruttivo	Da avviare (2021)	1.134 Mio€			
TOTALE COSTO A VITA INTERA		4.865 Mio€			
<p>2. OPERE DI ACCESSO AL TUNNEL DEL BRENNERO</p> <p>Il costo delle opere di accesso al Valico (tratta Fortezza – Verona) il cui importo è di 4.400 milioni di €</p>				0,039	0,029
<p>3. ASSE FERROVIARIO VERONA - BOLOGNA</p> <p>Il raddoppio dell'asse ferroviario della lunghezza di 114 km è stato completato nel 2009</p>				1,1	
<p>4. ASSE FERROVIARIO AV/AC BOLOGNA - FIRENZE</p> <p>La linea è lunga 92 Km, è stata completata nel 2009. Il costo dell'opera è stato di 5,8 miliardi di €</p>				5,8	
<p>5. ASSE FERROVIARIO AV/AC ROMA – NAPOLI – BATTIPAGLIA</p> <p>La linea ha una distanza di circa 256 Km. Il tratto AV/AC completato nel 2004. Il costo della intera linea è stato di 4,4 miliardi di €</p>				4,4	
<p>6. VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO BATTIPAGLIA – REGGIO CALABRIA</p> <p>Il costo della intera tratta è di circa 4,8 miliardi di €. In questa fase il CIPE ha approvato una prima fase di 230 milioni di €</p>				0,230	
<p>7. ASSE FERROVIARIO MESSINA – PALERMO</p> <p>La linea è lunga 224 Km. Sono incorso lavori sul nodo di Palermo, sulla tratta Ogliastrillo – Fiumetorto e in vicinanza al nodo di Messina.</p>				2,1	
Totale parziale				14,498	0,339

Tabella D - Investimenti effettuati nell'ultimo decennio di fonte pubblica italiana subordinata ai vincoli di Maastricht Corridoio Mediterraneo

(In Miliardi di Euro)

COSTO GLOBALE CORRIDOIO MEDITERRANEO LIONE – TORINO - KIEV	26,435 di cui solo pubblico 14,928		
<i>OPERE STRADALI</i>	<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i>	<i>Quota comunitaria</i>
1. ASSE AUTOSTRADALE TORINO – MILANO La lunghezza dell'asse è di 124 Km	2,2		
2. ASSE AUTOSTRADALE PEDEMONTANA PIEMONTESE La lunghezza dell'asse è di 40 Km	0,625	0,200	
3. ASSE AUTOSTRADALE PEDEMONTANA LOMBARDA Il costo complessivo dell'opera pari a 4,166 Miliardi di Euro viene parzialmente coperto con un contributo pubblico complessivo di 1,245 Miliardi di Euro	2.921	1,245	
4. ASSE AUTOSTRADALE TANGENZIALE EST DI MILANO L'importo complessivo dell'opera è pari a 1.659,9 Milioni di Euro, di cui 1.071, 7 per lavori e 588, 2 per somme a disposizione.	1,659		
5. ASSE AUTOSTRADALE BREBEMI Il tracciato complessivo di progetto ha uno sviluppo di circa 62,1 km	1,611		
6. TANGENZIALE DI MESTRE Il progetto consiste nella realizzazione del passante autostradale esterno di Mestre, della lunghezza di 32,3 km,	0,841	0,283	
7. ASSE AUTOSTRADALE VENEZIA – TRIESTE Trattasi della terza corsia dell'asse Venezia – Trieste della lunghezza di 120 Km	1,280		
Totale parziale	11,137	1,728	
<i>OPERE FERROVIARIE</i>	<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i>	<i>Quota comunitaria</i>
1. ASSE FERROVIARIO TORINO – LIONE (PARTE DI COMPETENZA ITALIANA) Il progetto cosiddetto "light", consistente nel tunnel di base più le stazioni internazionali di Susa e S. Jean de Maurienne, che è stato approvato dai due Paesi, ammonta a circa 8,2 miliardi, da ripartire tra Italia e Francia.		2,940 <u>0,120</u> 3,060	0,370
2. ASSE FERROVIARIO AV/AC MILANO – TORINO Il tracciato con caratteristiche dell'Alta Velocità e dell'Alta capacità, è lungo 126 chilometri.		7,8	
3. ASSE FERROVIARIO AV/AC MILANO – BRESCIA La linea AV/AC Milano-Verona si sviluppa per una lunghezza totale di circa 137 km, La linea Milano – Treviglio è complessivamente lunga poco meno di trenta chilometri ed è costata 290 milioni di euro. La linea Brescia – Treviglio si sviluppa per circa 40Km per un costo di 2,05 miliardi di		0,290 <u>2,050</u> 2,340	
Totale parziale		13,200	0,370

Tabella E - Investimenti effettuati nell'ultimo decennio di fonte pubblica italiana subordinata ai vincoli di Maastricht Corridoio Genova Rotterdam

COSTO GLOBALE CORRIDOIO 24 GENOVA - ROTTERDAM	1,570 tutto pubblico		
<i>OPERE FERROVIARIE</i>	<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i>	<i>Quota comunitaria</i>
Terzo Valico dei Giovi. L'importo globale è di 6,2 miliardi di €. Attualmente, in base alla norma sui "Lotti costruttivi" sono stati assegnati 1,570 milioni di €		1,570	
Totale parziale		1,570	

Da questo quadro sintetico emergono i seguenti macro dati:

Sui tre corridoi comunitari "core network" sono stati attivati globalmente:

56,873 miliardi di € di cui 39,524 miliardi di piena copertura pubblica.

La copertura di parte pubblica Italia è pari a 39,524 miliardi di € articolata nei seguenti corridoi TEN-T

	in miliardi di €	
23,026	8,528 opere stradali	
CORRIDOIO HELSINKI - LA VALLETTA	14,498 opere ferroviarie	
14,928	1,728 opere stradali	
CORRIDOIO LIONE - TORINO - KIEF	13,200 opere ferroviarie	
1,570	-----	
GENOVA - ROTTERDAM	1,570 opere ferroviarie	

Tabella F Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria Costo globale corridoio Helsinki La valletta Interventi segmento italiano

(In Miliardi di Euro)

COSTO GLOBALE CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA INTERVENTI SEGMENTO ITALIANO		12,424 di cui solo pubblico 9,204			
<i>OPERE STRADALI</i>		<i>Quota pubblica</i> 2,320	<i>Quota comunitaria</i>		
1. ASSE AUTOSTRADALE SALERNO REGGIO CALABRIA		2,320	0,580		
Totale parziale		2,320	0,580		
<i>OPERE FERROVIARIE</i>		<i>Quota pubblica</i> 6,509	<i>Quota comunitaria</i> 1,710		
1. TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO		0,829	0,310		
Il Costo a Vita Intera aggiornato che ne risulta è pari a 9.730 Milioni di Euro, di cui 4.865 (il 50%) di competenza italiana così articolato:					
Fase	Lotto			Status	Costo (parte di competenza IT)
2/2a	Opere in corso			In corso	260 Mio€
3	Primo Lotto Costruttivo			Avviato	280 Mio€
3	Secondo Lotto Costruttivo			Da avviare (2013)	638 Mio€
3	Terzo Lotto Costruttivo			Da avviare (2015)	2.553 Mio€
3	Quarto Lotto Costruttivo			Da avviare (2021)	1.134 Mio€
	TOTALE COSTO VITA INTERA		4.865 Mio€		
2. OPERE DI ACCESSO AL TUNNEL DEL BRENNERO					
3. VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO BATTIPAGLIA – REGGIO CALABRIA		3,520	0,880		
4. ASSE FERROVIARIO NAPOLI BARI		0,400	0,080		
		1,760	0,440		
Totale parziale		6,509	1,710		

Tabella G Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria Costo globale corridoio Lione Torino Kiev Interventi segmento italiano

COSTO GLOBALE CORRIDOIO MEDITERRANEO LIONE – TORINO - KIEV	11,480 di cui solo pubblico 9,480	
<i>OPERE STRADALI</i>	<i>Quota pubblica</i> 0,160	<i>Quota comunitaria</i> 0,040
1. ASSE AUTOSTRADALE PEDEMONTANA PIEMONTESE La lunghezza dell'asse è di 40 Km	0,160	0,040
Totale parziale	0,160	0,040
<i>OPERE FERROVIARIE</i>	<i>Quota pubblica</i> 7,700	<i>Quota comunitaria</i> 1,780
1. ASSE FERROVIARIO TORINO – LIONE (PARTE DI COMPETENZA ITALIANA	3,060	0,620
2. ASSE FERROVIARIO AV/AC BRESCIA – VERONA - PADOVA	4,640	1,160
Totale parziale	7,700	1,780
<i>OPERE IDROVIARIE</i>	<i>Quota pubblica</i> 1,620	<i>Quota comunitaria</i> 180
<i>Sistema idroviario Padano – Veneto (1a Fase)</i>	1,620	180
Totale parziale	1,620	180

Tabella H Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria. Costo globale corridoio Genova – Rotterdam. Interventi segmento italiano

Miliardi di euro

COSTO GLOBALE CORRIDOIO 24 GENOVA - ROTTERDAM	4.450 di cui solo pubblico 3,550	
<i>OPERE FERROVIARIE</i>	<i>Quota pubblica</i> 3,550	<i>Quota comunitaria</i> 0,900
Terzo Valico dei Giovi. L'importo globale è di 6,2 miliardi di €. Attualmente, in base alla norma sui "Lotti costruttivi" sono stati assegnati 1,570 milioni di €	3,550	0,900
Totale	3,550	0,900

Tabella I Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria. Costo globale corridoio Baltico - Adriatico

Miliardi di euro

COSTO GLOBALE CORRIDOIO BALTICO ADRIATICO		3,521 di cui solo pubblico 1,875	
<i>OPERE FERROVIARIE</i>		<i>Quota pubblica</i> 0,671	<i>Quota privata</i>
Asse ferroviario Udine – Venezia		0,671	
	Totale parziale	0,671	
<i>OPERE PORTUALI</i>		<i>Quota pubblica</i> 1,204	<i>Quota privata</i> 1,646
1. HUB di Ravenna		0,137	0,246
2. Hub di Venezia		1,067 <small>(di cui 100 assegnati con legge 228/2012)</small>	1,400
	Totale parziale	1,204	1,646

Da questo quadro sintetico emergono i seguenti macro dati:

Sui tre corridoi comunitari “core network” saranno attivati globalmente nel prossimo triennio:

31,875 miliardi di € di cui 23,734 miliardi di copertura pubblica.

La copertura pubblica pari a 23,734 miliardi di € è articolata nei seguenti macro settori;

in miliardi di €

CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA	2,320 opere stradali
	6,509 opere ferroviarie
CORRIDOIO LIONE – TORINO – KIEF	0,160 opere stradali
	7,700 opere ferroviarie
	1,620 sistema idroviario
GENOVA - ROTTERDAM	-----
	3,550 opere ferroviarie
BALTICO – ADRIATICO	0,671 opere ferroviarie
	1,204 opere portuali e opere connesse

6 Un nuovo rapporto con le Regioni a valle del X° Allegato

Si riporta di seguito il verbale con il quale la Conferenza Stato Regioni ha dato il suo parere positivo nella seduta del 12 dicembre 2012. Tale atto si evince un cambiamento nei rapporti tra Stato e Regioni nella programmazione infrastrutturale del territorio.

Premessa

Dopo l'incontro con i rappresentanti delle Regioni e dei Comuni svoltosi il 14 novembre 2012 presso gli Uffici del Dicastero per gli Affari regionali, si sono svolti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli incontri con tutte le Regioni che ne hanno fatto richiesta.

Alla riunione del 14 novembre erano presenti anche i rappresentanti del Dicastero dell'Economia e delle Finanze e del DIPE.

Nell'incontro del 14 novembre la Struttura Tecnica di Missione ha illustrato nel "blu book" presentato agli atti per la discussione, quale fosse l'articolazione regionale del X° Allegato e quali contributi poteva non essere recepiti dalla Struttura Tecnica di Missione anche alla luce di una linea metodologica che il MIT aveva condiviso con il MEF e con il DIPE.

In quella occasione si è sottolineato che:

- 1 I dati presenti nell'Allegato sono datati alle risultanze del monitoraggio del 20 settembre 2012 e quindi riferiti al massimo al mese di giugno 2012. Pertanto eventuali aggiornamenti siano successive a quella data dovuti a presentazione di progetti o a registrazione degli stessi o a pubblicazione di atti ad evidenza pubblica come la pubblicazione in gazzetta ufficiale di determinazioni CIPE, non sono contemplati.**
- 2 L'articolazione in Tabella 0, Tabella 1 e Tabella 2 dell'intero Programma Infrastrutture Strategiche, indica, rispettivamente il complesso insieme delle opere di Legge Obiettivo, la sua articolazione in opere in realizzazione e la sua articolazione in opere in progettazione.**
- 3 Gli importi relativi sia alle disponibilità, sia all'esigenze finanziarie non possono subire variazioni a meno di erronee comunicazioni da parte dei RUP.**
- 4 I passaggi da una Tabella ad un'altra non sono possibili per effetto della oggettività del dato sulla base del quale è stato ricavato.**

Sono invece condivisibili i contributi mirati:

- 1 All'annullamento di errori sia nella formulazione degli elaborati progettuali (preliminare o definitivo), sia sull'avanzamento dei progetti e delle opere.**
- 2 Al chiarimento delle disponibilità e delle allocazioni finanziarie.**

Sono accettabili, inoltre, proposte che le singole Regioni intendono formulare e che vengono inserite nel presente documento definito "Appendice".

Questo documento contiene essenzialmente la segnalazione di essenzialità e di priorità già presenti nelle tre Tabelle e che le singole Regioni intendono o trasferire da una tabella ad un'altra o segnalare come possibili implementazioni finanziarie.

Consapevoli del momento congiunturale per il quale non sono possibili variazioni sul saldo complessivo dei fabbisogni finanziari del Programma Infrastrutture Strategiche, le Regioni sono state invitate a concentrarsi sulle proposte cantierabili, cioè sui progetti inseriti in Tabella 1.

È stato chiesto alle Regioni di farsi parte attiva nei confronti dei diversi soggetti aggiudicatori delle opere definite "confermate" nell'Allegato intermedio che non hanno ancora concluso il perfezionamento dei relativi atti di finanziamento e che non si sono ancora trasformate da assegnazioni finanziarie di risorse in stati di avanzamento lavori e cantieri.

Gli incontri, con le Regioni che lo hanno richiesto, si sono tenuti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nelle giornate del 20 21 22 novembre 2012.

La struttura del X Allegato Infrastrutture sottoposto ad Intesa della Conferenza Unificata Stato Regioni, si articola in due grandi sezioni: la prima relativa all'analisi della pianificazione avvenuta nel corso degli ultimi 10 anni ed una seconda sezione dedicata alla programmazione complessa del settore.

Questa articolazione del X Allegato ha, da parte degli Organi costituzionalmente responsabili della programmazione del proprio territorio, da un lato aumentato la consapevolezza degli stringenti vincoli di bilancio e dall'altro ha fatto emergere fabbisogni infrastrutturali correlati strettamente ad esigenze di riprogrammazione più che a nuove esigenze finanziarie. In particolare molte Regioni hanno chiesto che la parte seconda del X Allegato, elaborata sulla base del rispetto dell'art 41 della legge 214/2011, contempli alcune priorità. La soddisfazione di queste priorità con l'inserimento in Legge Obiettivo, potrà avvenire solo con la sottoscrizione delle Intese Generali Quadro, elemento questo che, in questa fase, non può però essere preclusivo delle richieste considerate legittime di riprogrammazione infrastrutturale che vengono dal territorio.

In questa logica, la riprogrammazione dei fondi Comunitari per il periodo 2014 2020, le nuove esigenze derivanti da una maggiore connessione a principi di programmazione infrastrutturale derivanti da scelte comunitarie in materia, come le discussioni intorno al nuovo budget della Commissione Europea in tema di infrastrutture e la lettura del proprio territorio attraverso la lente del core network e del comprehensive network, rappresentano i necessari capisaldi da cui far ripartire le attività nazionali di programmazione del settore con la stipula delle Nuove Intese Generali Quadro per le Regioni che ancora non lo hanno sottoscritto.

In particolare tutte le Regioni hanno messo in evidenza delle aree tematiche comuni quali:

- 1 Per le Regioni per le quali ancora non è stato possibile, la richiesta urgente di sottoscrizione delle Nuove Intese Generali Quadro.
- 2 Il ruolo del “core network” e della “comprehensive network” nella pianificazione delle realtà regionali.
- 3 Il “patto di stabilità” ed i vincoli dello stesso sull’ordinario processo di investimento in infrastrutture di trasporto.
- 4 La organizzazione della offerta infrastrutturale ferroviaria locale ed interregionale.
- 5 La esigenza di chiarezza da parte del Governo sulle scelte nel comparto portuale, in quello aeroportuale e negli investimenti in digitale e sulla necessità di prevedere, anche per tali settori modali, l’inserimento a pieno titolo nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.
- 6 La certezza della concreta attuazione delle indicazioni formulate nell’Allegato sia in termini progettuali, sia in termini di copertura finanziaria, con particolare attenzione ai Fondi FCS, alle sue continue rimodulazioni ed alle risorse previste dal Piano SUD.

Tutte queste tematiche di carattere generale avvertite dalle Regioni e dall’ANCI, rappresentano un bisogno, una domanda di politica economica delle infrastrutture e dei trasporti di cui chiediamo di farsi interprete proprio la Conferenza Unificata Stato Regioni, con l’approvazione di questo documento “**Appendice**” che ha l’obiettivo di disegnare un ruolo attivo della Conferenza Unificata nelle decisioni di sviluppo economico connesse alla politica infrastrutturale.

Di seguito si propongono, Regione per Regione, le necessità emerse dalla serie di incontri e di documenti inoltrati alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

ANCI

1. La rilevanza dei comuni italiani nella produzione del PIL nazionale, oltre il 90% della popolazione italiana vive in un Comune ed oltre il 70% del Pil nazionale è prodotto nelle aree metropolitane, è un elemento che individua nell’ANCI l’organismo che capillarmente *registra* gli impatti sullo sviluppo economico derivanti dalla realizzazione del Programma Infrastrutture.

2. In costanza del dettato costituzionale in materia di *opere concorrenti*, Il MIT propone che con regolarità semestrale la Conferenza Unificata Stato Regioni convochi una audizione della Struttura Tecnica di Missione per aggiornare regolarmente l’ANCI sull’avanzamento del Programma Infrastrutture Strategiche.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

In rappresentanza del Comune di Soave, il Sindaco del Comune ha rilasciato agli atti della riunione, tra le altre, una lettera dalla quale si desume la volontà del Comune di essere coinvolto nelle decisioni da assumere relativamente al Sistema Tangenziali Venete. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che il Comune potrà esprimere il proprio parere in occasione della Conferenza dei Servizi, prevista dalla Legge, del progetto in questione.

UPI

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

La bozza di Intesa Generale Quadro con la Regione Abruzzo non è ancora stata sottoscritta.

Pertanto le opere indicate dall'UPI Abruzzo potranno essere recepite solo a valle della sottoscrizione della stessa.

VALLE D'AOSTA

Si condivide la necessità di completare, appena saranno chiarite le possibili disponibilità finanziarie della Regione, il sistema di funivie. Entreves

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Nessuna

PIEMONTE

La imminente sottoscrizione del tratto internazionale con la Francia per la realizzazione del Tunnel ferroviario del Frejus, così come le previsioni di spesa inserite nel disegno di legge di stabilità per il 2013 e le recenti disposizioni del CIPE e della Regione Piemonte e gli sforzi del Comune di Torino per gli interventi in area metropolitana, fanno della realizzabilità dell'asse Torino Lione un fulcro infrastrutturale per l'intero sistema territoriale del nordovest.

Si condivide la necessità di portare quanto prima in approvazione, la componente di RFI connessa allo sviluppo del nodo e di procedere quanto prima alla approvazione della Pedemontana piemontese.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Relativamente alla definizione riferita al Tunnel del Frejus, si sottolinea la correttezza di quanto indicato nella tabella 0 in allegato a questo documento. Non è accoglibile, al momento, per l'assenza formale del Trattato con la Francia le modifiche proposte.

In relazione alla Pedemontana piemontese si evidenzia che il costo dell'opera è pari a 654 mln di € di cui la possibile disponibilità pubblica è pari a 200 mln di €.

LOMBARDIA

La realizzazione compiuta del piano EXPO e delle opere infrastrutturali a questo connesso, rimane un costante obiettivo della Regione e del MIT.

È necessario che la Regione si costituisca come parte attiva nello sblocco dei finanziamenti relativi a quelle opere definite come confermate ai sensi dei commi da 2 a 5 dell'art 32 della legge 111/2011.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Nella seduta del 4 dicembre la Regione Lombardia ha posto le seguenti condizioni per il rilascio dell'intesa:

Integrazione del Documento Due all'Allegato X alla Nota di Aggiornamento del DEF 2012 trasmesso alla Camera dei Deputati il 1 ottobre us.

Osservazioni su Tabella 0, 1, 2 e Documento Due all'Allegato X alla Nota di Aggiornamento del DEF 2012 trasmesso alla Camera dei Deputati il 1 ottobre us Sub punto 1)

La logica del Documento Due all'Allegato infrastrutture si caratterizza per un insieme di opere previste dalle vigenti Intese Generali Quadro, ma che, nel rispetto dell'art 41 della legge 214/2011, rappresenteranno la componente propositiva del MIT

proprio in occasione della stipula delle Nuove Intese. In questa logica, la tabella del Documento Due rappresenta alcune indicazioni infrastrutturali che possono essere definite come obiettivo "invariante" di infrastrutturazione, cioè come conditio sine qua non, a parere della STM, per il perseguimento dell'obiettivo dell'equità infrastrutturale del territorio nazionale e del connesso sviluppo economico e territoriale.

Al contrario, la proposta della Regione sembra voler indicare in maniera surrettizia un incremento del numero delle opere e dei relativi costi che in ogni caso, potranno essere recepiti proprio a seguito del lavoro congiunto sulle scelte di programmazione territoriale che prelude ad ogni Intesa Generale Quadro.

Sub punto 2)

Le osservazioni accolte sono quelle per le quali la STM ha puntualmente controllato la documentazione ad evidenza pubblica in suo possesso.

LIGURIA

L'intesa Generale Quadro, pur ancora non sottoscritta tra lo Stato e la Regione Liguria, ha però trovato nella delibera di Giunta Regionale n 561/2011, una sua compiuta visione strategica, coerente con gli accordi non ancora formalizzati ed individuati d'intesa con il MIT.

Nell'impossibilità, dati i vincoli di bilancio, di procedere ad aggiornamenti dei costi di molte infrastrutture, anche per la mancanza di sottoposizione dei relativi progetti alla Struttura Tecnica di Missione, si condivide la necessità di dover procedere quanto prima ad un aggiornamento della normativa relativa alla sicurezza delle gallerie. Il tessuto territoriale ligure, interessato da traffici di spostamento est ovest, registra forti concentrazioni di gallerie, il 15% delle gallerie dell'intera rete trans europea. Pertanto risulta indispensabile, sia per l'accesso a fondi di natura europea che per evidenti ragioni di abbattimento dei costi di investimento per la relativa realizzazione, considerare come prioritaria qualunque azione di politica infrastrutturale che vada nella direzione di rendere fattibile l'adeguamento delle gallerie stradali ed autostradali che interessano la Regione. Di conseguenza, appena sarà siglata la Nuova Intesa Generale Quadro, il MIT si impegna a proporre l'inserimento nel Programma delle Infrastrutture Strategiche delle opere sulle quali impatta la rivisitazione dei costi derivanti dall'aggiornamento della normativa relativa alle gallerie.

Relativamente agli interventi riferibili all'adeguamento della rete della Metropolitana di Genova, il MIT prende atto della volontà della Regione di voler rimodulare i fondi ex legge 211, ma per consentire l'inserimento in Legge Obiettivo, si rimane in attesa di ricevere i relativi progetti.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Non sono giunte osservazioni.

VENETO

Si accetta l'inserimento solo per procedure e quindi ad impatto zero sul fabbisogno e previa presentazione dei progetti, della componente autostradale privata regionale contenuta nella nota della Regione Veneto agli atti della discussione. Si accetta l'inserimento perché la Intesa Generale Quadro è stata sottoscritta nel 2011.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Le osservazioni integrative proposte dalla Regione Veneto, si riferiscono al complesso Sistema Tangenziale Venete. L'articolazione progettuale, ad oggi disponibile presso la Struttura Tecnica di Missione, è solo quella indicata nell'allegato al presente documento sotto la voce "Sistema Tangenziali Venete".

In relazione al punto relativo alle correzioni sullo stato di intervento, come già ribadito in riunione presso il MIT, per l'autostrada E55 E22, la STM è in attesa del progetto definitivo

In relazione alla tratta AV/AC Verona Padova, la STM è in attesa del progetto definitivo.

FRIULI VENEZIA GIULIA

Lo sblocco dei fondi a favore dell'Hub portuale di Trieste, tra le poche opere confermate che sono state recuperate, riferita alla Prima fase dei lavori, ha fatto sì che la Regione Friuli Venezia Giulia ponesse il problema dell'accessibilità ferroviaria al porto Trieste. Al momento la Struttura Tecnica di Missione non dispone di progettazioni aggiornate relative a progetti di accessibilità ferroviaria. In occasione della stipula del nuovo Contratto di Programma di RFI si ritiene necessario l'inserimento del progetto di accessibilità ferroviaria al porto di Trieste.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Nessuna richiesta pervenuta

PROVINCIA DI TRENTO

1. Previa intesa con la Provincia di Trento e nel rispetto dell'art.41 della Legge 214/2011 si procederà alla realizzazione della A31.

2. In relazione alla tratta di accesso sud del Corridoio del Brennero ed alle sue modalità di inserimento nella tabella del Programma nazionale di Riforma, si sottolinea che in questa tabella prendono corpo solo ed esclusivamente le opere per le quali sono state pubblicate delibere CIPE di approvazione dei finanziamenti con impatto sui bilanci pubblici.

3. Relativamente all'articolazione per lotti costruttivi del Brennero, si rammenta che l'applicazione dei commi 232 e ss dell'art 2 della legge 196/2009 così come la rendicontazione degli stessi nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di programma di RFI in tabella A1, è riferita alla realizzabilità per lotti costruttivi della Galleria di Base.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

In relazione al punto 1

Per quanto concerne la Provincia autonoma di Trento, si precisa che per la realizzazione della Valdastico Nord A31, nel rispetto dello statuto speciale della Provincia e della normativa di attuazione statutaria, deve essere raggiunta l'intesa della Provincia nel rispetto altresì della legge 21 dicembre n 443 e della vigente normativa in materia di infrastrutture strategiche.

In relazione ai punti 2 e 3 non si ritiene opportuno apportare variazioni.

PROVINCIA DI BOLZANO

Non sono pervenute osservazioni

EMILIA ROMAGNA

Con delibera di Giunta Regionale (DGR 401/2011) è stata approvata l'Intesa Generale Quadro non ancora sottoscritta dal MIT e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nelle more della sottoscrizione dell'Intesa non è possibile modificare l'elenco delle opere di Legge Obiettivo.

Si condividono le indicazioni di strategicità indicate dalla Regione Emilia Romagna sul sistema autostradale che attraversa il territorio regionale e si invita la Regione stessa a trasmettere un documento programmatico relativo alla fattibilità economica derivante dall'applicazione dell'art 18 della legge 183/2011 e successive modificazioni alle fattispecie presenti in Regione. Si condividono altresì le indicazioni sul nodo autostradale di Bologna e sul Nodo di Rastignano, indicazioni che non impattano su fabbisogno.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Regione Emilia Romagna, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibili presso la Struttura Tecnica di Missione, sono state accettate.

TOSCANA

Da un punto di vista programmatico, rimane necessario prevedere la sottoscrizione di un protocollo d'intesa con l'ANAS ed il MIT per la realizzabilità ai sensi dell'art 33 del decreto crescita 2.0 relativo al miglioramento del sistema stradale individuato come Firenze Livorno Pisa.

La regione Toscana ritiene di esprimere un ordine di priorità ai lotti della Fano Grosseto che attraversano il territorio regionale. In particolare ed, anche alla luce delle possibilità date dall'art 33 del Decreto Legge Sviluppo 2.0, la Regione considera strategica la parte terminale dei lotti 0, 4 e 9 e da Arezzo fino al confine regionale.

In relazione al completamento della viabilità di Prato raddoppio Viale Leonardo da Vinci, si sottolinea che la sua assenza nel X Allegato di settembre 2012, è dovuta ad un mero errore materiale.

In relazione al sistema portuale toscano Livorno, Piombino e Carrara, i progetti che interessano tale sistema portuale, saranno oggetto di inserimento complessivo alla luce delle determinazioni che il Governo ed il Parlamento vorranno assumere in relazione al punto 5 indicato in Premessa e a valle del Disegno di Legge sulla riforma portuale già approvato da un ramo del Parlamento.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Le integrazioni richieste dalla Regione sono state integralmente acquisite.

MARCHE

La regione chiede di sottoscrivere l'Intesa generale Quadro, i cui contenuti sono stati approvati con DGR n 936/2011. In sua assenza è possibile procedere, ove indicato, alle mere correzioni materiali del X Allegato Infrastrutture.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Regione Marche, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibile presso la Struttura Tecnica di Missione, sono state accettate.

ABRUZZO

La Regione chiede alcune correzioni materiali

In tema di Schemi idrici, la STM rimane in attesa di un documento programmatico della Regione in grado di superare lo stallo derivante dall'assenza di finanziamenti nel settore.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Regione Abruzzo, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibili presso la Struttura Tecnica di Missione, sono state accettate.

UMBRIA

La Regione Umbria chiede l'inserimento nella parte programmatica dell'Allegato infrastrutture, del tratto del Nodo di Perugia non interessato dall'attraversamento della Orte Mestre; "Nodo Stradale di Perugia - M. del Piano – Collestrada". Si invita la Regione a trasmettere un documento programmatico sulla modalità autostradale che abbia per oggetto la fattibilità economica derivante dall'applicazione dell'art 18 della legge 183/2011 e dell'applicazione dell'art 33 del Decreto Legge Crescita 2.0 per individuare la fattibilità dell'opera.

Integrazioni informali richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Si ribadisce l'importanza per il MIT di disporre di uno studio di natura programmatica elaborato dalla Regione sull'impatto dell'asse autostradale Orte – Mestre sull'attuale organizzazione dei traffici nell'intero assetto regionale.

Si sottolinea che in relazione alla Foligno Terontola, la STM porrà in essere ogni azione utile per l'inserimento della stessa nella documentazione programmatica di RFI

LAZIO

Le richieste della regione Lazio di inserimento delle opere previste dalla sottoscrizione dell'Intesa Generale Quadro relative al sistema aeroportuale e portuale potranno essere accolte in adempimento alle scelte che il Governo ed il Parlamento vorranno adottare in relazione al punto 5 di cui alla premessa di questa appendice.

Relativamente alla componente ferroviaria si ravvisa l'impossibilità di inserimento dei progetti richiesti, per l'assenza degli stessi nel Contratto di Programma di RFI. Pertanto la Regione chiede che in occasione del nuovo contratto di programma di RFI si possa procedere a tali inserimenti.

Si ritiene di dover richiamare anche in questo caso la Regione a farsi parte attiva nello sblocco dei finanziamenti riferiti alle opere confermate.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Non sono pervenute integrazioni

CAMPANIA

1. Rimane da sottoscrivere l'Intesa Generale Quadro con la Regione Campania. Tale programmazione, pur essendo confluita nella Delibera di Giunta Regionale n. 601/11 non è al momento formalizzata. Pertanto potranno essere accettate le sole

correzioni materiali aggiornate al giugno 2012, data del monitoraggio del X Allegato infrastrutture.

2. Si condivide la richiesta della Regione Campania in tema di razionalizzazione ed assetto delle reti Metropolitane, alla luce sia dei costi di gestione connessi all'estensione della rete metropolitana regionale, sia alla mancata conferma, per assenza di obbligazioni giuridicamente vincolanti nei confronti di terzi, di alcuni finanziamenti non confluiti nella delibera CIPE 6/2012. Si ravvisa proprio in merito ad opere connesse a sistemi metropolitani, la necessità che la Regione si faccia parte attiva nei confronti dei soggetti aggiudicatori titolari di investimenti confermati. Pertanto in relazione ai definanziamenti avvenuti in seguito a decisioni di tagli, si proporrà un incontro con i soggetti aggiudicatori di tali finanziamenti per una rimodulazione dei progetti da operare sulla base delle risorse effettivamente disponibili ad oggi.

3. In relazione alle richieste di inserimento di progetti di legge obiettivo coperti in parte con il ricorso ai fondi del Piano Nazionale per il Sud (PNS), è da segnalare che in alcuni casi, così come anche indicato dalla tabella F del 9° allegato infrastrutture, per alcune opere a cui si fa riferimento i progetti disponibili presso la STM non sempre corrispondono alle coperture ed ai costi a vita intera dichiarati in occasione della redazione del PNS. Si ravvisa pertanto la necessità di aggiornamento di tali opere e soprattutto dei progetti che costituiscono le opere inserite nel PNS

4. In ogni caso anche con riferimento al Raccordo Salerno Avellino ed alla necessità di procedere ad aggiornamento del costo del progetto, si sottolinea come tale proposta ancora non abbia trovato, da parte del soggetto aggiudicatore, alcuna formulazione nei limiti degli art 18 della Legge 183/2011 ed art 33 del Decreto Legge Sviluppo 2.0 in grado di descriverne la sostenibilità finanziaria.

5. Si condividono le preoccupazioni della Regione in relazione al mancato avvio della Telesina, asse di fondamentale importanza a supporto di aree soggette a riconversione produttiva agricola ed attraversata da intenso traffico merci.

6. Relativamente agli inserimenti nel Documento 2 dell'Allegato di opere che interessano la Regione Campania, e relativamente alle richieste di inserimento in materia di interventi portuali, aeroportuali e digitali queste saranno oggetto di inserimento alla luce delle determinazioni che il Governo ed il Parlamento vorranno assumere in relazione al punto 5 indicato in Premessa.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

In relazione alle tematiche relative agli HUB aeroportuali, si rinvia a quanto dichiarato al punto 6

In relazione alla AV/AC Napoli Bari, si ribadisce che le tratte di cui si compone l'opera sono disponibili presso la STM come progettazioni preliminari.

D'altra parte la logica del Documento Due all'Allegato infrastrutture si caratterizza per un insieme di opere previste dalle vigenti Intese Generali Quadro, ma che, nel rispetto dell'art 41 della legge 214/2011, rappresenteranno la componente propositiva del MIT proprio in occasione della stipula delle Nuove Intese. In questa logica, la tabella del Documento Due rappresenta alcune indicazioni infrastrutturali che possono essere definite come obiettivo "invariante" di infrastrutturazione, cioè come conditio sine qua non, a parere della STM, per il perseguimento dell'obiettivo dell'equità infrastrutturale del territorio nazionale e del connesso sviluppo economico e territoriale. La richiesta della Regione Campania di inserire il

complessivo sistema di interventi riferito alla Napoli Bari nel documento 2 può essere accolta nei limiti di quanto appena detto.

In relazione alle disponibilità riferite alla Napoli Bari, le rilevazioni su cui si basa il X Allegato sono anteriori alla sottoscrizione del CIS e comunque in corso di controllo.

Rispetto alle opere del Sistema Metropolitano Campano nell'Allegato Infrastrutture sono confluite tutte le informazioni ad evidenza pubblica sostanziate da delibere CIPE. Le variazioni che la Regione chiede non possono che essere accolte dopo le relative puntualizzazioni possibili, previa istruttoria della STM, proprio attraverso deliberati CIPE.

In relazione all'opera Valle Caudina d'Ardine Terzo Lotto, si invita la Regione a voler comunicare, per quanto di sua competenza ed a firma del Presidente, gli impegni di finanziamento assunti con il Por Fesr Campania.

MOLISE

Non sono al momento pervenute osservazioni

BASILICATA

La Regione fa emergere i problemi connessi con la razionalizzazione dell'accessibilità alle grandi direttrici. In relazione alle richieste riferibili al Murgia Pollino, è da segnalare che ad oggi risulta necessario un aggiornamento del progetto preliminare. Pertanto le indicazioni della Regione, riferibili al dettaglio dei singoli lotti, non sono accoglibili perché non sostanziate da progetti presentati dall'Anas.

L'Intesa Generale Quadro, benché particolarmente avanzata, non ha però trovato formale sottoscrizione. Solo dopo tale formalizzazione sarà possibile procedere ad aggiornamento dell'elenco di opere di legge obiettivo.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Non sono pervenute integrazioni

PUGLIA

Non sono al momento pervenute osservazioni

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Non sono pervenute integrazioni

CALABRIA

Non sono al momento pervenute osservazioni

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Non sono pervenute integrazioni

SICILIA

Si condivide la posizione della Regione Sicilia sulla necessità di concentrare sulla direttrice Messina Catania Palermo la programmazione ferroviaria di medio e lungo periodo. In relazione agli inserimenti di nuove opere così come alla ottimizzazione dei progetti riferiti ad alcuni tracciati stradali, è necessario che la Regione proponga e sottoscriva la Nuova Intesa Generale Quadro.

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Regione Sicilia, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibile presso la Struttura Tecnica di Missione, sono state accettate.

SARDEGNA

Con DPCM 3869 in scadenza al 31 dicembre 2012, il presidente della Regione è stato nominato Commissario per la Olbia – Sassari. Pertanto la STM è in attesa di ricevere i progetti che costituiscono i lotti ed i relativi quadri economici approvati dal Commissario per sottoporre, quanto prima, al CIPE l'intero progetto relativo alla Sassari Olbia.

Si ritiene indispensabile raggiungere un equivalente stato di progettazione in riferimento alla SS 131.

In riferimento al Porto di Cagliari, il MIT porrà in essere tutte le necessarie azioni perché la Commissione europea possa prevedere tale intervento tra quelli "core".

Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012

Tutte le correzioni di errori materiali proposte dalla Sardegna, ove supportate da documentazione ad evidenza pubblica disponibili presso la Struttura Tecnica di Missione e riferite ad opere inserite nella vigente Intesa Generale Quadro, sono state accettate.

Si riportano di seguito, in azzurro, le correzioni apportate alle tabella 0, 1 e 2 del X Allegato Infrastrutture.

Rispetto all'Allegato Infrastrutture al DEF approvato dal Governo e sottoposto ad intesa della Conferenza Unificata Stato Regioni si sottolinea che:

- 1 Il Programma delle Infrastrutture Strategiche passa da 235 miliardi di € a 238,9 miliardi di €, le disponibilità da 96,6 a 104 miliardi di € con un abbattimento del fabbisogno finanziario complessivo da 140 miliardi di € a 136 miliardi di €. In tal modo emerge chiaramente che il saldo sul debito pubblico è rimasto invariato.**
L'aggiornamento dei costi è dovuto solo al fatto che per le relative alla tangenziale Alemagna ed al Sistema tangenziali venete, è stato necessario effettuare un aggiornamento dei dati forniti dei RUP
L'incrementano del costo complessivo del programma infrastrutture strategiche è integralmente coperto da capitale privato.
- 2 In merito alla Tabella 1. (opere appaltate o in fase di realizzazione) le stesse, sempre alla luce dell'ultimo aggiornamento effettuato dai RUP) passano da 73 miliardi di € a circa 78 miliardi di € con abbattimento di circa 1 miliardo di € di fabbisogno.**
- 3 Parimenti le opere in progettazione passano da circa 161 miliardi di € a 160 miliardi di € con un abbattimento del fabbisogno di circa 4 miliardi di € passando da circa 126 miliardi di € a circa 122 miliardi di €. Tale variazione è dovuta essenzialmente ad un maggior coinvolgimento di capitali privati**

PAGINA BIANCA

7 PRIORITÀ FUNZIONALI DA SUPPORTARE FINANZIARIAMENTE NEL TRIENNIO 2014 – 2016.

Tenuto conto di quanto assegnato lo scorso anno dalla Legge 228/2012 (Legge di Stabilità), le ipotesi di esigenze finanziarie, necessarie per dare continuità alle scelte strategiche definite nel X° Allegato In infrastrutture, si possono articolare nelle seguenti quattro distinte priorità funzionali

1. **priorità obbligate**
2. **priorità legate alle decisioni assunte a scala comunitaria sul nuovo assetto delle Reti TEN – T**
3. **priorità supportate da un reale coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione delle opere**
4. **priorità legate a dare continuità ad impegni assunti**

Fanno parte del primo filone funzionale interventi che nel triennio richiedono risorse globali, in conto capitale, per circa **2.400 milioni di €** di cui circa **1.400 milioni di €** relativi alla annualità 2014. Un simile importo consente, sempre nel triennio, la realizzazione dei seguenti interventi:

- Contratti di programma 2013 dell'ANAS e di RFI
- Ulteriori tranche per il completamento della messa in sicurezza della città di Venezia e della laguna (Mo.SE)
- Messa in sicurezza ponti e viadotti Anas
- Interventi di completamento di opere già cantierate e bloccate

Fanno parte del secondo filone una serie di interventi che a livello strategico sono coerenti con il quadro delle priorità definito a livello comunitario in termini di core network. L'importo delle esigenze finanziarie del triennio è pari a circa **1.900 milioni di €** di cui circa **800 milioni di €** relativi all'annualità 2014. Trattasi, in particolare, di interventi relativi a:

- Assi viari
- Nodi metropolitani
- Nodi logistici di particolare rilievo (porti, aeroporti, interporti)

Fanno parte del terzo filone una serie di interventi che, grazie alla norma sulla defiscalizzazione, possono consentire un forte ridimensionamento delle risorse pubbliche necessarie per la realizzazione di assi strategici fondamentali ed al tempo stesso assicurare un coinvolgimento di rilevanti capitali privati. Con una base pubblica di circa **1,5 miliardi, di €** di cui circa **un miliardo a partire dal 2014**, si rende possibile l'avvio di investimenti superiori a **15 miliardi di €**. Trattasi, in particolare, dei seguenti interventi:

- Asse autostradale Termoli – San Vittore
- Asse autostradale “Telesina”
- Asse autostradale Roma – Latina
- Completamento asse autostradale Salerno – Reggio Calabria

Fanno parte del quarto filone una serie di azioni che invocano sia impegni in conto capitale che in conto esercizio. Il valore globale di tali finalità, in conto capitale, si attesta su un valore di circa **600 milioni di €**, di cui circa **400 milioni di €** per l'annualità 2014, ed è essenzialmente finalizzato a completare il Piano delle “opere piccole e medie nel Mezzogiorno” e su interventi legati al “Piano Città”

8 GLI ULTERIORI OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

UNA PROPOSTA A SCALA COMUNITARIA

1. Proporre alla Unione Europea di decidere entro il 2013 quanto assegnare alle Reti TEN – T e, al tempo stesso, identificare quante risorse assicurare ai singoli Corridoi e redigere per ogni Corridoio un vero Piano Economico e Finanziario. In particolare il PEF di ogni singolo Corridoio deve contenere un Piano Fonti – Impieghi da cui si evincano:
 - le risorse provenienti da contributi privati
 - le risorse provenienti da contributi pubblici dei singoli Stati
 - le risorse provenienti da contributi comunitari
2. Sulla base di quanto definito al punto 1) sarà opportuno effettuare un focus su ogni Corridoio all'interno del Paese identificando anche, per ogni singolo intervento, le reali esigenze finanziarie annuali
3. Verificare la possibilità di avviare all'interno dei singoli Corridoi possibili "project bond"

UN LABORATORIO PER APPROFONDIRE LA ESPERIENZA DELLA LEGGE OBIETTIVO

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti offre alla Confindustria, all'ANCE, all'AGI, al Sindacato, all'intero mondo degli operatori preposti alla gestione della offerta di trasporto, al mondo finanziario, alle Università, la possibilità di affrontare ed approfondire una esperienza ormai matura, una esperienza che può diventare occasione per ridare ruolo e funzione sia alla componente pianificatoria, sia a quella gestionale e realizzativa delle scelte.

Tale impegno può trovare attuazione nella costituzione di un laboratorio operativo in cui analizzare le esperienze vissute nella attuazione di determinati progetti e nel verificare le negatività e le criticità incontrate. In tal modo la esperienza di dieci anni di attività e gli approfondimenti effettuati nell'ultimo biennio nel comparto amministrativo e legislativo possono diventare un riferimento utile nel processo di programmazione del Paese.

LA RILEVANZA DEL COMPARTO ENERGETICO

L'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40% e tale dato impone un immediato approccio responsabile finalizzato alla ottimizzazione dell'uso delle varie modalità di trasporto. Dobbiamo, **in realtà, sfruttare la ricchezza certa energetica di cui disponiamo: una ricchezza legata al contenimento ed alla ottimizzazione dei consumi.**

L'impegno del Governo nel contenimento dei consumi energetici nel comparto trasporti deve portare a:

- **ridimensionare** in modo sostanziale, nel trasporto delle merci, il **carico a vuoto**. Oggi, purtroppo, tale livello raggiunge l'assurda soglia del 50%. Un simile dato testimonia l'assenza completa di una intelligenza gestionale nei soggetti preposti alla organizzazione dell'intero processo logistico;
- **ottimizzare il trasporto aereo**. La direttiva comunitaria sul "cielo unico" è mirata proprio a ridimensionare a livello comunitario, per un valore di circa 2 miliardi di € l'anno, il costo dei consumi energetici del comparto evitando le lunghe attese degli aeromobili nella fase di atterraggio. Ciò comporterà il massimo rispetto dei piani di volo e dei relativi slot e, quindi, una organizzazione logistica delle attività di handling;
- **ottimizzare la offerta del trasporto pubblico locale** in modo da ridimensionare il ricorso oneroso al trasporto privato;
- **costruire, in modo organico, l'utilizzo delle varie modalità di trasporto**, ricorrendo, soprattutto, per le lunghe percorrenze, al trasporto via mare attraverso il sistema delle "autostrade del mare".

Quattro obiettivi che il Piano della Logistica ha, in più occasioni, denunciato come obiettivi chiave della nostra economia ma che, purtroppo, finora sono rimasti solo riferimenti programmatici.

Utilizzando la gestione congiunta dei due Dicasteri, quello delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dello Sviluppo Economico, si intende dare concreta attuazione ad iniziative incisive capaci di ridimensionare, in modo sostanziale, questi consumi anomali e dannosi per la crescita e per lo sviluppo.

LA SICUREZZA STRADALE

La sicurezza stradale costituisce una importante criticità sociale ed economica per il nostro Paese. Quasi quattromila morti, trecentomila feriti e ventimila invalidi permanenti ogni anno sono numeri che incutono paura e rendono superfluo ogni ulteriore commento. Anche se l'intenso impegno ad oggi profuso nel settore della sicurezza stradale ci ha consentito di raggiungere notevoli risultati, l'incidentalità sulle nostre strade determina ancora troppi decessi, troppi feriti, troppo dolore e sofferenza, oltre al non trascurabile risvolto meramente economico, pari a circa **28,5 miliardi di € all'anno di costi sociali**, equivalenti **2 punti percentuali del PIL**. Su questa delicata emergenza, oltre a rendere sempre più incisivo l'intervento attraverso: una azione normativa più rigorosa e sistematica, sistemi di prevenzione e controllo più capillari e diffusi, una attività di educazione /informazione sempre più ampia, lo stimolo al progresso tecnico di miglioramento della qualità del veicolo sotto i profili della sicurezza sia attiva che passiva, intendiamo continuare ad approfondire la tematica **della qualità della infrastruttura**. Questa componente, anche se nella composizione delle cause legate alla incidentalità è individuata quale responsabile in percentuali non superiori al 10% - 15% tuttavia è, senza dubbio importante in quanto spesso si configura quale concausa determinante ponendosi in associazione

alla complessa serie di fattori che caratterizzano il comportamento dei singoli utenti della strada. Su questa specifica area tematica, in la ricerca gioca un ruolo determinante e la qualità delle infrastrutture ha un ruolo essenziale.

Come noto con D.Lgs n.35/2011 è stata recepita nel nostro ordinamento la Direttiva 2008/96/CE che si prefigge l'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza delle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea (TEN) mediante l'introduzione di una serie di procedure di valutazione di impatto e di controllo volte a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali nelle diverse fasi di pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione. Dette procedure saranno progressivamente estese a tutte le altre strade non appartenenti alla rete TEN secondo le scadenze temporali previste nel citato D.Lgs 35/2011.

LA SICUREZZA IN MARE

Tra le emergenze in tema di sicurezza della mobilità sulle rotte marittime interessate soprattutto dal trasporto cargo c'è sicuramente quella di competenza della Guardia Costiera.

L'aggiornamento del Progetto "Galileo" ed il completamento del progetto Vessel Traffic Service (VTS) imporranno una diversa logica di gestione dei traffici e di assistenza costante per il transito delle navi lungo le coste italiane. Ciò comporterà una necessità di infrastrutturazione di precisi nodi della rete infrastrutturale a disposizione delle Capitanerie di Porto e conseguenti costi connessi alla ottimizzazione in preesistenti sedi portuali ed aeroportuali in cui ubicare mezzi per la pronta emergenza.

Si è ritenuto opportuno attirare l'attenzione su questa particolare emergenza allo scopo di evidenziare gli impatti che progetti fisiologicamente maturi possono determinare sui costi di infrastrutturazione sulle reti di secondo livello. Come viene fatto per la Motorizzazione Civile, la fornitura di una serie di servizi connessi alle informazioni derivanti dalla gestione centralizzata del traffico può diventare fattore di sfruttamento economico a vantaggio dell'Amministrazione pubblica.

ESIGENZE INFRASTRUTTURE COMPONENTE AEREA – GUARDIA COSTIERA					
TRIENNIO 2013 – 2015					
ANNO	BASE	ESIGENZE INFRASTRUTTURALI	COSTI STIMATI	NOTE	PRIORITA'
2013	PESCARA	HANGAR	5.500.000		1
	CATANIA	LAVORI DI STRAORDINARIA MANUTENZIONE HANGAR	1.750.000		2
2014	PONTECAGNANO (SA)	HANGAR - PIAZZALE E STRUTTURA LOGISTICA	8.000.000	da realizzarsi in un'area che dovrebbe essere acquisita a breve	1
	SARZANA	LAVORI COMPLETAMENTO 2° HANGAR	1.750.000		2
2015	CAGLIARI	HANGAR - PIAZZALE E STRUTTURA LOGISTICA	8.000.000	Attualmente non è disponibile alcuna area (verranno presi contatti con Enac ed Ente gestione per l'individuazione di un appezzamento di terreno di almeno 7.000 mq.). La cifra potrebbe essere considerevolmente inferiore se si acquisisse una struttura già esistente.	2
TOTALE EURO			25.000.000		

LA PREVENZIONE DALLE INFILTRAZIONI MALAVITOSE

La qualità del mondo imprenditoriale da un lato e la capacità del Governo di garantire la sicurezza sui lavori, dall'altro, rappresenta il binomio obbligato che si intende porre ogniqualvolta decidiamo di realizzare una infrastruttura.

L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria è, oggi, senza dubbio, quello su cui si è incentrato al massimo l'attenzione del Governo e del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti proprio per la serie di fenomeni legati a forme di criminalità organizzata. Fenomeni affrontati in modo organico da un apposito Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere istituito con apposito Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sin dal 15 aprile del 2002 e che insieme al Settore Tecnico, al Settore giuridico ed a quello economico costituisce l'articolazione funzionale della Struttura Tecnica di Missione.

Questa azione preventiva voluta, praticamente sin dall'inizio delle attività legate all'attuazione della Legge Obiettivo testimonia la volontà di aggredire in modo organico una simile emergenza evitando di scegliere come azione preventiva la politica del "non fare". È utile ricordarlo che fino all'aprile del 2002 il controllo, il monitoraggio delle opere non era supportato da una interazione sistematica tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Interno e le varie Prefetture. Quindi il costante impegno del Governo è quello di vincere ogni azione malavitosa che persegue un chiaro obiettivo: **governare il territorio proprio attraverso il blocco di ogni processo di infrastrutturazione.**

Gli ultimi provvedimenti assunti dall'attuale Governo hanno reso sempre più incisiva e capillare la funzione del Servizio per l'Alta Sorveglianza prima richiamato e ciò attraverso la possibilità di sopralluoghi tecnico amministrativi sui cantieri da effettuare insieme alla Guardia di Finanza.

LA SICUREZZA SUI LAVORI

Altro tema particolarmente delicato ed urgente è quello legato alla sicurezza nei lavori. Come detto prima e come ribadito già nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno la sicurezza nei cantieri è senza dubbio legata alla capacità ed alla qualità imprenditoriale delle imprese di costruzione.

Occorre quindi evitare di affrontare la preoccupante tematica legata alla sicurezza nei cantieri solo ricorrendo a forme restrittive, a penali a valle di infortuni gravi.

È necessario intervenire in modo organico nell'assetto organizzativo della impresa di costruzione. Le imprese di costruzione, in Italia, denunciano una relativamente bassa "performance" in termini di efficienza industriale. Le ragioni di ciò sono molteplici e la maggior parte di esse

risiedono nella incapacità strutturale della Pubblica Amministrazione di gestire il mercato delle opere pubbliche con efficienza e razionalità. In altre parole, non esiste ancora un meccanismo di selezione delle imprese che impedisca l'ingresso a quelle meno competitive ed agevoli, viceversa, la crescita industriale di quelle migliori.

La Pubblica Amministrazione, per superare questa patologia che, nel nostro Paese, rischia di diventare irreversibile, si dovrebbe dotare, come proposto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, di un sistema di **"rating"** delle imprese gestito da società specializzate. Il **"rating"** dovrebbe avvenire sulla base di criteri che facciano riferimento alle reali capacità imprenditoriali/realizzative dell'impresa, alla sua consistenza finanziaria, alla serietà dei suoi comportamenti (per esempio: **numero di infortuni registrati**; numero di varianti richieste; entità del contenzioso con la Pubblica Amministrazione e suoi esiti)

In realtà, si dovrebbe subordinare l'ingresso nel settore delle costruzioni di nuove imprese ad una sorta di "test" che validi la capacità di gestire la sicurezza del cantiere e la prevenzione degli infortuni.

UNA NUOVA POLITICA PER LA RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA CITTÀ E PER IL RILANCIO DELL'EDILIZIA

Gli interventi legati alla edilizia scolastica, al Piano Casa, alle opere piccole e medie nel Mezzogiorno, ecc. sicuramente rappresentano un grande contributo alla riqualificazione dell'assetto urbano delle nostre città, ma rischiano di essere slegati e non coerenti alla organizzazione dell'intero sistema. Per questo motivo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende dare la massima organicità alle iniziative progettuali già avviate ed a quelle che, nel breve e medio periodo, saranno avviate ad esecuzione.

La costruzione, quindi, di una città efficiente in cui tutte le iniziative infrastrutturali sono compiute non per risolvere segmenti logistici o residenziali ma per garantire la efficienza organica delle funzioni della città.

Per questo motivo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta cercando da un lato di recuperare in logica di sistema le iniziative già definite o avviate attraverso i richiamati progetti relativi al Piano Casa, all'Edilizia scolastica, alle opere piccole e medie, e attraverso le infrastrutture di rete come quelle metropolitane ed urbane, dall'altro dando consistenza, di intesa con gli Enti locali e con gli operatori del settore, ad una serie di iniziative che ricostruiscano in modo capillare la qualità delle nostre città.

Una simile azione produce un coinvolgimento diffuso di attività imprenditoriali e genera automaticamente un significativo volano occupazionale.

Il Ministero, quindi attraverso il **Piano Città** sta attuando un organico processo di riqualificazione urbana concordando e definendo ogni linea strategica ed operativa con Regioni e Comuni.

LA RICOSTRUZIONE DELLA CITTÀ DELL'AQUILA

La ricostruzione degli edifici pubblici della città compete al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti; per la ricostruzione e per il restauro degli edifici pubblici erano stati assegnati, prelevandoli dal Fondo Infrastrutture, **408 milioni di €** e di tale volano di risorse è già stata garantita ed avviata concretamente una prima tranche di oltre 200 milioni di €. Senza dubbio questa prima assegnazione è esigua tuttavia le opere pubbliche diventano un vero legante dell'intero tessuto urbano. La città, infatti, è fatta di simboli: **gli edifici pubblici, le piazze, le chiese, i musei, i centri culturali sono i riferimenti chiave delle città;** nel caso di una città distrutta come l'Aquila sono il DNA che sopravvive anche dopo un evento sismico grave.

La ricostruzione della città e l'adeguamento dell'intero assetto infrastrutturale regionale, stradale e ferroviario, che caratterizza l'attuale offerta, diventano obiettivi chiave per la crescita e per lo sviluppo di un territorio allo stato tanto penalizzato.

ATTUARE LE LINEE STRATEGICHE DELLA OFFERTA LOGISTICA DEFINITE NEL X° ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Nelle Linee Guida all'Allegato Infrastrutture al DEF 2013 – 2015 venne ribadito che tutte le analisi, tutti gli approfondimenti avevano prodotto un dato comune: il valore delle diseconomie, generate dalla assenza di una offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace della stessa, produce annualmente un danno per il Paese che varia tra **50 miliardi di € e 60 miliardi di €.**

Le azioni definite lo scorso anno capaci di concorrere alla definizione di una offerta logistica funzionali alle esigenze della domanda possono essere così sintetizzate:

- 1.** Garantire una efficace interazione tra gli impianti portuali e gli impianti interportuali. A tale proposito uno dei punti critici di tali nodi logistici (porti ed interporti) non è la organizzazione della offerta infrastrutturale interna ai singoli impianti quanto la interazione tra i singoli nodi e le reti. Per questo motivo grande attenzione va riposta ai Contratti di Programma di RFI e di ANAS per verificare la corretta correlazione tra tali strumenti programmatici e gli intereventi che consentono il raggiungimento, in tempi certi, di tali obiettivi.
- 2.** Favorire la diffusione di servizi infrastrutturali e applicazioni ICT interoperabili, per ottimizzare l'operatività aziendale, l'integrazione modale, i rapporti con le amministrazioni e i tempi operativi.
- 3.** Favorire l'outsourcing. Le attività logistiche in outsourcing assicurano maggior efficienza economica e ambientale.
- 4.** Favorire la crescita dell'imprenditorialità logistica, fortemente sottodimensionata, e correggere l'eccessiva polverizzazione dell'autotrasporto
- 5.** Favorire la multimodalità. L'integrazione modale richiede una pluralità di interventi convergenti, anche sul piano normativo e infrastrutturale.

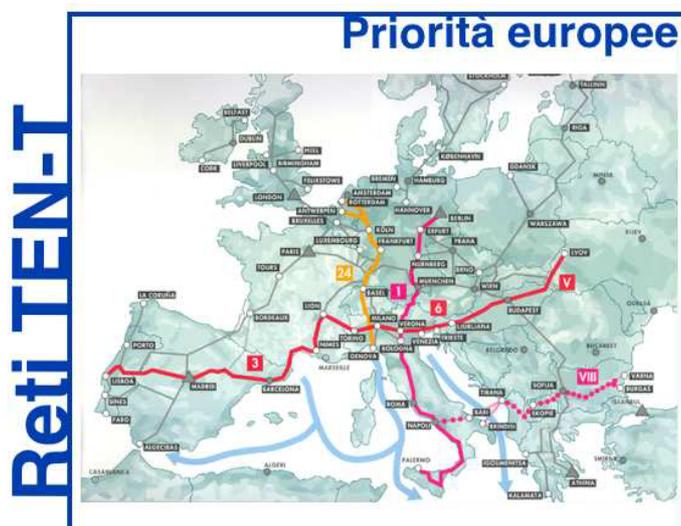
- 6.** Sostenere la concorrenzialità delle imprese nei segmenti più esposti a rischi di delocalizzazione per effetti di dumping, specie sui costi sociali, derivanti dalla concorrenza degli operatori dell'Est Europa e dallo sviluppo di insediamenti logistico - portuali sulla sponda sud del Mediterraneo.

9 L'OPERATO DEL DICASTERO NEL 2012

Cosa è stato fatto nel comparto delle infrastrutture

1. Individuazione delle priorità infrastrutturali

Definire le priorità ed evitare duplicazioni e sovrapposizioni è essenziale per evitare gravi sprechi di risorse e ritardi nella realizzazione di opere strategiche. Abbiamo dato priorità alle infrastrutture strategiche inserite nel quadro programmatico europeo delle **reti TEN-T**, all'abbattimento dei vincoli per l'accesso e la piena funzionalità dei nodi logistici e portuali e alla riqualificazione dell'offerta infrastrutturale e urbanistica nelle grandi città metropolitane. Altri progetti hanno acquisito una rilevanza inferiore.



2. Le novità dell'Allegato Infrastrutture al DEF

- Chiara ed esplicita forza del quadro programmatico delle Reti TEN-T
- Definizione in modo inequivocabile di due distinti momenti della programmazione delle opere strategiche: conferma di tutte le opere approvate dal CIPE e indicazione degli interventi essenziali e prioritari
- Costituzione di una due diligence per articolare nel medio periodo l'intera azione programmatica e definire le esigenze finanziarie
- Grande attenzione alla tematica portuale ed esplicitazione delle linee guida del Piano degli Aeroporti
- Inserimento all'interno dell'Allegato le disposizioni urgenti per

l'Agenda Digitale Italiana

- f) Esplicitazione della Programmazione finanziaria della Unione Europea
- g) Riconoscimento del ruolo chiave dei project bond

3. Iter più rapidi

- a) Le tempistiche per la registrazione delle delibere del CIPE alla Corte dei Conti sono state ridotte in media da 8-14 mesi a 30-60 giorni
- b) L'introduzione dell'approvazione unica del progetto preliminare da parte del CIPE dei progetti delle opere di interesse strategico ha eliminato, ove non necessario, il passaggio al CIPE del progetto definitivo consentendo un più rapido avvio della fase di realizzazione
- c) È stata introdotta, per le opere di importo superiore ai 20 milioni di euro, la procedura di consultazione preventiva sul progetto a base di gara, quale momento di confronto tra le imprese invitate alla gara ristretta e la stazione appaltante
- d) È stata estesa la possibilità di procedere, in caso di risoluzione dei contratti in essere, al completamento del contratto mediante scorrimento della graduatoria formatasi in esito della gara originaria, in luogo dell'espletamento di una nuova gara

4. Sostegno alle Partnership Pubblico-Privato (PPP)

Il Governo ha snellito le procedure ed eliminato i vincoli normativi che non consentivano di attrarre adeguatamente il capitale privato nella realizzazione delle opere pubbliche:

- a) L'Italia è il primo Paese Ue ad aver introdotto i project bond, prevedendo forme di agevolazione fiscale che ne favoriscono l'utilizzo (tra cui l'equiparazione del trattamento fiscale a quello dei titoli di Stato)
- b) È stata estesa a tutti i titolari di contratti di PPP nonché alle infrastrutture di interesse strategico già affidate o in corso di affidamento, la defiscalizzazione a totale o parziale sostituzione del contributo pubblico a fondo perduto, introdotta dalla legge di stabilità per il 2012, laddove sia necessario per riequilibrare il PEF
- c) Per consentire la realizzazione di nuove grandi infrastrutture strategiche di importo superiore a 500 milioni da realizzare in PPP senza contributi pubblici a fondo perduto, che non sarebbero realizzate a causa della non sostenibilità dell'investimento; è stato introdotto il credito di imposta nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del PEF
- d) È stato introdotto il contratto di disponibilità, quale nuovo strumento contrattuale di PPP, con il quale un'opera viene realizzata da un privato e posta, a fronte di un canone di disponibilità, a disposizione dell'Amministrazione per l'esercizio di un pubblico servizio
- e) Per consentire l'effettivo sviluppo delle strumento obbligazionario da

parte degli enti locali per finanziare opere infrastrutturali, è stato introdotto lo strumento finanziario delle obbligazioni di scopo emesse dagli enti territoriali, per specifici progetti infrastrutturali, garantiti da beni immobili di proprietà dell'ente territoriale

- f) È stata prevista la possibilità, per le imprese di assicurazioni, di coprire le proprie "riserve tecniche", oltre che con investimenti in beni immobiliari, anche con azioni, obbligazioni o fondi che investono nel settore delle infrastrutture pubbliche
- g) Sono state introdotte disposizioni per assicurare adeguate condizioni di bancabilità del progetto posto a base di gara della concessione nonché la piena operatività dell'istituto del subentro nella concessione
- h) È stata definita una disciplina della finanza di progetto specifica per il settore delle opere di interesse strategico che tiene conto delle peculiarità proprie dei procedimenti di approvazione di tali opere
- i) È stata introdotta per la finanza di progetto l'obbligatorietà della conferenza dei servizi preliminare, da esperirsi sullo studio di fattibilità, resa vincolante per le successive fasi di progettazione e sviluppo dell'opera

5. Risorse sbloccate

Il Governo ha sbloccato una serie di opere ferme alla fase istruttoria e prive di finanziamenti per un importo globale di circa 45 miliardi di euro. Il Governo ha chiuso la fase istruttoria di un numero rilevante di progetti che potranno così essere approvati e avviati a realizzazione nel prossimo triennio per un importo globale prossimo ai 50 miliardi.

Il Governo, quando si è insediato, ha trovato una serie di atti programmatici e di Leggi di spesa che da mesi erano rimasti fermi alla fase programmatica o a quella delle mere enunciazioni:

- a) Piano per il Sud di 6.850 milioni di € approvato all'inizio dell'agosto del 2011 e praticamente privo di ogni atto operativo
- b) Fondo Infrastrutture approvato per Legge nel luglio 2011 per un importo globale di 4.930 milioni di €, ma fino al 6 dicembre 2011 rimasto solo un semplice riferimento normativo
- c) Elenco di opere cosiddette confermate anche se approvate dal CIPE prima del 2008 e mai però avviate a realizzazione, il cui importo era pari a 4.869 milioni di €
- d) Opere che dopo il taglio degli investimenti avvenuto nel settembre del 2011 erano state ritenute indifferibili con una copertura di 2.800 milioni di € ma che, anche se indifferibili, non avevano ottenuto né il reale trasferimento delle risorse, né l'approvazione da parte del CIPE
- e) Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato che dal 2010 non solo non aveva avuto la approvazione, ma non aveva ottenuto i relativi stanziamenti per un importo pari a 5.857 milioni di €

Il lavoro svolto ha reso possibile la cantierizzazione delle opere e in alcuni casi il completamento di interventi strategici:

- a) Nuovi valichi ferroviari:
 - Tunnel ferroviario del Frejus sulla Torino - Lione
 - Tunnel ferroviario del Brennero comprensivo dell'asse Fortezza

– Verona

- b) Assi ferroviari: AV Milano – Venezia, AV Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi), Napoli – Bari
- c) Sistema MoSE
- d) Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria
- e) Reti metropolitane di Torino, Milano, Brescia, Bologna, Roma, Napoli
- f) Impianti aeroportuali di Milano e Roma
- g) Interventi negli impianti portuali

6. Azione organica sul Mezzogiorno

Sono stati sottoscritti i seguenti Contratti Istituzionali di Sviluppo:

- a) La velocizzazione dell'asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria (230 milioni di €)
- b) Il nuovo asse ferroviario ad Alta Velocità ed Alta Capacità Napoli – Bari (5,2 miliardi di €)
- c) L'asse autostradale Olbia – Sassari (926 milioni di €)
- d) La ristrutturazione funzionale dell'asse ferroviario Palermo – Catania (2,2 miliardi di €)

Oltre a questi interventi il Governo ha approvato e avviato a realizzazione i seguenti interventi:

- a) Un lotto funzionale della Strada Statale 106 Ionica: 698 milioni di €
- b) Asse autostradale Catania – Ragusa per un importo di circa 870 milioni di €
- c) Asse viario Lioni – Grottaminarda, primo lotto di 70 milioni di €
- d) Piastra logistica di Taranto per un importo di 220 milioni di €
- e) Nodo metropolitano di Bari per un valore complessivo di 391 milioni di €
- f) Opere piccole e medie nel Mezzogiorno per un importo di circa 400 milioni di €
- g) Sviluppo giacimento petrolifero di Tempa Rossa per 1.340 milioni di €

Se si tiene conto delle risorse sia del Contratto di Programma dell'ANAS, sia del Contratto di Programma di RFI per la componente manutentiva l'importo globale degli interventi nel Mezzogiorno si attesta su un valore di circa **13,550 miliardi di €**.

7. La consultazione pubblica

Si è lavorato alla messa a punto di un modello di consultazione pubblica per promuovere un più alto livello di consenso sociale e di partecipazione delle popolazioni interessate dalle opere di interesse strategico di rilevante impatto sul territorio sotto il profilo sociale, ambientale e territoriale. La norma introduttiva del modello nell'ordinamento italiano, presente in un disegno di legge il cui iter di presentazione non è pervenuto a completamento nei ristretti tempi di durata in carica del Governo, potrà trovare spazio nei provvedimenti normativi della nuova legislatura. Il modello, ispirato al *debàt public* francese, se ne discosta per tenere conto delle peculiarità del nostro sistema giuridico; la consultazione permetterà di verificare preliminarmente la percorribilità di un progetto e consentirà alle popolazioni coinvolte di valutare e conoscere nel dettaglio le scelte riguardanti la realizzazione e localizzazione delle grandi opere infrastrutturali. Scopo della consultazione, che non sarà vincolante per il

decisore pubblico, è aumentare in modo significativo il livello di coinvolgimento preventivo delle comunità locali nei processi di realizzazione delle opere strategiche per il sistema Paese.

8. Più appalti alle piccole e medie imprese nelle grandi opere

A partire dall'1 gennaio 2014 viene elevata al 60% la quota minima dei lavori che i concessionari sono tenuti ad affidare a terzi attraverso procedure pubbliche. In questo modo si restituisce al mercato un'ampia quota di contratti di lavori pubblici, consentendo il coinvolgimento delle PMI nella realizzazione delle opere.

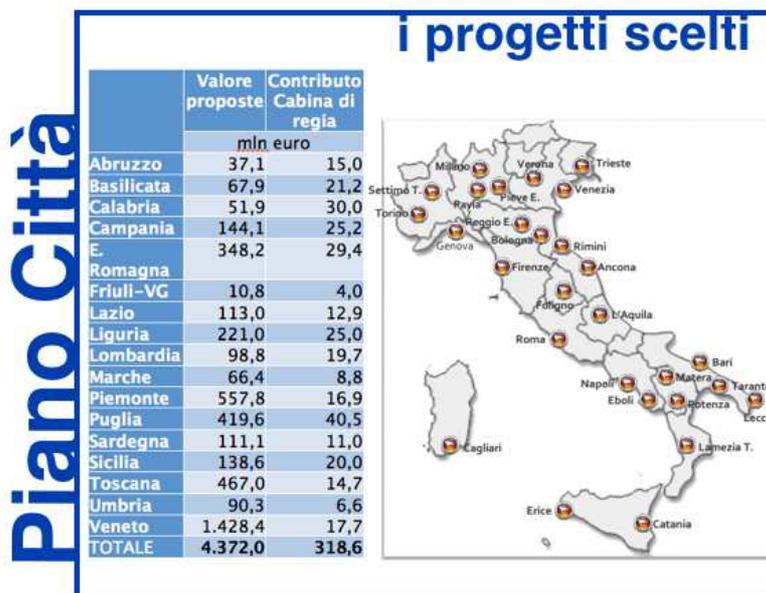
9. Trasparenza sui progetti e sui cantieri

È stato istituito un apposito portale "Cantieri Italia" per rendere trasparente l'azione di Governo e dare la possibilità a ogni cittadino di conoscere lo stato di avanzamento dei lavori, le principali criticità, le risorse impegnate e i tempi necessari per il completamento.

10. Edilizia

Dall'inizio della crisi nel settore delle costruzioni si sono persi oltre 260 mila posti di lavoro e nell'ultimo biennio hanno chiuso oltre 25 mila aziende. Rilanciare le costruzioni significa far ripartire un settore strategico e dare nuovo slancio all'intera economia: una domanda aggiuntiva di un miliardo di euro nelle costruzioni genera sul sistema economico una ricaduta pari a 3,4 miliardi tra effetti diretti, indiretti e indotti.

- a) Agevolazioni fiscali: il bonus fiscale sulle ristrutturazioni – innalzate dal 36% al 50% fino al 30 giugno 2013 le soglie di detrazione IRPEF per lavori di ristrutturazione edilizia fino a 96 mila euro (prima fino a 48 mila euro) – e il bonus fiscale per la riqualificazione energetica – prorogato fino al 30 giugno 2013 – sono misure introdotte per dare un forte impulso al sistema dell'edilizia. A questi interventi va aggiunto il ripristino della neutralità dell'IVA sugli immobili invenduti oltre i 5 anni, in grado di liberare ulteriori risorse per le imprese di costruzione
- b) Piano nazionale per le città: un programma che sta già mobilitando 4,4 miliardi di euro tra fondi pubblici e privati per interventi dedicati alla rigenerazione di aree urbane degradate: *housing* sociale, scuole ad alta efficienza energetica, valorizzazione di aree demaniali, ristrutturazioni, interventi sulla mobilità, incentivi e agevolazioni alle imprese. Le procedure per finalizzare la prima selezione del Piano Città sono terminate il 16 gennaio scorso: sono state scelte 28 proposte da finanziare, privilegiando le proposte capaci di generare il maggior volume di investimenti per interventi velocemente cantierabili



- c) Piano Casa: 833 milioni di euro investiti come volano di risorse anche locali e private che consentiranno la realizzazione di circa 72 mila alloggi creando 140.000 nuovi posti di lavoro
- d) Piano Scuola: il piano sfiora il miliardo di euro e produce interventi per oltre 3.500 scuole, a cui vanno aggiunti gli interventi relativi a uno stanziamento di 80 milioni di euro a favore di nuove scuole ad alta efficienza energetica.

Cosa è stato fatto nel comparo dei trasporti

1. Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale

Con l'emanazione dell'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale, provvedimento atteso da 26 anni, si sono poste le basi per un riordino organico del settore sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e della qualità dei servizi. Gli investimenti saranno concentrati sugli aeroporti di interesse nazionale e su quelli che rientrano nei piani infrastrutturali europei (nel complesso 31 scali commerciali). Gli altri aeroporti saranno trasferiti alle Regioni competenti che ne valuteranno la diversa destinazione d'uso in una logica di "rete aeroportuale", con l'obiettivo di conseguire vantaggi sul fronte della differenziazione e specializzazione.



2. Contratti di programma per tre hub internazionali

Sono stati approvati i contratti di programmi per l'ammodernamento degli aeroporti di Milano, Roma e Venezia. Si darà vita a dei veri *hub* europei in grado di valorizzare le potenzialità di queste grandi città.

3. Interventi per favorire l'efficientamento del sistema portuale

Per facilitare la realizzazione degli interventi in grado di incrementare l'intermodalità delle nostre infrastrutture, il Governo ha introdotto misure di defiscalizzazione per le opere portuali – volte a facilitare l'attrazione di capitali privati – e ha dato avvio all'autonomia finanziaria delle Autorità portuali – attraverso l'assegnazione diretta di parte dell'imposta sul valore aggiunto prodotta negli scali marittimi.

Di rilievo inoltre le disposizioni di recepimento della direttiva comunitaria in tema di informatizzazione delle dichiarazioni rese dalle navi in arrivo e in partenza, che consentono un più rapido avvicendamento delle unità mercantili, con conseguente riduzione dei costi legati ai “tempi morti” nella sosta delle navi, offrendo pertanto un concreto contributo per accrescere la competitività dei nostri scali commerciali.



4. Alta velocità e capacità Torino-Lione

È stato presentato il progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, approvato da Ltf (Lyon Turin Ferroviare), società responsabile dell'opera.

Il progetto è fondamentale per il trasporto di passeggeri e merci sulla direttrice Ovest-Est, lungo il Corridoio Lisbona-Kiev (Corridoio V Mediterraneo) e consentirà la piena connessione del sistema di piccola e media impresa dell'Europa.

Lo stanziamento di risorse pubbliche per l'opera ammonta per il nostro Paese a 2,9 miliardi.

Rispetto allo studio originario del 2005 il progetto ha recepito diverse modifiche sia come tracciato che come modalità realizzative, con l'intento di costruire un'infrastruttura strategica per il Paese inserita nella rete europea TEN-T, dando massima attenzione alle necessità del territorio e limitando ogni tipo di impatto ambientale.

Il progetto è quasi totalmente in sotterraneo e interessa il territorio italiano per 12 km di galleria profonda e per poco più di 3 km di sistemazioni in superficie nella Piana di Susa. Il consumo totale di suolo naturale previsto per la Sezione transfrontaliera (lato in Italia) è meno di un ettaro.

Benefici della nuova linea Torino - Lione:



- Dimezzamento dei tempi di percorrenza per i passeggeri (da Torino a Chambery si passa da 152 a 73 minuti)
- Incremento della capacità nel trasporto merci (portata da 1.050 a 2.050 tonnellate e lunghezza fino a 750 metri per treno, con costi di esercizio quasi dimezzati)
- Riduzione del numero di camion su strada nel delicato ambiente alpino (circa 600.000/anno) con riduzione degli incidenti stradali e dei connessi costi sociali
- Trasformazione della linea esistente in metropolitana di valle a servizio dei residenti
- Riduzione annuale di emissioni gas serra (a regime 3 milioni di tonnellate equivalenti di anidride carbonica corrispondente alla CO₂ di una città di 300mila abitanti)
- Creazione di nuovi posti di lavoro (più di 1.000 le persone direttamente impegnate in Italia nella realizzazione della nuova Linea, con un rapporto di 1 a 3 di occupati indiretti)

5. Ulteriori interventi per l'efficiamento del sistema ferroviario

- a) AV Milano-Verona: è stato aperto il cantiere per dare il via ai lavori sulla tratta Treviglio-Brescia, circa 40 chilometri per un investimento di 2.050 milioni. La chiusura dei lavori è prevista per aprile 2016
- b) Napoli-Bari-Lecce-Taranto: è stato sottoscritto il Contratto istituzionale di sviluppo (CIS) per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto. Il costo complessivo degli interventi previsti è di 7.116 milioni di euro, dei quali 3.532 già provvisti di copertura finanziaria
- c) Messina-Catania-Palermo: è stato sottoscritto il CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo. Il Contratto interessa 5 macro-interventi per un totale di 14 opere, per le quali, a fronte di un costo complessivo di 5.106,1 milioni di euro, sono già disponibili 2.426 milioni
- d) Valico alpino del Brennero: entro il prossimo triennio saranno avviati nuovi cantieri, tra cui quelli per il valico ferroviario del Brennero

6. Interventi per favorire l'efficienzamento del sistema stradale

- a) Salerno-Reggio Calabria: entro la fine del 2013 saranno chiusi tutti i cantieri ed eliminati tutti i disagi connessi alle limitazioni di traffico sulla Nuova Autostrada [Salerno-Reggio Calabria](#): sull'intero percorso di 443 chilometri ne rimarranno soltanto 3 a doppio senso di circolazione



- b) [Sassari Olbia](#): sottoscritto il CIS per i lavori di adeguamento della strada statale [Sassari-Olbia](#), la principale infrastruttura interna tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna, strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'Isola: unisce due capoluoghi di provincia, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero). I lavori di adeguamento interessano un percorso di circa 77 chilometri diviso in 10 lotti. Il programma degli interventi ha un costo complessivo di 930,7 milioni di euro interamente a valere su fondi pubblici. La conclusione dei lavori è prevista per il 2017
- c) Abbiamo avviato i lavori in diversi assi autostradali: basti pensare a quello Tirrenico, a quello che congiunge Catania e Ragusa, al collegamento tra il porto di Ancona e l'autostrada Adriatica, nonché al secondo lotto della Pedemontana Lombarda

7. Interventi per favorire la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS)

La misura recepisce la Direttiva Europea Direttiva 2010/40/UE con la quale s'intende viene definito un nuovo quadro organizzativo ed operativo per contribuire a migliorare l'efficacia e l'efficienza del trasporto (logistica e sicurezza).

Abbiamo individuato i settori d'intervento prioritari per la diffusione e l'utilizzo dei sistemi ITS, definendo gli obiettivi prioritari per la progettazione, la diffusione e la realizzazione degli stessi. Dopo un intenso lavoro condotto con tutte le Associazioni di categoria interessate, il MIT ha adottato il Piano Nazionale ITS 2013 – 2017.

In tale contesto, si è concluso positivamente il collaudo della Piattaforma Logistica Nazionale UIRNET: la sperimentazione operativa vede il coinvolgimento ad oggi di più di 800 aziende di trasporto per un totale di circa 10.000 mezzi pesanti.

Infine, sono state definite, di concerto tra i MIT e del MIUR, le Regole Tecniche per favorire la diffusione e l'interoperabilità dei sistemi di Bigliettazione Elettronica.

8. Trasporto pubblico locale

È stato istituito il "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico" con uno stanziamento annuale pari a circa 5 miliardi corrispondente a circa il 75% delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore.

PAGINA BIANCA

10 CONSIDERAZIONI FINALI

Si ritiene opportuno riportare, in modo sintetico, quali sono gli elementi significativi del presente Allegato. In particolare, nel documento di questo anno, rivestono una peculiarità strategica:

1. La conferma delle scelte riportate nel X° Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2013 – 2015 e la più volte ribadita esigenza di dare continuità all'intera azione programmatica definita dal Governo nel 2012
2. Il nuovo rapporto istaurato con le Regioni nella approvazione dell'Allegato Infrastrutture. La approvazione del X° Allegato in Conferenza Stato Regioni è avvenuta dopo una istruttoria di tre mesi caratterizzata da un confronto sistematico con le Regioni. Un simile itinerario sarà seguito anche nella approvazione del presente Allegato.
3. La identificazione delle opere consolidate, cioè delle opere ultimate, collaudate, consegnate all'esercizio, con lavori in corso, con lavori affidati, con lavori appaltati, cioè l'insieme delle opere del Programma Infrastrutture Strategiche che hanno avuto almeno una delibera approvativa. Tale lavoro consente un approccio efficace nella lettura degli interventi in quanto distingue formalmente le opere per le quali è sufficiente una attività di monitoraggio da quelle per le quali è necessario una fase di approfondimento programmatico e startegico
4. La analitica elencazione delle attività e dei risultati del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2012
5. La elencazione degli impegni assunti dal nostro Paese, a scala comunitaria, per assicurare la realizzazione di un sistema infrastrutturale coerente alle esigenze della Unione Europea
6. La conferma di due priorità startegiche: la offerta portuale e la offerta aeroportuuale.
7. La attenzione alle esigenze delle nostre realtà urbane; sia attraverso la realizzazione di reti metropolitane, sia attraverso lo strumento del Piano Città; uno strumento che diventa il riferimento di base per il rilancio della qualità delle nostre città, e ciò, come detto in precedena, attraverso la rigenerazione di aree urbane degradate: *housing* sociale, scuole ad alta efficienza energetica, valorizzazione di aree demaniali, interventi sulla mobilità, incentivi e agevolazioni alle imprese. Sono state scelte 28 proposte da finanziare, privilegiando le proposte capaci di generare il maggior volume di investimenti.
8. Il riconoscimento della funzione svolta dalla Legge Obiettivo e, al tempo stesso, la definizione di ciò che va rivisitato e di ciò che rimane ancora da fare
9. L'impegno nel misuarre, nel breve periodo, le ricadute prodotte dall'intero quadro di investimenti presente nel Programma delle Infrastrutture Strategiche

10. La indicazione di due proposte:

- La richiesta alla Unione Europea di redigere un Piano Economico e Finanziario per ogni Corridoio Comunitario per identificare un quadro fonti – impieghi certo
- La costruzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un laboratorio in cui approfondire la intera esperienza che ha caratterizzato la intera gestione del Programma delle Infrastrutture Strategiche

PAGINA BIANCA

€ 6,40



170570000190