



Aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche - XII Allegato infrastrutture

Dossier n° 140/0/8 - Elementi per l'istruttoria legislativa
9 ottobre 2014

Informazioni sugli atti di riferimento

Numero atto: Doc. LVII, n. 2-bis Allegato III

L'art. 10, comma 8, della [legge 31 dicembre 2009, n. 196](#), dispone che, in allegato al Documento di economia e finanza (DEF), da presentare entro il 10 aprile al Parlamento, venga presentato il **Programma delle infrastrutture strategiche (PIS)** previsto dall'art. 1, comma 1, della L. 443/2001 e lo **stato di avanzamento** relativo all'anno precedente (cd. Allegato infrastrutture). A partire dal 2011, la presentazione dei predetti allegati si è articolata in due momenti in quanto, in allegato al DEF, vengono in genere enunciate le linee guida ovvero i principali elementi di informazione da far confluire nei documenti presentati con la Nota di aggiornamento.

L'articolo 10, comma 8, come modificato dall'articolo 2, comma 2, della legge n. 39/2011, **non ha innovato la procedura di approvazione del Programma** secondo quanto stabilito dal citato articolo 1, comma 1, della L. 443/2001, che richiede l'inserimento dell'aggiornamento del Programma nel Documento di economia e finanza "previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata". Ciononostante, come si è avuto modo di rilevare in occasione dell'esame dei precedenti allegati, negli ultimi anni si è registrata una prassi in base alla quale sul documento trasmesso al Parlamento non sono previamente acquisiti il parere del CIPE e l'intesa della Conferenza unificata, che vengono invece espressi dopo la deliberazione parlamentare.

L'ultimo Allegato, che ha completato il proprio iter ai sensi della legge n. 443 del 2001, è l'XI sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata nella seduta del 16 aprile 2014 ed è stato acquisito il parere del CIPE nella seduta del 1° agosto 2014 (la relativa delibera non è stata ancora pubblicata).

In allegato al DEF 2014 è stato presentato un aggiornamento del PIS ([Doc LVII, n. 2](#)), che conteneva le misure programmatiche oggetto della politica infrastrutturale nel prossimo triennio, incluse le riforme e gli interventi prioritari con il relativo cronoprogramma, e lo stato di avanzamento delle singole opere (per un'analisi dei contenuti del documento si rinvia al dossier n. [114/0/8b](#)).

Il XII Allegato infrastrutture, trasmesso il 3 ottobre 2014 al Parlamento, è volto a:

- **evidenziare il raccordo tra la strategia europea** in materia di trasporti e infrastrutture e quella nazionale, soprattutto alla luce del semestre italiano di Presidenza;
- **aggiornare ulteriormente il quadro programmatico** con le relative esigenze finanziarie e l'avanzamento delle opere.

Viene precisato che resta fermo quanto riportato nell'XI Allegato infrastrutture e nel documento allegato al DEF 2014, che rappresentano il riferimento dell'azione programmatica in materia di infrastrutture.

LE MISURE PROGRAMMATICHE

Le priorità del semestre di presidenza

Nella parte introduttiva l'Allegato contiene indicazioni sull'attività della **presidenza italiana dell'UE** in materia di trasporti. In particolare vengono indicate le seguenti priorità:

- nel settore ferroviario, laddove viene sottolineato l'impegno a progredire nel **quarto pacchetto ferroviario** sia sul pilastro politico sia su quello tecnico; per il tema specifico della liberalizzazione del trasporto pubblico locale si auspica che questa si attui in modo omogeneo, con tempi prestabiliti e a condizioni di reciprocità tra gli Stati membri;
- nel settore aeroportuale, in cui si annuncia l'inserimento dell'iniziativa legislativa della Commissione europea del **Cielo Unico europeo II+** tra i temi prioritari del semestre;
- nel settore stradale, in cui si auspica un rapido accordo tra le istituzioni europee sulla **nuova direttiva cross border enforcement** e su quella in materia di pesi e dimensioni massime dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione.

La nuova proposta di direttiva sul *cross border enforcement* COM(2014)476 è intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. La proposta sostituisce la direttiva 2011/82/UE, annullata dalla sentenza della Corte di giustizia del 6 maggio 2014, dopo che la Commissione europea aveva impugnato la base giuridica scelta dal Parlamento europeo e dal Consiglio (articolo 87, paragrafo 2, del TFUE in materia di cooperazione di polizia). Essa pertanto non contiene nuovi elementi rispetto alla direttiva annullata, ma le modifiche proposte adattano il testo precedente alla sua nuova base giuridica (articolo 91 del TFUE). Attualmente la proposta di direttiva è all'esame della Commissione Trasporti del Parlamento europeo. Il voto della Commissione è previsto per il 2 dicembre 2014. L'Italia ha recepito nel proprio ordinamento la direttiva 2011/82/UE attraverso il decreto legislativo n. 67/2014, entrato in vigore il 22 marzo 2014. La Corte ha stabilito che, nonostante l'annullamento della direttiva, i suoi effetti, recepiti nei singoli Stati membri, rimarranno comunque validi e vincolanti fino all'entrata in vigore (entro il termine massimo di 12 mesi dalla sentenza) della nuova direttiva in materia.

- nel settore portuale, relativamente all'impegno al sostegno alla **nuova normativa sui servizi portuali**;
- nel settore delle politiche urbane, in cui si sottolinea l'importanza di risolvere i problemi legati alla **mobilità** nei nodi anche per ragioni legate al rispetto dell'ambiente.

I corridoi europei

Il 12° Allegato, in continuità con i precedenti allegati, evidenzia l'importanza del **raccordo tra la programmazione infrastrutturale europea e quella nazionale**. In proposito, oltre a ricordare lo stanziamento complessivo di 26,3 miliardi di euro contenuto, nell'ambito delle azioni previste nel prossimo quadro finanziario 2014-2020, nel regolamento (UE) n. 1316/2013 concernente il nuovo "Meccanismo per collegare l'Europa" (*Connecting Europe facility*), il documento evidenzia l'importo degli investimenti realizzati (35,82 miliardi) sui quattro corridoi che attraversano l'Italia (corridoio 1 Baltico-Adriatico, corridoio 3 Mediterraneo, corridoio 5 Helsinki-La Valletta, corridoio 6 Genova-Rotterdam), in corso di appalto o di realizzazione (34,02 miliardi) e da avviare (73,3 miliardi).

Il documento si sofferma, inoltre, su quattro interventi ubicati nei quattro corridoi che attraversano l'Italia al fine di enucleare il contributo che l'Unione europea dovrebbe assicurare per garantire la realizzazione nella misura del 40%, nel caso della Torino Lione e del Brennero, e del 20% nel caso del Terzo Valico dei Giovi e dell'Asse Trieste-Venezia (trattandosi questi ultimi di valichi non frontalieri).

In merito alla copertura finanziaria degli interventi si rileva l'opportunità di approfondire la possibilità di un ricorso alla cosiddetta "**golden rule**", al fine di escludere gli investimenti dai vincoli di bilancio europei. Si tratta di una tematica che è stata, tra l'altro, affrontata nel Consiglio informale dei Ministri dei trasporti europei svoltosi a Milano il 16 e il 17 settembre 2014, in cui è stata avviata la preparazione del contributo dei Ministri dei Trasporti alla revisione della Strategia Europea 2020 e di cui il documento riporta gli esiti.

L'accordo di partenariato e le condizionalità ex ante

L'allegato contiene poi un'analisi della normativa nel settore dei trasporti in Italia, al fine di verificare il rispetto delle **condizionalità ex ante** richieste dalla Commissione dell'Unione europea nell'ambito delle politiche di coesione. Si tratta in pratica di dimostrare, ai fini della stipula dell'accordo di partenariato che dovrà disciplinare l'utilizzo dei fondi di coesione in Italia, il rispetto di alcuni prerequisiti di fondo.

Nel settore dei trasporti le condizionalità *ex ante* richiedono:

- l'esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale);
- l'esistenza nell'ambito di tali piani di una sezione specifica dedicata allo sviluppo delle ferrovie;
- l'esistenza nell'ambito di tali piani di una sezione specifica sulla navigazione interna e sul trasporto marittimo, sui porti, sui collegamenti multimodali e sulle infrastrutture aeroportuali.

In tale quadro l'Allegato infrastrutture, secondo quanto riportato nel documento in esito ad un approfondimento condotto nell'ambito del tavolo di lavoro sulla condizionalità *ex ante*, intende soddisfare la condizionalità connessa all'esistenza di un piano generale dei trasporti contenente la definizione delle priorità di investimento integrando la struttura dell'Allegato infrastrutture nel Documento di economia e finanza e aggiungendo a tale struttura ulteriori contenuti.

Merita ricordare che, ai fini della politica di coesione, per l'Italia, oltre alle risorse europee, vanno considerate:

- la quota di cofinanziamento nazionale, per un ammontare pressoché pari alle risorse europee;
- la quota di cofinanziamento di fonte regionale da destinare ai Programmi Operativi Regionali (POR);
- le risorse del **Fondo Sviluppo e Coesione**, il cui rifinanziamento per il periodo 2014-2020 è definito dalla legge di stabilità per il 2014 in un importo complessivo di circa **54 miliardi di euro**, riservato alle Amministrazioni centrali nella proporzione del 60% (nel ciclo 2007-2013 la proporzione è stata del 50%).

La legge di stabilità per il 2014 ha previsto la programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione in stretto rapporto con quella dei fondi strutturali europei, al fine di **garantire** la funzionalità del Fondo medesimo rispetto ad una priorità fondamentale, nella strategia di programmazione dei fondi complessivi, quale è quella del **finanziamento degli investimenti infrastrutturali**.

L'Allegato, inoltre, analizza in maniera dettagliata le attuali condizioni del settore dei trasporti. Dall'analisi emerge un'attenuazione del trend negativo del settore del **trasporto passeggeri**: nel 2013 il settore autostradale ha visto un calo dell'1,5% della domanda; in calo risulta anche il trasporto aereo (-1,9%). Risulta invece in ripresa la domanda di trasporto pubblico locale (con un aumento, per le grandi aziende, del 15%), il trasporto ferroviario (aumento del trasporto regionale e di quello a medio-lunga percorrenza del 2,9 per cento) e il trasporto crocieristico (+ 4,2%).

Nel settore del **trasporto merci**, nel 2012 si è registrata una nuova diminuzione complessiva, dopo la consistente ripresa del 2011, dei volumi di merci trasportate (341,1 miliardi di tonnellate per km, erano 362,2 nel 2011): in particolare si è registrata una diminuzione delle merci trasportate su gomma (154,4 miliardi di tonnellate per km a fronte di 171,8 nel 2011), un lieve aumento delle merci trasportate su ferro (20,2 miliardi di tonnellate per Km a fronte di 19,8 nel 2011), una diminuzione delle merci trasportate via mare (166,2 miliardi di tonnellate per km a fronte di 170,5 nel 2011) e un dato stabile delle merci trasportate in aereo (0,3 miliardi di tonnellate per km).

L'allegato ricostruisce quindi quelli che saranno gli obiettivi, nel settore dei trasporti, per l'utilizzo dei fondi UE nell'ambito dell'accordo di partenariato in corso di stipulazione con la Commissione UE. Le politiche dei trasporti si collocano all'interno dell'**obiettivo tematico 7 in materia di mobilità sostenibile di persone e merci**. Tra i "risultati attesi" il Governo indica:

- il potenziamento dell'offerta ferroviaria: a tale riguardo si enuncia l'impegno per la realizzazione delle opere ferroviarie rientranti nei corridoi della "rete centrale" delle reti TEN-T, quello per l'affidamento dei servizi di collegamento ferroviario a media-lunga percorrenza mediante procedure competitive e quello per il sostegno del rinnovo del materiale rotabile nel trasporto pubblico locale;
- l'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale: si prevede il potenziamento delle autostrade del mare e l'ottimizzazione della filiera procedurale attraverso le piattaforme telematiche;
- l'integrazione modale, in particolare attraverso il potenziamento dei collegamenti di porti, aeroporti e interporti con la rete globale delle reti TEN-T (cd collegamenti di "ultimo miglio");
- il rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree interne;
- l'ottimizzazione del traffico aereo attraverso l'attuazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR).

Le priorità funzionali e da finanziare nel triennio 2014-2016

Il XII Allegato dedica un capitolo a parte alle finalità strategiche da finanziare nel triennio 2014/2016, che vengono declinate nelle seguenti cinque distinte priorità funzionali e che dovrebbero rappresentare una revisione delle priorità indicate nei precedenti documenti programmatici, atteso che si tiene conto di quanto assegnato nella legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013), nel D.L. 69/2013 e nel D.L. 133/2014:

1. priorità connesse al sistema metropolitano

Rientrano in tale priorità gli interventi finalizzati a garantire la funzionalità delle reti metropolitane esistenti ovvero l'avvio di nuovi interventi programmati per i quali è indicato un importo di **410 milioni di euro**, che dovrebbero essere destinati all'avvio dei primi lotti funzionali.

2. priorità connesse alla realizzazione di reti stradali e ferroviarie

L'importo delle esigenze finanziarie del triennio è pari a circa **3,8 miliardi**, di cui 995 milioni per la rete stradale e 2.885 milioni per la rete ferroviaria, e riguarda interventi relativi ad opere ferroviarie (linee AV/AC, l'avvio della progettazione della velocizzazione dell'asse Battipaglia-Reggio Calabria e il potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari) e stradali (autostrada Salerno-Reggio Calabria, interventi su viadotti, ponti e gallerie della rete stradale di proprietà dell'ANAS), nonché le esigenze legate ai contratti di programma ANAS e RFI.

Si ricorda che i programmi relativi al potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e al miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari, nonché gli interventi per il superamento di criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie sono stati indicati già nell'articolo 18 del D.L. 69/2013 tra gli interventi finanziabili a valere sulle risorse del Fondo cd. "sblocca-cantieri". Il rifinanziamento dell'articolo 1, comma 70, della legge 27 dicembre 2013, n.147, relativo al superamento delle criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie rientra tra gli interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015, di cui alla lettera b), del comma 1, dell'articolo 3 del D.L. 133/2014, che ha rifinanziato il Fondo cd. "sblocca cantieri".

3. priorità connesse al rilancio dell'offerta portuale e logistica

Secondo quanto riportato nel documento, nel triennio 2014-16 sono necessari **245 milioni** per il riassetto funzionale di alcuni impianti portuali.

4. priorità connesse all'adeguamento dell'offerta di trasporto pubblico locale

Per tali priorità l'importo delle esigenze finanziarie si attesta su un valore di circa **600 milioni** al fine di ammodernare il parco rotabile su gomma entro il 2019 e azzerare i veicoli euro 0. Le esigenze finanziarie per tali priorità sono identiche a quelle dell'11° Allegato trasmesso a settembre dello scorso anno.

5. priorità connesse alle richieste degli enti locali

Rientrano in tale priorità le esigenze finanziarie necessarie a dare continuità operativa alle opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri dal 2 al 15 giugno 2014 o alle richieste inviate nell'ambito del programma "Seimila Campanili" ai sensi dell'articolo 18, comma 9, del D.L. 69/2013. Per tali interventi è stimato un importo di **200 milioni di euro**. Tali due tipologie di interventi sono ricompresi tra quelli appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015 di cui alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 3 del D.L. 133/2014 e finanziabili a valere sulle risorse del Fondo cd. "sblocca cantieri".

LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIS

L'allegato reca lo stato di avanzamento complessivo del Programma delle infrastrutture strategiche nella Tabella 2 "**Tabella 0** - Stato dell'arte e degli avanzamenti del programma infrastrutture strategiche". Tale tabella reca un **costo totale** delle opere aggiornato in **234.932 milioni di euro** (era di 232.998 milioni di euro ad aprile 2014) con una **disponibilità** pari a **120.843 milioni** (era di 118.323 milioni di euro ad aprile 2014). Nella tabella sono, altresì, riportati per ciascun intervento gli enti aggiudicatori, la localizzazione regionale, la classificazione (*core network*, completamento PIS, ecc...), la fase attuativa (progettazione, realizzazione, ecc...), nonché la percentuale dello stato di avanzamento dei lavori.

I costi e le disponibilità riportate nella Tabella 0 sono suddivisi tra le due tabelle 0.1. che, secondo quanto riportato dal medesimo documento, recano, rispettivamente, le **opere in realizzazione** (72.976 milioni di euro di cui 71.315 milioni disponibili) e le **opere in progettazione** (164.994 milioni di euro di cui disponibili 52.567 milioni).

Si segnala che gli interventi contenuti nelle ultime due categorie di opere aggiunte nel Programma dal XII Allegato (Destinazione Italia e D.L. 133/2014) sono identicamente riportati sia nella tabella delle opere in realizzazione sia nella tabella delle opere in progettazione nonostante si tratti in ambedue i casi di interventi che, secondo anche quanto riportato nelle medesime tabelle, rientrano nella fase attuativa della progettazione.

Ulteriori tabelle elencano le **risorse revocate** e la riassegnazione di tali risorse, nonché lo **stato di avanzamento per lotti costruttivi** riferito alla linea AV/AC Milano Treviglio Brescia, alla linea AV/AC Brescia Verona Vicenza Padova, all'Asse Monaco Verona Galleria di base del Brennero (parte italiana), alla linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi, all'itinerario AV/AC Napoli-Bari (in calce alla tabella si specifica che l'intervento è in corso di autorizzazione ai sensi del comma 232 dell'articolo 2 della legge n. 191/2009, che disciplina la procedura per l'autorizzazione all'avvio della realizzazione per lotti costruttivi).

Relativamente alla tabella che riporta lo stato di avanzamento per lotti costruttivi, si segnala che, con riguardo al Terzo Valico dei Giovi, viene riportata una percentuale di avanzamento dei lavori pari al 100%, mentre tale percentuale nella Tabella 0 è riferita solo al 1° lotto costruttivo e al contabilizzato pregresso. Si segnala, inoltre, che alcuni dati sono diversi rispetto a quanto riportato nella tabella 0 relativamente alle risorse disponibili della linea AV/AC Brescia-Verona (768 milioni nello stato di avanzamento per lotti, 848 milioni nella Tabella 0), del Terzo Valico dei Giovi (1.787 milioni nello stato di avanzamento per lotti, 1.700 milioni nella Tabella 0) e dell'itinerario Napoli-Bari tratta Apice-Orsara (768 milioni nello stato di avanzamento per lotti, 10 milioni nella Tabella 0). Per quest'ultima tratta si segnalano anche differenze nel dato relativo al costo (2.686 milioni nello stato di avanzamento per lotti, 2.676 nella Tabella 0).

Al fine di facilitare il raffronto fra le informazioni contenute nella Tabella 0 con quelle riportate nell'aggiornamento dell'XI Allegato, presentato a settembre 2013, e nell'allegato al DEF 2014, nella tabella sono elencati i costi, le disponibilità e i fabbisogni riferiti alle singole macro opere che - sulla base della classificazione della delibera CIPE121/2001 con cui è stato approvato il PIS in sede di prima applicazione della legge n. 443/2001 - raggruppano le singole opere comprese nel Programma.

Macro opere	Settembre 2013 11° Allegato Infrastrutture al DEF 2013 Nota di aggiornamento			Aprile 2014 12° Allegato Infrastrutture al DEF 2014			Ottobre 2014 12° Allegato Infrastrutture al DEF 2014 Aggiornamento		
	Costo A	Disp. lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp. lità B	Fabb.no A-B	Costo A	Disp. lità B	Fabb.no A-B
01. Valichi	16.746	2.273	14.473	16.816	6.371	10.445	16.816	6.370	10.445
02. Corridoio Plurimodale Padano	51.900	27.515	24.384	52.774	27.892	24.957	54.324	28.747	25.577
03. Corridoio Plur. le Tirreno Brennero	5.651	814	4.837	5.705	1.124	4.581	5.651	1.070	4.581
04. Corridoio Plur. le Tirrenico Nord Europa	51.376	23.077	28.299	51.456	23.097	29.013	50.975	23.775	27.854
05. Corridoio Plurimodale Adriatico	2.319	1.363	957	2.655	1.363	1.313	2.655	1.363	1.313
06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	4.039	2.294	1.745	3.901	3.375	526	3.901	3.375	526
07. Progetto salv. dia laguna e città di Venezia	5.493	4.866	627	5.493	4.866	627	5.493	4.866	627
08. Ponte Stretto di Messina	-	-	-	0	0	0	0	-	-
09. Corridoio Trasv.le e Dorsale Appenninica	50.635	19.918	30.716	48.803	20.838	27.978	48.737	20.680	28.071
10. Sistemi Urbani	24.787	16.308	8.479	24.777	16.938	8.078	24.924	17.038	8.125
11. Piastra Logistica Sardegna	3.320	1.743	1.577	3.671	1.895	1.834	3.915	2.259	1.714
12. HUB Portuali	8.593	3.825	4.769	9.524	4.315	5.307	9.497	4.315	5.280
13. HUB Interportuali	1.066	673	393	1.170	675	516	1.070	675	416
14. Grandi HUB Aeroportuali - All. ti Str/Fer	354	20	334	565	231	335	431	112	320
15. Schemi idnici	1.867	1.523	344	1.867	1.523	488	1.867	1.523	488
16. Giacimenti Idrocarburi	1.395	1.395	0	1.395	1.395	0	1.395	1.395	0
17. Rete Elettrica di Trasmissione	722	722	0	722	722	0	722	722	0
18. Piano Interventi nelle Telecom. ni	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.05 Sedi Istituzionali	346	346	0	346	346	0	346	346	0
19.06 Piccole e Medie Opere	399	399	0	399	399	0	399	399	0
20. Decreto del fare	958	958	0	958	958	0	1.258	1.258	0
21. Decreto Destinazione Italia	-	-	-	-	-	-	93	93	0
22. Decreto legge 133/2014	-	-	-	-	-	-	369	369	0
TOTALE	231.966	110.031	121.935	232.998	118.323	115.997	234.839	120.751	115.336

Rispetto alla tabella 0 dell'allegato si riscontrano differenze nei totali (i totali indicati dalla tabella 0 non corrispondono alla somma degli importi relativi alle macro-opere).

Si fa inoltre notare che non sempre la differenza tra il costo (A) e la disponibilità (B) corrisponde al fabbisogno (C). Il fabbisogno infatti non considera le risorse residue dovute - nel caso di opere interamente finanziate - alla rideterminazione del quadro economico a seguito della rivisitazione dei progetti, dell'aggiudicazione e di varianti in diminuzione.

Le differenze tra la Tabella 0 del 12° Allegato e la Tabella 0 dell'Allegato al DEF 2014

Di seguito si evidenziano le principali differenze rispetto al costo del Programma di cui alla Tabella 0 dell'allegato al DEF 2014 presentato al Parlamento nel mese di aprile 2014:

Corridoio plurimodale padano: l'incremento di costo (+1.550 milioni) è dovuto all'aggiornamento del costo delle tratte AV/AC Brescia-Verona (+ 1.207,00 milioni) e Verona-Padova (+921,00 milioni) e all'azzeramento del costo del collegamento stradale Milano-Abbiategrasso-Magenta-Malpensa (era di 480 milioni ad Aprile 2014). Le maggiori disponibilità (+855 milioni) sono invece imputabili all'aggiornamento delle disponibilità degli interventi con costo aggiornato.

Corridoio plurimodale tirreno-brennero: il minor costo (-54 milioni) è riconducibile all'aggiornamento del costo dell'intervento A12 Carrara-S. Stefano Magra: opere connesse (da 310 a 256 milioni), mentre la riduzione delle disponibilità (-54 milioni) è imputabile all'aggiornamento delle disponibilità dell'intervento con costo aggiornato.

Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa: il minor costo (-481 milioni) è dovuto all'aggiornamento del costo del 1° lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi (-78,6 milioni), della Velocizzazione linea Catania-Siracusa - Prima fase funzionale - tratta Bicocca-Targia (-44,0 milioni), dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria (-562,59 milioni), della realizzazione del nuovo svincolo di Angri nell'ambito dei lavori di adeguamento della tratta campana della A3 (-41,73 milioni) e del Raccordo Autostradale Salerno-Avellino (+246 milioni); le maggiori disponibilità (+678 milioni) sono dovute all'aggiornamento delle disponibilità degli interventi con costo aggiornato e alle nuove risorse disponibili per il 3° lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi (+200 milioni).

Corridoi trasversale e dorsale appenninica: il minor costo (-66 milioni) è imputabile all'aggiornamento del costo di alcuni lotti della Pedemontana Abruzzo-Marche (-197 milioni) e dell'adeguamento della Telesina (+ 131,36 milioni); le minori disponibilità (-159 milioni) sono imputabili all'aggiornamento delle disponibilità della Telesina (+ 131,36 milioni) e all'azzeramento delle disponibilità per la strada di scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda (-290 milioni).

Sistemi urbani: il maggior costo (+147 milioni) è riconducibile all'inserimento della nuova opera "Interventi infrastrutturali per la sicurezza dei traffici nella laguna Veneta", del costo di 140 milioni di euro interamente da finanziare, e all'aggiornamento del costo dell'intervento T.R.C. 1ª tratta Rimini Fs - Riccione Fs (- 4,83 milioni), del lotto 2, tratta Mostra-Mergellina-Municipio, della linea 6 della metropolitana di Napoli (+ 13,170 milioni) e dell'interramento della linea ferroviaria nel territorio di Pompei (-1,410 milioni); le maggiori disponibilità (+100 milioni) sono riconducibili all'aggiornamento delle disponibilità del Sistema tranviario di Firenze (+100 milioni). Da segnalare inoltre la riclassificazione dell'intervento "Penetrazione Viabilità Nord

Trieste" da "revocato" a "completamento PIS".

Piastra logistica euro mediterranea Sardegna: il maggior costo (+244 milioni) è imputabile all'aggiornamento del costo degli "Svincoli e messa in sicurezza dal Km. 146 al Km. 209" della SS 131 Cagliari-Sassari (da 120 a 143 milioni interamente disponibili), del 1° lotto della SS 291 della Nurra (da 0 a 81 milioni interamente disponibili), del percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari (da 0 a 140 milioni interamente disponibili); le maggiori disponibilità (+364 milioni) sono imputabili all'aggiornamento delle disponibilità degli interventi con costo aggiornato.

Hub portuali: il minor costo (-27 milioni) è dovuto all'aggiornamento del costo degli interventi "Genova: collegamento Porto-Autoporto" (-59,300 milioni) e "La Spezia: variante SS 1 Aurelia - 4° lotto tra San Benedetto e nuovo casello La Spezia Nord (Beverino)" (+ 32,66 milioni).

Hub interportuali: il minor costo (-100 milioni) è imputabile all'azzeramento del costo di due dei tre interventi del Sistema idroviario padano-veneto (da 102,06 milioni a 1,80 milioni).

Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali: il minor costo (-134 milioni) è dovuto all'azzeramento del costo dell'interporto di Chieti-Pescara (era di 119,38 milioni interamente disponibili) e degli "Interventi di sicurezza in mare - Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania" (era di 15,00 milioni interamente da finanziare); le minori disponibilità (-119 milioni) sono imputabili all'azzeramento delle disponibilità dell'interporto di Chieti-Pescara.

Decreto del fare: il maggior costo (+300 milioni) è imputabile all'aggiornamento del costo del Programma piccoli interventi ANAS (da 300 a 600 milioni interamente disponibili).

Con l'aggiornamento del XII Allegato infrastrutture sono entrate a far parte del PIS due nuove categorie che raggruppano una serie di interventi finanziati dai decreti legge n. 145/2013 (cd. "Destinazione Italia") e n. 133/2014.

Decreto Destinazione Italia, del costo complessivo di 93 milioni interamente disponibili, che si presenta articolato nei seguenti tre interventi: Collegamento SS 11 SS 233 lotto 1 B (17,2 milioni); allacci ferroviari Porto di Trieste: Rifunzionalizzazione Stazione di Trieste Campo Marzio e linee di collegamento (50 milioni); allacci ferroviari Porto di Genova: collegamento del Porto di Genova con il Parco Campasso e con le linee dei Giovi (25,8 milioni).

Decreto legge 133/2014: *si segnala che la somma del costo dei singoli interventi è pari a 1.611,000 milioni, di cui 1.511,00 disponibili, e non corrisponde al costo dell'intero programma e alle relative disponibilità indicate nella Tabella 0 (costo e disponibilità pari a 369,00 milioni).*

Di seguito si elencano i 12 interventi che compongono tale categoria: Variante della "Tremezzina" sulla strada statale internazionale 340 "Regina" (210 milioni); Ss Val di Sangro Asse viario Gamberale - Civitaluparella in Abruzzo (120 milioni); SS 212 "della Val Fortore" Lavori di completamento dallo svincolo di S. Marco di Cavoti a S.Bartolomeo in Galdo (70 milioni); Completamento e ottimizzazione della Torino - Milano con la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS 32 e la SP 299-Tangenziale di Novara-lotto O e lotto 1 (72 milioni); Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR (145 milioni); Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino (25 milioni); Opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri entro il 30 giugno 2014 o richieste inviate ai sensi dell'art.18 comma 9 della Legge 98/2013 (500 milioni); Interventi di completamento di beni immobiliari demaniali di competenza dei provv OOPP (100 milioni); Quadruplicamento della linea ferroviaria RFI Lucca Pistoia (250 milioni); Messa in sicurezza asse ferroviario RFI Cuneo Ventimiglia (29 milioni); Aeroporto di Firenze realizzazione seconda pista (50 milioni); Aeroporto di Salerno (40 milioni).