



Allegati al DEF 2015 - Programma delle infrastrutture strategiche

Dossier n° 168 - Doc. LVII, n. 3 - Allegato VI - Schede di lettura
16 aprile 2015

Informazioni sugli atti di riferimento

Numero atto: Doc. LVII, n. 3 - Allegato VI

PREMESSA

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'ultimo aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche ([XII Allegato infrastrutture](#)) è stato trasmesso al Parlamento il 3 ottobre 2014, in allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2014.

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 Comitato interministeriale per la programmazione economica (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 con la [delibera n. 26/2014](#). A tale allegato fa riferimento in più punti il documento in titolo.

L'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS), allegato al DEF 2015, reca le linee guida in base alle quali verrà definito entro settembre 2015 un unico **documento pluriennale di pianificazione (PPP)**, che includerà e renderà coerenti la pianificazione e la programmazione degli investimenti delle opere pubbliche.

Tale documento è stato disciplinato dall'[articolo 2 del d.lgs. 29 dicembre 2011, n. 228](#), che ha attuato l'articolo 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della [legge 31 dicembre 2009, n. 196](#), in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche. Ai sensi del comma 1 di tale disposizione, al fine di migliorare la qualità della programmazione e ottimizzare il riparto delle risorse di bilancio, ogni Ministero, nel rispetto delle procedure di valutazione d'impatto ambientale previste dalla normativa europea, predispone un Documento pluriennale di pianificazione, che include e rende coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di propria competenza, ivi compreso il Programma triennale dei lavori di cui all'[articolo 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163](#), e successive modificazioni.

Il Documento, redatto con cadenza triennale, si compone di tre sezioni: la Prima Sezione contiene l'analisi ex ante dei fabbisogni infrastrutturali; la Seconda Sezione illustra la metodologia e le risultanze della procedura di valutazione e di selezione delle opere da realizzare e individua le priorità di intervento; la Terza Sezione definisce i criteri per le valutazioni ex post degli interventi individuati e sintetizza gli esiti delle valutazioni ex post già effettuate.

Entro il 31 ottobre dell'anno precedente il triennio di riferimento, il Documento è trasmesso al CIPE e viene iscritto all'ordine del giorno della prima seduta utile del Comitato, previa positiva conclusione dell'istruttoria da parte del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, di cui viene data comunicazione all'amministrazione proponente. Qualora la relativa deliberazione non intervenga entro la seconda seduta utile del CIPE dalla positiva conclusione dell'istruttoria, i Ministri competenti possono provvedere all'approvazione del Documento, recependo eventuali osservazioni istruttorie, con proprio decreto motivato. Entro il 31 dicembre di ogni anno, i Ministeri trasmettono al CIPE, per la relativa presa d'atto, una relazione sullo stato di attuazione del Documento nella quale è dato conto di eventuali aggiornamenti e modifiche in coerenza con le risorse disponibili a legislazione vigente, congruamente motivati.

Per le opere relative alla realizzazione delle infrastrutture strategiche il Documento è costituito dal programma delle infrastrutture strategiche di cui all'[articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443](#), e all'[articolo 161, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163](#), integrato ai sensi degli [articoli 3, 4, 5, 6 e 7](#) del citato

Il documento in titolo infine sottolinea che il presente Allegato si considera quale quadro programmatico di riferimento per la programmazione europea 2014-2020, come richiesto dalla Conferenza unificata nell'intesa del 16 aprile 2014.

LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

La selezione delle priorità

L'allegato al DEF 2015 riporta un elenco di **venticinque opere prioritarie** del Programma delle infrastrutture strategiche del costo di **70.936 milioni** di euro, di cui **47.999 disponibili**.

Come è stato rilevato nella [Nota di sintesi](#) del 9° Rapporto sull'attuazione della "legge obiettivo", l'esigenza di razionalizzazione e di selezione delle priorità degli interventi inseriti nel Programma è stata evidenziata da ultimo anche dal CIPE nella delibera n. 26 del 2014. Come evidenziato nelle schede delle singole opere inserite nel [sistema SILOS](#) (Sistema informativo legge opere strategiche) è in corso, inoltre, a livello regionale un processo finalizzato a selezionare le priorità.

Le opere prioritarie sono state selezionate a valle di un processo che, partendo dall'analisi dei flussi di domanda riguardanti il trasporto dei passeggeri e delle merci e della dotazione infrastrutturale italiana, identifica le linee strategiche nazionali in materia di trasporti che saranno il riferimento per le politiche del settore.

Per quanto riguarda l'analisi dei flussi di domanda e della dotazione infrastrutturale, si ricorda che, come già anticipato, la prima parte del Documento pluriennale di pianificazione contiene l'analisi ex ante dei fabbisogni infrastrutturali e che il CIPE, con la delibera n. 26/2014, ha rilevato la necessità di inserire tale valutazione nell'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche considerato che, come previsto all'[articolo 2, comma 7, del decreto legislativo n. 228/2011](#), costituisce il Documento pluriennale di pianificazione per le opere strategiche.

Gli **indirizzi strategici** sono volti:

- al potenziamento delle linee ferroviarie lungo le reti TEN (*Transeuropean networks*), favorendo l'intermodalità e l'interoperabilità, con priorità per le reti *core* di valico e del Sud;
 - al rafforzamento della mobilità sostenibile delle aree metropolitane più congestionate;
 - a intervenire sulle tratte viarie più congestionate e sui collegamenti mancanti con la rete centrale.
- A tali interventi si aggiunge la salvaguardia della laguna veneta (MO.S.E).

Il documento precisa che, alla luce di tali indirizzi strategici, sono state individuate le opere prioritarie nell'ambito dell'elenco delle infrastrutture del PIS contenuto nell'XII Allegato al DEF. Si fa riferimento, pertanto, all'ultimo aggiornamento del Programma sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata e che è stato approvato dal CIPE.

Alla luce dei predetti indirizzi, le opere sono state selezionate sulla base di una valutazione:

- 1) di **coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali**;
- 2) dello **stato di avanzamento**;
- 3) e della **possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato**.

Si tratta in sostanza dei tre criteri generali cui fa riferimento il comma 1-*bis* dell'articolo 161 del Codice dei contratti pubblici di cui al [D.Lgs. 163/2006](#) (inserito dall'[articolo 41, comma 1, del D.L. 201/2011](#)) per la selezione delle opere prioritarie.

Ulteriori opere prioritarie potranno essere individuate in occasione della definizione, entro il mese di settembre 2015, del Documento pluriennale di pianificazione sulla base delle linee strategiche definite nell'Allegato in esame, e riguarderanno le opere portuali e logistiche necessarie al perseguimento della strategia che sarà definita per ogni sistema portuale incluso nelle reti TEN, sulla base del Piano della portualità e della logistica di cui all'[articolo 29 del D.L. 133/2014](#) (cd. "sblocca Italia"), i collegamenti degli aeroporti principali con le reti *core* e con le città, nonché il settore idrico e l'edilizia scolastica.

Le opere prioritarie

Nella tabella seguente è riportato l'elenco delle **venticinque opere prioritarie** del Programma delle infrastrutture strategiche del costo di **70.936 milioni** di euro, di cui **47.999 disponibili** (67,7%). Nell'ambito delle disponibilità complessive, la percentuale delle risorse private è pari al 14,3 % e si riscontra prevalentemente nelle tratte stradali per un importo pari a 6.466 milioni di euro (pari al 94,2%). Il **fabbisogno finanziario per il triennio 2015-2017** è pari complessivamente a 3.483 milioni di euro e interessa principalmente le opere ferroviarie (62%).

| Intervento | Costo | Disponibilità | Fabbisogno nel triennio |
|-------------------------------------|---------------|---------------|-------------------------|
| Torino-Lione (parte italiana) | 2.633 | 2.564 | |
| Brennero (parte italiana) | 4.400 | 1.757 | 691 |
| AWAC MI-VE Brescia-Verona | 3.954 | 2.268 | |
| AWAC MI-VE Treviglio-Brescia | 2.050 | 2.050 | |
| AWAC MI-VE Verona-Padova | 5.402 | 1.869 | |
| Terzo valico dei Giovi | 6.200 | 2.187 | 1.461 |
| Napoli-Bari | 2.656 | 1.621 | |
| Messina-Catania-Palermo | 739 | 739 | |
| Totale opere ferroviarie | 28.034 | 15.055 | 2.152 |
| A4 Venezia-Trieste | 614 | 614 | |
| Pedemontana Lombarda | 4.118 | 4.118 | |
| Pedemontana Veneta | 2.258 | 2.258 | |
| Tangenziale EST Milano | 1.660 | 1.660 | |
| SALERNO-REGGIO C. in progett.ne | 3.079 | 795 | |
| SALERNO-REGGIO C. in realizz.ne | 1.194 | 1.194 | |
| A19 Agrigento-Caltanissetta | 1.535 | 1.535 | |
| Grosseto-Siena | 471 | 471 | |
| Quadrilatero Marche-Umbria | 2.139 | 1.803 | |
| SS106 JONICA in progettazione | 6.318 | 969 | |
| SS106 JONICA in realizzazione | 1.081 | 1.081 | |
| Olbia-Sassari potenziamento | 802 | 802 | |
| Totale opere stradali | 25.269 | 17.300 | 0 |
| MO.S.E. | 5.493 | 5.272 | 221 |
| Torino Rebaudengo-Passante ferr. | 162 | 162 | |
| Torino Metropolitana | 498 | 294 | 70 |
| Monza Metropolitana M5 | 790 | 790 | |
| Milano Linea M4 Lorenteggio-Linate | 1.820 | 1.820 | |
| Roma Metro Linea C | 2.665 | 2.315 | 280 |
| Napoli Linea 6 | 1.211 | 743 | 300 |
| Napoli Linea 1 | 2.410 | 2.191 | 200 |
| Circumetnea | 880 | 354 | 260 |
| Nodo di Palermo | 1.152 | 1.152 | |
| Tramvia di Firenze | 190 | 190 | |
| Servizio Ferr. Metropol. di Bologna | 363 | 363 | |
| Totale opere metropolitane | 12.140 | 10.373 | 1.110 |
| TOTALE OPERE PRIORITARIE | 70.936 | 47.999 | 3.483 |

L'elenco delle venticinque opere prioritarie, che è riportato nell'allegato 3 del documento, evidenzia inoltre, per ciascuna opera, lo **stato procedurale** (progetto preliminare, progetto definitivo, intervento in realizzazione, intervento in realizzazione/esecuzione), la percentuale di avanzamento e la **data di fine dei lavori**: in proposito, l'elenco include opere la cui fine è fissata nel breve periodo (ad esempio 30 giugno 2015 per la Tangenziale esterna di Milano), negli altri anni del triennio di riferimento (ad es. 30 giugno 2016 per la Grosseto –Siena e 31 dicembre 2017 per l'A4 Venezia Trieste) e nel lungo periodo.

L'elenco comprende opere stradali (35,6%) e ferroviarie (39,5%), metropolitane (17,1%) e il M.O.S.E. (7,7%).

L'ultima colonna dell'Allegato 3 del documento classifica la **rilevanza strategica** delle varie opere prioritarie al fine di raccordare ciascuna opera agli strumenti di pianificazione/programmazione e di finanziamento europei e nazionali.

Tra gli strumenti europei vengono citati:

- il Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS);
- le risorse della *Connecting Europe Facility* (CEF) a valere sulle quali l'Italia ha trasmesso un elenco di progetti riportato nell'Allegato 2 del documento;
- l'inclusione nel corridoio mediterraneo.

Per quanto riguarda invece gli strumenti di pianificazione nazionali, si fa riferimento al contratto di programma RFI, al piano quinquennale ANAS 2007-2011 e 2015-2019, nonché al contratto di programma ANAS 2015. Per alcune opere si fa riferimento ai contratti istituzionali di sviluppo (CIS) stipulati ai sensi dell'articolo 6 del d.lgs. 88/2011 quali strumenti di *governance* della politica di coesione. Tra gli strumenti di

finanziamento citati, ai fini della qualificazione della rilevanza strategica degli interventi, il documento fa riferimento al Programma operativo nazionale (PON) reti e mobilità 2007-2013, al Programma operativo nazionale (PON) infrastrutture e reti 2014-2020, alle risorse stanziare dall'articolo 3 del D.L. 133/2014 a valere sulle risorse del cd. Fondo "sblocca cantieri".

Nel complesso le opere prioritarie elencate sono opere deliberate dal CIPE, pertanto in corrispondenza di ciascuna opera nella seguente tabella si riporterà anche il collegamento alla relativa scheda nel sistema [SILOS](#) (Sistema informativo legge opere strategiche), che contiene i dati sullo stato di avanzamento delle opere deliberate dal CIPE al 31 dicembre 2014.

Per alcune opere non è indicato il costo dell'opera nella sua interezza, ma il costo riferito ad alcuni lotti ovvero ad alcune fasi riguardanti la realizzazione dell'opera. Per taluni dati riguardanti i costi e le disponibilità si riscontrano differenze rispetto a quanto riportato nel XII Allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2014 e nel sistema SILOS dovute presumibilmente all'aggiornamento dei costi ovvero alla differente classificazione in corrispondenza della riconducibilità dei costi riferiti alle opere ai diversi lotti o alle diverse fasi.

| Intervento | Note e/o link alla scheda SILOS |
|---|--|
| Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione | Il costo di 2.633 milioni di euro riportato nell'elenco corrisponde al progetto definitivo della tratta italiana della sezione transfrontaliera, che è stato approvato dal CIPE nella seduta del 20 febbraio 2015 (la cui delibera non è stata pubblicata). La tratta si svilupperà per circa 17 km dalla frontiera fino a Bussoleno (Susa), e include il Tunnel di base, il Nodo di Susa, il tunnel dell'interconnessione e l'interconnessione all'entrata della stazione di Bussoleno. Scheda SILOS n. 2 |
| Galleria di base del Brennero | È riportato un costo di 4.400 milioni di euro, che sembrerebbe non includere i lotti ultimati, e un fabbisogno nel triennio di 691 milioni di euro. Scheda SILOS n. 3 |
| Linea AV/AC Milano-Venezia | Sono riportati i costi e le disponibilità relativi alle tratte Brescia-Verona, Treviglio-Brescia (scheda SILOS n. 5) e Verona-Padova (scheda SILOS n. 7). |
| Terzo Valico dei Giovi | Il documento evidenzia il maggior fabbisogno finanziario nell'ambito delle opere prioritarie (1.461 milioni di euro). Scheda SILOS n. 39 |
| Linea ferroviaria Napoli-Bari | Per tale opera, del costo complessivo di 5.505 milioni di euro secondo quanto riportato nell'11° Allegato infrastrutture approvato dal CIPE, è riportato un costo di 2.656 milioni di euro che sembrerebbe essere riconducibile al raddoppio in variante Apice – Orsara non deliberato da CIPE. Il comma 2 dell'articolo 1 del D.L. 133/2014 prevede che, al fine di ridurre i costi e i tempi di realizzazione dell'opera, con particolare riferimento alla tratta appenninica Apice-Orsara, fatta salva la previsione progettuale, lungo la suddetta tratta, della stazione ferroviaria in superficie, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A., in qualità di Commissario per la realizzazione dell'opera, rielabora i progetti anche già approvati ma non ancora appaltati. |
| Linea ferroviaria Messina-Catania-Palermo | È riportato solo il costo relativo alla tratta Bicocca-Raddusa Agira pari a 739 milioni di euro interamente disponibili. |
| Autostrada A4 Venezia-Trieste | È riportato un costo dei lavori in realizzazione pari a 614 milioni di euro finanziati con risorse private. Scheda SILOS n. 15 |
| Pedemontana lombarda | Scheda SILOS n. 25 |
| Pedemontana veneta | Scheda SILOS n. 29 |
| Tangenziale esterna di Milano | Scheda SILOS n. 32 |
| Itinerario Agrigento Caltanissetta A19 | Scheda SILOS n. 56 |
| Quadrilatero Marche – Umbria | Scheda SILOS n. 71 |
| Potenziamento della S.S. Olbia-Sassari | Scheda SILOS n. 204 |

| | |
|---|---|
| Grosseto-Siena | É evidenziato un costo pari a 471 milioni di euro, che potrebbe includere altri lotti ricompresi nell'attuale struttura del Programma in altre opere. Scheda SILOS n. 70 |
| Autostrada Salerno-Reggio Calabria | É evidenziato un costo dei lotti in progettazione pari a 3.079 milioni di euro e in realizzazione/esercizio di 1.194 milioni di euro. Da tali costi sembrerebbero esclusi i lotti ultimati. Scheda SILOS n. 53 |
| S.S. 106 Jonica | Sono riportati i costi dei lotti in progettazione pari a 6.318 milioni di euro (tra i quali rientrano le opere della scheda SILOS n. 82) e in realizzazione pari a 1.081 milioni di euro (tra i quali sembrerebbero rientrare i lotti corrispondenti alle schede SILOS n. 79 , n. 80 , n. 81 e n. 189). |
| Linea metropolitana di Torino | Il documento riporta i costi relativi all'interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario di Torino - Stazione di Rebaudengo (scheda SILOS n. 193) e alla metropolitana di Torino. A tale ultimo riguardo, il costo di 498 milioni di euro sembrerebbe riconducibile alla scheda SILOS n. 93 , riguardante la tratta Lingotto-Nizza-Bengasi, e la tratta Collegno (Deposito)-Cascine Vica non deliberata dal CIPE. |
| Metropolitana di Milano | Sono riportati i costi riferiti alla linea metropolitana M5 e M1 fino a Monza (schede SILOS n. 94 e n. 95) e alla linea M4 Lorenteggio-Linate (scheda SILOS n. 87). |
| Linea C della metropolitana di Roma | L'elenco sembrerebbe riportare un costo di 2.665 milioni di euro al netto delle tratte ultimate. Scheda SILOS n. 105 |
| Metropolitana di Napoli | L'elenco riporta un costo di 1.211 milioni di euro riferiti alla linea 6 (scheda SILOS n. 107) e un costo di 2.410 milioni di euro riferiti alla linea 1. In tale costo sembrerebbero inclusi i costi riferiti a vari interventi oggetto di monitoraggio nelle schede SILOS n. 106 - tratta Dante-Garibaldi-Centro direzionale, n. 108 - tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio e n. 110 - tratta Aversa Centro-Piscinola. |
| Circumetnea | Scheda SILOS n. 122 |
| Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna | Scheda SILOS n. 196 |
| Nodo di Palermo | Opera non deliberata dal CIPE. |
| Tramvia di Firenze | Opera non deliberata dal CIPE. |
| MO.S.E. | Viene evidenziato un fabbisogno finanziario residuo di 221 milioni di euro da reperire nel triennio al fine di completare l'opera. Scheda SILOS n. 64 |

La programmazione degli interventi non prioritari

Il documento **rinvia alla definizione della nota di aggiornamento del DEF 2015**, dopo un approfondito confronto con le regioni, l'aggiornamento sullo stato di avanzamento delle altre opere contenute nell'XI Allegato infrastrutture.