

A. IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

PAGINA BIANCA

A. IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

1. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Esiste un reale pericolo di indebolimento dell'integrazione economica sia tra le aree forti del Paese ed il resto d'Europa, sia tra le regioni più deboli, come il Mezzogiorno, e quelle più competitive del Centro Nord e della UE.

Il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale - in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica - e soprattutto il completamento dei grandi assi di collegamento - i corridoi paneuropei e nazionali - costituiscono, con tutta evidenza, una prima condizione necessaria per prevenire i fenomeni di marginalizzazione ed incrementare la competitività territoriale.

Per il settore dei trasporti, si tratta di dare una più approfondita risposta alla domanda di mobilità espressa da territorio attraverso interventi infrastrutturali programmati a scala urbana, nazionale ed europea, che tendono a realizzare un sistema di trasporti sicuro, efficace e sostenibile.

Nel quadro della strategia tendente ad inserire il nostro Paese nel mercato globale, gli interventi sulle infrastrutture portuali e sui grandi assi europei consentiranno il miglioramento dei collegamenti internazionali verso l'Europa, il Mediterraneo ed il resto del mondo.

Verso l'Europa occorre consolidare le politiche dei valichi pervenendo a decisioni che tengano conto anche di quanto espresso dai territori locali.

Per il Mediterraneo si tratta di dare corpo alle indicazioni emerse nel processo di Barcellona, anche per quanto riguarda il progetto prioritario delle Autostrade del Mare (per il tramite di infrastrutture di connessione con la grande rete nazionale; interventi finalizzati al controllo telematico dei flussi; misure di sostegno al trasferimento modale, anche attraverso l'uso dell'ecobonus), al fine di assicurare una efficace comunicazione con i Paesi del Nord Africa, del Mediterraneo orientale, del Mar Nero e dei Balcani (attraverso il Corridoio VIII), con il rafforzamento dei porti del Tirreno e dell'Adriatico, attraverso l'interconnessione stradale e ferroviaria con le piattaforme logistiche e con le reti (realizzazione dell'ultimo miglio).

Analoghe misure di sostegno dovranno essere avviate per rafforzare i servizi di combinato ferroviario e quelli di interoperabilità fra porti, interporti e retroporti.

I progetti infrastrutturali, stradali e ferroviari, marittimi ed aerei, dovranno essere supportati dai sistemi telematici di controllo (ITS, ERTMS, ATM, VTS) per la gestione del traffico in condizioni di sicurezza, così come prescritto dalla Direttiva U.E. per lo sviluppo delle reti transeuropee.

Un insieme organico e coerente di interventi e di opere prioritarie fondamentali per lo sviluppo del Paese è il disegno generale di programmazione territoriale e settoriale che il Ministero delle infrastrutture ha elaborato, attraverso l'integrazione, su scala nazionale, dei programmi dei grandi gestori di rete nazionali e delle proposte formulate dalle Regioni d'intesa con gli enti locali.

Si tratta di progetti con un elevato valore simbolico ed al tempo stesso decisivi per lo sviluppo dei territori interessati (le metropolitane, le reti di trasporto pubblico locale, il Mo.S.E.) e per la loro **interconnessione con le grandi direttrici di traffico internazionale** (AV/AC sul Corridoio V Lisbona–Kiev, il completamento delle reti infrastrutturali sul Corridoio I Berlino–Palermo, il rafforzamento dei Porti dell’Adriatico a favore dei collegamenti con i Balcani, lungo il Corridoio VIII).

Il costante impegno del Governo per la riduzione del divario infrastrutturale del Mezzogiorno è rappresentato, tra le opere selezionate, dal completamento della Salerno–Reggio Calabria, dagli interventi sulla SS 106 Ionica e sulla rete ferroviaria (Bari-Foggia-Napoli, Taranto-Bari, Nodo di Palermo e Palermo-Messina).

La valorizzazione delle potenzialità dei territori peninsulari e insulari del **Mezzogiorno come piattaforma strategica** è perseguita, in stretta sinergia con gli obiettivi della politica regionale, attraverso la realizzazione dei collegamenti transnazionali, il rafforzamento delle trasversali ed il completamento dei programmi infrastrutturali avviati.

Parallelamente si offre una prima risposta alla domanda di mobilità espressa dalle regioni del Centro Nord, grazie agli interventi sulla Pedemontana Lombarda, sulla Bre.Be.Mi., sull’accessibilità ferroviaria e stradale a Malpensa, sugli attraversamenti appenninici della Grosseto-Fano e della Nuova Romea, sul nodo di Perugia, sulla Salaria e sulla Pontina. Le opere selezionate garantiscono l’aggancio del sistema territoriale e produttivo del Centro Nord con le regioni più sviluppate dell’Europa centro-settentrionale ed il miglioramento delle condizioni di vivibilità, della qualità urbana ed ambientale, della fruibilità stessa del territorio, in considerazione degli attuali livelli di saturazione e dei futuri possibili incrementi derivanti dall’attuazione degli interventi infrastrutturali programmati.

Le diagnosi condotte per la definizione del disegno generale di programmazione territoriale e settoriale evidenziano l’emergere di **tre questioni decisive per lo sviluppo del Paese: la mobilità, la città e la casa.**

La **prima questione** attiene alla necessità di considerare il territorio nazionale, pur nella valutazione delle specificità di ciascun contesto, come un unico spazio economico e di vita, all’interno del quale garantire efficaci collegamenti merci e passeggeri tra le principali città e sistemi urbani e dove lavorare per una integrazione tra i diversi nodi del sistema dei trasporti. Occorre, pertanto, potenziare il sistema infrastrutturale per assicurare idonee condizioni di accessibilità territoriale, intervenendo sulle grandi direttrici strategiche ed i relativi nodi di rango internazionale, sul decongestionamento dei nodi urbani, favorendo condizioni di migliore equilibrio modale dei sistemi di trasporto e accelerando la realizzazione degli interventi sostenibili e di quelli mirati allo sviluppo della logistica.

La **seconda questione** riguarda il riconoscimento delle città come motori dello sviluppo, come i luoghi, i nodi di eccellenza dello spazio europeo deputati ad imprimere impulso alla crescita della competitività economica e della coesione sociale. Intervenire sulla città significa operare, a partire dalle reti infrastrutturali e dalle interconnessioni delle stesse con gli spazi urbani, considerando la città, insieme al più vasto territorio di appartenenza, come un’unica infrastruttura di contesto. In

questo, la politica nazionale per la città deve mirare al miglioramento dei servizi ed offrire risposte ai nuovi fabbisogni emergenti, deve contrapporsi al degrado ed elevare i livelli di sicurezza.

Nell'ambito del più generale intervento sulle città e sui sistemi urbani si pone la **terza questione**: le politiche per la residenza, ove l'edilizia residenziale sociale è definita come materia di interesse generale, in modo da poter soddisfare il diritto all'abitazione anche grazie a nuovi modelli di finanziamento, fermo restando l'intervento pubblico diretto in materia di edilizia sovvenzionata. Si tratta di una prospettiva emersa anche dal Tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative, istituito ai sensi dell'art. 4, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9, e che può concretizzarsi attraverso la definizione di un quadro normativo nazionale, coordinato con il livello regionale, che attivi programmi strategici, tesi prevalentemente ad accrescere la disponibilità di alloggi, realizzabili non solo con risorse pubbliche, ma anche attraverso schemi di partenariato pubblico-privato e che consenta di fornire una risposta alle esigenze sociali riscontrate nel settore, mobilitando al contempo un volume complessivo di risorse finanziarie in grado di dare slancio significativo al comparto dell'edilizia, con positivi effetti sull'intero sistema economico-produttivo ed occupazionale.

Le tre questioni sono strettamente interrelate, tanto da dover essere necessariamente affrontate insieme, definendo strumenti di programmazione ed azioni, che pur nella diversità delle componenti specifiche lavorino in stretta sinergia e complementarietà.

Avendo come filo conduttore le tre questioni richiamate, l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012, a partire dalle disposizioni introdotte dall'art. 1 della Legge 443/2001, inserisce la programmazione delle opere incluse nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche (Programma) nell'ambito di un più generale disegno di sviluppo, articolato in due famiglie di interventi:

1. le **infrastrutture strategiche**, ovvero le opere già ricomprese in Legge Obiettivo, o che si ritiene di inserire nel Programma;
2. le **infrastrutture di completamento**, ovvero le opere ricomprese negli altri strumenti di programmazione a valere sulle risorse ordinarie o sui finanziamenti aggiuntivi offerti dalla politica regionale comunitaria e nazionale (fra questi principalmente le opere programmate con i Fondi Strutturali Europei 2007- 2013 e con i Contratti di Programma RFI e ANAS 2007-2011).

Le due famiglie di interventi sono riportate a sistema nel documento Infrastrutture prioritarie, presentato in sede di Conferenza Unificata nel novembre 2006, che si configura come vero e proprio **Master Plan**, come piano d'azione articolato su due diversi orizzonti temporali:

- nel medio-lungo termine, costituisce la cornice strategica di riferimento, il quadro di coerenza complessivo degli assetti di lungo periodo;
- nel breve termine, si configura come piano operativo che mette a sistema le diverse programmazioni di settore in una logica finalmente unitaria ed integrata con una forte attenzione agli aspetti territoriali.

L'individuazione delle priorità infrastrutturali dovrà avvenire, ferme le necessarie valutazioni "costi-benefici", in coerenza con gli obiettivi generali e di sistema finalizzati alla riduzione delle emissioni di gas serra nel comparto trasportistico, nonché degli obiettivi ambientali del protocollo di Kyoto e della direttiva europea sulla qualità dell'aria e della direttiva 2001/81/CE sui tetti nazionali alle emissioni inquinanti, da perseguire, in primo luogo, attraverso il riequilibrio modale.

I programmi degli interventi dovranno essere attentamente valutati sotto il profilo ambientale, non solo per gli impatti che questi possono causare, ma anche per i risvolti positivi che questi devono poter garantire rispetto a problematiche quali la decongestione delle aree metropolitane, il rafforzamento del trasporto su rotaia, la disincentivazione dell'uso del mezzo privato, lo sviluppo del cabotaggio e delle cosiddette autostrade del mare.

La selezione strategica degli interventi dovrà dunque poter incidere positivamente nel contrasto dei cambiamenti climatici che in Italia vede il comparto trasportistico pesare per oltre un quarto del totale delle emissioni di gas serra e nel superamento delle criticità della qualità dell'aria su cui il comparto incide in misura preponderante.

Un'attenzione particolare è dedicata al tema della sicurezza, sia in relazione alla rete infrastrutturale, con particolare riferimento alle gallerie stradali e ferroviarie, sia alle esigenze legate al presidio del territorio, per le quali è necessario porre in essere interventi sulle strutture insediative delle forze dell'ordine.

Nell'ambito delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo, ferma restando la possibilità di meglio definire il perimetro, i contenuti generali e specifici nonché l'individuazione delle stesse opere, il documento aggiorna lo stato di avanzamento del Programma riportando per ogni intervento approvato dal CIPE le informazioni previste dall'articolo 13, comma 4, della legge n. 166 del 2002 relative al costo, copertura finanziaria, stato di avanzamento e previsioni di spesa (vedi Allegato A – tabelle A1 e A2).

Le indicazioni in termini di priorità emerse da tale aggiornamento sono state integrate alla luce degli incontri con le Regioni, finalizzati a definire le esigenze infrastrutturali più immediate, nonché della programmazione delle opere inserite nei contratti di programma RFI e ANAS del prossimo quinquennio e, infine, dei programmi operativi nazionali "reti e mobilità" del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013.

Ne emerge un quadro articolato che distingue le opere in base allo stato di avanzamento e alla rilevanza strategica emersa nei predetti ambiti di programmazione; e consente altresì di individuare le opere prioritarie alle quali assegnare i contributi della Legge Obiettivo nel periodo 2008-2012.

2. LE OPERE PRIORITARIE PROGRAMMATE PER IL PERIODO 2008- 2012

Partendo dall' insieme delle opere inserite nella Legge Obiettivo, il quadro complessivo delle opere realisticamente programmabili risulta così articolato:

2.1 Opere ultimate.

Sono quelle riportate nell'allegato B - tabella B.1. Presentano un costo complessivo pari a circa 2,2 miliardi di euro; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

- Rete Elettrica linea Turbigo - Bovisio: tratta Turbigo – Rho;
- Rete Elettrica 380kV linea S. Fiorano - Robbia (Svizzera);
- Grande Raccordo Anulare – Roma (GRA) - Adeguamento a tre corsie- lotti ultimati;
- Consolidamento costoni collina dei Camaldoli: lato Soccavo zona A e B;
- Salerno - Reggio Calabria: lotti ultimati;
- Rete Elettrica 380kV Matera - S. Sofia: variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture;
- Asse Autostradale Palermo – Messina;
- Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis - Mogoro - Zeppara) 1° e 2° lotto;

2.2 Opere in corso.

Sono quelle riportate nell'allegato B - tabelle B.2 e B.3 con l'indicazione, per ogni singolo intervento, dei dati relativi al costo, alle fonti di copertura finanziaria e al fabbisogno.

Gli interventi in corso appartengono a due distinti sottogruppi:

A. opere con integrale copertura finanziaria già assicurata, che presentano un costo complessivo pari a circa 13,7 miliardi di euro; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

- Autostrada Asti – Cuneo;
- Centro Interportuale Merci di Novara;
- Riqualifica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte);
- Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero;
- Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari;
- Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia;
- Accessibilità Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio;
- Riqualificazione Linea ferroviaria Saronno - Seregno (Ferrovie Nord Milano Esercizio);
- Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale;
- Passante di Mestre;

- Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino;
- Terni-Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale;
- Grande Raccordo Anulare – Roma (GRA) - Adeguamento a tre corsie- lotti in completamento;
- S.S. 156 Monti Lepini: 2° Tronco 2° Lotto tratta Pontinia / Sezze;
- Piastra logistica di Civitavecchia;
- Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SARdegna PENisola Italiana (SAPEI) 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e stazione elettrica di Latina;
- Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo;
- Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema Basso Molise.;
- Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro;
- Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina S.S.7 Appia 4° lotto ex 6°;
- Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante - Garibaldi - Centro Direzionale;
- Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola);
- Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.;
- Hub interportuale Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso;
- Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis;
- Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania;
- Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico;
- S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2° lotto km 49+485 al km 51+750;
- S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolugamento della S.S. 280 (lotti 1-2);
- S.S. 106 variante dell'abitato di Marina di Gioiosa Jonica;
- S.S. 106 megalotto 1: località (S.Ilario - Gioiosa);
- Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto);
- Schema Menta: condotta forzata, opere centrale idroelettrica e interventi a valle (2° lotto);
- Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni);
- Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale;
- Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale;
- Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni;
- Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni;
- Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosa (lotto 2);
- Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce (solo procedure);
- Raddoppio ferroviario Bari - Taranto (escluso tratta S.Andrea - Bitetto);
- Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello;

- Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progr. 130+400 della S.S. 114;
- Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicattì (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400;
- Raddoppio ferroviario Palermo – Messina;
- Hub Interportuali – Catania;
- Acquedotto Favara di Burgio - lavori di rifacimento;
- Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo;
- Acquedotto Montescuro Ovest;
- S.S. 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 47+600;
- Grandi Stazioni - Riqualificazione stazioni;
- Grandi Stazioni - Infrastrutture complementari;
- Edifici in cui sono collocate le sedi istituzionali in Roma (Presidenza della Repubblica, Presidenza del Consiglio, Senato della Repubblica, Camera dei Deputati).

B. opere di cui viene completato il fabbisogno finanziario residuo per circa 8,6 miliardi, a fronte di un costo complessivo pari a 21,3 miliardi di euro; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

- Metropolitana di Torino – tratta 3 (Collegno - Cascine Vica) e tratta 4 (Lingotto – Bengasi);
- Genova – Ventimiglia: raddoppio ferroviario tratta Andora – Finale Ligure Marina;
- Sistema Mo.S.E.;
- SGC E78 Grosseto – Fano: tratta stradale toscana (lotti 4-5-6-7-8-9);
- Asse viario Umbria – Marche (il Quadrilatero);
- Metropolitana di Roma - linea C: tracciato fondamentale;
- S.S. 675 Umbro-Laziale: (tronco 2, lotti 1 e 2; tronco 3, lotto 1, stralci A e B);
- S.S. 17 – Variante dell'Aquila;
- Metropolitana di Napoli - linea 6;
- Schema idrico Basento Bradano – Acerenza (3° lotto);
- A3 Salerno – Reggio Calabria: lotti di completamento;
- Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici.

2.3 Opere da avviare entro il 2012.

Sono quelle riportate nell'allegato B - tabella B. 4 con l'indicazione, per ogni singolo intervento, dei dati relativi al costo, alle fonti di copertura finanziaria e al fabbisogno.

Presentano un costo complessivo pari a circa 55,9 miliardi di euro, con un fabbisogno finanziario residuo per 19,8 miliardi; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

- Galleria di sicurezza del traforo stradale del Frejus;
- S.S. 1 Aurelia bis: viabilità di accesso ai porti di Savona e La Spezia;
- Tunnel stradale di Genova;

- Progettazione S.S. 28 Colle di Nava: variante all'abitato di Imperia;
- Raddoppio ferroviario Voltri – Brignole;
- Pedemontana Lombarda;
- Brescia - Bergamo - Milano (BreBeMi);
- Tangenziale Est di Milano;
- Autostrada A4 Torino - Milano: adeguamento Novara - Milano e variante di Bernate – Ticino;
- S.S. 341 Gallaratese: tratta Samarate e confine provinciale di Novara;
- S.S. 11 Padana Superiore: tratta Magenta - Tangenziale Ovest Milano
- AV/AC: tratta Treviglio – Brescia;
- Accessibilità ferroviaria a Malpensa: potenziamento tratta Gallarate – Rho e collegamento Arcisate – Stabio (confine di Stato);
- Metropolitana di Milano M1: tratta Monza – Bettola;
- Metropolitana di Milano – linea M4: tratta Lorenteggio – Sforza Policlinico;
- Metropolitana di Milano M5: tratta Garibaldi – Bignami;
- AV/AC: tratta Brescia – Verona e nodo di Verona;
- Superstrada Pedemontana Veneta;
- Progettazione collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia;
- Collegamento ferroviario Fortezza – Verona (lotti 1, 2 e 4);
- Ampliamento autostrada A4: tratta Qualto d'Altino – Villesse;
- Raccordo A4 Villesse – Gorizia;
- AV/AC: tratta Ronchi dei Legionari – Trieste;
- Riqualficazione S.S. 56 di Gorizia: tratta Villesse/Gorizia – Villanova;
- Hub Portuale di Trieste;
- Raccordo Autostradale CISA (TiBre : Tirreno - Brennero);
- E 45 - E55 Romea: tratta stradale Orte – Mestre (incluso nodo di Perugia);
- Bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo;
- Metropolitana di Bologna – 1° lotto funzionale (tratta Fiera Michelino – Stazione FS);
- Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: tratta Rimini Fs - Riccione Fs;
- Metropolitana di Parma;
- Progettazione raddoppio Pontremolese;
- Asse Autostradale A12: tratta Rosignano – Civitavecchia;
- Hub Interportuale di Guasticci;
- Elettrodotto S. Barbara - Tavaruzze – Casilina;
- Porto di Ancona: collegamento stradale con la grande viabilità ed opere di potenziamento infrastrutturale;
- Progettazione nodo ferroviario di Falconara;
- Collegamento ferroviario Orte – Falconara: tratta Spoleto - Terni;
- Piastra Logistica Umbra - Interporto Città di Castello - S. Giustino;
- S.S. 148 Pontina e bretella Cisterna – Valmontone;
- Variante alla S.S.7 Appia in Comune di Formia;
- Adeguamento SS 4 Salaria: tratta Passo Corese – Rieti;

- Progettazione adeguamento Cassia: tratta Roma – Viterbo;
- Nuova linea ferroviaria Passo Corese - Rieti: tratta Passo Corese - Osteria Nuova;
- Gronda merci di Roma: progettazione cintura nord;
- Porto di Civitavecchia: 1° lotto;
- Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto
- S.S. 81 Teramo - Ascoli Piceno: tratta Villa Lempira - Contrada La Cona;
- Bretella di collegamento A1 – A14 Termoli – S. Vittore: tratta S. Vittore – Boiano – Campobasso;
- Irrigazione basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore;
- Adeguamento della S.S. 372 Telesina: tratta Benevento – Caianello;
- S.S. 7 quater Domitiana: lavori di ammodernamento;
- Velocizzazione ferroviaria Battipaglia - Paola - Reggio Calabria;
- S.S. 106 – megalotto 3 (SS 354 e Roseto Capo Spulico) e megalotto 5 (località S. Gregorio km 7+700 allo svincolo di Melito Porto Salvo km 34+400); S.S. 106 megalotto 4: raccordo S.S. 106 Sibari e Sa-RC Firmo; S.S. 106 variante di Nova Siri;
- Itinerario Nord - Sud Tirrenico: Lauria - Candela (1° tronco Fondo Valle Sauro);
- Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G;
- S.S. 275 Maglie - S. Maria di Leuca: 1° lotto (Maglie - Montesano Salentino);
- S.S. 96 Barese: tronco Altamura - inizio variante Toritto 1° lotto;
- S.S. 96 Barese: tronco inizio variante Toritto – Modugno;
- S.S. 172 dei Trulli;
- Piastra portuale di Taranto;
- Ragusa – Catania: adeguamento S.S. 514 Chiaromonte e S.S. 194 Ragusana;
- Palermo - Agrigento: tratta Palermo - Lercara Freddi;
- Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela (lotti B2, B4a, B4b, C3);
- Autostrada Siracusa - Gela: tratta Rosolini - Scicli (lotto 9);
- Nodo ferroviario di Palermo;
- Raddoppio ferroviario Messina - Catania: tratta Giampileri – Fiumefreddo;
- Progettazione nodo di Catania: interrimento stazione centrale;
- Metropolitana di Catania Stesicoro - Aeroporto: tratta Stesicoro - Vittorio Emanuele;
- S.S. 291 della Nurra (lotti 1 e 4);
- Schemi idrici Sardegna: schema 39 (lotti 2 e 3)
- Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento).

2.4 Ulteriori opere da avviare entro il 2012.

Insieme alle opere e agli interventi strategici ricompresi nell'ambito della Legge Obiettivo è possibile avviare, entro il 2012, ulteriori opere che sono riportate nell'allegato B - tabella B. 5 con l'indicazione, per ogni singolo intervento, dei dati relativi al costo, alle fonti di copertura finanziaria e al fabbisogno.

Presentano un costo complessivo pari a circa 4,9 miliardi di euro, con un fabbisogno finanziario residuo per 3,7 miliardi; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

Completamento SS 27 di accesso al traforo del S. Bernardo;

- S.S. 36 Cinisello Balsamo: sotterraneo Viale Lombardia;
- Tangenziale sud di Bergamo;
- Porto di Ravenna;
- Complanari stradali A24;
- Raddoppio ferroviario Roma – Pescara;
- AC Napoli – Bari: raddoppio ferroviario tratta Bovino – Cervaro e tratta Apice – Orsara di Puglia;
- Raddoppio ferroviario Matera – Altamura.

2.5 Le principali caratteristiche delle opere individuate.

L'insieme delle opere prioritarie delinea, in coerenza con l'impianto strategico impostato nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011, un sistema di azioni finalizzato principalmente a:

1. **potenziare le capacità trasportistiche e logistiche del sistema infrastrutturale** intervenendo su:
 - le grandi direttrici strategiche ed i relativi nodi di rango internazionale, ovvero i corridoi transeuropei che interessano il territorio italiano, la rete delle autostrade del mare, il sistema dei grandi hub aeroportuali;
 - gli assi di rilevanza nazionale, ovvero i corridoi tirrenico e adriatico e le direttrici trasversali peninsulari;
2. **rafforzare le connessioni di secondo livello ed i sistemi urbani e territoriali** intervenendo sulle direttrici di “gronda” e di supporto rispetto al sistema principale e sul decongestionamento dei nodi urbani.

L'esigenza di perseguire, parallelamente al rafforzamento delle principali direttrici infrastrutturali, il decongestionamento dei principali nodi urbani, è rappresentato, nell'ambito delle priorità infrastrutturali del Paese, dall'individuazione di specifiche linee di azione finalizzate principalmente a smistare i flussi a lunga percorrenza al di fuori dell'ambito metropolitano, a rafforzare le linee di penetrazione urbana, i collegamenti con i grandi hub ed i sistemi infrastrutturali destinati al trasporto pubblico locale, in particolare le metropolitane.

Come già rimarcato, però, il solo intervento sui sistemi infrastrutturali, pur rilevante, non assicura risposte risolutive ai nuovi fabbisogni emergenti nei sistemi urbani: per perseguire una nuova qualità urbana è necessario configurare azioni a carattere non episodico, che offrano continuità alle politiche di potenziamento infrastrutturale e di riqualificazione degli insediamenti..