



Struttura
Tecnica di Missione

Ulteriori opere da avviare entro il 2012

Tabella B.5 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire
			L. O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E.	Privati	
Valle d'Aosta	Completamento SS 27 di accesso al traforo del S. Bennardo	128,07	-	-	-	-	-	128,07
Lombardia	SS 36 Cinisello - Balsamo: Sotterraneo Viale Lombardia	228,00	-	183,11	-	-	-	44,89
	Tangenziale sud di Bergamo	150,00	-	99,38	-	-	-	50,62
Emilia Romagna	Porto di Ravenna	135,00	-	-	-	-	-	135,00
Lazio	Complanari stradali A24	256,00	-	85,30	85,35	-	85,35	-
	Raddoppio ferroviario Roma - Pescara	1.184,00	-	34,00	-	52,00	-	1.098,00
Campania	AC Napoli - Bari: raddoppio ferroviario tratta Bovino - Cervaro	550,00	-	550,00	-	-	-	-
Puglia	AC Napoli - Bari: raddoppio ferroviario tratta Apice - Orsara di Puglia	2.210,00	-	57,00	-	-	-	2.153,00
Basilicata	Raddoppio ferroviario Matera - Altamura	130,00	-	-	-	-	-	130,00
	Totale	4.971,07	-	1.008,79	85,35	52,00	85,35	3.739,58



Struttura
Tecnica di Missione

Legge Obiettivo: Opere prioritarie Reti TEN

Tabella B.6 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire
			L. O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E.	Privati	
Piemonte	Corridoio V collegamento internazionale Torino - Lione	5.365,00	-	349,00	-	-	-	5.016,00
Piemonte Lombardia Liguria	Tratta AV/AC Milano - Genova: terzo valico di Giovi	5.060,00	-	223,00	-	-	-	4.837,00
Trentino Alto Adige	Asse ferroviario Monaco - Verona: galleria del Brennero	3.000,00	45,00	215,00	-	-	-	2.740,00
			-	-	-	-	-	-
	Totale	13.425,00	45,00	787,00	-	-	-	12.593,00

DPEF 2008-2012

Allegato C

**Articolazione degli interventi selezionati tra
PON “RETI E MOBILITA’” e PNM “RETI E
MOBILITA’”**

28 giugno 2007

PAGINA BIANCA

INDICE

1. INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI CANDIDABILI ALL'INSERIMENTO NEL PON "RETI E MOBILITÀ" E NEL PNM "RETI E MOBILITÀ"

- 1.1. L'ARTICOLAZIONE TERRITORIALE DELLE RISORSE
- 1.2. LA SELEZIONE DELLE PRIORITÀ D'INTERVENTO: IPOTESI DI LAVORO
 - 1.2.1. *Le "Infrastrutture prioritarie"*
 - 1.2.2. *Obiettivi di programmazione e requisiti degli interventi*
 - 1.2.3. *La selezione delle priorità di intervento: i criteri di efficacia*
 - 1.2.4. *La selezione delle priorità di intervento: i criteri di efficienza*

2. IPOTESI DI ARTICOLAZIONE DEGLI INTERVENTI TRA PON "RETI E MOBILITÀ" E PNM "RETI E MOBILITÀ"

- 2.1. ABRUZZO
- 2.2. BASILICATA
- 2.3. CALABRIA
- 2.4. CAMPANIA
- 2.5. MOLISE
- 2.6. PUGLIA
- 2.7. SARDEGNA
- 2.8. SICILIA

PAGINA BIANCA

1. Individuazione degli interventi candidabili all'inserimento nel PON "Reti e mobilità" e nel PNM "Reti e mobilità"

1.1. L'articolazione territoriale delle risorse

Assicurare una equilibrata ripartizione territoriale della spesa nell'ambito dei territori eleggibili alle diverse modalità di intervento, attuabili tramite il PON "Reti e mobilità" ed il PNM "Reti e mobilità", costituisce un fattore di fondamentale importanza ai fini della condivisione del percorso di programmazione individuato dal QSN.

La prima e fondamentale assunzione, ai fini della ripartizione su base regionale delle risorse a disposizione del Ministero delle Infrastrutture, è stata quella di adottare le "chiavi di riparto" del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo (DPS) e ampiamente discusse e condivise con le Regioni nei mesi passati.

Tali "chiavi di riparto" sono state formulate dal DPS in ragione di criteri demografici e socioeconomici e rappresentano la base su cui è stata elaborata l'architettura finanziaria del Quadro Strategico Nazionale.

Applicando le percentuali individuate dalle "chiavi di riparto" alla quota di risorse attribuita ai programmi a titolarità del Ministero delle Infrastrutture si ottiene il quadro analitico riportato in tabella 1: le ultime due colonne rappresentano in valore assoluto ed in termini percentuali le quote attribuibili alle singole regioni, già richiamate in precedenza¹.

Tabella 1 – PON e PNM "Reti e mobilità" – Ipotesi di ripartizione territoriale delle risorse

Regioni	PON "Reti e mobilità"		PNM "Reti e Mobilità"		FAS	Totale (M€)	Quota %
	Quota %	Risorse FESR (M€)	Quota %	Risorse (M€)			
Abruzzo			4,73	190,5		190,5	2,81
Basilicata			4,98	200,6		200,6	2,96
Calabria	14,29	392,8	10,34	416,5		809,3	11,94
Campania	29,57	812,9	22,72	915,1		1.728,0	25,50
Molise			2,64	106,3		106,3	1,57
Puglia	24,14	663,6	18,11	729,4		1.393,0	20,56
Sardegna			12,61	507,9		507,9	7,49
Sicilia	32,00	879,7	23,87	961,4		1.841,1	27,17
Totale	100,00	2.749,5	100,00	4.027,6		6.777,1	100,00

L'analisi dei dati riportati in tabella 1 evidenzia che:

- la parte più cospicua delle risorse è attribuibile a tre regioni, che assorbono nel complesso oltre il 73% delle risorse totali:
 - la Sicilia beneficia di M€ 1.841,1 (27,17%);
 - la Campania di M€ 1.728,0 (25,50%);
 - e la Puglia di M€ 1.393,0 (20,56%);
- altre due regioni presentano quote significative:

¹ Le quote regionali incorporano anche la quota da destinare all'assistenza tecnica.

- la Calabria beneficia di M€ 809,3 (11,94%);
- e la Sardegna di M€ 507,9 (7,49%);
- le restanti regioni - Basilicata (2,96%), Abruzzo (2,81%) e Molise (1,57%) - mostrano quote marginali in termini percentuali, ma comunque non del tutto trascurabili in valore assoluto:
 - la Basilicata beneficia di M€ 200,6;
 - l'Abruzzo di M€ 190,5;
 - e il Molise di M€ 106,3.

Va, in ogni caso, evidenziato che la ripartizione territoriale delle risorse, in un settore quale quello delle opere infrastrutturali, può essere considerata come un obiettivo di programmazione più che come un fine, da confrontare con la localizzazione fisica degli interventi e con le ricadute che essi determinano. Per loro stessa natura, infatti, gli investimenti infrastrutturali si caratterizzano per la capacità di generare ricadute ed effetti rilevanti anche su ambiti territoriali diversi da quelli interessati alla loro localizzazione.

1.2. La selezione delle priorità d'intervento: ipotesi di lavoro

Una volta stabilite le quote regionali, secondo il procedimento precedentemente richiamato, è possibile individuare, come ipotesi operative, idonei criteri per la selezione degli interventi, attraverso:

- la definizione dell'insieme di interventi nell'ambito del quale selezionare le opere da finanziare;
- la definizione degli obiettivi di programmazione e dei requisiti degli interventi da individuare.

1.2.1 Le "Infrastrutture prioritarie"

Per quanto riguarda il primo aspetto, vale a dire l'insieme dal quale partire per selezionare le opere da finanziare, il punto di riferimento è individuato nel complesso di interventi definito "Infrastrutture prioritarie", presentato in sede di Conferenza Unificata e CIPE.

Questa assunzione è giustificata anche alla luce dell'ampio processo di concertazione istituzionale che ne ha caratterizzato la formazione.

D'altra parte, è necessario evidenziare la possibilità, e in taluni contesti territoriali la necessità, confermata anche dagli esiti delle prime verifiche effettuate, che il Ministero delle Infrastrutture individui, di concerto con le Regioni, ulteriori interventi relativi a tipologie di azione non contemplate, o scarsamente valorizzate, nelle "Infrastrutture prioritarie". Ci si riferisce, in particolare, agli interventi per la diffusione delle tecnologie più avanzate nel campo dei trasporti e della mobilità.

L'insieme delle "Infrastrutture prioritarie" individua un complesso di interventi infrastrutturali di portata molto ampia ed è, pertanto, necessario individuare, anche alla luce delle integrazioni precedentemente richiamate, criteri e metodi per selezionare le "priorità delle priorità" coerenti con gli obiettivi e i vincoli assegnati dai regolamenti

comunitari, dagli atti conseguenti e dalle decisioni già assunte dal Governo nazionale con l'approvazione del QSN.

1.2.2. Obiettivi di programmazione e requisiti degli interventi

Una volta individuato l'insieme di interventi da sottoporre a valutazione, a partire dalle "Infrastrutture prioritarie", la definizione della gerarchia delle priorità di azione può essere attuata tramite l'applicazione di una metodologia già evidenziata nel DPEF Infrastrutture 2007-2011 e successivamente rimarcata nella premessa del documento "Infrastrutture prioritarie".

Le risorse, una volta definite le quote spettanti a ciascuna regione, possono essere attribuite a interventi selezionati secondo i tre requisiti già individuati nel documento "Infrastrutture prioritarie":

- A. il grado di condivisione tra i diversi livelli istituzionali, tenendo conto in modo particolare delle priorità espresse dalle Regioni;
- B. la coerenza con il disegno di programmazione dello sviluppo del territorio nazionale, con gli obiettivi generali e specifici individuati nel QSN;
- C. lo stato di avanzamento ed i livelli di sostenibilità complessiva degli interventi, ai fini dell'efficienza e della qualità della spesa pubblica attivata.

Per quanto riguarda le opere non ancora avviate, un'attenzione particolare può essere attribuita allo stato di avanzamento della progettazione, che appare essere un requisito a cui conferire una rilevanza dominante nelle scelte di programmazione finanziaria. Ciò soprattutto per un duplice ordine di ragioni:

- avere ragionevoli garanzie circa gli effettivi tempi di spesa delle risorse disponibili, ricordando che a norma di regolamento le spese ammissibili a rendicontazione possono iniziare a far data dal 1° gennaio 2007;
- la necessità di assicurare ragionevoli margini di coerenza ed organicità ai due PON lungo il loro intero "ciclo di vita".

I progetti ad avanzato livello di elaborazione offrono maggiori garanzie di attivazione degli interventi, nei tempi e nei modi stabiliti dai regolamenti comunitari, rispetto ad altri il cui bagaglio tecnico è ancora agli stadi iniziali.

Tale orientamento, votato all'efficienza, offre un contributo decisivo anche ai fini dell'efficacia, riducendo l'eventualità del deprecato fenomeno dei cosiddetti "progetti sponda", o "alternativi" o "coerenti".

In forza di tale ragionamento, per i progetti giudicati comunque prioritari e non ancora maturi sotto il profilo della progettazione, sarà necessario fare ogni sforzo, in fase iniziale, affinché rapidamente possano raggiungere i richiesti requisiti di affidabilità.

Coerentemente con gli obiettivi di programmazione ed i requisiti fin qui descritti si è proceduto all'individuazione sperimentale di una metodologia di selezione degli interventi, le cui caratteristiche salienti sono richiamate nei paragrafi seguenti (1.2.3 e 1.2.4), a cui segue la rappresentazione dei primi risultati ottenuti.

1.2.3. La selezione delle priorità di intervento: i criteri di efficacia

A – Grado di condivisione istituzionale

Il primo filtro è rappresentato dal grado di condivisione delle priorità di intervento tra i diversi livelli amministrativi, in particolare tra livello nazionale e regionale, criterio implicitamente soddisfatto da tutte le opere individuate come “Infrastrutture prioritarie” e che dovrà essere verificato anche in relazione alle integrazioni precedentemente richiamate in riferimento a specifiche tipologie di azione, ma che risulta ancora più stringente per l’insieme degli interventi oggetto di accordo preliminare tra Ministero delle Infrastrutture e Regioni.

Operativamente si è proceduto assegnando il valore 1 agli interventi individuati negli accordi preliminari citati e il valore 0 ai rimanenti interventi.

B – Coerenza con il disegno di programmazione

La valutazione della coerenza dei singoli interventi rispetto al disegno di programmazione dello sviluppo del territorio nazionale elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dal QSN è articolata in tre indici:

- B.1. Localizzazione rispetto alla geografia delle Piattaforme territoriali strategiche;
- B.2. Localizzazione rispetto alla geografia dei Territori-snodo;
- B.3a. Contributo specifico offerto al raggiungimento dell’obiettivo specifico 6.1.1. del QSN (sviluppo della logistica);
- B.3b. Contributo specifico offerto per il raggiungimento dell’obiettivo specifico 6.1.2. del QSN (mobilità urbana sostenibile e logistica urbana);
- B.3c. Contributo specifico offerto per il raggiungimento dell’obiettivo specifico 6.1.3. del QSN (accessibilità periferica e connessioni tra nodi e reti).

Per quanto riguarda l’indice B1, la griglia dei punteggi utilizzati è rappresentata nella tabella seguente (in corsivo sono evidenziate le piattaforme che interessano territori del Mezzogiorno).

Indice B1			
Piattaforme territoriali strategiche transnazionali	PT1	Corridoio V - Ovest	1,00
	PT2	Corridoio dei Due Mari	1,00
	PT3	Asse Ti.Bre	1,00
	PT4	Corridoio V - Est	1,00
	PT5	<i>Piattaforma sud-orientale</i>	<i>1,00</i>
	PT6	<i>Piattaforma tirrenico-ionica</i>	<i>1,00</i>
Piattaforme territoriali strategiche nazionali	PN1	Asse dell’Arno	0,75
	PN2	Piattaforma romagnola	0,75
	PN3	Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche	0,75
	PN4	<i>Asse trasversale Napoli-Bari</i>	<i>0,75</i>
Piattaforme territoriali strategiche interregionali	PI1	<i>Appennino centrale</i>	<i>0,50</i>
	PI2	<i>Asse trasversale Lazio-Abruzzo</i>	<i>0,50</i>
	PI3	<i>Diretrice basentana</i>	<i>0,50</i>
	PI4	<i>Sicilia occidentale</i>	<i>0,50</i>
	PI5	<i>Sardegna meridionale</i>	<i>0,50</i>
	PI6	<i>Sardegna settentrionale</i>	<i>0,50</i>

La graduazione dei punteggi relativi alla localizzazione degli interventi nell'ambito dei Territori-snodo (indice B2) è riportata nella tabella seguente, nella quale sono evidenziati in corsivo i Territori-snodo ricadenti nel Mezzogiorno.

Indice B2		
TS1	<i>Catania-Siracusa-Ragusa</i>	0,60
TS2	<i>Termini Imerese-Palermo-Trapani</i>	0,60
TS3	<i>Gioia Tauro</i>	0,40
TS4	<i>Bari-Brindisi-Taranto-Lecce</i>	0,60
TS5	<i>Napoli-Caserta-Nola</i>	0,80
TS6	Roma Est	0,80
TS7	Roma Fiumicino-Civitavecchia	0,80
TS8	<i>Chieti-Pescara-Ortona</i>	0,40
TS9	Ancona-Falconara-Jesi-Fabiano	0,40
TS10	Perugia-Foligno-Terni	0,40
TS11	Pisa-Livorno-La Spezia	0,60
TS12	Firenze-Prato-Pistoia	0,60
TS13	Bologna-Modena	0,80
TS14	Genova-Alessandria	0,60
TS15	Torino-Orbassano	0,80
TS16	Novara	0,40
TS17	Grande Milano: Milano-Rogoredo-Rho Pero	1,00
TS18	Brescia	0,80
TS19	Verona	0,40
TS20	Bolzano-Trento	0,40
TS21	Venezia-Padova-Treviso	0,60
TS22	Trieste-Gorizia	0,60
TS23	<i>Cagliari</i>	0,40

Gli indici B3a, B3b e B3c intendono valutare, per ognuno degli obiettivi del QSN individuati, il contributo specifico del singolo intervento rispetto al raggiungimento dell'obiettivo stesso, secondo una valutazione qualitativa così rappresentabile:

Indici B3a, B3b e B3c	
Giudizio qualitativo	Punteggio
Alto	1,00
Medio-alto	0,75
Medio	0,50
Basso	0,25
Nulla	0,00

Il contributo complessivo del singolo intervento al raggiungimento degli obiettivi individuati è poi dato dalla relazione:

$$B3 = B_{3a} \cdot \alpha + B_{3b} \cdot \beta + B_{3c} \cdot \gamma$$

dove B_{3a} è il punteggio relativo al contributo offerto allo sviluppo del sistema logistico nazionale, B_{3b} rappresenta la valutazione del contributo offerto alla mobilità urbana sostenibile e alla logistica urbana e B_{3c} si riferisce al contributo offerto al miglioramento dell'accessibilità delle aree periferiche e alla connessione dei sistemi urbani e degli

insediamenti produttivi alle reti principali, secondo la griglia precedentemente rappresentata, mentre α , β e γ sono i coefficienti specifici attribuiti a ciascun obiettivo².

1.2.4. La selezione delle priorità di intervento: i criteri di efficienza

C – Stato di avanzamento e livello di sostenibilità

Al fine di massimizzare le garanzie in ordine all'avanzamento dei programmi, appare indispensabile prendere in considerazione una seconda serie di criteri valutativi, orientati a certificare, rispetto alle potenziali priorità di intervento, l'effettivo stato di avanzamento del ciclo progettuale.

Le priorità di intervento dovranno, infatti, rispondere anche a criteri, che potremmo definire di efficienza, quali, ad esempio:

1. avanzata definizione del percorso progettuale (C1);
2. disponibilità di risorse finanziarie (C2);

Il metodo di valutazione proposto premia gli interventi caratterizzati da un più consistente stato di avanzamento progettuale (e, quindi, potenzialmente, più rapidamente cantierabili), dalla presenza di risorse già individuate per la realizzazione e dalla capacità di completamento fisico e/o funzionale di interventi attualmente in corso o recentemente attuati.

In particolare, per quanto riguarda la valutazione dello stato di avanzamento progettuale (indice C1) è stata adottata la griglia rappresentata di seguito.

Indice C1	
Livello progettuale disponibile	Punteggio
Lavori in corso / Progetto Esecutivo (PE)	1,00
Progetto Definitivo (PD)	0,75
Progetto Preliminare (PP)	0,50
Studio di Fattibilità (SdF)	0,25
Non disponibile (n.d.)	0,00

In riferimento alla copertura finanziaria attualmente disponibile (indice C2) è stato assegnato un punteggio pari al rapporto tra risorse disponibili e costo dell'intervento (rapporto variabile tra 1 – valore corrispondente ad un intervento caratterizzato da una totale copertura del costo - e 0 – valore corrispondente ad un intervento che non presenta alcuna disponibilità finanziaria).

Di seguito si riportano gli esiti, regione per regione, dell'applicazione del metodo fin qui descritto. Si evidenzia che, per quanto riguarda la Sicilia, si è ritenuto di non applicare la metodologia di selezione poiché le attività di concertazione istituzionale risultano ancora in corso.

² L'applicazione di coefficienti differenziati consentirebbe di ponderare in modo diverso la rilevanza dei singoli obiettivi. Nell'esempio proposto il valore dei coefficienti è 1,00, per cui tutti gli obiettivi pesano allo stesso modo.

2. Ipotesi di articolazione degli interventi tra PON “Reti e mobilità” e PNM “Reti e mobilità”

L'applicazione dell'analisi multicriteria sopra descritta ha permesso di definire una gerarchia degli interventi nell'ambito delle “Infrastrutture prioritarie”, a partire dalla quale si è costruito uno scenario delle opere da finanziare nei due Programmi Nazionali “Reti e mobilità”.¹

Per le regioni su cui opera esclusivamente il Programma Nazionale per il Mezzogiorno (**Abruzzo, Basilicata, Molise e Sardegna**) la selezione ha seguito la graduatoria degli interventi prodotta, fino a esaurimento della quota assegnata a ciascuna regione.

Per le quattro regioni su cui operano entrambi i programmi nazionali (**Calabria, Campania, Puglia e Sicilia**), si è scelto di eleggere a finanziamento PON in primo luogo le opere che concorrono allo sviluppo dell'armatura dei collegamenti europei, privilegiando l'integrazione intermodale, in secondo, quelle che favoriscono la connessione dei sistemi produttivi e urbani all'armatura principale.

A finanziamento PNM sono state elette tutte le altre opere presenti nella graduatoria fino ad esaurimento della quota assegnata alle singole regioni.

2.1 *Abruzzo*

Il monte di risorse assegnate all'Abruzzo, secondo le “chiavi di riparto” del FAS elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 190,5.

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema portuale

▪ **Porto di Ortona**

Sono previsti interventi atti a incrementare la fruibilità commerciale del Porto di Ortona, in un'ottica di potenziamento del sistema della logistica e dell'intermodalità delle merci lungo l'Adriatico. E' individuato un fabbisogno economico pari a M€ 36,5, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

- Sistema aeroportuale

▪ **Aeroporto d'Abruzzo-Pescara**

L'intervento prevede l'adeguamento e la messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo, per un fabbisogno economico residuo pari a M€ 7,875, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

- Sistema ferroviario

▪ **Velocizzazione / potenziamento rete ferroviaria Roma-Pescara**

L'opera si inserisce in una prospettiva di sviluppo dei collegamenti trasversali tra l'Adriatico ed il Tirreno. Presenta un fabbisogno economico pari a M€ 51,73, interamente finanziabile a valere sul PNM.

- Sistema stradale

- **Teramo-Mare: Casello autostradale A14 di Mosciano S. Angelo - S.S. 16 (4° lotto)**

L'intervento, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, presenta un importo di M€ 33,30 interamente finanziabile a valere sul PNM.

- **S.S. 652 Fondo Valle Sangro: collegamento stradale tra il km 54+000 e km 56+000**

L'intervento, inserito in programmazione ANAS, presenta un fabbisogno economico-residuo di M€ 61,10. A causa del raggiungimento della quota di risorse PNM assegnate alla Regione Abruzzo si ipotizza di individuare due lotti funzionali: il primo finanziabile a valere sui fondi del PNM per un ammontare di M€ 58,43, il secondo a valere sui fondi ordinari per una quota pari al disavanzo di M€ 2,7.

2.2 Basilicata

Il monte di risorse assegnate alla regione Basilicata, secondo le "chiavi di riparto" del FAS elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 200,6.

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema stradale

- **Collegamento nord-sud Tirreno-Adriatico tra l'A3 e A16, Lauria-Candela: 1° tronco funzionale Corleto Perticara (PZ) - Camastra (Saurina)**

Il tronco funzionale è parte del più ampio progetto di collegamento efficace tra la direttrice tirrenica (A3) e il Corridoio Adriatico (A16-A14). Presenta un fabbisogno economico residuo pari a 200,6. A causa del raggiungimento della quota di risorse PNM assegnate alla Regione Basilicata si ipotizza di individuare due lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi del PNM per un ammontare di M€ 197,79, il secondo a valere sui fondi ordinari per la restante quota di M€ 2,81.

2.3 Calabria

Il monte di risorse assegnate alla regione Calabria, secondo le "chiavi di riparto" del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 809,3, suddiviso in:

- M€ 392,8 risorse del PON

- M€ 416,5 risorse del PNM.

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PON

- Sistema ferroviario

- **Adeguamento linea ferroviaria tirrenica tra Scalea e Reggio Calabria.**

Parte del Corridoio 1, la tratta è parte del collegamento ferroviario Battipaglia-Reggio Calabria, che costituisce la connessione principale delle Regioni Calabria e Sicilia con il Centro e il Nord Italia.

L'opera presenta un fabbisogno economico di M€ 200,00 che si ipotizza possa essere interamente coperto con finanziamento PON.

- Sistema stradale

- **S.S. 106 megalotto 4 – Collegamento SA-RC (Firmo)-S.S.106 (Sibari).**

La statale Jonica occupa una posizione strategica di cerniera e collegamento fra le regioni Puglia, Basilicata e Calabria.

Il megalotto 4 presenta un fabbisogno economico di M€ 200,00 interamente da finanziare. A causa del raggiungimento delle risorse PON assegnate alla Regione Calabria si ipotizza di individuare due lotti funzionali: il primo finanziabile a valere sui fondi del PON per un ammontare di M€ 187,30, il secondo a valere sui fondi ordinari per una quota pari al disavanzo di M€ 12,7.

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema stradale

- **S.S. 106 megalotto 3 – (Sibari-Roseto).**

Il megalotto 3 prevede, secondo l'accordo preliminare firmato tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione, un importo pari a M€ 271,35 che si ipotizza possa essere interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

- **Completamento dell'itinerario della SS182 "Trasversale delle Serre da Soverato all'A3 svincolo delle Serre.**

L'intervento favorisce l'accessibilità di un'area periferica dell'entroterra calabro. Presenta un fabbisogno economico pari a M€ 138,00 che si ipotizza possa essere interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

2.4 Campania

Le risorse attribuite alla Campania, secondo le “chiavi di riparto” del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 1728,0, suddivise in:

- M€ 812,9 risorse del PON
- M€ 915,1 risorse del PNM.

Alla luce della graduatoria prodotta dall’analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PON

- Sistema ferroviario

- **Nuova linea AC Napoli- Bari: Variante linea Cancellò-Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC**

La tratta costituisce parte integrante del progetto “Nuova linea ad alta capacità Napoli-Bari”, in grado di connettere efficacemente il Corridoio 1 al Corridoio 8.

La variante di Cancellò presenta un fabbisogno economico di M€ 480,00. Si ipotizza che tale cifra possa essere interamente finanziata con fondi a valere sul PON.

- **Stazione di interscambio AV/AC Vesuvio Est**

Stazione di interscambio tra la Linea ad Alta Capacità a monte del Vesuvio e la metropolitana regionale Circumvesuviana.

Secondo l’accordo preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Campania per la realizzazione dell’opera è necessario un cofinanziamento statale di M€ 17,93 che si ipotizza possa valere sui fondi del PON.

- Sistema portuale

- **Hub portuale di Napoli - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali**

L’opera favorisce il collegamento del nodo portuale napoletano alla rete ferroviaria e autostradale. L’ipotesi progettuale prevede un fabbisogno economico di M€ 140,00 che si ipotizza possa essere interamente coperto con finanziamento PON

- **Hub portuale di Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali**

La realizzazione dell’opera consentirebbe la connessione diretta del nodo portuale salernitano alla rete ferroviaria e autostradale e la realizzazione di un’area retroportuale. L’intervento presenta un fabbisogno economico di M€ 120,00 che si ipotizza possa essere interamente coperto con finanziamento PON.

- Sistema autostradale

- **Collegamento autostradale tra la A1, l’aeroporto di Grazzanise e la direttrice domiziana**