

Raccordo autostradale CISA Fontevivo (PR) – Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre: Tirreno-Brennero)

Il tracciato è suddiviso in 3 tronchi consecutivi e la lunghezza complessiva dell'opera è di Km 84,35, interessa la Lombardia per il 62,1%. Il tracciato autostradale nell'area della provincia di Mantova si interconnette con il tracciato della nuova autostrada regionale Cremona-Mantova, per collegarsi con la A22 del Brennero a nord e a sud di Mantova. Al fine di sciogliere la posizione negativa della Provincia di Mantova, dovrà essere individuata la migliore soluzione tra le possibili interconnessioni suddette.

Il costo totale dell'opera è di 1.827,853 M€. Con delibera n.132 del 9 maggio 2006 il CIPE ha espresso valutazione positiva sul progetto definitivo del raccordo autostradale Fontevivo (PR) – Nogarole Rocca (VR). Il piano economico finanziario originariamente presentato dal soggetto aggiudicatore, ANAS s.p.a., evidenziava un impegno di spesa in parziale autofinanziamento (nella misura del 59%) a carico della società concessionaria, Autocamionale della CISA, s.p.a., restando a carico dello Stato 751 M€. Il 20 febbraio 2006 il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha approvato un nuovo piano economico finanziario che azzerava il contributo a carico dello Stato, a fronte di incrementi tariffari annui del 6,9%, nel periodo 2007-2016, e con un'estensione della durata dello stesso piano al 2056. L'atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ANAS e la società Concessionaria, Autocamionale della CISA, non risulta ancora approvato; la Commissione Europea ha avviato una procedura di infrazione nei confronti dello Stato italiano circa la rideterminazione del termine della concessione al 31 dicembre 2044, previsto nello stesso atto aggiuntivo.

E' confermata la priorità dell'opera secondo il progetto approvato, eventualmente da realizzarsi per fasi successive.

Realizzazione della terza corsia della A14 tra Rimini nord e Pedaso

L'intervento, della lunghezza complessiva di 160 km circa, è previsto nel IV atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ANAS e la Società Autostrade ed è, quindi, posto a totale carico del capitale privato. Per il tratto Ancona sud – Civitanova Marche (30 km) è in corso la gara d'appalto. Sugli altri 130 km è stata conclusa la conferenza dei servizi ed è in corso la progettazione esecutiva, che sarà completata entro i primi mesi del 2007. Il costo del progetto è dell'ordine dei 2 miliardi di euro.

Bretella di Castelvetro Piacentino sulla A21

L'intervento consiste in un nuovo collegamento autostradale tra il Casello di Castelvetro Piacentino e la SS10 Padana inferiore, con attraversamento del fiume Po e collegamento con il porto interno di Cremona, ed opere connesse. In territorio emiliano le opere prevedono la realizzazione di un nuovo casello a Castelvetro, un raccordo autostradale con la SS 10 (Padana Inferiore) e la SS 234, con un nuovo ponte sul Po.

La progettazione dell'opera, a cura della Società Autostrade Centro Padane Spa, è a livello di definitivo, completo di Studio di Impatto Ambientale.

L'intervento ha un costo di 173 M€ ed è contenuto nella vigente concessione della Società Autostrade Centro Padane SPA, con finanziamento interamente a carico della società concessionaria ed inserito nel nuovo piano finanziario aggiornato dell'ANAS il 16 marzo 2006.

Ristrutturazione del Ponte sul fiume Po a Casalmaggiore lungo la ex SS 343 "Asolana"

Il progetto, dell'importo di 10 M€, è stato redatto dall'ANAS che si è impegnata a cofinanziare l'opera fino ad un massimo di 5 M€, come da protocollo d'intesa sottoscritto in data 12 maggio 2003 con le regioni Lombardia ed Emilia Romagna, le province di Cremona e di Parma, ed i Comuni di Casalmaggiore e Colorno.

A seguito del trasferimento della strada alle competenze regionali, ed in particolare alla provincia di Cremona, l'ANAS ha comunicato l'impossibilità di confermare il proprio contributo.

I soggetti sottoscrittori del protocollo d'intesa hanno prodotto un atto di diffida nei confronti dell'ANAS, affinché confermi l'obbligazione assunta per il cofinanziamento dell'opera.

SS.16 Adriatica -

- Variante di Ponte Bastia - Variante di Argenta 1° lotto – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 76,700

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante alla Statale nel tratto Rimini-Cattolica: 1° Lotto Riccione-Misano Adriatico – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 62,612

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Tangenziale est di Ferrara - completamento – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 28,761

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lavori di variante nel tratto compreso tra i km 120+238 e 147+420 - 2° stralcio Alfonsine (Loc. Taglio Corelli) – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 46,210

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 62 della Cisa -

- Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 11,342

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 9 Via Emilia -

- Lavori di completamento della costruzione della variante all'abitato di Castelfranco Emilia fra il km 134+220 e il km 138+800 – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 5,738

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Potenziamento e variante nel tratto Forlì-Cesena: Lavori di completamento della secante di Cesena (stralcio) – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 14,600

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Prolungamento della complanare di Bologna - Tratto Stazione di S. Lazzaro-Osteria Grande dal Km 22+045 al Km 31+640 Progetto esecutivo: Lotto 3° – livello di progettazione Fattibilità - Costo M€ 17,817

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 45 di Val Di Trebbia

S.S. 45 "di Valle di Trebbia" - Lavori di costruzione del tratto compreso tra le località Perino e Rio Cernusca – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 18,742

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.9 Tangenziale di Reggio Emilia

Realizzazione del tratto da San Prospero Strinati a Cavazzoli – livello di progettazione Definitivo Costo M€ 37,50.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.12 dell'Abetone e del Brennero

Lavori di costruzione della variante di Mirandola 1° lotto – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 12,472

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Sistema Tangenziale di Forlì

Realizzazione del collegamento viario tangenziale est lotto 4° – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 47,752

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI

Raddoppio linea ferroviaria Parma – La Spezia

Il completamento del raddoppio della linea Pontremolese, sulla quale è in corso la realizzazione della tratta Solignano – Fornovo con un costo di M€ 280,00, interamente finanziati, prevede la realizzazione delle nuove tratte di linea Parma – Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia. L'opera, che è inserita in Legge Obiettivo ed è dotata di progetto preliminare inviato al CIPE, ha un costo totale di M€ 2.194,00, così suddiviso:

- raddoppio Parma – Fornovo, con un costo di M€ 650,00;
- raddoppio Berceto – Pontremoli (galleria di valico), con un costo di M€ 924,00;
- raddoppio Chiesaccia – Pontremoli, per un costo di M€ 620,00.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è prevista, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria, un'autorizzazione di spesa pari a 24 M€, per ciascuno degli anni 2007 e 2008.

Nel contratto di Programma RFI 2007 -2011, tra le "opere in corso", è inserito il Potenziamento infrastrutturale della linea Pontremolese comprendente il completamento del raccordo Garfagnana ed il raddoppio Solignano – Fornovo, con un costo di 557 M€ interamente finanziato.

Riqualificazione linea regionale Parma – Suzzara – Poggio Rusco.

L'opera ha un costo di M€ 360,00, interamente da reperire. Lo stato di avanzamento della progettazione è a livello di progetto preliminare. Sono in corso le procedure che fanno capo al D.Lgs. 190/02 (V.I.A. e localizzazione).

Raddoppio Bologna Verona

Il progetto, che vede RFI come soggetto attuatore, prevede il raddoppio della tratta per complessivi 114 km, presenta un costo complessivo di M€ 892,32 ed un residuo fabbisogno finanziario di M€ 46,10. Si articola in due tratte:

- la tratta Bologna – Crevalcore, che risulta ultimata;
- la tratta Crevalcore - Poggio Rusco, che risulta in corso di esecuzione;
- la restante tratta Poggio Rusco – Nogara, con la realizzazione del nuovo ponte sul Po, che risulta in corso di esecuzione.

La copertura del fabbisogno finanziario residuo di M€ 46,1 è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Nodo ferroviario di Ferrara

Il costo dell'intervento, che risulta in fase di esecuzione, è di M€ 40,00, con un residuo fabbisogno finanziario pari a M€ 4,20.

Nodo ferroviario di Faenza

Il costo dell'intervento, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente allo studio di fattibilità, è di M€ 70,00, interamente da reperire.

Nodo di Bologna: stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano

Il costo complessivo stimato dell'intero intervento, per il quale è stato redatto il progetto preliminare, è di M€ 62,00, con un fabbisogno residuo di M€ 15,5, proposto a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Nodo AV/AC di Bologna – Sistema di Comando e Controllo della circolazione e Apparati Centrali Statici - Nodo di Bologna

Il costo dell'opera, che risulta in fase di esecuzione, ammonta a M€ 374,04, di cui M€ 361,54 assegnati. La copertura del fabbisogno finanziario residuo di M€ 12,50 è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Potenziamento tecnologico Bologna – Bari

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 294,65 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 36,6. proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Potenziamento tecnologico Bologna – Verona – Brennero

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 273,77 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 7,87, proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Adeguamento sagoma gabarit C gallerie Direttrice Adriatica - galleria Castellano, e galleria Cattolica)

L'ampliamento della sagoma consente il trasporto dei mezzi stradali aventi le massime dimensioni ammesse e caricati su carri ferroviari a piano ribassato, nonché dei containers marittimi tipo "high-cubes" caricati su carri con pianale standard. E' previsto l'adeguamento delle due gallerie esistenti:

- La Galleria "Castellano", del costo di 36, 18 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI

2007 – 2011

- La Galleria” Cattolica”, del costo di 31,72 M€,

L'intervento è inserito tra “le altre opere da realizzare” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Il costo totale dei due interventi, comprensivi della fase preliminare, è di 68 M€, di cui 61 M€ finanziati.

Ravenna: delocalizzazione scalo merci pericolose canale Candiano

L'opera, attualmente in fase di esecuzione, ha un costo di M€ 38,00 interamente finanziato.

L'intervento è inserito tra “le opere in corso” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Forlimpopoli: delocalizzazione scalo a Villa Selva

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo centro merci a Forlimpopoli, località Villa Selva, sul quale verranno trasferite le attività degli attuali impianti merci di Forlì, Cesena, S. Arcangelo di Romagna e Rimini, che verranno dismessi. L'area interessata dal Nuovo Centro (di superficie 170.000 mq circa) ricade a ridosso del comparto industriale del Comune di Forlì e nel Comune di Forlimpopoli, in zona già destinata ad insediamenti ferroviari.. L'attivazione delle opere è prevista entro il 2007.

Il costo complessivo dell'opera, ammonta a circa 33 M€,

L'intervento è inserito tra “le opere in corso” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano nell'area di Bologna

Il progetto prevede la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie all'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) del bacino bolognese. Sono state già attivate le nuove fermate Ozzano, Zanardi, Rastignano, Funoe Casteldebole, ed è stato completato l'adeguamento della Fermata di Pianoro. Sono in corso le opere per la realizzazione delle nuove fermate Pian di Macina, Mazzini, Barellino e per l'adeguamento delle stazioni/fermate esistenti ed interessate dal SFM (Fiera, Anzola, Marzabotto, S. Ruffillo, Sasso Marconi, S.Benedetto Val di Sambro). Rimangono da affidare i lavori di realizzazione delle nuove fermate Rimesse (S.Vitale), Zanardie Aeroporto e per l'adeguamento della fermata Prati di Caprara. Si prevede di completare l'attivazione degli interventi, per fasi funzionali, entro il 2009. Il costo complessivo del Progetto ammonta a circa 62 M€ interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra le “opere in corso” del Contratto di Programma RFI 2007 – 2011 e, nell'arco di piano, sono escluse le stazioni e le fermate di: Zanardi, S. Vitale, Prati di Caprara, Aeroporto.

RETI METROPOLITANE

Bologna metropolitana – Linea 1

L'intervento prevede un'unica linea di 11,7 km articolata in 3 lotti.

Con delibera CIPE del 29 luglio 2005 è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto: "Fiera Michelino – Stazione FS", prevedendo uno stanziamento di M€ 3,12, a valere sulla legge n. 166/2002 (Legge Obiettivo) ed a carico della Presidenza del Consiglio un impegno straordinario di M€ 90,00. Il costo previsto di tale primo lotto è di M€ 185,47.

Con la stessa delibera è stato approvato il progetto preliminare del 2° lotto, suddiviso in 2 tratte:

- tratta Stazione FS – Ospedale Maggiore, con un costo di M€ 299,26, interamente da finanziare;
- completamento tratta Ospedale Maggiore – Capolinea Normandia Borgo Panigale per un costo di M€ 102,97, interamente da finanziare.

Il soggetto aggiudicatore è il Comune di Bologna.

L'ipotesi di ripartizione del finanziamento, conseguente alla delibera CIPE, prevede che lo Stato copra il 70% del costo, mentre il rimanente 30% è posto a carico della Comunità Locale.

Considerato che, per assicurare la realizzazione di un primo corpo dell'opera occorre procedere alle attività di scavo relative non solo al primo lotto (Fiera Michelino – Stazione FS), ma anche al secondo (Stazione FS – Ospedale Maggiore), tenuto conto dell'ipotesi di ripartizione degli oneri finanziari precedentemente riportata, per l'effettiva realizzazione del primo corpo dell'opera è necessario confermare l'assegnazione di M€ 90,00, individuata dalla suddetta Delibera CIPE, e assegnare ulteriori risorse pari a M€ 90,00.

Nella seduta del 22 dicembre 2006, il CIPE ha deliberato l'assegnazione programmatica di un contributo di 87,5 M€ a valere sulle disponibilità della legge obiettivo, in sostituzione del finanziamento già previsto dalla delibera n. 89/2005 a carico dei fondi della Presidenza del Consiglio dei Ministri, non più disponibili.

Realizzazione trasporto rapido costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS

L'intervento consiste in un sistema di trasporto veloce tra Rimini – Riccione e Cattolica.

Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma stradale propria protetta e attrezzata per la circolazione di veicoli a guida vincolata e a trazione elettrica di tipo bimodale dotati di equipaggiamento termico ausiliario. Il tracciato si sviluppa

prevalentemente in superficie per un'estesa complessiva di 9,8 km in affiancamento alla linea ferroviaria Bologna - Ancona.

Il soggetto attuatore è il Comune di Rimini.

Con delibera n. 93 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del primo stralcio riguardante la tratta funzionale Rimini-Riccione dell'importo di M€ 92,053 ed ha assegnato all'Agenzia Mobilità - ex TRAM, soggetto aggiudicatore, un contributo di M€ 42,857, ad integrazione dei finanziamenti disponibili pari a M€ 38,741 (Regione, Comuni di Rimini e Riccione, Agenzia TRAM).

E' disponibile il progetto esecutivo.

Per la funzionalità del primo stralcio in questione e, più specificatamente, per completare l'onere di acquisto del materiale rotabile, resta da assegnare il finanziamento di M€ 10,45 – di cui il Ministero delle Infrastrutture nella stesura originaria della relazione istruttoria ha proposto l'assegnazione a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma della legge obiettivo.

Trasporto rapido di massa per la città di Parma: autostrada stazione FS – Campus universitario (linea A) e completamento Barbieri (asta di manovra) Campus universitario

L'opera è articolata in tre linee integrate:

- Linea metropolitana leggera A, scambiatore nord (autostrada) – stazione FS – interconnessione piazzale Barbieri – scambiatore e campus universitario;
- Linea metropolitana leggera B, stazione FS – Ospedale Maggiore – interconnessione piazzale Barbieri – scambiatore Traversetolo – Ospedale città di Parma;
- Linea metropolitana leggera C, collegamento ferroviario tra la stazione FS e l'aeroporto di Parma.

Con delibera n.92 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo relativamente alla Linea A e alla Linea C, ma mancano gli adeguamenti alle prescrizioni, il piano economico-finanziario ed alcuni adempimenti di competenza comunale.

Il costo dell'opera, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente all'esecutivo, è pari a M€ 306,80, di cui M€ 268,666 per l'infrastruttura e M€ 37,838 per il materiale rotabile. La copertura finanziaria è prevista per M€ 172,112 assegnati a valere sui fondi di cui alla legge n.166/2002 e per M€ 96,837 con impegno del Comune di Parma assunto con delibera 28.10.2004, n.1259. Il soggetto aggiudicatore è Metro Parma SpA e l'opera verrà realizzata mediante affidamento a contraente generale.

HUB PORTUALI

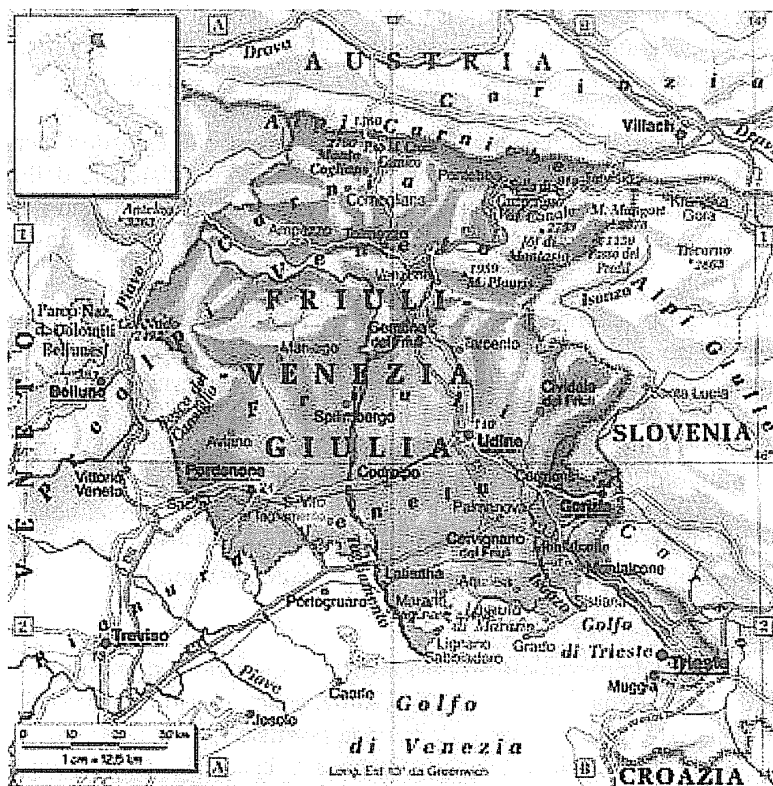
Porto di Ravenna – intervento sui fondali

Il progetto prevede tutte le opere necessarie a rendere accessibile il canale Candiano a vettori marittimi compatibili con un fondale di -14,50 m rispetto alla quota attuale di -10,50 m, ed agli appalti in corso che prevedono l'escavo a -11,50 m. I nuovi fondali riguarderanno l'asta principale del porto fino a Largo Trattaroli ed è, pertanto, necessario un canale marino, con fondale di -15,50 m, che si estenderà per circa 7,5 km. Sono previste anche tutte le opere di rifacimento e consolidamento delle banchine per adeguarle ai nuovi fondali e la realizzazione in sponda destra di nuove banchine destinate ad un nuovo terminal per container con relative opere infrastrutturali accessorie.

L'opera ha un costo stimabile in almeno M€ 135,00, interamente da reperire. L'investimento è coordinato con i privati titolari delle aree retrostanti le banchine, i quali con un impegno di M€ 240,00 provvederanno alla realizzazione dei piazzali, dei fabbricati, dei mezzi di movimentazione e degli ulteriori impianti tecnici del nuovo terminal container. Il 3 maggio 2006 con Deliberazione Presidenziale n. 42 è stato approvato lo Studio di fattibilità tecnico – economico che contiene anche le linee-guida per la redazione del progetto preliminare degli interventi e l'analisi costi/benefici. Con il medesimo atto è stato affidato l'incarico per la redazione del progetto di variante al P.R.P. (Piano Regolatore Portuale) e lo studio di impatto ambientale.

Porto di Ravenna: Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, sono previsti l'approfondimento del Canale Piombone ed il potenziamento della zona portuale (prima fase), per un costo di 23,5 M€, il completamento delle banchine in sinistra canale Baiona per un costo di 4 M€ e l'adeguamento delle banchine operative, per un costo di 15,5 M€.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

A4 Venezia-Trieste – Ampliamento a tre corsie del tratto Quarto d'Altino-Villesse

L'itinerario dell'A4 tra Venezia e Trieste, considerata parte integrante del Corridoio V, si sviluppa su una sezione autostradale a 2 corsie per senso di marcia, sezione insufficiente ai volumi di traffico attuali. Il progetto prevede l'ampliamento a 3 corsie per un'estesa di circa 94 km, dei quali circa 54 Km nella regione Veneto e circa 40 Km nella regione Friuli Venezia Giulia, e si sviluppa completamente in terreno pianeggiante, ricomprendendo al suo interno il nodo di Portogruaro, tramite il quale l'A4 si connette con la A28 per Pordenone, e il nodo di Palmanova, di connessione con la A23 per Udine.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.13 del 18 marzo 2005, ha approvato il progetto preliminare per un importo di M€ 746,852.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS ed è previsto il costo dell'opera venga sostenuto, in completo autofinanziamento, dalla "Autovie Venete S.p.A", concessionaria delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano.

La delibera CIPE impone la prescrizione di garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC Venezia-Ronchi dei Legionari. Autovie ed RFI hanno valutato in 310 M€ l'onere di tale prescrizione, non imputabile sul piano finanziario della concessionaria.

La realizzazione dell'opera autostradale è prevista in 4 lotti funzionali:

1° lotto: Quarto d'Altino – San Donà di Piave. La realizzazione del lotto non sarebbe interessata dalla prescrizione relativa all'affiancamento con la linea ferroviaria (come da atto di indirizzo della Regione Veneto del 18 giugno 2006) e l'ANAS ha comunicato ad Autovie Venete di procedere alla redazione del progetto definitivo, che si prevede di concludere entro il 2007.

2° e 3° lotto: San Donà di Piave – Gonars. E' la tratta maggiormente interessata al parallelismo con la rete ferroviaria ed è quindi necessario reperire la copertura finanziaria per rispettare la prescrizione, valutata nell'ordine dei 280 M€.

4° lotto: Gonars – Villesse. La realizzazione del lotto non sarebbe interessata dalla prescrizione relativa all'affiancamento con la linea ferroviaria ed Autovie Venete sarebbe pronta ad avviare la progettazione definitiva, previa autorizzazione da parte dell'ANAS.

A4 Venezia-Trieste – Raccordo autostradale Villesse-Gorizia

Il progetto si sviluppa lungo l'attuale collegamento veloce tra la A4 in comune di Villesse ed il valico confinario di S.Andrea con la Slovenia e con l'autoporto di Gorizia. L'opera, dell'estesa di 16,6 km, si sviluppa in affiancamento alla SS 351 che collega Cervignano con Gorizia.

Il CIPE, con delibera n.61 del 27 maggio 2005, ha approvato il progetto preliminare per un importo di 100,98 M€, interamente disponibili, di cui 86,38 M€ a carico della Società concessionaria Autovie Venete s.p.a. e 14,60 M€ a carico della Regione Friuli V.G.. Il completamento del progetto definitivo è previsto per la fine di marzo 2007.

Collegamento autostradale A27-A23

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra l'autostrada A27 Mestre-Belluno e la A23 Udine-Carnia-Tarvisio e, quindi, tra la parte settentrionale della provincia di Belluno e la Carnia, entrambe aree oggi isolate dai grandi flussi di comunicazione, ai fini di una loro e alla loro integrazione nella direttrice trasversale che dall'Austria raggiunge il Veneto Orientale.

La bretella di collegamento tra A23 e A27 consentirebbe, inoltre, una migliore distribuzione della mobilità tra i due valichi alpini del Brennero e di Tarvisio.

L'Anas ha sviluppato uno studio di fattibilità, che si articola in tre lotti:

- il primo per percorrere il Cadore;
- il secondo in galleria per arrivare in Carnia;
- il terzo per andare ad intercettare la A23 in direzione di Tarvisio.

Per la realizzazione dell'opera, che si sviluppa per il 50% in galleria, per l'8% su viadotti e per la restante parte del tracciato in sede e che presenta un costo stimato di 2,2 miliardi di euro, si è ipotizzato il ricorso al project financing.

Completamento del Corridoio V

Le opere di completamento del Corridoio V consistono nella modernizzazione della infrastruttura viaria regionale di supporto all'asse principale del Corridoio. Le opere sono articolate come di seguito:

Viabilità S.S.13

- Tangenziale Sud di Udine (2° lotto). Risulta disponibile il progetto definitivo, per un costo stimato di M€ 102,36, interamente da reperire.
- Riqualficazione tracciato, dal nodo di Ronche di Fontanafredda in Provincia di Pordenone fino al confine della provincia di Udine (ponte della Delizia). L'intervento è dotato di progetto preliminare e presenta un costo di M€ 133,12, interamente da reperire.
- Riqualficazione tracciato dal nodo di Ronche di Fontanafredda in Provincia di Pordenone fino al confine con il Veneto. È attualmente in corso la redazione della progettazione preliminare.
- Riqualficazione tracciato, da innesto tangenziale sud di Udine al confine della provincia di Pordenone (ponte della Delizia). L'intervento è dotato di progetto preliminare e presenta un costo di M€ 55,73, interamente da reperire.
- Collegamento tra SS 464 a Sequals e la SS 13 a Gemona (Strada Sequals Gemona). L'intervento, per il quale è stato redatto il progetto preliminare, presenta un costo di M€ 255,20, interamente da reperire.

Viabilità S.S.56

- Riqualficazione tracciato, dalla rotonda Paparotti in Provincia di Udine al confine della provincia di Gorizia (Villanova dello Judrio). Risulta disponibile il progetto preliminare, per un costo stimato di M€ 114,00, interamente da reperire.
- Riqualficazione tracciato, dal raccordo autostradale Villesse-Gorizia (SS 305) in Provincia di Gorizia fino al confine della provincia di Udine (Villanova dello Judrio). L'intervento è dotato di progetto definitivo e presenta un costo di M€ 22,10 .

L'intervento e' inserito nel Piano della Viabilità 2007/2011

Messa in sicurezza della SS 354

L'intervento riguarda attività di manutenzione straordinaria sul tratto dal casello autostradale di Latisana fino a Lignano. Sono attualmente in corso le attività di redazione del progetto preliminare, per un costo di M€ 15 da finanziare a valere sulle risorse per manutenzione straordinaria per il periodo 2007/2011.

Grande Viabilità Triestina

Il progetto denominato Grande Viabilità Triestina è costituito di una serie di interventi che hanno l'obiettivo di rendere più scorrevole e sicuro il traffico veicolare e commerciale diretto verso la zona industriale ed il porto.

Gli interventi sono in parte già realizzati ed in parte in fase di esecuzione. In particolare, il nuovo tracciato stradale denominato 2° stralcio del 3° lotto della Grande Viabilità di Trieste collega, con uno sviluppo complessivo di 5,5 Km, il tratto della Grande Viabilità Triestina già realizzato dal Comune di Trieste in località Gattinara al tronco autostradale realizzato dall'ANAS a Padriciano in corrispondenza dell'Area di Ricerca.

Le principali opere che caratterizzano la nuova arteria sono:

- la galleria "Carso", costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 2.850 m con 2 corsie di marcia più la banchina per la sosta di emergenza;
- la galleria "Gattinara", costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 290 m con 2 corsie di marcia più la banchina per la sosta di emergenza;
- il viadotto "Gattinara", che collega la galleria Gattinara con la vallicola ai piedi del colle del Castelliere e successivamente, dopo un tratto in appoggio, con le gallerie "Carso".

Le connessioni con la viabilità minore sono garantite mediante gli svincoli di Gattinara, Castelliere e Padriciano.

Relativamente alle opere descritte la stazione appaltante ha quantificato maggiori oneri per un importo pari a di 43,00 M€, dovuti ai rilevanti lavori di scavo in galleria necessari.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è prevista, per il completamento del tratto Gattinara-Padriciano, un'autorizzazione di spesa pari a 40 M€, per l'anno 2007.

SS.13 Pontebbana -

- Dissesti causati dall'alluvione del 29 agosto 2003 - Interventi di ripristino della sede stradale dal km 173+000 al km 214+000 e variante in galleria dal Km. 186+000 al Km.187+000" – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 70,512

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Ristrutturazione in sede da via Montereale a via Maestra (PN)" - livello di progettazione Stralcio Preliminare - Costo M€ 52,810

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.552 del Passo Rest

Interventi di completamento delle opere di sistemazione e miglioramento della s.s. nei tratti dalla loc. di Miar a Redona (dal km.34+670 al km.36+315) e dal Ponte Racli a Redona (dal km.36+570 al km.36+970)" - livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 5,462

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.52 Carnica -

Adeguamento della S.S. 52 "Carnica" dal Km 24+000 al km 28+000 - Variante di Socchieve" - livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 47,97

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.52 Bis Carnica

Lavori di rettifica plano-altimetrica con eliminazione della galleria naturale in località Noiaris - Comune di Arta Terme- livello di progettazione Esecutivo - Costo M € 0,484

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI

AV/AC Venezia – Trieste

Il corridoio ferroviario è costituito dalla tratta friulana del Corridoio 5, la nuova linea AV/AC Venezia – Trieste.

Il tracciato si sviluppa per un lunghezza di 150 km e si articola in due tratte:

- per la tratta Venezia-Ronchi è disponibile il progetto preliminare, che attualmente è alla consultazione degli enti locali e attende il parere regionale sulla localizzazione delle opere. Il costo stimato è pari a 4.200 M€, dei quali 4.193,6 M€ risultano da reperire.
- relativamente alla tratta Ronchi-Trieste è disponibile il progetto preliminare, che ha ottenuto la localizzazione delle opere da parte della Regione. Il costo stimato è di 1.929 M€, dei quali 1.887 M€ risultano da reperire.

Potenziamento infrastrutturale/tecnologico VE-UD-Tarvisio escluso posto centrale

Il Progetto ha comportato il raddoppio della linea Udine-Tarvisio-Confini di Stato e la realizzazione del Sistema Comando e Controllo della circolazione sulla tratta Venezia - Udine-Tarvisio, Tarvisio, comprensivo degli Apparati di Sicurezza negli impianti di Conegliano, Sacile, Codroipo e Basiliano del potenziamento degli impianti di stanziamento sulla tratta Treviso-Udine.

Le opere sono state tutte attivate, rimangono da concludere, entro il corrente anno, lavori di completamento agli impianti di sicurezza di linea e di stazione. Il costo delle opere è pari a 166 M€.

Gli interventi sono inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011.

Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano-Udine e scalo Cervignano

Il Progetto, del costo di 40 M€, ha comportato:

- la realizzazione di un nuovo scalo di smistamento a Cervignano del Friuli
- l'adeguamento alla più ampia ferroviario (Gabarit C) di tre gallerie ubicate sulla tratta Monfalcone - Trieste
- la sistemazione della stazione di Palmanova.

I primi due interventi sono da tempo attivati, rimangono da eseguire lavori di completamento in stazione di Palmanova, che si prevede di concludere nel 4° trimestre 2006.

L'intervento, in fase di ultimazione, è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011.

HUB PORTUALI

Piattaforma logistica del Porto di Trieste

Con il suo porto e le sue strutture logistiche, Trieste costituisce il naturale capolinea dell'autostrada del mare, in quanto collocata all'incrocio naturale tra la "via adriatica" ed il Corridoio 5°: la trasversale paneuropea attraverso cui scorrerà gran parte del traffico di merci e persone nella dimensione di un'Europa sempre più allargata e unita, con diramazioni verso la Mitteleuropa e l'area baltica.

Come hub logistico, dista meno di 500 km dai grandi centri dell'economia italiana (Veneto, Lombardia, Piemonte), dell'Europa Centrale e Orientale (Baviera, Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Polonia).

I fondali del porto consentono l'attracco di navi oceaniche di ogni dimensione, anche di ultima generazione.

Il progetto relativo alla realizzazione della piattaforma logistica prevede il banchinamento dello spazio incluso tra lo Scalo Legnami e la ferriera di Servola per

un'area complessiva di 247.000 mq di cui 140.000 attualmente occupati da specchi d'acqua. L'intervento intende ampliare le aree operative a servizio del porto attualmente esistenti, con il trasferimento delle attività dal Porto Vecchio alla nuova piastra, che dovrebbe ridurre drasticamente il traffico pesante proveniente dalla Grande Viabilità Triestina attraverso il passaggio di S.Andrea e lungo le Rive cittadine.

Con delibera n.75 del 29 marzo 2006 il CIPE ha assegnato, in via programmatica, 32 M€ a valere sui fondi di cui all'art.1, comma 78, della legge 266/2005.

Le opere, attualmente in gara, presentano un costo complessivo di 278,90 M€, dei quali 200,10 M€ risultano da reperire.

Porto di Trieste: Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, sono previsti la realizzazione di un terminal traghetti veloci presso il Molo IV al Porto Vecchio (2° lotto), per un costo di 4,2 M€, e la realizzazione di un impianto ferroviario e di nuove vie di corsa sulla riva nord del molo VII nel Porto Nuovo, per un costo di 2,3 M€.