

Questo però testimonia, in realtà, un rapporto nuovo tra Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un rapporto che parte già dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica dello scorso anno in cui, in modo inequivocabile, il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva identificato un Piano Fonti Impieghi triennale.

Questo dimostra, quindi, che un rapporto propedeutico tra i due Dicasteri produce non solo una motivata certezza sull'intero iter procedurale della Legge Obiettivo ma evita l'attivazione di procedure inutili perché non garantite dalla copertura finanziaria.

**PAGINA BIANCA**

**Capitolo 3: Infrastrutture, Legge Obiettivo e CIPE**

**PAGINA BIANCA**

## **Premessa**

Il termine avanzamento, il termine opere cantierate, il termine opere avviate, assume, nella pratica istituzionale, significati differenti a causa soprattutto delle difficoltà che si incontrano nel volere descrivere, con un indice sufficientemente sintetico quale appunto il concetto di avanzamento, il progresso fisico nella realizzazione di un'opera ed il consumo di risorse a questo associato.

Nella realtà dei fatti, i processi che si vogliono spiegare con il concetto di avanzamento sono molto più complessi.

L'avanzamento programmatico e pianificatorio, l'impatto sulle finanze pubbliche e sui fondamentali macroeconomici, l'impatto della stessa Legge Obiettivo su sistemi che registrano regolazioni estremamente differenziate perché calati in mercati configurati in maniera molto differenziata, devono necessariamente essere compresi nella valutazione della politica dei trasporti del nostro Paese,

Per questi motivi proponiamo qui di seguito una lettura dell'avanzamento delle opere di Legge Obiettivo che si ponga come oggetto di indagine il confronto tra le disponibilità impegnate, cioè quel sacrificio finanziario coperto non solo dalla legge obiettivo ed i costi così come erano stati dichiarati nell'Allegato Infrastrutture del 2008. Questa precisa definizione di avanzamento, valutata in termini nazionali e rispetto ai valori registrati nel Mezzogiorno, è qui di seguito illustrata non solo in relazione alla natura lineare o puntuale dell'infrastruttura, ma anche in relazione alla famiglia di infrastrutture che spesso, sottintende precise forme di regolazione e precise configurazione dei mercati.

Da questa definizione di avanzamento discende una diversa articolazione delle necessità ed in particolare del fabbisogno che spesso non è solo di natura finanziaria ma anche regolativa. Così come lo stesso fabbisogno è caratterizzato da consumi effettivi di risorse differenziate nel tempo con inizi di consumo delle stesse che possono essere programmabili a causa dell'avanzamento progettuale o dei tempi necessari alla sua approvazione come progetto definitivo da parte del CIPE. Proprio questa singolarità connessa ad ogni opera richiede interventi fortemente differenziati.

Nel seguito di questo capitolo, faremo quindi riferimento ad un concetto di avanzamento che è di tipo programmatico. Nella restante parte del lavoro, riassunto per ogni famiglia di infrastruttura, riporteremo anche le usuali misure dell'avanzamento fisico.

**Nell'Allegato 1, si indicheranno nel dettaglio le schede relative ad ognuna delle opere che costituisce il valore del deliberato CIPE.**

Come vedremo meglio nella parte del lavoro che individua alcune infrastrutture e temi monografici, l'avanzamento della Legge Obiettivo ad oggi, esprime una ampia e differenziata necessità di intervento: a fronte di opere che registrano un impegno di risorse e che sono già appaltate o comunque in una qualunque fase attuativa che va dall'opera conclusa all'opera affidata, ci sono anche altre opere caratterizzate da processi programmatici non ancora conclusi, come le opere approvate dal CIPE nella forma progettuale definitiva o preliminare che quindi richiedono ulteriori tempi per iniziare a consumare risorse finanziarie.

Così come esiste un patrimonio progettuale che fa capo alla Struttura Tecnica di Missione di progetti mai presentati al CIPE ma che rappresentano comunque un insieme imprescindibile per apprezzare pienamente quello che sarà il processo di programmazione con le sue esigenze finanziarie.

### ***Il contesto italiano la politica infrastrutturale per effetto delle Delibere CIPE***

#### ***Cronistoria dell'avanzamento programmatico***

Tra il novembre del 2002 ed il dicembre 2008 la variazione della dimensione finanziaria del Programma è stata nel tempo fotografata dagli Allegati Infrastrutture ai DPEF che si sono succeduti tra il 2003 e il 2008, da leggi finanziarie che hanno indicato nuove priorità ed assegnato destinazioni di fondi da Legge Obiettivo e non ultimo, dalla variazione delle indicazioni di programmazione dei soggetti aggiudicatori responsabili della propria programmazione e titolari di contratti di programma o di capacità di impegno di spesa su investimenti di mano pubblica.

L'insieme delle opere che costituivano la delibera 121 del 2001, era rappresentato da esigenze infrastrutturali rese note all'interno di un documento ad evidenza pubblica di cui la delibera 121/2001 rappresentava una *summa*.

Qualunque soggetto aggiudicatore titolare della propria programmazione e di un rapporto con lo Stato regolato dagli ordinari strumenti di contratti pluriennali o di impegno di capacità di spesa nel settore degli investimenti in infrastrutture di trasporto, vedeva le proprie

esigenze infrastrutturali, a qualunque stadio fossero, confluite nella delibera CIPE 121/2001.

Proprio per la sua natura di Piano dei Piani e la complessità del processo di programmazione spinto sia da forze endogene, come il cambiamento delle priorità dei singoli soggetti attuatori che da forze esogene, come le Leggi finanziarie che si sono succedute, hanno determinato la sua evoluzione. Un processo evolutivo garantito dal funzionamento della Legge Obiettivo e del CIPE che ha svolto, in questi anni, il ruolo di filtro delle esigenze infrastrutturali nazionali.

**Nel 2001, al momento della prima approvazione da parte del CIPE, il Programma aveva un costo di 125.858,300 milioni di euro, a fronte di coperture già disponibili al dicembre 2001 pari a 11.866,372 milioni di euro.**

Con la delibera CIPE n. 69/2008 di approvazione del DPEF 2009 - 2013, il costo totale del Programma è stato aggiornato a 174.229,591 milioni di euro, confermando sostanzialmente quanto era stato già indicato dalla delibera 130/2006, con un fabbisogno programmatico di circa 113,6 miliardi di euro; il valore delle sole opere già deliberate dal CIPE saliva a 115.549,34 milioni di euro, con un fabbisogno di circa 55 miliardi di euro.

**Tabella 3: Conclusioni dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 2011**

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	DELIBERA N. 121/2001		AGGIORNAMENTO GIUGNO 2008			
	COSTO	DISPONIBILITA'	COSTO	DISPONIBILITA' assegnazioni L. 166/2002	ALTRI DISPONIBILITA'	TOTALE DISPONIBILITA'
TOTALE IN MEURO	125.861,410	11.866,372	174.229,591	15.097,730	61.202,187	76.139,307
MEZZOGIORNO						
TOTALE IN MEURO	56.670,402	6.237,766	61.271,099	5.135,890	21.994,273	26.858,163
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	45,0%	52,6%	35,2%	34,0%	35,9%	35,3%

La "Relazione sull'attuazione della Legge Obiettivo", presentata nella seduta del CIPE del 6 Marzo 2009, prende atto del passaggio del valore delle opere deliberate quantificate in 116.801,4 milioni di euro. Rispetto al valore del deliberato inserito nell'allegato infrastrutture al

DPEF 2009 - 2012 pari a 115.549,74 milioni di euro, sono intervenute ulteriori attività del CIPE: la variante alla SS 341 Gallaratese, per 133 milioni di euro, l'A4 Torino - Milano tronco II variante di Bernate Ticino per 249,49 milioni di euro.

A questo valore va **aggiunto** l'importo di 601,16 milioni di euro come maggiore costo dell'Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e **sottratto il risparmio**, a seguito della gara per promotore di 453,18 milioni di euro dell'asse autostradale Ragusa - Catania.

Il valore di 116.801,4 milioni di euro, rappresenta l'insieme di opere che hanno costituito oggetto delle attività deliberative del CIPE tra il 2002 ed il 2008 ed un di cui del valore delle esigenze programmatiche indicate dall'Allegato infrastrutture al DPEF 2009 - 2011 e quantificate nel giugno del 2008 in 174.229 mln di euro.

La differenza tra il valore del Programma delle Opere strategiche indicate dal DPEF 2009 - 2011 ed il valore, aggiornato al febbraio 2009 delle opere deliberate dal CIPE, è pari a 57.428,191 milioni di euro. A questo valore appartengono opere indicate nella Delibera CIPE 121 del 2001, nei suoi aggiornamenti successivi ma che ad oggi, non registrano avanzamenti programmatici che siano stati "registrati" od abbiano costituito oggetto di delibere CIPE.

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009 - 2011 si indicava come costo del mancato avanzamento programmatico del piano programma, il valore differenziale tra 174 e 116,8 miliardi di euro, quantificabile come un vero e proprio costo del non fare dovuto essenzialmente al mancato avanzamento programmatico riferibile al periodo aprile 2006 giugno 2008.

A questo mancato avanzamento programmatico, non sono estranei almeno due eventi:

- il primo rilevabile in una nuova articolazione programmatica delle opere, alcune delle quali programmate in periodi ulteriori rispetto alla validità decennale del Programma Infrastrutture Strategiche, rendendo illeggibile a posteriori, la coincidenza tra il valore del programmato, del deliberato CIPE e dei conseguenti fabbisogni (1).
- Il secondo nella scelta di politica economica indicata dalla normativa dettata dalla Legge Finanziaria 2007, che – per gli esercizi 2007, 2008 e 2009 – ha reso indisponibile quota delle

<sup>1</sup> L'articolazione delle opere nel DPEF 2008 – 2012 era la seguente:

opere ultimate per un valore di 2.171,79 mln di euro; opere in corso di realizzazione integralmente coperte, per un valore di 13.696,38 mln di euro; opere in corso con copertura parziale per un valore complessivo 21.383,73 mln di euro con l'indicazione di 8.593,83 mln di euro di fabbisogno riferito a questa voce; opere da avviare entro il 2012 per un importo complessivo di 55.906,64 mln di euro e di un fabbisogno da coprire per un ammontare di 19.816,04 mln di euro; opere da inserire per un importo globale di 4.971,07 mln di euro ed un fabbisogno da reperire riferito a questa voce per 3.739,58 mln di euro; opere prioritarie Ten-T per 13.425 mln di euro.

---

dotazioni delle unità previsionali iscritte nel bilancio dello Stato e dedicate alla Voce investimenti in infrastrutture. In questo contesto, l'accantonamento "forzato" operato con il comma 507 della legge finanziaria per il 2007, ha inciso in maniera molto differenziata sulla programmazione strategica e sulle disponibilità di competenza e cassa soprattutto di quei soggetti aggiudicatori che ne fanno ordinariamente ricorso nelle proprie programmazioni pluriennali. R.F.I. ed Anas, che rappresentano oltre l'80% del valore del Programma delle Infrastrutture Strategiche, hanno registrato difficoltà di programmazione anche delle risorse ordinarie, indispensabili per il ricorso a finanziamenti integrativi derivanti dalla Legge Obiettivo.

### ***Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche avviate e percentuale di avanzamento programmatico***

Per opere completate intendiamo progetti appartenenti a famiglie infrastrutturali o a voci complesse di infrastrutture, costituite da progetti autonomamente funzionali per i quali la disponibilità impegnata, derivante da fonti diverse, ha costituito copertura per la procedura di gara o almeno di affidamento.

Per opere avviate si intendono opere che sono completate, in gara, con lavori affidati e lavori in corso.

In sintesi, le opere con disponibilità impegnate sono pari a 31.589,300 milioni di euro ed hanno attivato un volano di investimenti pari a 49 miliardi di euro, di cui il 46%, cioè oltre 14 miliardi di euro è riferibile ad opere collocate nel Mezzogiorno.

Il valore nazionale delle opere e/o dei progetti con autonomia funzionale considerate completate secondo l'accezione di cui sopra, è per il 13 % completate, per il 17 % in gara, per il 6,6 % affidate e per il 62, % con lavori in corso.

La tabella che segue, indica secondo la primigenia struttura della delibera 121/2001 lo stato di avanzamento delle opere avviate, con i rispettivi valori di disponibilità impegnate allo stadio di lavori conclusi, lavori in gara, affidati o in corso.

**Tabella 4: Opere avviate e completate**

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Valore complessivo delle disponibilità impegnate	Infrastrutture strategiche in corso valori del progetto (disponibilità impegnate)			
			Completato	gara	lavori affidati	lavori in corso
<b>SISTEMA VALICHI*</b>						
Brennero	<b>3.575,00</b>	-				
Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006-2009) (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009)		-				
<b>Totale Valichi</b>	<b>3.575,00</b>	-	-	-	-	-
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>		-				
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	10.600,00	-				
Linea ferroviaria Aosta-Martigny (NOTA INTEGRATIVA DPEF 2005-2008 - motivazioni funzionali)		-				
Tratta Venezia-Udine-Vienna		-				
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.071,71	385,57		385,57		
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.375,00	-				
Accessibilità Valtellina		-				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>14.046,71</b>	<b>385,57</b>	-	<b>385,57</b>	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
Tunnel Monte Bianco		-				
Complemento stradale Corridoio 5	3.130,99	1.436,61		258,60	514,81	663,20
Accessibilità Valtellina	959,56	534,82				534,82
Accessibilità Malpensa	552,11	-				-
Autostrada Asti-Cuneo	118,49	-				
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)		-				
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	7.046,57	-				
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	4.255,75	1.134,54		1.134,54		
Riqualifica SS 415 Paullese	86,83	-				
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>16.150,31</b>	<b>3.105,97</b>	<b>1.134,54</b>	<b>258,60</b>	<b>514,81</b>	<b>1.198,02</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale padano</b>	<b>30.197,01</b>	<b>3.491,54</b>	<b>1.134,54</b>	<b>644,17</b>	<b>514,81</b>	<b>1.198,02</b>

<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	4.867,16	-				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>4.867,16</b>	-	-	-	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.832,72	-				
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>1.832,72</b>	-	-	-	-	-
<b>Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero</b>	<b>6.699,88</b>	-	-	-	-	-
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	7.222,50	622,00		622,00		
Potenziamento sistema Gottardo	1.000,00	-				
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	2.070,00	-				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>10.292,50</b>	<b>622,00</b>	-	<b>622,00</b>	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
SS 28	550,06	-				
Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Milesimo (DPEF 2005-2008 NUOVI INTERVENTI)						
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	3.787,80	-				
Adeguamento Cassia RM-VT	295,02	-				
Adeguamento Salaria		-				
Adeguamento SS 156	291,28	291,28		-	291,28	
Dorsale Atina-Colli al Volturno		-				
Pontina - A12 -Appia	1.656,52	-				
Cisterna - Valmontone	636,93	-				
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.380,00	-				
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	9.665,00	6.880,49	960,98	1.503,86	128,40	4.287,25
Asse autostradale Palermo-Messina	1.055,47	1.032,68	1.032,68			
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	728,33	694,45				694,45
Nord-Sud Camastra-Gela		-				
Agrigento-Caltanissetta-A19	518,59	516,34		516,34		

Ragusa-Catania	897,20	-				
Gela-Agrigento-Trapani		-				
Palermo-Agrigento	1.218,41	-				
<b>Totale sistemi stradali e autostradali**</b>	<b>22.732,67</b>	<b>9.467,30</b>	<b>1.993,66</b>	<b>2.072,26</b>	<b>419,68</b>	<b>4.981,70</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa</b>	<b>33.025,17</b>					
		<b>10.089,30</b>	<b>1.993,66</b>	<b>2.694,26</b>	<b>419,68</b>	<b>4.981,70</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	429,27	200,00		200,00		
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>429,27</b>	200,00	-	<b>200,00</b>	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto		-				-
Foggia - Cerignola		115,70				115,70
Bari - Matera		-				
Gioia del Colle - Matera		-				
SS 172 dei Trulli		-				
Ammodernamento SS 7 - SS 106		-				
Maglie - S. Maria di Leuca	201,40	-				
completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	36,22	36,21	36,21			
<b>Totale sistemi stradali e autostradali**</b>	<b>237,62</b>	<b>151,91</b>	<b>36,21</b>	-	-	<b>115,70</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale adriatico</b>	<b>666,89</b>	<b>351,91</b>	<b>36,21</b>	<b>200,00</b>	-	<b>115,70</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero		-				
Asse ferroviario Milano-Firenze		-				
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio E. - DPEF 2005-2008 - NUOVO INTERVENTO						
<b>Totale sistemi ferroviari</b>		-	-	-	-	-

<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>		-				
Asse autostradale Variante di Valico (a)		-				
Nodo stradale e autostradale di Bologna		-				
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	563,03	-				
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale		-				
Modena-Lucca		-				
Totale sistemi stradali e autostradali		-	-	-	-	-
<b>Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale</b>	-	-	-	-	-	-
 <b>PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)</b>	<b>4.271,63</b>	<b>3.243,70</b>				
				800,00	2.443,70	
<b>PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)</b>	<b>4.684,30</b>					
<b>CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	2.450,84	-				
Passo Corese - Rieti	792,20	-				
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria		-				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>3.243,04</b>		-	-	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
nodo ferrostradale Casalecchio di Reno - (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	217,94	-				
Valichi appenninici (E.R.)		-				
Valichi appenninici (TOSC.)		-				
Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana 963,192-106,907-23,241-133,762-190,573 /tratta toscana 762,807-390,958-6,714-27,372-67,139/tratta umbra 278,887-20,658-51,646-77,469)	271,12	271,12		271,12		
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (tratta marchigiana 669,845-204-5,165-54,744-108,972/tratta umbra 285,601-25,823-59,393-81,6)	2.184,10	2.095,61				2.095,61
Nodo di Perugia	707,39	-				
Strada Tre Valli	630,45	14,56				14,56
Terni-Rieti	222,02	216,10				216,10
Rieti-L'Aquila-Navelli	20,05	21,16				21,16
Pedemontana Abruzzo-Marche		-				

Galleria sicurezza Gran Sasso		-				
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Termoli)		-				
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	680,38	61,79				61,79
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela		-				
Salerno-Potenza-Bari		-				
Murgia-Pollino		-				
Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	2.093,44	769,79				769,79
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>7.026,90</b>	<b>3.450,13</b>	-	<b>271,12</b>	-	<b>3.179,01</b>
<b>Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica</b>	<b>10.269,94</b>	<b>3.450,13</b>	-	<b>271,12</b>	-	<b>3.179,01</b>
<b>SISTEMI URBANI</b>						
Grandi stazioni riqualificazioni	401,47	293,74				293,74
Grandi stazioni Infrastrutture	284,47	284,47				284,47
Metropolitane milanesi	3.243,93	214,12				214,12
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	240,62	264,40	264,40			
Accessibilità Fiera di Milano	336,57	336,56				336,56
Torino metropolitana	258,54	-				
Monza metropolitana	1.420,82	-				
Brescia metropolitana	666,91	655,82				655,82
Veneto sistema metropolitano	140,00	-				
Metropolitana lagunare di venezia (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		-				
Trieste penetrazione grande viabilità nord		-				
Bologna metropolitana	788,86	-				
Modena metropolitana		-				
Costa romagnola metropolitana	92,05	92,05				92,05
Genova metropolitana		-				
Nodo stradale e autostradale di Genova		-				
Firenze sistema tramviario		-				
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/ B1 / GRA	3.660,33	2.305,73	613,07			1.692,66
Nodo urbano di Roma		-				
Viabilità complementare dell'autostrada Roma - aeroporto Fiumicino (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		150,00		18,00		132,00

Area Castelli		-				
Napoli metropolitana e reti metropolitane di Salerno e Caserta	3.675,91	2.448,72				2.448,72
Napoli risanamento del sottosuolo	26,67	30,97	9,23		9,67	12,07
Bari tangenziale		-				
Bari nodo ferroviario e metropolitana		-				
Messina metropolitana		-				
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S.Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		-				
Nodo di Catania	932,00	-				
<b>Totale Sistemi urbani</b>	<b>16.169,14</b>	<b>7.076,58</b>	<b>886,70</b>	<b>18,00</b>	<b>101,72</b>	<b>6.070,16</b>
<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA</b> adeguamento SS 131 (Cagliari-Sassari; Nuoro-S. Teresa di Gallura) 671,394-25,823-100,709-147,19/SS-Alghero 103,291-1,549-15,494-22,724/porto di Olbia 51,646-5,165-12,911-12,911/porto di Golfo Aranci 20,658-0,775-3,873-7,747/porto di Porto Torres 8,263-0,207-0,826-4,648	<b>121,15</b>	<b>133,35</b>				
<b>HUB PORTUALI</b> Ancona 103,291-25,823-25,823-51,646/Civitavecchia 118,785-3,615-49,063-54,228/Taranto 51,646-2,582-10,329-20,658/allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165-30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329-20,658	<b>1.420,01</b>	<b>674,88</b>		<b>674,88</b>		
<b>HUB INTERPORTUALI</b> scalo merci Poggio Mirteto 258,228-0-5,165-0/Gioia Tauro 92,962-5,165-15,494-30,987/Nola-Battipaglia-Marcianise 361,520-14,461-22,724-29,954/area romana 149,772-10,329-25,823-25,823/Segrate 113,621-1,5493-0-0/Jesi 87,798-10,329-20,658-25,823/centro merci Novara 296,963-162,684-4,132-0-0/area brindisina 61,975-1,033-0-0/Catania 10,846-9,813-3,099-2,582-5,165/Termini Imerese 1,549-1,549-0-0/Livorno Guasticce 25,823-2,582-5,165-7,747/piastre logistica umbra 14,719-1,549-7,747-5,681/conca di accesso e attrezzature porto di Cremona 57,843-23,241-1,033-6,197-18,076	<b>573,38</b>	<b>370,61</b>	<b>11,18</b>		<b>127,81</b>	<b>231,62</b>

<b>ALLACCIAIMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI</b>	<b>560,37</b>	<b>268,95</b>		268,95		
<b>SCHEMI IDRICI</b>	<b>1.400,20</b>	<b>1.433,99</b>	<b>55,51</b>	<b>752,63</b>	<b>173,31</b>	<b>452,54</b>
Schemi idrici Abruzzo	61,82	<b>36,81</b>				36,81
Schemi Idrici Basilicata	414,35	<b>369,64</b>		254,15	21,57	93,92
Schemi Idrici Calabria	105,09	<b>128,44</b>		81,85	23,19	23,40
Schemi Idrici Campania		<b>128,55</b>			128,55	
Schemi Idrici Molise	186,94	<b>198,43</b>		75,00		123,43
Schemi Idrici Puglia	191,32	<b>149,20</b>		129,32		19,88
Schemi Idrici Sardegna	212,95	<b>181,62</b>	55,51	126,11		
Schemi idrici Sicilia	227,74	<b>241,30</b>		86,20		155,10
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	<b>1.793,00</b>	<b>691,50</b>	81,50		90,00	520,00
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI</b>		-				
<b>MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI</b>	<b>322,26</b>	<b>312,86</b>				312,86
<b>PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA</b>	<b>489,08</b>	-				
<b>TOTALE IN MEURO</b>	<b>116.238,40</b>	<b>31.589,30</b>	<b>4.240,45</b>	<b>5.651,82</b>	<b>2.099,52</b>	<b>19.597,51</b>
<b>MEZZOGIORNO</b>	30.452,67	14.154,48	2.135,76	2.772,83	311,38	8.934,51
<b>PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE</b>	<b>26,20</b>	<b>44,81</b>	<b>50,37</b>	<b>49,06</b>	<b>14,83</b>	<b>45,59</b>

\* alla voce valichi sono comprese le opere riconosciute dalla Corte dei conti ma non è compresa la Torino Lione

Gli stessi dati, analizzati per l'aggregato più ampio possibile, cioè per famiglie di infrastrutture, ci indicano lo stato che segue.

Rispetto ai costi conosciuti per famiglie di infrastrutture e resi pubblici con l'Allegato Infrastrutture del giugno del 2008, le famiglie infrastrutturali relative al Sistema Valichi, al corridoio plurimodale Tirreno Brennero ed al corridoio plurimodale dorsale centrale, non hanno registrato nessun impegno di disponibilità e quindi nessun avanzamento programmatico.

Altre famiglie infrastrutturali, come il corridoio padano, componente italiana del Corridoio n 5, il corridoio tirrenico nord Europa che si estende lungo tutta la fascia tirrenica del centro sud Italia ed in cui insistono importantissime infrastrutture come l'asse autostradale Salerno Reggio Calabria ed il sistema stradale siciliano oltre al Corridoio n 1 Berlino Palermo, registrano rispettivamente un avanzamento di oltre l'11 % e di oltre il 30%.