

**Capitolo 4: La manovra triennale, l'uso dei Fondi FAS,  
le risorse a disposizione**

### ***La manovra triennale: le risorse a disposizione e le ulteriori esigenze***

Nell'articolato processo programmatico che prevede anche il passaggio alla triennialità della manovra finanziaria prevista dalla legge di riforma della Legge finanziaria e dalle nuove indicazioni in materia di federalismo fiscale, si inserisce l'impostazione della manovra finanziaria, cioè un ampio corpo normativo contenuto nella legge finanziaria per il 2009.

Nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 – 2011, quello dello scorso anno, abbiamo indicato una esigenza finanziaria di **44 miliardi di €** di cui il contributo pubblico stimato era pari, sempre nel triennio, a **14 miliardi di €** (vedi Tavola seguente)

**Tavola 9: FONTI IMPIEGHI SU ESIGENZE FINANZIARIE 2009 - 2011**

(in miliardi di €)

	<b>Risorse pubbliche</b>	<b>Risorse private e comunitarie</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Oltre</b>
<b>Legge Obiettivo</b>	<b>18,000</b>		<b>4,000</b>	<b>5,000</b>	<b>5,000</b>	<b>4,000</b>
<b>Legge Obiettivo</b>		<b>37,215</b>	<b>8,000</b>	<b>12,000</b>	<b>10,000</b>	<b>7,215</b>
<b>Totale</b>	<b>18,000</b>	<b>37,215</b>	<b>12,000</b>	<b>17,000</b>	<b>15,000</b>	<b>11,215</b>

Nel 2009 il ricorso ai fondi FAS ed ai fondi di Legge obiettivo, hanno modificato l'impegno di competenza pubblica.

Nel marzo del 2009, la disponibilità di fondi di origine FAS si componeva delle disponibilità assegnate con delibera CIPE 112/2008 di 7.356 milioni di euro oltre ad una disponibilità aggiuntiva di 5 miliardi di euro derivante dall'assegnazione avvenuta proprio in data 6 marzo 2009.

Questa seconda assegnazione era comprensiva di 1 miliardo di € assegnati a valere sull'edilizia scolastica ed universitaria e 200 milioni di euro per l'edilizia carceraria.

Da questa disponibilità si devono sottrarre:

1. adeguamento prezzi materiale da costruzione: 900 milioni di €;
2. finanziamento società Tirrenia: 390 milioni di euro;
3. finanziamento servizi regionali ferroviari: 1.440 milioni di euro;
4. finanziamento obblighi di servizio media lunga percorrenza ferroviari: 330 milioni di euro;

5. investimenti del Gruppo ferrovie dello Stato: 960 milioni di €.

Il Fondo Infrastrutture ha quindi un valore di 7.136 milioni di euro a cui vanno riassegnate le risorse dedicate ad investimenti in infrastrutture ferroviarie derivanti dal decreto interministeriale di cui all'art 25 legge 2/2009. Sul valore di 7.596 milioni di euro così ottenuto, si è proceduto ad adempiere all'obbligo di ripartizione territoriale 15% e 85% nel rispetto delle indicazioni formulate dal Dicastero dello Sviluppo Economico coerentemente a quanto previsto dall'art. 6 quinquies della Legge 133/2008.

Nel 2009, in realtà, l'impegno di competenza pubblica è stata di **9,916 miliardi di €** (2,3 miliardi di € per rifinanziamento Legge Obiettivo e 7,6 miliardi di € Fondi FAS) per investimenti in infrastrutture.

Gli altri **3,1 miliardi di €** sono stati destinati ad attività non infrastrutturali quali, come detto in precedenza: la privatizzazione di Tirrenia, il trasporto regionale delle Ferrovie dello Stato, l'emergenza terremoto in Abruzzo, l'aumento dei prezzi del materiale da costruzione, ecc.). L'impegno di quota privata, nel 2009, è stata di circa **8 miliardi di €**.

Nel 2010 riteniamo necessario un contributo privato di **10 miliardi di €**.

In tal modo il quadro Fonti Impieghi per il triennio 2010 – 2012, alla luce di quanto definito dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009 e delle esigenze programmatiche prima esposte, diventa:

**Tabella 10: FONTI IMPIEGHI SU ESIGENZE FINANZIARIE 2010 - 2012**

(In miliardi di €)

	Risorse pubbliche	Risorse private e comunitarie	2009	2010	2011	2012	Oltre
<b>Fondo infrastrutture</b>	<b>26,000*</b>		<b>9,900</b>		<b>4,100</b>	<b>5,000</b>	<b>7,000</b>
<b>Fondo infrastrutture</b>		<b>46,000**</b>	<b>8,000</b>	<b>10,400</b>	<b>12,600</b>	<b>7,000</b>	<b>9,000</b>
<b>Totale</b>	<b>26,000*</b>	<b>46,000 **</b>	<b>17,900</b>	<b>10,400</b>	<b>16,700</b>	<b>12,000</b>	<b>16,000</b>

\* nel triennio 2009 – 2001 viene rispettata la quota definita nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno pari a 14 miliardi di €

\*\* nel triennio 2009 – 2011 viene rispettata la quota definita nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno pari a 30 miliardi di €

Per dare un quadro informativo completo sulle altre esigenze finanziarie relative ad opere non comprese nella Legge Obiettivo e relative alle attività di sviluppo e manutenzione della rete stradale e ferroviaria si riportano le esigenze finanziarie avanzate, in proposito da ANAS e da Rete ferroviaria Italiana. Si precisa che i valori indicati nelle seguenti Tabelle attengono alle previsioni espresse negli atti contrattuali in essere. Tali poste finanziarie sono suscettibili di modificazioni alla luce

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Risorse stanziare in Legge Finanziaria 2007 (annualità 2008 e 2009), risorse previste nel Piano investimenti ANAS 2007– 2011 (annualità 2010 e 2011) e previsioni al 2012</b>	<b>1.560,00</b>	<b>1.204,00</b>	<b>1.660,00</b>	<b>1.660,00</b>	<b>1.660,00</b>
<b>Ulteriore fabbisogno per interventi attivabili mediante il Contratto di Programma</b>		<b>2.000,00</b>	<b>1.900,00</b>	<b>1.900,00</b>	<b>1.900,00</b>

delle misure programmate dal Governo ai fini della manovra triennale.

(In milioni di €)

(In milioni di €)

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Risorse autorizzate a legislazione vigente tramite Contratto di Programma RFI 2007 – 2011 (agg.to 2008) e Legge Finanziaria 2008 (annualità 2009 e 2010)</b>	<b>4.751</b>	<b>4.520</b>	<b>2.885</b>	<b>2.818</b>	<b>2.818</b>
<b>Ulteriore fabbisogno minimale per interventi prioritari attivabili mediante il Contratto di Programma</b>			<b>5.430</b>	<b>5.470</b>	<b>5.500</b>

### ***Accesso ai capitali privati***

Nella ricerca di capitali privati si seguiranno i seguenti possibili itinerari procedurali:

- a) **Anticipo bando di gara per concessioni autostradali in scadenza:** è utile ricordare che **gli approfondimenti finora portati avanti**, su possibili anticipazioni della messa in gara sul mercato di concessioni autostradali in scadenza nel prossimo quinquennio, **portano come risultato ad un valore che oscilla tra un minimo di 800 milioni di € ed un massimo di 2.600 milioni di € che ANAS potrebbe destinare alla realizzazione di nuovi investimenti all'interno del Contratto di Programma.**
- b) **Pedaggiamento di tratte stradali convertibili in autostradali:** si verificherà la possibilità di pedaggiare alcuni segmenti stradali, segmenti che, come già prospettato nell'Allegato Infrastrutture al DPEF del 2005, con adeguati investimenti possono essere trasformati in segmenti autostradali, quali in particolare:
  - la E 45 (attualmente segmento isolato dell'asse Mestre – Civitavecchia che con il presente Allegato Infrastrutture diventa asse organico trasversale del Paese per il quale è in corso un apposito project financing);
  - il raccordo anulare di Roma e l'accesso all'aeroporto di Fiumicino;
  - la superstrada Bari – Lecce;
  - l'autostrada Salerno – Reggio Calabria (la decorrenza del pagamento del pedaggio potrà avvenire solo in presenza di una offerta di tipo autostradale e quindi a decorrere dal 2013);
  - l'autostrada Catania - Siracusa di prossima apertura da parte di ANAS.

Le ipotesi di pedaggiamento saranno coerenti con le Fonti di copertura dei finanziamenti utilizzati per la realizzazione o per gli adeguamenti necessari.
- c) **Società di Corridoio:** lo scorso, anno nell'Allegato Infrastrutture, si propose formalmente di costituire Società capaci di ottimizzare al massimo i vantaggi prodotti dai vari "Corridoi comunitari plurimodali".

Società che si configurano, come nel caso dell'esperienza della "Quadrilatero Umbria Marche", quali soggetti catalizzatori delle attività e delle rendite che, nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso, diventano concrete proprio a valle di un

intervento organico. Un organismo non legato solo alla realizzazione di un determinato asse infrastrutturale ma, come nel caso della Brenner Corridor Platform, un organismo che ha come obiettivo quello di aggregare tutti coloro che gestiscono anche attività intermodali (piastre logistiche, interporti, ecc.) direttamente e indirettamente legate alla realizzazione del nuovo tunnel ferroviario.

- d) **Azione mirate a fare uscire l'ANAS dalla Pubblica Amministrazione:** anche questo è un obiettivo che da almeno tre anni si cerca di perseguire. In realtà sarà necessario intensificare lo sviluppo dei ricavi da mercato e ciò consentirebbe, già nel breve termine, di raggiungere l'obiettivo del deconsolidamento di ANAS dal perimetro della Pubblica Amministrazione e conseguentemente, quello di poter accedere autonomamente al mercato dei capitali per finanziare, anche attraverso fonti alternative ai tradizionali contributi dello Stato, la domanda di sviluppo infrastrutturale del Paese senza alimentare ulteriormente il debito pubblico.

### ***Possibile accesso ai capitali pubblici e comunitari***

I capitali Pubblici e comunitari che si ritiene necessario garantire sono relativi a:

- e) **Identificazione di una quota finanziaria per la realizzazione del nuovo tunnel ferroviario del Brennero.** L'Austria, infatti, ha già approvato la tratta di sua competenza ed è pronta a garantire la propria quota. Il Governo italiano non può non rispettare il cronoprogramma che si è dato a scala comunitaria anche perché la Unione Europea ha già assegnato una quota di **981 milioni di €** per tale intervento. A tale proposito viene nel **Capitolo 6** riportato il quadro dettagliato delle esigenze finanziarie e del possibile itinerario procedurale già esposto al CIPE nella seduta del 8 maggio 2009.
- f) **Adeguamento del valore dei servizi resi dalla Motorizzazione Civile.** Oggi i cespiti provenienti dai servizi erogati dalla Motorizzazione Civile (patenti, omologazioni, ecc.) producono entrate pari a circa **800 milioni di €**. Potremmo avviare un processo di adeguamento tariffario, anche minimo e frazionato in un arco temporale lungo, in modo da non incidere sul tasso inflativo; in tal modo sarebbe possibile, in un arco di tre anni, portare tali introiti a **1 miliardo di €** e la quota aggiuntiva di **200 milioni di €** potrebbe essere destinata al rifinanziamento della Legge 211/92.

- 
- g) **Definizione di un Fondo Rotativo del valore di 2 miliardi di €** per la costituzione di Partenariato Pubblico Privato per la gestione di Piastre Logistiche.
- h) **Un azione organica e mirata per il trasporto pubblico locale.** Oltre alle risorse destinate dalla Legge Obiettivo per la realizzazione di reti metropolitane, sarà opportuno assegnare delle risorse per il rifinanziamento del “Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale” istituito dal decreto legge 25 giugno 2008 n. 112 convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008 n. 133 e destinato ad interventi per il trasporto rapido di massa e all’acquisto di veicoli da adibire al trasporto pubblico locale ivi compresi rotabili da destinare ai servizi di competenza regionale ed autobus a minore impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale. Sarà, altresì, opportuno adottare tutti i provvedimenti finalizzati all’attuazione delle riforme in materia di trasporto pubblico locale, in linea con la legge sul federalismo fiscale, che prevede la definizione delle modalità di determinazione del fabbisogno per il Trasporto Pubblico Locale tenendo conto di costi standard per il settore e garantendo un livello adeguato del servizio.
- i) **Il rifinanziamento e la riformulazione sostanziale della Legge 211/92.** Una riforma che deve superare le anomalie che hanno in questi anni caratterizzato, nei fatti, la attuale normativa. In tale operazione l’interlocutore fondamentale sarà la Conferenza Stato Regioni e Unificata ed in particolare sarà utile che la norma identifichi interventi organici e funzionali (comprensivi cioè dell’intera operazione sia legata alla infrastrutturazione degli impianti, sia del materiale rotabile su ferro e su gomma) in tal modo sarà possibile attivare forme concrete di Partenariato Pubblico Privato ridimensionando in modo sostanziale l’indebitamento pubblico. Manovra da coordinare con quanto riportato al precedente punto h).
- j) **Incentivi al trasferimento su ferrovia e su idrovia delle merci gravitanti su strada.** Il finanziamento statale alle imprese di trasporto ferroviario nella formula del contributo-chilometro (*ferrobonus*) è indispensabile per consentire ai nuovi operatori di sostenere i costi di accesso al mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Tale contributo si giustifica altresì alla luce degli obiettivi di riequilibrio modale, di coordinamento dei trasporti e di mobilità sostenibile che il nostro ordinamento persegue, in linea con gli orientamenti comunitari. Si tratta, in ogni caso, di un contributo statale che, pur indirizzato alle imprese non dominanti, tende a giustificarsi anche sotto il profilo comunitario nell’ottica di una discriminazione positiva volta a sviluppare una efficace concorrenza nel mercato, e cioè in funzione dell’esigenza di

consentire l'accesso al mercato di nuovi operatori. Donde anche la temporaneità della misura. Il costo della operazione è pari a circa **25 milioni di €** per tre anni. In attuazione degli impegni internazionali assunti nell'ambito del progetto Torino - Lione, occorre garantire continuità al servizio di autostrada ferroviaria alpina che, superato il periodo di sperimentazione, si avvia a svolgere il regolare servizio. Analogo incentivo dovrebbe essere trasferito alle imprese di trasporto disposte ad investire in una movimentazione, quella idroviaria, che, avvenendo all'interno di un sistema territoriale con elevata domanda, produce, anche con soglie minime, rilevanti contributi all'abbattimento dell'impatto ambientale.

- k) **Fiscalizzazione di 5 punti degli oneri sociali per le imprese portuali.** Le associazioni rappresentative delle imprese portuali hanno evidenziato i risvolti sociali gravi ed urgenti che deriverebbero dal mancato accoglimento di una simile richiesta. L'argomento necessita comunque di approfondimenti e verifiche che saranno effettuate da parte dei competenti Ministeri.
- l) **Sgravi per il cabotaggio minore.** Le associazioni dell'armamento hanno chiarito che la richiesta ha un onere stimato in circa 55 milioni di €, a fronte del quale lo Stato vedrebbe però ridotto di circa 15 milioni di € l'onere della sovvenzione oggi erogata a favore dell'armamento pubblico. Anche questa richiesta è sottoposta ad approfondimenti e verifiche.
- m) **Riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi utilizzati esclusivamente in aree portuali.** Per onorare una simile richiesta andrebbe individuata una copertura di circa 20 milioni di € e occorrerebbe effettuare anche approfondimenti per quanto riguarda la compatibilità con l'ordinamento comunitario.
- n) **Attivazione dello sportello unico doganale.** In sede Presidenza del Consiglio si è recentemente conclusa la concertazione sullo schema di Regolamento attuativo. Occorre avviare l'iter per l'acquisizione del parere del Consiglio di Stato in merito.

***Impegni del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
coerenti con le attuali disponibilità finanziarie***

Dopo le delibere del CIPE del 6 marzo 2009, dell' 8 maggio 2009 e del 26 giugno 2009 è stato possibile disporre di un quadro certo di assegnazioni finanziarie per opere identificate in modo dettagliato. Solo dopo tali delibere, che hanno avuto il principale obiettivo di ricostruire un normale contesto programmatico a valle di un biennio 2006 – 2007 di



blocco degli investimenti, è possibile disegnare un quadro di azioni che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti prospetta possa essere attuato nel breve e medio periodo:

- Entro il mese di settembre 2009 sarà sottoposto al CIPE un programma di opere medio piccole di competenza dei Provveditorati alle Opere Pubbliche del Dicastero per un importo di circa **815 milioni di €**.
- Entro l'anno, saranno sottoposti al CIPE interventi per un valore globale di **15 miliardi di €** relativi al Programma di interventi deliberati dal CIPE nella seduta del 6 marzo 2009 e del 26 giugno 2009.
- Entro l'anno, saranno attivate le gare per gli edifici pubblici della zona del terremoto dell'Aquila per un importo di circa **160 milioni di €**.
- Entro l'anno, saranno attivate le gare per l'edilizia scolastica della zona del terremoto dell'Aquila per un importo di circa **220 milioni di €**.
- Entro il mese di ottobre 2009, sarà disponibile il quadro degli interventi urgenti per la messa in sicurezza degli edifici scolastici per un valore pari a circa **750 milioni di €**. Entro il mese di dicembre potranno concludersi le gare di affidamento di almeno il 40% di tale quadro programmatico.
- Entro il mese di luglio 2009, sarà sottoposta al CIPE una prima proposta per l'attuazione organica del Piano di edilizia carceraria supportata dalla disponibilità di una prima tranche di **200 milioni di €**.
- Entro il mese di luglio 2009 sarà costituito un nucleo operativo, al massimo livello, all'interno del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti il cui compito sarà quello di ridimensionare in modo sostanziale i tempi che intercorrono tra l'approvazione dei progetti da parte del CIPE e la loro cantierizzazione. Infatti, **dal momento della approvazione dei progetti al CIPE all'apertura dei cantieri intercorrono spesso anche 24 mesi. Il nucleo ha un preciso mandato: riportare entro 120 giorni l'intero iter procedurale.** Tale impegno è oggi possibile grazie alle nuove norme del Codice degli Appalti e alla istituzione dei Commissari previsti proprio dalla Legge n. 2 del 2009.
- Presentazione **alla BEI di un Piano di interventi da supportare attraverso la linea di credito** definita nel protocollo di accordo

dell'ottobre 2008. Onde consentire l'intervento della BEI sui vari interventi proposti e tenuto conto che l'intervento può avvenire solo su progetti della Legge Obiettivo e ubicati sulle reti TEN – T, si precisa che gli interventi relativi all'asse Pedemontana Lombarda ed all'Asse Val d'Astico (Trento – Piovène – Rocchette) fanno parte della legge Obiettivo e del Corridoi comunitari.

***Interventi del Fondo Infrastrutture: quadro di dettaglio della Delibera CIPE del 6 marzo 2009***

Le disponibilità complessive, considerati sia gli obblighi di legge che fanno capo alle assegnazioni di legge obiettivo, sia le risorse FAS, sia la quota ordinaria di RFI nonché le risorse FAS preesistenti, hanno portato, insieme a quote importanti derivanti dai capitali privati, alle finalizzazioni complessive indicate nella tabella che segue.

**Tabella 11: INTERVENTI FONDO INFRASTRUTTURE QUADRO DI DETTAGLIO DELLA DELIBERA DEL 6 MARZO 2009  
(DELIBERA CIPE 26 GIUGNO 2009)**

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
<b>SALVAGUARDIA DI VENEZIA</b>	<b>Sistema Mo. SE.</b>	800					Già approvato
<b>TOTALE Mo.SE: 800 milioni, di cui:</b>		<b>800</b>					
<b>RIASSETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO</b>	<b>Tratta Brescia – Treviglio dell’Asse AV/AC Milano – Verona. la fase</b>	390 (Legge Obiettivo) 316 (Fondi propri FS)	99,9 (15% FAS) 144 (15% quota FS)				Luglio 2009
	<b>Asse AV/AC Milano – Genova la fase</b>	400	100				Luglio 2009
	<b>Rho – Gallarate</b>	292					Ottobre 2009
	<b>Asse ferroviario Pontremolese I° stralcio</b>	234,6					Già approvato
	<b>Adeguamento rete ferroviaria meridionale, partecipazione FS e interventi a terra Ponte sullo Stretto</b>			904			Nov. 2009 Febbraio 2010
	<b>Asse ferroviario Rieti - Passo Corese</b>					350	2010
<b>TOTALE FERROVIE: 3.230,5 milioni, di cui:</b>		<b>1.632,6</b>	<b>343,9</b>	<b>904</b>		<b>350</b>	
	<b>Asse autostradale CISA</b>				1.810		Ottobre 2009
	<b>Asse autostradale Brescia – Padova</b>				900		Nov. 2009
	<b>Asse autostradale Cecina – Civitavecchia</b>				3.800		Già approvato

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE ED AUTOSTRADALE	Tangenziale Est di Milano				1.500		Ottobre 2009
	Tunnel di sicurezza Frejus		30				Giugno 2009
	Sistema Pedemontana Lecco Bergamo - la fase		80 in corso definizione progetti				Luglio 2009
	Nodo di Perugia la Fase e Tre Valli la Fase						Ottobre 2009
	Collegamento tra tangenziale di Napoli e rete viaria costiera. la fase			80			Ottobre 2009
	Adeguamento SS 372 Telesina (Caianello – Benevento)			90			Ottobre 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria macro lotto 3 parte 4° e interventi per emergenza traffico – tratto Bagnara . Scilla			345			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria nuovo svincolo di Eboli			22			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Mileto			38			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Rosarno			21			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Laurana Borrello			25			Giugno 2009

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE ED AUTOSTRADALE	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria galleria Fossino e svincolo di Laino Borgo			113			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Lamezia – Torrente Randace			32			Giugno 2009
	Strada Statale 106 Jonica Megalotto 3 1° stralcio			537			Giugno 2009
	Strada Statale 106 Jonica variante Nova Siri			34			Giugno 2009
	Agrigento - Caltanissetta - A19 Tratto dal Km 44 al Km 74 (Stralcio)			209			Giugno 2009
	Strada Licodia Eubea Collegamento SS. 117 bis Stralcio 2°			132			Luglio 2009
	Asse stradale Maglie – Santa Maria di Leuca			136			Luglio 2009
	Pedemontana Lombarda				3.800		Luglio 2009
RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE ED AUTOSTRADALE	BreBeMi				1.700		Giugno 2009
	Corridoio tirrenico meridionale 1° stralcio Cisterna Valmontone				1.600		Luglio 2009
	Collegamento porto di Ancona alla grande viabilità				460		Ottobre 2009
	Raccordo Campo Galliano – Sassuolo				650		Ottobre 2009
	Nodo di Perugia e Tre Valli Ila Fase					400	2010

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
	Asse autostradale Orte – Civitavecchia					300	2010
	Asse autostradale Domiziana					510	Ottobre 2009
	Collegamento tra SS 514 e SS 194 “Ragusana”				815		Nov. 2009
	Asse autostradale Termoli San Vittore				1.137		2010
	Accessibilità Valtellina – Variante di Morbegno – 1° lotto – 1° stralcio Tronco B e 2° stralcio					280	2010
	Strada Statale 260 Picente (Amatrice – Montereale – L’Aquila) Lotto 4° dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallai			77			Ottobre 2009
	Accessibilità Malpensa Collegamento tra la SS 11 a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.					419	2010
	Strada Statale 4 adeguamento Passo Corese – Rieti					120	2010
<b>TOTALE STRADE E AUTOSTRADE: 22.202 milioni, di cui:</b>			<b>110</b>	<b>1.891</b>	<b>18.172</b>	<b>2.029</b>	
<b>RIASSETTO DEI SISTEMI URBANI E METROPOLITANI</b>	Opere connesse EXPO 2015 Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4		451				Ottobre 2009
	Risanamento laguna Venezia		50				Luglio 2009
	Linea C Metropolitana Roma. Ulteriore stralcio	17,4	58,5				Ottobre 2009

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
	Rete metropolitana regionale campana			400			Luglio 2009
	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania			330 in corso definizione progetti			Ottobre 2009
	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari						Ottobre 2009
	Edifici Sede dei Carabinieri in Parma		5,5				Giugno 2009
	Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna, Torino		110				Nov. 2009
	Aeroporto di Vicenza		16,5				Già approvato
	Sistemi di trasporto lacuale		12				Giugno 2009
	Metrotramvia di Bologna		56,5				Luglio 2009
	Asse Rimini Riccione					92	2010
	Metropolitana di Napoli Linea 6			150			Dicembre 2009
<b>TOTALE SISTEMI URBANI: 1.749,4 milioni, di cui:</b>		<b>17,4</b>	<b>760</b>	<b>880</b>		<b>92</b>	
<b>INTERMODALITÀ'</b>	Piastra logistica Trieste					279	Ottobre 2009
	Piastra logistica Taranto			33,6			Luglio 2009
	Piastre intermodali piemontesi		0,5			201,2	Luglio 2009
<b>TOTALE INTERMODALITA': 514,3 milioni, di cui:</b>			<b>0,5</b>	<b>33,6</b>		<b>480,2</b>	

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
PONTE SULLO STRETTO	Ponte sullo Stretto di Messina			1.300			Nov. 2009
TOTALE PONTE: 1.300 milioni, di cui:				1.300			
ABRUZZO	Emergenza terremoto Abruzzo			408			Sett. 2009
TOTALE ABRUZZO: 400 milioni, di cui:				408			
SCHEMI IDRICI	Schemi idrici Mezzogiorno			150			Dicembre 2009
TOTALE SCHEMI IDRICI: 150 milioni, di cui:				150			
REALIZZAZIONE DI OPERE MEDIO PICCOLE NEL MEZZOGIORNO	Opere minori e interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto			815			Ottobre 2009 Febbraio 2010
TOTALE OPERE MEDIO PICCOLE				815			
TOTALE GENERALE: 31.169,2, di cui:		2.450	1.214,4	6.381,6	18.172	2.951,2	