

Asse stradale Maglie – Santa Maria di Leuca	<p>La parte più meridionale della Puglia è praticamente priva di un collegamento adeguato con il sistema Paese. Un territorio, quello del Salento, ricco sia di consolidata attrazione turistica che di attività produttive (agro alimentare e terziario avanzato), ma da sempre privo di un cordone ombelicale che ne consentisse la interazione non solo con il sistema pugliese ma con l'intero territorio nazionale. Dopo oltre venti anni questa opera porta a compimento una esigenza ed una emergenza che se non risolta rischiava di marginalizzare, in modo irreversibile, l'intera area salentina.</p>
Pedemontana Lombarda	<p>L'ambito territoriale in cui è ubicato l'intervento collabora, per oltre il 30%, alla formazione del Prodotto Interno Lordo Nazionale e, al suo interno, si movimentano oltre il 25% delle merci del Paese. La realizzazione dell'opera in tempi certi, quindi, non si configura come un segmento o una sommatoria di segmenti stradali ma come il "sistema viario" che supera delle rischiose crisi nella capacità produttiva dell'intera area lombarda e quindi direttamente sul PIL del Paese. Ebbene quest'anno si passa dalla fase programmatica e progettuale a quella realizzativa.</p>
BreBeMi Tangenziale Est di Milano	<p>Si è ritenuto opportuno mettere insieme queste due opere perché rappresentano l'asse portante del motore economico e produttivo non di un ambito regionale ma dell'intero Corridoio 5. Privare il Corridoio di un tale intervento o rinviarne nel tempo la realizzazione significa trasferire in altre realtà della Unione Europea i flussi e le convenienze logistiche possedute dalla intera area padana. Quest'anno dopo un iter lunghissimo e complesso partono i lavori della BreBeMi e quest'anno potrà concludersi l'iter progettuale della Tangenziale Est. Di Milano. Partono quindi, con intera copertura di capitali privati, due intereventi strategici di rilevanza comunitaria.</p>

Corridoio tirrenico meridionale 1° stralcio Cisterna Valmontone	<p>Questo è un segmento che consente la fluidificazione del Corridoio Tirrenico proprio nella parte in cui la domanda di trasporto ha raggiunto soglie elevatissime. È un intervento che ridimensiona in modo sostanziale l'alto livello di incidentalità raggiunto in questa vasta area laziale e, soprattutto, consente un trasferimento di quote di traffico gravitanti oggi su un sistema capillare con caratteristiche e standard non adeguati. È un intervento che ha subito un itinerario autorizzativo complesso (trattasi di un intervento il cui progetto preliminare era stato approvato dal CIPE sin dagli inizi del 2009).</p>
Collegamento porto di Ancona alla grande viabilità	<p>La portualità di Ancona e la vitalità dell'intero sistema economico che gravita sulla città di Ancona, fino ad ora sono stati bloccati dalla assenza di un sistema viario che ne consentisse la integrazione funzionale sia con l'asse autostradale adriatico, sia con il vasto teatro economico della Regione Marche e dell'area centro settentrionale del Paese. Un intervento che trova nel project financing il supporto per diventare concreto e, finalmente, quest'anno si potrà passare dalla fase prettamente programmatica a quella progettuale e realizzativa.</p>
Raccordo Campo Galliano – Sassuolo	<p>Questo intervento, Insieme al nodo autostradale di Bologna, al Nodo di Casalecchio di Reno, al Nodo di Rastignano, rappresenta il tessuto connettivo che garantisce, a ciò che possiamo definire "Offerta Infrastrutturale Bologna", la condizione obbligata per superare una grave emergenza quella dell'attraversamento di un nodo che oggi vede transitare oltre il 60% delle merci Nord – Sud del Paese e che rischia di raggiungere, nell'arco del prossimo triennio, livelli irreversibili producendo un grave danno alla competitività dei nostri prodotti. Entro quest'anno insieme alle Ferrovie dello Stato e all'ANAS, saranno garantiti gli atti necessari a superare questa grave stasi realizzativa.</p>

Collegamento tra SS 514 e SS 194 “Ragusana”	<p>Per anni questo progetto è stato portato avanti nella programmazione degli interventi essenziali per il rilancio di una area con grande attrazione turistica e con grande produttività. Per anni però era rimasta nella fase della intuizione programmatica. Oggi, attraverso un project financing, questa esigenza infrastrutturale può diventare iniziativa progettuale in grado di rispondere alle esigenze da sempre avanzate da questa area meridionale della Sicilia. Anche in questo caso il 2010 diventa l'anno decisivo per l'avvio concreto dell'intera iniziativa.</p>
Asse autostradale Termoli San Vittore	<p>Per la Regione Molise questo intervento rappresenta la scelta strategica primaria. Una scelta che ha portato la Regione a destinare, a tale opera, quasi l'intera quota di FAS regionale dimostrando, in tal modo, non solo una misurabile saggezza programmatica ma, al tempo stesso, il chiaro convincimento che con tale intervento si offre al bacino produttivo di Termoli e all'intero sistema regionale la occasione per interagire con l'area centrale del Paese e, quindi, esaltare al massimo il valore aggiunto che in questa vasta area può prodursi nel breve e medio periodo.</p>
Opere connesse EXPO 2015: Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4; Asse ferroviario Rho – Gallarate	<p>Sono tre interventi essenziali per la riuscita dell'EXPO 2015 ma sono anche tre interventi che offrono, all'intero sistema metropolitano di rispondere, in modo organico, ad una domanda di mobilità sempre più singolare e sempre più articolata che grava sulla città di Milano e sul suo vasto hinterland. Questi interventi se non fossero stati definiti dal CIPE nelle sedute del 6 marzo e del 26 giugno, se non avessero trovato le adeguate risorse finanziarie, avrebbero messo in crisi l'intera operazione EXPO. Per questo motivo l'attenzione e la tensione all'avanzamento concreto dei tre interventi diventa un obiettivo principe del Paese.</p>

Rete metropolitana regionale campana	<p>Il sistema metropolitano regionale campano costituisce a tutti gli effetti uno dei modelli di offerta di trasporto collettivo, a scala nazionale, più integrato e supera la dimensione legata alla realtà urbana per diventare, a tutti gli effetti, il vero regolatore della mobilità gravitante sull'intero tessuto regionale e ciò sia con la interazione con la rete ferroviaria, sia con la capillare interconnessione con reti fino a dieci anni fa fra loro completamente slegate come la Cumana, la Circumflegrea, la Circumvesuviana, la Alifana. Ebbene, quest'anno il volano di risorse che viene destinato a tale intervento consente un rilevante avanzamento di una operazione su cui la Legge Obiettivo, sin dall'inizio, ha riconosciuto rilevanza strategica.</p>
Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania; Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari; Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna, Torino; Metrotramvia di Bologna; Linea C Metropolitana Roma: Ulteriore stralcio	<p>Insieme alle risorse destinate alla metropolitana regionale campana si raggiunge un volano globale di circa 1 miliardo di € destinato all'avvio o al completamento di reti metropolitane che nel nostro Paese fino al 2001 non superavano, globalmente, i 90 Km e che invece, grazie a questa operazione partita cinque anni fa e oggi adeguatamente supportata, ci consentirà, entro il 2013, di disporre di oltre 270 Km di reti metropolitane. Un risultato che renderà possibile un forte abbattimento dell'inquinamento atmosferico, della incidentalità e, soprattutto, una risposta concreta alle esigenze della domanda di mobilità dei cittadini e delle famiglie che grazie a tali reti potranno vedere ridimensionato di oltre il 30% l'attuale incidenza del trasporto sui bilanci familiari. Escluso per il nodo di Bari e di Cagliari la serie di interventi è relativa a risorse che potranno supportare nel breve periodo cantieri o già aperti o di prossima apertura.</p>

<p>Piastra logistica Trieste e Piastra logistica Taranto</p>	<p>Sono due HUB fondamentali non solo per consolidare il ruolo del nostro Paese all'interno del bacino del Mediterraneo ma per offrire all'Unione Europea un riferimento strategico nel contesto del sistema euromediterraneo così come definito a valle delle reti TEN - T. Due interventi progettualmente definiti sin dal 2006 ma che solo ora possono passare dalla fase legata alla intuizione programmatica a quella realizzativa. In particolare per il porto di Trieste e, più in generale per il "Sistema dell'Alto Adriatico" e per il porto di Genova, nel Capitolo 6 si denuncia l'esigenza di azioni mirate per dare a questi due HUB un immediato riscontro con il vasto ambito territoriale comunitario. Sempre entro l'anno si affronteranno le altre portualità del Paese cercando di costruire Piastre Logistiche integrate con il territorio e quindi in grado di attrarre capitali privati.</p>
<p>Ponte sullo Stretto di Messina e nuovi Valichi ferroviari del Frejus e del Brennero</p>	<p>Questi tre macro interventi sono stati messi insieme perché costituiscono "gli anelli mancanti" del sistema Paese e del sistema Europa. Il ponte garantisce la continuità territoriale tra il continente e l'isola, i due nuovi valichi ferroviari consentono all'Italia di non venire marginalizzata dai mercati europei ed all'Europa di accedere ad un mercato, sempre in espansione, come quello del Mediterraneo. Questi tre interventi nel 2009 vivono un momento di non ritorno:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il Ponte può iniziare la sua fase realizzativa, può chiudere, cioè, il lungo iter tecnico, progettuale; un iter che, purtroppo ha subito un blocco di due anni nella passata Legislatura • Il Brennero che, avendo già attivato i lavori del tunnel pilota e ad avendo ottenuto un primo stanziamento a fondo perduto dalla Unione Europea, può sottoporre alla approvazione del CIPE e del Governo un cronoprogramma dettagliato per passare alla fase realizzativa entro i termini definiti nell'Accordo sottoscritto dall'Austria, dall'Italia e dalla Germania il 18 maggio 2009 • Per il nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione, disponendo già di un tracciato e disponendo di un contributo a fondo perduto dalla Unione Europea, necessariamente entro l'anno si darà concretezza procedurale alla fase autorizzativa.

Emergenza terremoto Abruzzo	<p>Sull'emergenza del terremoto in Abruzzo si è dedicato ampio spazio nella Premessa. Qui si vuole solo ricordare che l'azione immediata del Dicastero attraverso il Provveditorato alle Opere Pubbliche – una azione che a soli tre mesi dal terremoto è in grado di dare avvio concreto sia alle azioni, già definite, relative agli edifici pubblici, sia a quelle relative all'edilizia scolastica – testimonia la grande professionalità della Pubblica Amministrazione e dimostra ancora una volta quanto, quando si vuole, la variabile "tempo" possa essere gestita in modo corretto.</p>
Schemi idrici Mezzogiorno	<p>Questo finora è stato un progetto determinante per il Mezzogiorno. Non possiamo dimenticare che nel 2001 in alcuni Comuni della Sicilia l'erogazione dell'acqua avveniva tre volte a settimana per sole 5 ore. Questa grave lacuna, una lacuna che è alla base della perdita di domanda turistica e di sviluppo, ha già raggiunto, in questi anni di azione della Legge Obiettivo, dei primi risultati misurabili. Per questo motivo si è voluto non solo dare continuità ad una simile linea strategica ma si stanno monitorando attentamente tutti gli interventi attivati per verificare i motivi, in alcuni casi, di inadempienze delle Stazioni appaltanti.</p>

Sarebbe però riduttivo, come riportato nel **Capitolo 6**, pensare alla infrastrutturazione del Paese senza, contestualmente, dare reale interazione tra offerta infrastrutturale e domanda di trasporto.

Senza, cioè intervenire sulla ottimizzazione delle condizioni che oggi rendono il trasporto di merci e di persone sempre lontano dagli standard di qualità e di efficienza propri di un Paese industrialmente avanzato.

Per questo motivo, nel Capitolo 6, si sono volute affrontare 15 aree tematiche al cui interno sono esposte non solo le emergenze e le negatività ma anche le possibili azioni, i possibili impegni che vanno presi in questa fase, in questi particolari momenti della Legislatura.

In tal modo coniugare infrastrutture e trasporti diventa non un esercizio teorico o solo strategico ma una misurabile azione non di un Dicastero ma dell'intero Governo.

L'Allegato Infrastrutture di quest'anno diventa, in realtà, un banco di prova non solo per il Governo ma per tutti coloro che, direttamente o indirettamente, sono coinvolti nel processo attuativo: dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle Ferrovie dello Stato, dall'ANAS alle Autorità Portuali, dalle Concessionarie autostradali all'ENAC, all'ENAV, ecc.

Un banco di prova che parte e si sviluppa in una fase recessiva del Paese e proprio per questo coloro che sono coinvolti nelle varie fasi si sentono più motivati e più responsabili.

Per questo motivo il ruolo dei privati, il ricorso allo strumento del Partenariato Pubblico Privato, la possibilità di contenere al massimo i tempi ed i costi delle opere diventano elementi essenziali per il raggiungimento dei risultati.

Questa operazione, questa sommatoria di azioni e di interventi, se adeguatamente supportata può davvero anticipare la fine della fase recessiva. Con il volano di investimenti che è possibile attivare, infatti, si incide, in modo rilevante, sia sulla crescita del PIL, sia sulla occupazione.

Infatti ogni Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria ha sempre riportato i quattro indicatori chiave che, direttamente o indirettamente, caratterizzano la intera operazione. Tali indicatori sono in particolare:

- **La crescita del Prodotto Interno Lordo.**
- **La Crescita occupazionale.**
- **Il Contenimento dei costi della logistica e il contestuale aumento della competitività.**
- **Il Contenimento del costo del trasporto nelle aree metropolitane.**

In merito alla **crescita del Prodotto Interno Lordo** possiamo assicurare che la macchina di investimenti già partita sin dalla riunione del CIPE del 18 dicembre 2008, porterà nel biennio 2009 – 2010, ad una crescita del PIL pari a 2,3 – 2,6 punti percentuali.

Ci si riferisce solo agli investimenti che, concretamente in questo biennio, sarà possibile cantierare.

Se si riuscisse, invece, a cantierare le opere approvate dal CIPE entro l'anno e rendere l'iter di gara più contenuto nei tempi, la crescita del PIL potrebbe superare i 3,4% punti percentuali.

In merito alla **Crescita occupazionale** si ritiene opportuno ricordare che con le opere medio piccole, appaltabili davvero, e con gli investimenti che si riuscirà a cantierare entro il 31 dicembre 2009, sarà possibile evitare una crisi occupazionale, in un comparto chiave come quello delle costruzioni, di circa 120.000 unità e nell'anno 2010 e nel primo semestre del 2011, rispettando il cronoprogramma che ci siamo dati, la soglia occupazionale potrà incrementarsi di 360.000 – 400.000 unità. La cosa importante da ribadire è che circa 60.000 – 70.000 unità potranno, grazie alla tipologia di alcuni interventi, diventare stabili.

In merito al **Contenimento dei costi della logistica e il contestuale aumento della competitività**, è utile precisare che l'apertura al traffico del Passante di Mestre ha prodotto, immediatamente, un vantaggio misurabile, in termini di abbattimento del tasso di congestione pari a circa **15 milioni di € al mese**. Esaminando le sole opere che consentiranno entro il 2010 l'apertura di nuovi lotti funzionali o di quelle opere che consentiranno, sempre entro il 2010, la fluidificazione nell'accesso ai nodi intermodali o alle aree metropolitane complesse, la stima del contenimento della incidenza del costo del trasporto (oggi pari, in alcuni casi, anche a circa il 22% sul valore del trasportato) potrà scendere intorno al 19 – 20%. In realtà un simile risultato produrrebbe un contenimento dei costi di circa 10 – 12 miliardi di € con contestuale aumento della produttività dei nostri prodotti.

In merito al **Contenimento del costo del trasporto nelle aree metropolitane** è facile verificare quanto potrà incidere nei bilanci delle famiglie la messa in funzione sia dei 170 Km di nuove rete metropolitane, sia delle azioni mirate al supporto della offerta di trasporto pubblico locale. È utile ricordare che, in caso di trasporto privato in ambito urbano, il costo che ogni cittadino sostiene si aggira intorno ai 4.000 € all'anno; nel caso in cui il cittadino utilizza una offerta di trasporto pubblica tale soglia non supera il valore di 500 €. Gli interventi già avviati nelle aree metropolitane per la realizzazione di reti a guida vincolata, le azioni avviate, proprio quest'anno, in merito al trasporto regionale delle ferrovie, renderanno possibile entro il biennio un aumento della offerta del trasporto pubblico locale di circa il 15 – 20%; una soglia questa che potrà produrre un contenimento sostanziale dei bilanci delle famiglie pari a circa 6 miliardi di €.

**Allegato 1: Monitoraggio: schede dei progetti deliberati dal
CIPE**

PAGINA BIANCA

<div>  <div> Programma Infrastrutture Strategiche Ordinamento progressivo del CIPE </div> </div> <div> Struttura Tecnica di Missione </div>		
progressivo	Opera	progressivo CIPE
1	Passante autostradale di Mestre	1
2	Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	2
3	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3
4	Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A e B	4
5	Vallone S. Rocco - Napoli	5
6	Strada SV "Fondo Valle Isclero"	6
7	Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	7
8	Grande Raccordo Anulare di Roma Quadrante Nord-Ovest	8
9	07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia: Sistema MO.SE.	9
10	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	10
11	Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo	11
12	Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	12
13	Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	13
14	Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello	14
15	SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	15
16	Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / centro direzionale	16
17	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	17
18	Grandi Stazioni - Riqualificazione, edifici di stazione	18
19	Grandi Stazioni - Infrastrutture, opere complementari	19
20	Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1+ materiale Rotabile - 13 unità di trazione	20
21	Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	21
22	Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	22
23	Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	23
24	Opere di Collegamento Fluminetdu - Tirso lavori di indagine e sviluppo progetto definitivo	24
25	Schema n° 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° Lotto - Picocca	25
26	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1°e 2° lotto	26
27	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 3° lotto	27
28	Autostrada Catania-Siracusa. Località Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	28
29	Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	29
30	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	30
31	Piastra logistica di Civitavecchia	31
32	Bologna - Metropolitana	32
33	Metropolitana di Roma - Linea C	33
34	Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente	34

35	Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.	35
36	Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	36
37	Hub portuale di Taranto	37
38	Hub Interportuali Catania Fase 1	38
39	Hub Interportuali Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale	39
40	Corridoio 5 potenziamento Torino Lione	40
41	Tratta AV/AC Milano - Verona	41
42	Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	42
43	Interporto di Battipaglia - 2° lotto - completamento	43
44	Terni-Rieti (Strada)	44
45	Nuova linea ferroviaria Passo Corese Rieti	45
46	Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia terna d'interconnessione	46
47	Hub Interportuali Piastra Logistica Umbra - Terni, Foligno e Citta' di Castello.	47
48	A4-la Valtrompia (coll. Brescia - Lumezzane)	48
49	Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto)	49
50	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo - Lotto1	50
51	Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni	51
52	Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale	52
53	Sistemazione Nodo di Catania: interrimento stazione centrale	53
54	Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)	54
55	Adeguamento Cagliari Sassari SS131	55
56	Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto	56
57	Linea Saronno Seregno	57
58	Bretella Cisterna Valmontone	58
59	Corridoio tirrenico meridionale Roma Aprilia 1° stralcio f.le	59
60	Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami	60
61	Monza Metropolitana - Prolungamento della linea metropolitana M1: Monza - Bettola (lotto 1)	61
62	Rete Elettrica - Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	62
63	Malpensa - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di Stato)	63
64	Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio	64
65	Raccordo Autostradale CISA Fontevivo (PR) - Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre : Tirreno Brennero)	65
66	Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosa (lotto 2)	66
67	Valico ferroviario del Brennero	67
68	S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	68
69	Nuova Conca di Cremona	69
70	Hub Portuali Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto	70
71	SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28	71
72	metropolitana di Napoli linea 6	72
73	Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	73

74	S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolungamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	74
75	S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	75
76	SS 1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia	76
77	Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	77
78	Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania	78
79	Piattaforma Logistica Trieste - Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali	79
80	Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs	80
81	19.Edifici Istituzionali	81
82	Acquedotto Montescuro Ovest	82
83	Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata - Parma	83
84	Edilizia Scolastica	84
85	Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	85
86	Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	86
87	Tang. Sud Brescia Ospitaletto (A4) Montichiari	87
88	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)	88
89	A4 Venezia Trieste - Quarto d'Altino Sistiana	89
90	Colleg. strad. Campogalliano-Sassuolo	90
91	Messina- Catania: raddoppio Giampilleri - Fiumefreddo	91
92	A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia	92
93	Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto Pubblico-Privato su gomma	93
94	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	94
95	Malpensa - Potenziamento Gallarate-Rho Realizzazione 3° Binario	95
96	Raddoppio Spoleto - Terni	96
97	Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto	97
98	Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina	98
99	Dalmine-Como-Varese-Valico G. opere varie connesse	99
100	Tangenziale EST di Milano	100
101	Nodo Ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	101
102	Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano - Corciano	102
103	Nodo Stradale di Perugia: variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano - Collestrada	103
104	Grande Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	104
105	Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	105
106	M4 Lorenteggio-Linate: Tratta Policlinico-Linate Lotto 2	106
107	Rete Elettrica - Elettrodotto 380kV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	107
108	Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina	108
109	Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia	109
110	Completamento dello schema idrico sulla diga del torrente Menta.	110
111	Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicatti (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400	111
112	Riqualfica SS 415 Pausane - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)	112

113	SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull' Adda.	113
114	Tratta Bergamo-Seregno	114
115	Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	115
116	Accessibilit� Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio	116
117	Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	117
118	Centro Interportuale Merci di Novara Terminale Ovest	118
119	(P) Hub Interportuali Novara centro merci: nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.	119
120	Adeguamento a 4 corsie della SS372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	120
121	SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone	121
122	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	122
123	Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	123
124	Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	124
125	Linea ferroviaria circumetnea di Catania: tratta Stesicoro - Aereoporto	125
126	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaramonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114) alla sezione tipo B (4 corsie)	126
127	Raddoppio MI-Mortara: Cascina Bruciata-Parona	127
128	Genova: riassetto accesso portuale Voltri	128
129	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	129
130	Direttrice Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	130
131	Variante alla SS7 Appia in comune di Formia	131
132	Schema idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza-distribuzione 3° lotto	133
133	Bergamo - Lecco: variante ex SS 639	134
134	Bergamo - Lecco: collegamento Calusco - Terno	135
135	Variante Sud all'abitato di L'Aquila 2° Lotto - Raccordo tra la Strada Consortile Mausonia e la S.S. n°17 Ter	136
136	AV/AC Verona Padova	138
137	Superstrada Pedemontana Veneta	139
138	Vallata dell'Entella: prolungamento viale Kasman connessione con casello Lavagna e viale Parma	140
139	Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano-Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494	141
140	Collegamento A8 e A4 - Variante alla S.S. 341 Gallarate: tratta tra A8 e la S.S 527 (Bustese)	142
141	Nuova linea Metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - Prima Tratta Funzionale: Lorenteggio-Sforza/Policlinico	143
142	Infrastrutture correlate alla celebrazione del 150° anniversario dell'unit� d'Italia - Palazzo del cinema e dei congressi di Venezia	146
143	Savona: variante SS 1 Aurelia bis tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore	147
144	Autostrada A4 Torino - Milano	148
145	Acquedotto potabile del Sinni I II e III lotto	149
146	S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI)	150
147	M5 lotto 2 : Garibaldi-S.Siro	151
148	Quadruplicamento Fortezza-Verona: Lotti 1 e 2	152
149	S.S. 106 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)	153
150	SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A: tra S.S. 1 Aurelia km 21+500 e S.P. Vetralla-Tuscania km 5+800	154
151	Tratto1 : Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8): da prog. 30+040 (Comune Civitella Paganico) a prog. 41+600 (Comune Monticiano)	155

152	Hub Interportuali - Allacciamenti plurimodali Porto di Livorno ed Interporto di Guasticce	156
153	Rete elettrica - Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina e opere connesse	157
154	Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno lavori di completamento 2° stralcio	158
155	Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma -Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia	159
156	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	160
157	M2 - Prol. Cologno Nord-Vimercate	161
158	Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi	162
159	M3 - Tratta S.Donato-Paullo	163
160	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	164
161	Accessibilit� Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano 1° Lotto 2° Stralcio Cosio Tartano	165
162	Asti Cuneo - Tangenziale di Cuneo Lotto 1° - 6	166
163	Metrotramvia Milano - Parco Nord Desio -Seregno	167
164	Adeguamento della SS121 dal nuovo svincolo Bolognetta (incluso) al bivio Manganaro e della SS189 dal bivio Manganaro a Lercara Friddi	168
165	La Spezia: variante SS 1 Aurelia 3° lotto tra Felettino e raccordo autostradale.	169
166	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	170
167	Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	171
168	Cecina-Civitavecchia. Corridoio Autostr. Tirrenico	172

<div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> Programma Infrastrutture Strategiche Struttura Tecnica di Missione </div>																				
Stato d' attuazione																				
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio										
Scheda Sintesi dell' Opera																				
ANAGRAFICA OPERA						DATI ECONOMICI														
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-weight: bold;">986,40</div>														
Infrastruttura	Passante e tunnel autostradale di Mestre																			
Intervento	1 Passante di Mestre					Disp.tà Finanziarie <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Contributi Statali</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: right;">283,90</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">di cui L.O.</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: right;">183,90</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Contributi UE</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Contributi Enti Locali</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Contributi Privati</td> <td style="border: 1px solid black; text-align: right;">702,50</td> </tr> </table>					Contributi Statali	283,90	di cui L.O.	183,90	Contributi UE	-	Contributi Enti Locali	-	Contributi Privati	702,50
Contributi Statali	283,90																			
di cui L.O.	183,90																			
Contributi UE	-																			
Contributi Enti Locali	-																			
Contributi Privati	702,50																			
Sogg. Agg.re	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità					Totale disp.tà <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-weight: bold;">986,40</div>														
Area geografica	Nord																			
Regione	Veneto,					Fab.gno residuo <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center; font-weight: bold;">-</div>														
Tipo trasporto	Strada																			
CUP	D51B0400060001					Stato avanzamento <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Previsto</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Effettivo</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">Delta</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">100,00</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">100,00</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">-</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: 1px solid black;">986,40</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">986,40</td> <td style="border-bottom: 1px solid black;">-</td> </tr> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	100,00	100,00	-	986,40	986,40	-	
Previsto	Effettivo	Delta																		
100,00	100,00	-																		
986,40	986,40	-																		
Provveditore OO.PP	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto																			
FASI DI ATTUZIONE																				
Iter Approvativo																				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																	
Progetto Preliminare	18/04/2003	07/11/2003	80/2003																	
Progetto Definitivo	30/06/2004																			
Richiesta Assegnazione Contributo																				
Iter Realizzativo																				
	Inizio	Fine	n. delibera																	
Gara d' appalto	04/08/2003	25/02/2004																		
Affidamento appalto	30/04/2004																			
Consegna lavori	03/05/2005																			
Esecuzione lavori	03/05/2005	13/10/2008																		

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA ma tale funzione, ai sensi dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 19 marzo 2003, n. 3273 (G.U. n. 75/2003), è stata esercitata dal Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale di Mestre. L' ambito territoriale interessato è quello dell' area metropolitana delle città di Mestre-Venezia, delimitata a Sud dalla riva del Brenta, ad Ovest dall' agro centuriato e a Nord dal fiume Sile. L'intervento consiste nella realizzazione della variante autostradale di Mestre (tra le località Dolo/Mirano sul segmento dell'A4 Venezia - Padova e Quarto d'Altino sul segmento dell'A4 Venezia - Trieste, per uno sviluppo complessivo di circa 32,3 km), alternativa all'attuale tangenziale che per dimensioni e caratteristiche risulta del tutto insufficiente e non più in grado di sopportare l'enorme traffico che l'attraversa (fino a 150.000 veicoli/giorno). Gli obiettivi che si vogliono raggiungere con la realizzazione di questa grande opera sono:

la creazione di una viabilità autostradale alternativa alla tangenziale di Mestre; la separazione dei flussi di traffico di attraversamento da quelli afferenti il sistema urbano Mestre - Venezia; ottenere un sistema autostradale fortemente relazionato con il territorio e funzionale al sistema insediativo veneto, in particolare all' area Padova - Treviso - Venezia; ottenere il riordino del sistema della viabilità ordinaria in funzione della nuova arteria. Con la delibera n. 80 del 07 novembre 2003, modificata nella seduta del 03 febbraio 2004 il CIPE (delibera 6/04), ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare per un valore totale di 750,00 MEuro e concesso un finanziamento di 113,40 MEuro ad integrazione dei fondi disponibili pari a 636,60 MEuro. Il 30 aprile 2004, a seguito di gara europea, è stato stipulato il contratto di appalto per contraente generale con l'ATI Impregilo ed altri per la progettazione e l'esecuzione dei lavori. Il 20 settembre 2004 il Commissario ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo e dato il via all' apertura dei cantieri. I relativi lavori hanno avuto inizio nel settembre 2005.

In data 22 dicembre 2005, l' Anas, ha sottoscritto le convenzioni con le seguenti società concessionarie di esercizio:

Società delle Autostrade di Venezia e Padova Spa, 55% di gestione, termine 30 novembre 2009;

Società Autovie Venete Spa, 30% di gestione, termine 31 marzo 2017;

Società Autostrade per l' Italia Spa, 15% di gestione, termine 31 dicembre 2038.

Con del 3/2007 il CIPE prende atto che, in base alla nota del 25/1/2007 del Ministro delle Infrastrutture, in luogo della permuta tra la gestione del Passante di Mestre in luogo della Tangenziale di Mestre, l'ANAS sia soggetto gestore oltre che attuatore ai sensi dell'art 8 della convenzione di Concessione tra ANAS e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Al 31.12.06 il SAL è pari ad un importo di 196,17 M€ per un costo di 805,37 M€ comprensivi delle varianti di Martellago e Mirano. Attualmente si è in attesa di emanazione del Decreto Interministeriale di approvazione del disciplinare di Concessione (e di autorizzazione all'utilizzo dei contributi pluriennali ai sensi dell'art 78 della Legge 266/2005 per la copertura finanziaria della variante di Mirano e Martellago), che recepisce le nuove modalità di finanziamento deliberate dal CIPE (Del 3/2007 del 26.01.07).