

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE PIEMONTE**

- **Sistemi ferroviari**

Nuova linea ad AV/AC Torino – Lione e opere strettamente connesse di 1^a Fase

- **Sistemi stradali e autostradali**

Traforo di sicurezza del Frejus;

- **Sistemi urbani e metropolitani**

Metropolitana di Torino (tratte 3, 4,)

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA VALLE D'AOSTA**

- **Funivie Monte Bianco**

Il progetto del nuovo complesso funiviario, denominato “Pontal di Entrèves (1.308,20 m) – Mont Fréty (2.171,70 m) - Punta Helbronner (3.449,24 m)” e situato interamente nel Comune di Courmayeur, prevede la realizzazione di due funivie bifune a va e vieni, caratterizzate da un dislivello complessivo di 2.141,04 m e da una portata oraria pari a 800 persone/ora.

- **Sistemi ferroviari**

Potenziamento e modernizzazione della tratta ferroviaria Aosta - Chivasso.

Adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta Pré-Saint-Didier.

Linea ferroviaria Aosta - Martigny, compresa la sistemazione del nodo di Aosta e l'adeguamento a sud fino al confine regionale.

INTESA GENERALE QUADRO TRA

IL GOVERNO E LA REGIONE LOMBARDIA

- **Sistemi ferroviari**

Gottardo: quadruplicamento Monza - Chiasso;

- **Sistemi stradali e autostradali**

Collegamento autostradale Bre-Be-Mi;

Tangenziale est Milano;

Itinerario pedemontano Bergamo - Lecco;

Autostrada A4 Milano - Torino.

- **Expo 2015**

Opere essenziali e connesse di cui al Dossier expo 2015.

Brescia: Metropolitana leggera in Val Trompia, tratta Sarezzo - Gardone V.T;
Accessibilità stradale alla Valtellina.

INTESA GENERALE QUADRO TRA

IL GOVERNO E LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

- **Sistemi ferroviari**

Tratta friulana del Corridoio Venezia - Trieste - Lubiana - Kiev (corridoio V)

- **Sistemi stradali e autostradali**

Complemento del corridoio autostradale V e dei valichi confinari:

comprendente il collegamento della SS 13 Pontebbana e A23 -.tangenziale sud di Udine (2° lotto) con riqualificazione del collegamento con la viabilità pordenonese, compreso, l'ampliamento della A4 con la terza corsia nel tratto Nodo di Alemagna - Trieste il collegamento stradale SS 464 da Sequals, e SS 13 a Gemona

- **Hub portuale di Trieste**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE EMILIA ROMAGNA**

• **Sistemi ferroviari**

Raddoppio linea ferroviaria Parma - La Spezia (importo complessivo del completamento del raddoppio)

Raddoppio Parma – Fornovo

Raddoppio Berceto – Pontremoli

Raddoppio Chiesaccia – Pontremoli

• **Sistemi stradali ed autostradali**

Nodo stradale e autostradale di Bologna così composto:

Passante autostradale

Nodo di Rastignano

Collegamento stradale Campogalliano- Sassuolo

Nuova Romea E55 tratta Ravenna- Mestre

Riqualificazione E45 tratto Orte – Ravenna

Raccordo autostradale CISA Fontevivo - Autostrada Brennero - Nogarole Rocca (detta TIBRE)

• **Reti metropolitane**

Bologna metropolitana – Linea 1 ;

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE LIGURIA**

- **Sistemi ferroviari**

Nuova linea Genova - Novi Ligure - Milano: compreso il Terzo Valico dei Giovi;

Linea La Spezia – Parma - Verona: potenziamenti e raddoppi della linea Pontremolese;

- **Sistemi autostradali e stradali**

Asse autostradale La Spezia – Parma - Verona e potenziamento A12 tra S. Stefano Magra e Viareggio;

- **Hub Portuali e Interportuali**

Completamento degli allacci plurimodali (stradali e ferroviari) delle Piastre logistiche dei Porti di Genova, Savona, La Spezia, comprendente, tra le altre, le seguenti opere:

- **Area metropolitana di Genova**

Realizzazione di un adeguato collegamento tra le Autostrade A10, A12, A7, e A26 a monte della città, compresa la sistemazione dei nodi di Voltri, San Benigno e Polcevera, al fine di decongestionare il traffico urbano e metropolitano, e assicurare una offerta di mobilità del corridoio Tirrenico - Nord Europa;

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA PROVINCIA DI TRENTO**

- **Sistemi ferroviari**

Quadruplicamento della linea ferroviaria ad Alta Capacità del Brennero (Verona - Kufstein), con il Nuovo Tunnel ferroviario di base del Brennero, e della linea di accesso Fortezza - Verona, con riferimento all'ambito ricomprendente i territori del Tirolo, delle Province Autonome di Bolzano e di quella di Trento.

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA PROVINCIA DI BOLZANO**

- **Sistemi ferroviari**

Quadruplicamento della linea ferroviaria ad Alta Capacità del Brennero (Verona - Kufstein), con il Nuovo Tunnel ferroviario di base del Brennero, e della linea di accesso Fortezza - Verona, con riferimento all'ambito ricomprendente i territori del Tirolo, delle Province Autonome di Bolzano e di quella di Trento.

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE VENETO**

- **Sistemi ferroviari**

Tratta veneta dell'asse ferroviario AV-AC Milano/Venezia/Trieste (Corridoio TEN 5)

Potenziamento della tratta ferroviaria Verona – Bologna (Corridoio TEN 1)

Linea ferroviaria Verona – Fortezza (BZ);

- **Sistemi stradali ed autostradali**

Tratta Nuova Romea Venezia – Ravenna (E55 – E45)

Raccordo autostradale Cisa – Verona (Corridoio TI – BRE), compreso nuovo ponte sull'Adige in Comune di Dolcè (VR)

A4 - Ammodernamento dell'autostrada Venezia - Trieste: terza corsia (Corridoio V)

- **Hub Portuali e Interportuali**

Nuova piattaforma d'altura a servizio area portuale e logistica di riconversione aree industriali di Marghera

- **Difesa del suolo**

Progetto MOSE per la protezione della laguna e della città di Venezia

- **Infrastruttura d' interesse regionale per le quali concorre l' interesse nazionale**

Autostrada Nogara – Mare Adriatico (solo per procedure)

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE TOSCANA**

- **Sistemi ferroviari e AV/AC**

Completamento dei lavori in corso per la tratta Firenze – Bologna;
Realizzazione del nodo ferroviario di Firenze, già previsto dai precedenti accordi, comprendente il sottoattraversamento ferroviario, la nuova stazione AV/AC, e l'opera di scavalco di Rifredi, i cui progetti definitivi sono stati approvati, insieme alle opere connesse ed accessorie;
Raddoppio linea ferroviaria Pontremolese Parma - La Spezia;
Linea ferroviaria Firenze - Pisa;

- **Sistemi stradali e autostradali**

Completamento Corridoio Tirrenico - Autostrada Rosignano – Civitavecchia;
Completamento della S.G.C. E78 "Grosseto - Fano";
Potenziamento Autostrada A1;
Potenziamento Autostrada A11 ;
Potenziamento Autostrada A12;

- **Hub portuali**

Porto di Livorno

Realizzazione, a fasi intermedi, del nuovo terminal contenitori
Realizzazione del nuovo terminal RoRo
Innalzamento dei livelli di sicurezza del porto

Porto di Piombino

Collegare direttamente il Porto di Piombino con il prolungamento della SS 398 fino alle banchine portuali tramite la progettazione e la realizzazione della strada a carico della Società Autostrada Tirrenica nell'ambito della realizzazione dell'Autostrada A12 Rosignano – Civitavecchia

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE MARCHE**

- **Sistemi ferroviari:**

Tratto marchigiano dell'Asse ferroviario Bologna – Bari – Lecce - Taranto;
Trasversale ferroviaria Orte- Falconara:

- **Sistemi Stradali e autostradali**

Collegamento viario del porto di Ancona e la grande viabilità (Cosidetta uscita ad Ovest);

Realizzazione del sistema viario denominato Quadrilatero Marche - Umbria;
Asse viario Fano - Grosseto (E78) e bretella
SS 77 "Val di Chienti" .

- **Hub portuali ed interportuali**

Porto di Ancona

Opere a mare

Opere a terra

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE UMBRIA**

- **Sistemi stradali e autostradali**

Riqualificazione della E45 con la trasformazione in autostrada;
Realizzazione del sistema viario denominato Quadrilatero Marche - Umbria;
Realizzazione della trasversale E78 tra Grosseto e Fano

- **Sistema della logistica**

Le piastre logistiche di Città di Castello, Terni e Foligno

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE LAZIO**

- **Sistemi stradali e autostradali**

Completamento Corridoio Tirrenico - Autostrada Rosignano – Civitavecchia;

Adeguamento della tratta della SS. 148 Pontina fino al raccordo con la SS. Appia come completamento del corridoio tirrenico meridionale

Bretella autostradale di collegamento fra Cisterna e Valmontone (con svincolo su A2, SS. Appia e SS. 148;

Adeguamento funzionale della tratta della SS Cassia Roma- Viterbo

- **Hub portuali ed interportuali**

Allacci plurimodali e potenziamento del Porto di Civitavecchia

- **Sistema urbano metropolitano**

Ampliamento della Metropolitana di Roma: "nuova linea C".

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE ABRUZZO**

- **Sistemi ferroviari**

Miglioramento dell'esercizio ferroviario sulla linea ferroviaria attuale Pescara - Roma;

Velocizzazione Tratta ferroviaria Pescara - Roma;

- **Sistemi stradali**

Completamento S.S. n°17 "dell'Appennino Abruzzese ;

S.S. n° 260 "Picente" dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila. lotto IV ;

S.S. 261 subequana L'Aquila – Molino Aterno;

Pedemontana Abruzzo - Collegamento Val Vomano – Val Fino, da Villa Vomano ai confini della Provincia di Pescara

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE CAMPANIA**

- **Sistemi ferroviari**

Potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli - Bari con le caratteristiche di linea ad alta capacità.

- **Sistemi stradali**

Adeguamento a quattro corsie e messa in sicurezza della SS 372 "Telesina" di Collegamento tra Caianello (A1) e Benevento;

Asse Capua (A1) – Aeroporto di Grazzanise – Villa Literno del costo di 315 milioni di euro, da realizzarsi in project financing.

- **Reti metropolitane**

Completamento della rete metropolitana regionale

- **Sistema aeroportuale**

Realizzazione del Sistema aeroportuale campano articolato nei poli di Capodichino, Grazzanise, Salerno.

- **Sistemi intermodali**

Fluidificazione dei collegamenti su fero e su gomma del porto di Napoli e Salerno

Adeguamento funzionale interporti di Marcianise e Nola

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE PUGLIA**

- **Sistemi ferroviari**

Completamento SCMT;

Ferrovie Sud Est: interramento della stazione e raddoppio nelle tratte Triggiano Capurso; Mungivacca - Triggiano e Capurso – Noicattaro;

Bari sud: variante della linea RFI - tratta Bari Centrale-Bari S. Giorgio;

Sistemi di sicurezza circolazione ferroviaria; sistema regionale di infomobilità; treno tram Rodi – Peschici – Lucera – Manfredonia – Foggia – interscambio Lucera

Linea Bari - Taranto FSE – Elettrificazione tratta Martina Franca - Taranto FS;

- **Sistemi stradali**

S.S. 172 dei Trulli

Adeguamento e messa in sicurezza nell'ambito comunale della tangenziale di Bari

S.P. Grottaglie Monteiasi; Strada Tangenziale Est di Lecce

- **Sistemi intermodali e aeroportuali**

Piastra Logistica di Taranto; piattaforme logistiche diffuse;interporto Regionale della Puglia; interventi completamento aerostazioni

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE MOLISE**

- **Sistemi ferroviari**

Potenziamento del sistema ferroviario regionale con particolare priorità alla linea Venafrò - Termoli

- **Sistemi stradali**

Collegamento Meridionale A1 – A14 Termoli – San Vittore. Tratta S.Vittore – Venafrò – Isernia – Bojano – Campobasso

- **Sistemi intermodali**

Piattaforma Logistica Adriatica Sud (Termoli)

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE BASILICATA**

- **Sistemi ferroviari**

Tratta lucana Taranto - Sibari;

- **Sistemi stradali**

Ammodernamento S.S. 7 – S.S. 106

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE CALABRIA**

- **Sistemi ferroviari**

Tratta calabrese della linea ad alta capacità ferroviaria Napoli – Battipaglia – Reggio Calabria;

- **Sistemi stradali**

Completamento della tratta calabrese dell'autostrada A3 Salerno -Reggio Calabria;
Tratta calabrese della linea Taranto – Sibari – Paola – Reggio Calabria.

- **Ponte sullo Stretto di Messina e opere connesse**

- **Sistemi intermodali**

Completamento degli allacci plurimodali del Sistema interportuale di Gioia Tauro.

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE SICILIA**

- **Sistemi ferroviari**

Tratta siciliana dell'Asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria – Palermo – Catania

Velocizzazione linea Palermo – Catania.

- **Sistemi stradali**

Ammodernamento Palermo – Agrigento.

- **Ponte sullo Stretto di Messina e opere connesse**

- **Sistemi idrici**

**INTESA GENERALE QUADRO
TRA
IL GOVERNO E LA REGIONE SARDEGNA**

- **Sistemi stradali**

Completamento, adeguamento della SS 131 Carlo Felice

Ammodernamento Olbia - Sassari,

- **Sistemi idrici**

PAGINA BIANCA

Un nuovo Piano Fonti Impieghi. Verso un coinvolgimento di capitali privati per la identificazione delle opere da avviare nel triennio 2011 - 2013

Dal dopoguerra alla fine degli anni '80 le infrastrutture in Italia sono state realizzate per oltre il **95%** con risorse pubbliche.

Dalla fine degli anni '80 fino alla fine degli anni '90 tale incidenza si è ridotta al **90%**; dal 2002 ad oggi siamo passati al **75%**. Questa soglia del 75%, almeno per le infrastrutture di rilevanza strategica, nel prossimo futuro, potrà, addirittura, raggiungere la quota del **20 – 30%**.

In realtà, in futuro, la infrastrutturazione del Paese potrà e dovrà avvenire solo attraverso lo strumento del **Partenariato Pubblico Privato**.

Le motivazioni di una simile rivoluzione copernicana non devono essere ricercate nei limiti del bilancio pubblico, ma ascritte anche al fatto che il coinvolgimento dei privati è volto al miglioramento della complessiva qualità dell'investimento. In futuro il processo di infrastrutturazione potrà avvenire, in modo sostanziale, solo se si sarà in grado di attrarre capitali privati. In realtà l'investimento pubblico lì dove necessario deve rappresentare il catalizzatore di ogni processo di investimento.

D'altra parte, se andiamo a leggere i documenti programmatici che hanno caratterizzato sin dall'inizio l'intero programma di opere supportato dalla Legge Obiettivo, ci rendiamo conto che solo il **50%** degli interventi doveva essere supportato da risorse pubbliche nazionali, il **20%** da risorse comunitarie ed il **30%** da capitali privati.

Ma per coinvolgere capitali privati dobbiamo, però, una volta per tutte, avere il coraggio di analizzare la miriade di negatività presenti nell'attuale rapporto tra pubblico e privato.

Un rapporto caratterizzato da una dinamicità delle norme, da una incertezza interpretativa delle stesse, da una articolata sommatoria di processi autorizzativi, da una variabilità delle logiche contrattuali.

È sufficiente solo un esempio: **l'enorme arco temporale che intercorre tra l'approvazione di un intervento da parte del CIPE e la effettiva cantierizzazione delle opere**; una fase, tra l'altro, in cui i filtri autorizzativi e quelli ingegneristici sono stati già completati.

Ci si riferisce alla registrazione della Delibera da parte della Corte dei Conti, alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, al Bando di Gara, alla prequalifica, alla aggiudicazione ed alla consegna dei lavori.

Senza dubbio, grazie alla Legge Obiettivo, le fasi di approvazione dei progetti, la fase legata all'acquisizione dei pareri è stata ridotta in modo sostanziale. Con la Legge Obiettivo, spesso lo si dimentica, si è riusciti ad annullare la logica della unanimità nella approvazione dei

progetti in Conferenza dei Servizi e si è anche definita, in un arco temporale certo, la conclusione dell'intero iter istruttorio.

Basterebbe in proposito ricordare che, in passato, per la Variante di Valico sulla Firenze – Bologna, il processo autorizzativo ha superato la soglia dei venti anni.

Queste negatività accumulate, non in una generazione, ma per intere e numerose generazioni, non si annullano in un biennio; c'è da dire però che la variabile tempo e la incertezza delle regole poteva reggere fin quando l'intervento infrastrutturale si reggeva quasi integralmente su capitali pubblici.

Questo non solo nell'ultimo biennio è cambiato ma, sicuramente, in futuro, come detto prima, la infrastrutturazione del Paese potrà e dovrà avvenire solo attraverso lo strumento del **Partenariato Pubblico Privato**.

E questo cambiamento sostanziale trova ulteriori motivazioni in cambiamenti che sono avvenuti o che stanno avvenendo proprio in questo particolare momento storico. In proposito è sufficiente ricordare quanto segue:

- 1. le nuove condizioni al contorno: dalla logica dei corridoi alla logica della rete.** Nell'autunno del 2008, l'Italia ha proposto, nel Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, la rivisitazione e l'approfondimento delle Reti TEN – T per cercare di dare costruito alla sommatoria dei Corridoi in modo da renderli coerenti ad una logica di "rete".

Una rete al cui interno le priorità essenziali sono proprio i cosiddetti "collegamenti" mancanti. Una rete che deve ricorrere non a tanti Fondi (quello delle Reti TEN, quello dei Fondi strutturali, quello dei Fondi PON, ecc.) ma una rete che deve essere garantita direttamente dall'Unione Europea; quest'ultima, infatti, deve certificare direttamente la valenza comunitaria delle scelte.

Una rete che deve interagire con un bacino, il Mediterraneo, ridiventato teatro economico chiave della crescita e dello sviluppo del sistema euromediterraneo. Una rete la cui realizzazione è appesantita, in termini finanziari, dai limiti di Maastricht specialmente quando realizzata con risorse dei Paesi della Unione Europea. Ebbene queste precise volontà, come si vedrà nei Capitoli seguenti, dopo due Conferenze comunitarie, una a Napoli nel 2009 e l'ultima a Saragozza lo scorso mese di giugno, si stanno trasformando in proposte concrete.

- 2. verso l'apertura di un confronto con il mondo della finanza.** In assenza di risorse pubbliche ed in presenza di un quadro programmatico forte, voluto non solo dall'Italia ma dall'Unione

Europea, il mondo della Finanza dovrebbe intravedere delle condizioni di interesse. Tuttavia non sarà facile, soprattutto in questa fase, coinvolgere il mondo finanziario; se si leggono però attentamente i dati si scopre che in questi due anni di Governo il CIPE, ad esempio, ha approvato interventi sulla rete autostradale per un importo pari a circa **14 miliardi di €**, la quota pubblica in tale volano di risorse è stata pari a circa **2 miliardi di €**. Questo macro dato che in termini di PIL vale circa due punti percentuali, denuncia, da solo, lo sforzo programmatico fatto da questo Paese, in un periodo critico per l'economia mondiale.

3. **le priorità nelle priorità.** Questo approccio sicuramente imporrà una rivisitazione non tanto delle scelte quanto degli interventi che devono essere realizzati solo attraverso forme di Partenariato Pubblico Privato e una simile scelta potrà essere considerata come un filtro per la individuazione di priorità all'interno di un quadro già prioritario; è una scelta ormai obbligata se non si vuole ricadere nella vecchia logica dei programmi annunciati.
4. **verso l'ampliamento dell'oggetto delle concessioni e possibili estensioni dell'oggetto.** Non può il mondo della finanza, di fronte ad una chiara ricerca dei soggetti pubblici di interventi coerenti ad una logica di ritorno di investimento, rimanere fermo a prodotti finanziari vecchi. Il mondo della finanza deve passare dalla banale logica del prestito a quella del rischio, logica difendibile soprattutto quando il pubblico è in grado di dare certezze sulla copertura di una determinata quota finanziaria dell'investimento, di dare certezze sulle fasi autorizzative, di dare certezze sui tempi di realizzazione delle opere.
5. **verso nuovi prodotti concessori.** Anche su questo fronte l'attrazione di capitali privati non può più avvenire solo ricorrendo alla concessione di assi autostradali ma deve essere ampliata alla concessione di altre possibili realtà quali impianti portuali, piastre logistiche, ecc.

Per questo motivo quanto esposto nel Paragrafo "**Verso una rimodulazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)**" trova ampia giustificazione; con tale lavoro, infatti, viene identificata la famiglia di interventi che, all'interno della Legge Obiettivo, si possono, ormai, considerare invarianti, si possono configurare come opere irrinunciabili per la crescita e lo sviluppo del Paese e per i quali lo Stato ha già stanziato delle risorse.

Su tali interventi vogliamo verificare la disponibilità del mondo privato di partecipare al completamento di tali opere rischiando proprio sul ritorno di investimento inizialmente dichiarato.

D'altra parte si sta lavorando per una offerta infrastrutturale che fra cinque anni, alla luce della mole di interventi approvati dal 2002 ad oggi dal CIPE pari a **130 miliardi di €**, di cui cantierati oltre **62 miliardi di € e in fase di avvio all'appalto di circa 6 miliardi di €**, avrà raggiunto livelli di efficienza senza dubbio più accettabili degli attuali e potrà sopportare una adeguata crescita della domanda di trasporto.

È sufficiente, in proposito, solo un esempio: spesso ci si limita solo alla possibilità di coinvolgere il privato nella realizzazione di reti autostradali ed invece non si è mai tentato di coinvolgerlo nella realizzazione di reti metropolitane.

Ebbene, una volta garantita, nell'investimento di determinate reti, una somma di base rilevante, la parte restante potrebbe benissimo essere oggetto di coinvolgimento di privati in quanto la crescita della domanda rende bancabile la parte di investimento residuale.

È difficile convincere e coinvolgere il mondo privato in operazioni che non hanno la immediata e misurabile certezza della bancabilità; negli ultimi due anni, però, il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha compreso che prendeva corpo questa nuova ed obbligata esigenza di capitali privati ed ha avviato attività di collaborazione con la BEI ai sensi dell'articolo 20 del Decreto Legge 185/2010.

Occorre, quindi, effettuare una analisi sulle risorse pubbliche oggi potenzialmente disponibili alla luce anche della ricognizione complessiva di risorse prevista della Legge 122/2010; occorre cioè identificare il potenziale quadro previsionale delle risorse; in particolare:

- Sono potenzialmente disponibili **870 milioni di €** provenienti dall'art. 46 della Legge 122/2010.
- Sono potenzialmente disponibili **864 milioni di €** provenienti dalla Delibera CIPE del 13.5.2010 relativa alla rivisitazione del Programma
- Sono potenzialmente disponibili **1.000 milioni di €** provenienti dalla TAB. B della Legge Finanziaria 2010.
- Sono potenzialmente disponibili **700 milioni di €** provenienti dalla Legge 166/2002 del comparto portuale.
- L'art. 15, comma 1, del decreto legge 31 maggio 2010 n. 78 convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010 n. 122, come successivamente modificato dal Decreto Legge 5 agosto 2010, n. 125 prevede l'introduzione del pedaggio sulla rete delle autostrade e dei raccordi autostradali ANAS (circa 1300 chilometri) a partire dal 30.4.2011.¹ Da un'analisi dettagliata potrebbero essere disponibili risorse superiori anche a **4,5 miliardi di €**.
- Sono disponibili **75 milioni di €** provenienti dall'art. 4 del Decreto Legge 40/2010, convertito in Legge 73/2010

• ¹ In particolare trattasi, come nel caso della Salerno – Reggio Calabria, di assi attualmente con caratteristiche non autostradali ma di possibile trasformazione in assi autostradali e quindi pedaggiabili, oggi gestiti da ANAS.