

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interven to	Region i	Europe connecti ng facilities	Classificaz ione	Fase attuativa
	lotti 1-2-3-4- 5-6					re				
<b>09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninic o</b>			<b>10.173,18</b>	<b>1.069,89</b>	<b>9.103,29</b>		-			-
	Realizzazione Gronda Merc i di Roma	RFI	1.392,00	23,00	1.369,00	Progetto Prelimina re	Lazio		Core network	Progettazio ne
	Tangenziale Appia 2° stralcio da km 2+690 sv. Ginestreto al km 5+165 sv. Ginestreto	Regione Lazio	93,00	4,00	89,00	Progetto Prelimina re	Lazio		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Tangenziale Appia 3° stralcio da km 5+165 sv. Ginestreto al km 9+223 innesto SS 7 Appia	Regione Lazio	152,00	4,00	148,00	Progetto Prelimina re	Lazio		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Bretella tra la linea Cumana e Circumflegre a: tratte P.co S. Paolo - Terracina e Terracina - Mostra	SEPSA	390,70	121,17	269,53	Attesa Progetto Esecutivo	Campa nia		Core Network, PNS	Realizzazio ne
	Metropolitana di Napoli linea 6 lotto 2	Comune Napoli	601,62	598,88	2,74	In Realizzaz ione	Campa nia		Core network	Realizzazio ne
	Metropolitana di Napoli Linea 6 lotto 2 compl.to	Comune Napoli	141,47	141,47	-	Progetto Definitivo	Campa nia		Core network	Progettazio ne
	Tronco Capodichino Aeroporto- Centro Direzionale	Comune Napoli	1.031,00	245,43	785,58	Progetto Definitivo	Campa nia		Core Network, PNS	Progettazio ne
	Ferrovia Circumflegre a raddoppio Pianura Pisani	SEPSA	41,31	-	41,31	Progetto Prelimina re	Campa nia		Core network	Progettazio ne
	Circumetnea Catania: tratta Borgo Nesima	Ferrovia Circumetn ea	102,75	102,75	-	In Realizzaz ione	Sicilia		Completa mento PIS	Realizzazio ne
	Circumetnea Catania Galatea Giovanni XXIII	Ferrovia Circumetn ea	27,82	27,50	0,32	Collaudo	Sicilia		Completa mento PIS	Realizzazio ne
	Circumetnea di Catania: Giovanni	Ferrovia Circumetn ea	36,15	36,15	-	In Realizzaz ione	Sicilia		Completa mento PIS	Realizzazio ne

Sistema	Intervento	Ente aggiudicat ore	Costo	Totale disponibi lità	Totale fabbisogn o	Stato Interven to	Region i	Europe connecti ng facilities	Classificaz ione	Fase attuativa
	XXIII- Stesicoro									
	Circumetnea Catania tratta Stesicoro Aeroporto	Ferrovia Circumetn ea	425,00	90,00	335,00	Attesa Progetto Esecutiv o	Sicilia		Confermat o	Realizzazio ne
	Nodo di Catania interramento stazione centrale	RFI	580,00	12,98	567,02	Progetto Definitiv o	Sicilia		Confermat o	Progettazio ne
<b>10.Sistemi Urbani</b>			<b>5.014,82</b>	<b>1.407,33</b>	<b>3.607,50</b>		-			-
	Asse mediano di scorrimento di Cagliari	Comune Cagliari	30,99	-	30,99	Progetto Prelimina re	Sardeg na		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Connessione tra l'Asse mediano e via San Paolo	Comune Cagliari	45,00	45,00	-	Progetto Prelimina re	Sardeg na		PNS	Progettazio ne
	Percorso sotterraneo area metropolitana Cagliari	Comune Cagliari	140,00	140,00	-	Progetto Definitiv o	Sardeg na		Completa mento PIS	Progettazio ne
	Coll. ferr. tra il capoluogo e l'aeroporto Elmas	RFI	11,01	11,01	-	In Realizzaz ione	Sardeg na		Completa mento PIS	Realizzazio ne
	<b>Totale generale</b>		<b>53.679,69</b>	<b>5.511,04</b>	<b>48.168,66</b>		-			-

## 5 QUADRO DEGLI INTERVENTI CHE RICOPRONO UNA PRECISA FUNZIONE COMUNITARIA

All'interno del Programma delle Infrastrutture Strategiche, come si evince dalle Tabelle di seguito riportate, il nostro Paese ha stanziato, nell'ultimo decennio, un cospicuo numero di risorse.

Si è ritenuto opportuno riportare sia i dati relativi agli interventi già avviati a realizzazione, sia quelli che si intende attivare entro il 2020.

Questo quadro di interventi non è finalizzato solo a testimoniare l'impegno del nostro Paese nel realizzare il programma definito dalle Reti TEN – T, ma mette in evidenza il ruolo di bacino con elevato interesse comunitario che il nostro territorio svolge per l'intera domanda trasportistica della Unione Europea.

Tale documentazione deve, quindi, diventare una base propositiva per ottenere, formalmente, dalla Commissione Europea un riconoscimento formale del ruolo svolto dal nostro Paese per l'accessibilità europea, intesa come coesione economica e sociale del territorio dell'Unione.

Una coesione che, in base a studi comunitari, "misura" già il grado di integrazione sulla base dei tempi e dei costi necessari allo spostamento degli individui e delle merci.

Tale approfondimento sarà ulteriormente effettuato in occasione dell'aggiornamento del presente Allegato agli esiti della definitiva adozione da parte della Unione Europea dell' **Union guidelines for the development of the trans-European transport network.**

**Tabella C Investimenti effettuati nell'ultimo decennio di fonte pubblica italiana subordinata ai vincoli di Maastricht sul Corridoio Helsinki La Valletta**

(In Miliardi di Euro)

<b>COSTO GLOBALE CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA INTERVENTI SEGMENTO ITALIANO</b>	<b>28,865 di cui solo pubblico 23,026</b>		
<i>OPERE STRADALI</i>	<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i>	<i>Quota comunitaria</i>
<p><b>1. VARIANTE DI VALICO</b> La tratta tra La Quercia e Badia Nuova (quest'ultima tra La Quercia e Aglio) risulta così completata a settembre 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lotto 5A completato al 84,3%</li> <li>• Lotto 5B completato al 62,8%</li> <li>• Lotto 6-7 completato al 57,5%</li> <li>• Lotto 8 completato al 37,3%</li> </ul> <p>La tratta tra Badia Nuova e Barberino risulta così completata a luglio 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lotto 9-10-11 completato al 92,1%</li> <li>• Lotto 12 completato al 100%</li> <li>• Lotto 13 completato al 90,3%</li> </ul> <p>Secondo Autostrade per l'Italia, l'opera sarà aperta al traffico nel 2014. L'opera ha un costo (aggiornato al gennaio del 2011) di 3.686.000.000 di euro</p>	3,7	8,528	
<p><b>2. ASSE AUTOSTRADALE ROMA – LATINA – FORMIA E CISTERNA VALMONTONE</b> Il costo globale dell'opera è di 2.425 milioni di € così articolato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 520 milioni di € A12 – Roma Tor de' Cenci</li> <li>• 1.319 milioni di € Roma – Latina</li> <li>• 586 milioni di € Cisterna – Valmontone</li> </ul> <p>Si è deciso di avviare la gara solo per le due prime tratte, cioè per A12 – Roma Tor de' Cenci e per la Roma – Latina per un importo globale pari a 1.839 milioni di €. La disponibilità pubblica è di 468 milioni di €. L'affidamento dei lavori avverrà entro l'anno</p>	1,8	0,468	
<p><b>3. ASSE AUTOSTRADALE SALERNO REGGIO CALABRIA</b> I lavori ultimati, in corso e in appalto saranno completati entro il 2013, e riguardano circa <b>383 km</b>, pari a circa l'86% dell'intero nuovo tracciato (circa 443 km), e che gli stanziamenti ad oggi resi disponibili ammontano a <b>7,360 miliardi di euro</b> e consentono di finanziare tutti gli interventi in esecuzione, appaltati, in fase di contrattualizzazione, contrattualizzati e non cantierati e quelli già in fase di gara d'appalto. Per la realizzazione delle tratte in avanzata fase di progettazione, per un'estesa di circa <b>60 km</b>, sono ancora necessari circa <b>2,5 miliardi di euro</b> di nuovi finanziamenti.</p>		7,360	
<p><b>4. ASSE AUTOSTRADALE MESSINA - PALERMO</b> L'intero asse è lungo 183 Km. L'ultimo tratto è stato realizzato nel 2005</p>		0,700	
<b>Totale parziale</b>	<b>5,5</b>	<b>8,528</b>	

<b>OPERE FERROVIARIE</b>			<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i> <b>14,498</b>	<i>Quota comunitaria</i> <b>0,339</b>
<p><b>1. TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO</b></p> <p>Il Costo a Vita Intera aggiornato che ne risulta è pari a 9.730 Milioni di Euro, di cui 4.865 (il 50%) di competenza italiana così articolato:</p>					
<b>Lotto</b>	<b>Status</b>	<b>Costo (parte di competenza IT)</b>			
<b>Opere in corso</b>	In corso	260 Mio€			
<b>Primo Lotto Costruttivo</b>	Avviato	280 Mio€		<b>0,829</b>	<b>0,310</b>
<b>Secondo Lotto Costruttivo</b>	Da avviare (2013)	638 Mio€			
<b>Terzo Lotto Costruttivo</b>	Da avviare (2015)	2.553 Mio€			
<b>Quarto Lotto Costruttivo</b>	Da avviare (2021)	1.134 Mio€			
<b>TOTALE COSTO A VITA INTERA</b>		<b>4.865 Mio€</b>			
<p><b>2. OPERE DI ACCESSO AL TUNNEL DEL BRENNERO</b></p> <p>Il costo delle opere di accesso al Valico (tratta Fortezza – Verona) il cui importo è di <b>4.400 milioni di €</b></p>				<b>0,039</b>	<b>0,029</b>
<p><b>3. ASSE FERROVIARIO VERONA - BOLOGNA</b></p> <p>Il raddoppio dell'asse ferroviario della lunghezza di 114 km è stato completato nel 2009</p>				<b>1,1</b>	
<p><b>4. ASSE FERROVIARIO AV/AC BOLOGNA - FIRENZE</b></p> <p>La linea è lunga 92 Km, è stata completata nel 2009. Il costo dell'opera è stato di 5,8 miliardi di €</p>				<b>5,8</b>	
<p><b>5. ASSE FERROVIARIO AV/AC ROMA – NAPOLI – BATTIPAGLIA</b></p> <p>La linea ha una distanza di circa 256 Km. Il tratto AV/AC completato nel 2004. Il costo della intera linea è stato di 4,4 miliardi di €</p>				<b>4,4</b>	
<p><b>6. VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO BATTIPAGLIA – REGGIO CALABRIA</b></p> <p>Il costo della intera tratta è di circa 4,8 miliardi di €. In questa fase il CIPE ha approvato una prima fase di 230 milioni di €</p>				<b>0,230</b>	
<p><b>7. ASSE FERROVIARIO MESSINA – PALERMO</b></p> <p>La linea è lunga 224 Km. Sono incorso lavori sul nodo di Palermo, sulla tratta Ogliastrillo – Fiumetorto e in vicinanza al nodo di Messina.</p>				<b>2,1</b>	
<b>Totale parziale</b>				<b>14,498</b>	<b>0,339</b>

**Tabella D - Investimenti effettuati nell'ultimo decennio di fonte pubblica italiana subordinata ai vincoli di Maastricht Corridoio Mediterraneo**

(In Miliardi di Euro)

<b>COSTO GLOBALE CORRIDOIO MEDITERRANEO LIONE – TORINO - KIEV</b>	<b>26,435 di cui solo pubblico 14,928</b>		
<i>OPERE STRADALI</i>	<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i>	<i>Quota comunitaria</i>
<b>1. ASSE AUTOSTRADALE TORINO – MILANO</b> La lunghezza dell'asse è di 124 Km	<b>2,2</b>		
<b>2. ASSE AUTOSTRADALE PEDEMONTANA PIEMONTESE</b> La lunghezza dell'asse è di 40 Km	<b>0,625</b>	<b>0,200</b>	
<b>3. ASSE AUTOSTRADALE PEDEMONTANA LOMBARDA</b> Il costo complessivo dell'opera pari a 4,166 Miliardi di Euro viene parzialmente coperto con un contributo pubblico complessivo di 1,245 Miliardi di Euro	<b>2,921</b>	<b>1,245</b>	
<b>4. ASSE AUTOSTRADALE TANGENZIALE EST DI MILANO</b> L'importo complessivo dell'opera è pari a 1.659,9 Milioni di Euro, di cui 1.071, 7 per lavori e 588, 2 per somme a disposizione.	<b>1,659</b>		
<b>5. ASSE AUTOSTRADALE BREBEMI</b> Il tracciato complessivo di progetto ha uno sviluppo di circa 62,1 km	<b>1,611</b>		
<b>6. TANGENZIALE DI MESTRE</b> Il progetto consiste nella realizzazione del passante autostradale esterno di Mestre, della lunghezza di 32,3 km,	<b>0,841</b>	<b>0,283</b>	
<b>7. ASSE AUTOSTRADALE VENEZIA – TRIESTE</b> Trattasi della terza corsia dell'asse Venezia – Trieste della lunghezza di 120 Km	<b>1,280</b>		
<b>Totale parziale</b>	<b>11,137</b>	<b>1,728</b>	
<i>OPERE FERROVIARIE</i>	<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i>	<i>Quota comunitaria</i>
<b>1. ASSE FERROVIARIO TORINO – LIONE (PARTE DI COMPETENZA ITALIANA)</b> Il progetto cosiddetto "light", consistente nel tunnel di base più le stazioni internazionali di Susa e S. Jean de Maurienne, che è stato approvato dai due Paesi, ammonta a circa 8,2 miliardi, da ripartire tra Italia e Francia.		2,940 <u>0,120</u> <b>3,060</b>	<b>0,370</b>
<b>2. ASSE FERROVIARIO AV/AC MILANO – TORINO</b> Il tracciato con caratteristiche dell'Alta Velocità e dell'Alta capacità, è lungo 126 chilometri.		7,8	
<b>3. ASSE FERROVIARIO AV/AC MILANO – BRESCIA</b> La linea AV/AC Milano-Verona si sviluppa per una lunghezza totale di circa 137 km, La linea Milano – Treviglio è complessivamente lunga poco meno di trenta chilometri ed è costata 290 milioni di euro. La linea Brescia – Treviglio si sviluppa per circa 40Km per un costo di 2,05 miliardi di		<b>0,290</b> <u>2,050</u> <b>2,340</b>	
<b>Totale parziale</b>		<b>13,200</b>	<b>0,370</b>

Tabella E - Investimenti effettuati nell'ultimo decennio di fonte pubblica italiana subordinata ai vincoli di Maastricht Corridoio Genova Rotterdam

<b>COSTO GLOBALE CORRIDOIO 24 GENOVA - ROTTERDAM</b>	<b>1,570 tutto pubblico</b>		
<i>OPERE FERROVIARIE</i>	<i>Quota privata</i>	<i>Quota pubblica</i>	<i>Quota comunitaria</i>
Terzo Valico dei Giovi. L'importo globale è di 6,2 miliardi di €. Attualmente, in base alla norma sui "Lotti costruttivi" sono stati assegnati 1,570 milioni di €		<b>1,570</b>	
<b>Totale parziale</b>		<b>1,570</b>	

Da questo quadro sintetico emergono i seguenti macro dati:

Sui tre corridoi comunitari "core network" sono stati attivati globalmente:

**56,873 miliardi di € di cui 39,524 miliardi di piena copertura pubblica.**

La copertura di parte pubblica Italia è pari a 39,524 miliardi di € articolata nei seguenti corridoi TEN-T

	in miliardi di €	
<b>23,026</b>	<b>8,528 opere stradali</b>	
<b>CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA</b>	<b>14,498 opere ferroviarie</b>	
<b>14,928</b>	<b>1,728 opere stradali</b>	
<b>CORRIDOIO LIONE – TORINO - KIEF</b>	<b>13,200 opere ferroviarie</b>	
<b>1,570</b>	<b>-----</b>	
<b>GENOVA - ROTTERDAM</b>	<b>1,570 opere ferroviarie</b>	

Tabella F Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria Costo globale corridoio Helsinki La valletta Interventi segmento italiano

(In Miliardi di Euro)

<b>COSTO GLOBALE CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA INTERVENTI SEGMENTO ITALIANO</b>		<b>12,424 di cui solo pubblico 9,204</b>			
<i>OPERE STRADALI</i>		<i>Quota pubblica</i> 2,320	<i>Quota comunitaria</i>		
1. ASSE AUTOSTRADALE SALERNO REGGIO CALABRIA		2,320	0,580		
<b>Totale parziale</b>		<b>2,320</b>	<b>0,580</b>		
<i>OPERE FERROVIARIE</i>		<i>Quota pubblica</i> 6,509	<i>Quota comunitaria</i> 1,710		
1. TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO		0,829	0,310		
Il Costo a Vita Intera aggiornato che ne risulta è pari a 9.730 Milioni di Euro, di cui 4.865 (il 50%) di competenza italiana così articolato:					
<b>Fase</b>	<b>Lotto</b>			<b>Status</b>	<b>Costo (parte di competenza IT)</b>
2/2a	Opere in corso			In corso	260 Mio€
3	Primo Lotto Costruttivo			Avviato	280 Mio€
3	Secondo Lotto Costruttivo			Da avviare (2013)	638 Mio€
3	Terzo Lotto Costruttivo			Da avviare (2015)	2.553 Mio€
3	Quarto Lotto Costruttivo			Da avviare (2021)	1.134 Mio€
	<b>TOTALE COSTO VITA INTERA</b>		<b>4.865 Mio€</b>		
2. OPERE DI ACCESSO AL TUNNEL DEL BRENNERO					
3. VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO BATTIPAGLIA – REGGIO CALABRIA		3,520	0,880		
4. ASSE FERROVIARIO NAPOLI BARI		0,400	0,080		
		1,760	0,440		
<b>Totale parziale</b>		<b>6,509</b>	<b>1,710</b>		

Tabella G Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria Costo globale corridoio Lione Torino Kiev Interventi segmento italiano

<b>COSTO GLOBALE CORRIDOIO MEDITERRANEO LIONE – TORINO - KIEV</b>	<b>11,480 di cui solo pubblico 9,480</b>	
<i>OPERE STRADALI</i>	<i>Quota pubblica</i> 0,160	<i>Quota comunitaria</i> 0,040
<b>1. ASSE AUTOSTRADALE PEDEMONTANA PIEMONTESE</b> La lunghezza dell'asse è di 40 Km	0,160	0,040
<b>Totale parziale</b>	<b>0,160</b>	<b>0,040</b>
<i>OPERE FERROVIARIE</i>	<i>Quota pubblica</i> 7,700	<i>Quota comunitaria</i> 1,780
<b>1. ASSE FERROVIARIO TORINO – LIONE (PARTE DI COMPETENZA ITALIANA</b>	3,060	0,620
<b>2. ASSE FERROVIARIO AV/AC BRESCIA – VERONA - PADOVA</b>	4,640	1,160
<b>Totale parziale</b>	<b>7,700</b>	<b>1,780</b>
<i>OPERE IDROVIARIE</i>	<i>Quota pubblica</i> 1,620	<i>Quota comunitaria</i> 180
<i>Sistema idroviario Padano – Veneto(Ia Fase)</i>	1,620	180
<b>Totale parziale</b>	<b>1,620</b>	<b>180</b>

Tabella H Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria. Costo globale corridoio Genova – Rotterdam. Interventi segmento italiano

Miliardi di euro

<b>COSTO GLOBALE CORRIDOIO 24 GENOVA - ROTTERDAM</b>	<b>4.450 di cui solo pubblico 3,550</b>	
<i>OPERE FERROVIARIE</i>	<i>Quota pubblica</i> 3,550	<i>Quota comunitaria</i> 0,900
Terzo Valico dei Giovi. L'importo globale è di 6,2 miliardi di €. Attualmente, in base alla norma sui "Lotti costruttivi" sono stati assegnati 1,570 milioni di €	3,550	0,900
<b>Totale</b>	<b>3,550</b>	<b>0,900</b>

Tabella I Investimenti da attivare entro il 2020 con distinta incidenza della quota pubblica e della quota comunitaria. Costo globale corridoio Baltico - Adriatico

Miliardi di euro

<b>COSTO GLOBALE CORRIDOIO BALTICO ADRIATICO</b>		<b>3,521</b> <b>di cui solo pubblico 1,875</b>	
<i>OPERE FERROVIARIE</i>		<i>Quota pubblica</i> <b>0,671</b>	<i>Quota privata</i>
Asse ferroviario Udine – Venezia		<b>0,671</b>	
	<b>Totale parziale</b>	<b>0,671</b>	
<i>OPERE PORTUALI</i>		<i>Quota pubblica</i> <b>1,204</b>	<i>Quota privata</i> <b>1,646</b>
1. HUB di Ravenna		<b>0,137</b>	<b>0,246</b>
2. Hub di Venezia		<b>1,067</b> <small>(di cui 100 assegnati con legge 228/2012)</small>	<b>1,400</b>
	<b>Totale parziale</b>	<b>1,204</b>	<b>1,646</b>

Da questo quadro sintetico emergono i seguenti macro dati:

Sui tre corridoi comunitari “core network” saranno attivati globalmente nel prossimo triennio:

**31,875 miliardi di € di cui 23,734 miliardi di copertura pubblica.**

La copertura pubblica pari a 23,734 miliardi di € è articolata nei seguenti macro settori;

in miliardi di €

<b>CORRIDOIO HELSINKI – LA VALLETTA</b>	<b>2,320</b> opere stradali
	<b>6,509</b> opere ferroviarie
<b>CORRIDOIO LIONE – TORINO – KIEF</b>	<b>0,160</b> opere stradali
	<b>7,700</b> opere ferroviarie
	<b>1,620</b> sistema idroviario
<b>GENOVA - ROTTERDAM</b>	-----
	<b>3,550</b> opere ferroviarie
<b>BALTICO – ADRIATICO</b>	<b>0,671</b> opere ferroviarie
	<b>1,204</b> opere portuali e opere connesse

## 6 Un nuovo rapporto con le Regioni a valle del X° Allegato

Si riporta di seguito il verbale con il quale la Conferenza Stato Regioni ha dato il suo parere positivo nella seduta del 12 dicembre 2012. Tale atto si evince un cambiamento nei rapporti tra Stato e Regioni nella programmazione infrastrutturale del territorio.

### Premessa

Dopo l'incontro con i rappresentanti delle Regioni e dei Comuni svoltosi il 14 novembre 2012 presso gli Uffici del Dicastero per gli Affari regionali, si sono svolti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli incontri con tutte le Regioni che ne hanno fatto richiesta.

Alla riunione del 14 novembre erano presenti anche i rappresentanti del Dicastero dell'Economia e delle Finanze e del DIPE.

Nell'incontro del 14 novembre la Struttura Tecnica di Missione ha illustrato nel "blu book" presentato agli atti per la discussione, quale fosse l'articolazione regionale del X° Allegato e quali contributi poteva non essere recepiti dalla Struttura Tecnica di Missione anche alla luce di una linea metodologica che il MIT aveva condiviso con il MEF e con il DIPE.

In quella occasione si è sottolineato che:

- 1 I dati presenti nell'Allegato sono datati alle risultanze del monitoraggio del 20 settembre 2012 e quindi riferiti al massimo al mese di giugno 2012. Pertanto eventuali aggiornamenti siano successive a quella data dovuti a presentazione di progetti o a registrazione degli stessi o a pubblicazione di atti ad evidenza pubblica come la pubblicazione in gazzetta ufficiale di determinazioni CIPE, non sono contemplati.**
- 2 L'articolazione in Tabella 0, Tabella 1 e Tabella 2 dell'intero Programma Infrastrutture Strategiche, indica, rispettivamente il complesso insieme delle opere di Legge Obiettivo, la sua articolazione in opere in realizzazione e la sua articolazione in opere in progettazione.**
- 3 Gli importi relativi sia alle disponibilità, sia all'esigenze finanziarie non possono subire variazioni a meno di erronee comunicazioni da parte dei RUP.**
- 4 I passaggi da una Tabella ad un'altra non sono possibili per effetto della oggettività del dato sulla base del quale è stato ricavato.**

Sono invece condivisibili i contributi mirati:

- 1 All'annullamento di errori sia nella formulazione degli elaborati progettuali (preliminare o definitivo), sia sull'avanzamento dei progetti e delle opere.**
- 2 Al chiarimento delle disponibilità e delle allocazioni finanziarie.**

Sono accettabili, inoltre, proposte che le singole Regioni intendono formulare e che vengono inserite nel presente documento definito "Appendice".

Questo documento contiene essenzialmente la segnalazione di essenzialità e di priorità già presenti nelle tre Tabelle e che le singole Regioni intendono o trasferire da una tabella ad un'altra o segnalare come possibili implementazioni finanziarie.

Consapevoli del momento congiunturale per il quale non sono possibili variazioni sul saldo complessivo dei fabbisogni finanziari del Programma Infrastrutture Strategiche, le Regioni sono state invitate a concentrarsi sulle proposte cantierabili, cioè sui progetti inseriti in Tabella 1.

È stato chiesto alle Regioni di farsi parte attiva nei confronti dei diversi soggetti aggiudicatori delle opere definite "confermate" nell'Allegato intermedio che non hanno ancora concluso il perfezionamento dei relativi atti di finanziamento e che non si sono ancora trasformate da assegnazioni finanziarie di risorse in stati di avanzamento lavori e cantieri.

Gli incontri, con le Regioni che lo hanno richiesto, si sono tenuti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nelle giornate del 20 21 22 novembre 2012.

La struttura del X Allegato Infrastrutture sottoposto ad Intesa della Conferenza Unificata Stato Regioni, si articola in due grandi sezioni: la prima relativa all'analisi della pianificazione avvenuta nel corso degli ultimi 10 anni ed una seconda sezione dedicata alla programmazione complessa del settore.

Questa articolazione del X Allegato ha, da parte degli Organi costituzionalmente responsabili della programmazione del proprio territorio, da un lato aumentato la consapevolezza degli stringenti vincoli di bilancio e dall'altro ha fatto emergere fabbisogni infrastrutturali correlati strettamente ad esigenze di riprogrammazione più che a nuove esigenze finanziarie. In particolare molte Regioni hanno chiesto che la parte seconda del X Allegato, elaborata sulla base del rispetto dell'art 41 della legge 214/2011, contempli alcune priorità. La soddisfazione di queste priorità con l'inserimento in Legge Obiettivo, potrà avvenire solo con la sottoscrizione delle Intese Generali Quadro, elemento questo che, in questa fase, non può però essere preclusivo delle richieste considerate legittime di riprogrammazione infrastrutturale che vengono dal territorio.

In questa logica, la riprogrammazione dei fondi Comunitari per il periodo 2014 2020, le nuove esigenze derivanti da una maggiore connessione a principi di programmazione infrastrutturale derivanti da scelte comunitarie in materia, come le discussioni intorno al nuovo budget della Commissione Europea in tema di infrastrutture e la lettura del proprio territorio attraverso la lente del core network e del comprehensive network, rappresentano i necessari capisaldi da cui far ripartire le attività nazionali di programmazione del settore con la stipula delle Nuove Intese Generali Quadro per le Regioni che ancora non lo hanno sottoscritto.

In particolare tutte le Regioni hanno messo in evidenza delle aree tematiche comuni quali:

- 1 Per le Regioni per le quali ancora non è stato possibile, la richiesta urgente di sottoscrizione delle Nuove Intese Generali Quadro.
- 2 Il ruolo del “core network” e della “comprehensive network” nella pianificazione delle realtà regionali.
- 3 Il “patto di stabilità” ed i vincoli dello stesso sull’ordinario processo di investimento in infrastrutture di trasporto.
- 4 La organizzazione della offerta infrastrutturale ferroviaria locale ed interregionale.
- 5 La esigenza di chiarezza da parte del Governo sulle scelte nel comparto portuale, in quello aeroportuale e negli investimenti in digitale e sulla necessità di prevedere, anche per tali settori modali, l’inserimento a pieno titolo nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.
- 6 La certezza della concreta attuazione delle indicazioni formulate nell’Allegato sia in termini progettuali, sia in termini di copertura finanziaria, con particolare attenzione ai Fondi FCS, alle sue continue rimodulazioni ed alle risorse previste dal Piano SUD.

Tutte queste tematiche di carattere generale avvertite dalle Regioni e dall’ANCI, rappresentano un bisogno, una domanda di politica economica delle infrastrutture e dei trasporti di cui chiediamo di farsi interprete proprio la Conferenza Unificata Stato Regioni, con l’approvazione di questo documento “**Appendice**” che ha l’obiettivo di disegnare un ruolo attivo della Conferenza Unificata nelle decisioni di sviluppo economico connesse alla politica infrastrutturale.

Di seguito si propongono, Regione per Regione, le necessità emerse dalla serie di incontri e di documenti inoltrati alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

#### **ANCI**

1. La rilevanza dei comuni italiani nella produzione del PIL nazionale, oltre il 90% della popolazione italiana vive in un Comune ed oltre il 70% del Pil nazionale è prodotto nelle aree metropolitane, è un elemento che individua nell’ANCI l’organismo che capillarmente *registra* gli impatti sullo sviluppo economico derivanti dalla realizzazione del Programma Infrastrutture.

2. In costanza del dettato costituzionale in materia di *opere concorrenti*, Il MIT propone che con regolarità semestrale la Conferenza Unificata Stato Regioni convochi una audizione della Struttura Tecnica di Missione per aggiornare regolarmente l’ANCI sull’avanzamento del Programma Infrastrutture Strategiche.

#### **Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012**

*In rappresentanza del Comune di Soave, il Sindaco del Comune ha rilasciato agli atti della riunione, tra le altre, una lettera dalla quale si desume la volontà del Comune di essere coinvolto nelle decisioni da assumere relativamente al Sistema Tangenziali Venete. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che il Comune potrà esprimere il proprio parere in occasione della Conferenza dei Servizi, prevista dalla Legge, del progetto in questione.*

**UPI*****Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*La bozza di Intesa Generale Quadro con la Regione Abruzzo non è ancora stata sottoscritta.*

*Pertanto le opere indicate dall'UPI Abruzzo potranno essere recepite solo a valle della sottoscrizione della stessa.*

**VALLE D'AOSTA**

Si condivide la necessità di completare, appena saranno chiarite le possibili disponibilità finanziarie della Regione, il sistema di funivie. Entreves

***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Nessuna*

**PIEMONTE**

La imminente sottoscrizione del tratto internazionale con la Francia per la realizzazione del Tunnel ferroviario del Frejus, così come le previsioni di spesa inserite nel disegno di legge di stabilità per il 2013 e le recenti disposizioni del CIPE e della Regione Piemonte e gli sforzi del Comune di Torino per gli interventi in area metropolitana, fanno della realizzabilità dell'asse Torino Lione un fulcro infrastrutturale per l'intero sistema territoriale del nordovest.

Si condivide la necessità di portare quanto prima in approvazione, la componente di RFI connessa allo sviluppo del nodo e di procedere quanto prima alla approvazione della Pedemontana piemontese.

***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Relativamente alla definizione riferita al Tunnel del Frejus, si sottolinea la correttezza di quanto indicato nella tabella 0 in allegato a questo documento. Non è accoglibile, al momento, per l'assenza formale del Trattato con la Francia le modifiche proposte.*

*In relazione alla Pedemontana piemontese si evidenzia che il costo dell'opera è pari a 654 mln di € di cui la possibile disponibilità pubblica è pari a 200 mln di €.*

**LOMBARDIA**

La realizzazione compiuta del piano EXPO e delle opere infrastrutturali a questo connesso, rimane un costante obiettivo della Regione e del MIT.

È necessario che la Regione si costituisca come parte attiva nello sblocco dei finanziamenti relativi a quelle opere definite come confermate ai sensi dei commi da 2 a 5 dell'art 32 della legge 111/2011.

***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

*Nella seduta del 4 dicembre la Regione Lombardia ha posto le seguenti condizioni per il rilascio dell'intesa:*

*Integrazione del Documento Due all'Allegato X alla Nota di Aggiornamento del DEF 2012 trasmesso alla Camera dei Deputati il 1 ottobre us.*

*Osservazioni su Tabella 0, 1, 2 e Documento Due all'Allegato X alla Nota di Aggiornamento del DEF 2012 trasmesso alla Camera dei Deputati il 1 ottobre us Sub punto 1)*

*La logica del Documento Due all'Allegato infrastrutture si caratterizza per un insieme di opere previste dalle vigenti Intese Generali Quadro, ma che, nel rispetto dell'art 41 della legge 214/2011, rappresenteranno la componente propositiva del MIT*

*proprio in occasione della stipula delle Nuove Intese. In questa logica, la tabella del Documento Due rappresenta alcune indicazioni infrastrutturali che possono essere definite come obiettivo "invariante" di infrastrutturazione, cioè come conditio sine qua non, a parere della STM, per il perseguimento dell'obiettivo dell'equità infrastrutturale del territorio nazionale e del connesso sviluppo economico e territoriale.*

*Al contrario, la proposta della Regione sembra voler indicare in maniera surrettizia un incremento del numero delle opere e dei relativi costi che in ogni caso, potranno essere recepiti proprio a seguito del lavoro congiunto sulle scelte di programmazione territoriale che prelude ad ogni Intesa Generale Quadro.*

*Sub punto 2)*

*Le osservazioni accolte sono quelle per le quali la STM ha puntualmente controllato la documentazione ad evidenza pubblica in suo possesso.*

## **LIGURIA**

L'intesa Generale Quadro, pur ancora non sottoscritta tra lo Stato e la Regione Liguria, ha però trovato nella delibera di Giunta Regionale n 561/2011, una sua compiuta visione strategica, coerente con gli accordi non ancora formalizzati ed individuati d'intesa con il MIT.

Nell'impossibilità, dati i vincoli di bilancio, di procedere ad aggiornamenti dei costi di molte infrastrutture, anche per la mancanza di sottoposizione dei relativi progetti alla Struttura Tecnica di Missione, si condivide la necessità di dover procedere quanto prima ad un aggiornamento della normativa relativa alla sicurezza delle gallerie. Il tessuto territoriale ligure, interessato da traffici di spostamento est ovest, registra forti concentrazioni di gallerie, il 15% delle gallerie dell'intera rete trans europea. Pertanto risulta indispensabile, sia per l'accesso a fondi di natura europea che per evidenti ragioni di abbattimento dei costi di investimento per la relativa realizzazione, considerare come prioritaria qualunque azione di politica infrastrutturale che vada nella direzione di rendere fattibile l'adeguamento delle gallerie stradali ed autostradali che interessano la Regione. Di conseguenza, appena sarà siglata la Nuova Intesa Generale Quadro, il MIT si impegna a proporre l'inserimento nel Programma delle Infrastrutture Strategiche delle opere sulle quali impatta la rivisitazione dei costi derivanti dall'aggiornamento della normativa relativa alle gallerie.

Relativamente agli interventi riferibili all'adeguamento della rete della Metropolitana di Genova, il MIT prende atto della volontà della Regione di voler rimodulare i fondi ex legge 211, ma per consentire l'inserimento in Legge Obiettivo, si rimane in attesa di ricevere i relativi progetti.

### ***Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012***

Non sono giunte osservazioni.

## **VENETO**

Si accetta l'inserimento solo per procedure e quindi ad impatto zero sul fabbisogno e previa presentazione dei progetti, della componente autostradale privata regionale contenuta nella nota della Regione Veneto agli atti della discussione. Si accetta l'inserimento perché la Intesa Generale Quadro è stata sottoscritta nel 2011.

### **Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012**

*Le osservazioni integrative proposte dalla Regione Veneto, si riferiscono al complesso Sistema Tangenziale Venete. L'articolazione progettuale, ad oggi disponibile presso la Struttura Tecnica di Missione, è solo quella indicata nell'allegato al presente documento sotto la voce "Sistema Tangenziali Venete".*

*In relazione al punto relativo alle correzioni sullo stato di intervento, come già ribadito in riunione presso il MIT, per l'autostrada E55 E22, la STM è in attesa del progetto definitivo*

*In relazione alla tratta AV/AC Verona Padova, la STM è in attesa del progetto definitivo.*

### **FRIULI VENEZIA GIULIA**

Lo sblocco dei fondi a favore dell'Hub portuale di Trieste, tra le poche opere confermate che sono state recuperate, riferita alla Prima fase dei lavori, ha fatto sì che la Regione Friuli Venezia Giulia ponesse il problema dell'accessibilità ferroviaria al porto Trieste. Al momento la Struttura Tecnica di Missione non dispone di progettazioni aggiornate relative a progetti di accessibilità ferroviaria. In occasione della stipula del nuovo Contratto di Programma di RFI si ritiene necessario l'inserimento del progetto di accessibilità ferroviaria al porto di Trieste.

### **Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012**

*Nessuna richiesta pervenuta*

### **PROVINCIA DI TRENTO**

1. Previa intesa con la Provincia di Trento e nel rispetto dell'art.41 della Legge 214/2011 si procederà alla realizzazione della A31.

2. In relazione alla tratta di accesso sud del Corridoio del Brennero ed alle sue modalità di inserimento nella tabella del Programma nazionale di Riforma, si sottolinea che in questa tabella prendono corpo solo ed esclusivamente le opere per le quali sono state pubblicate delibere CIPE di approvazione dei finanziamenti con impatto sui bilanci pubblici.

3. Relativamente all'articolazione per lotti costruttivi del Brennero, si rammenta che l'applicazione dei commi 232 e ss dell'art 2 della legge 196/2009 così come la rendicontazione degli stessi nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di programma di RFI in tabella A1, è riferita alla realizzabilità per lotti costruttivi della Galleria di Base.

### **Integrazioni richieste a valle della riunione tecnica del 4 dicembre 2012**

*In relazione al punto 1*

*Per quanto concerne la Provincia autonoma di Trento, si precisa che per la realizzazione della Valdastico Nord A31, nel rispetto dello statuto speciale della Provincia e della normativa di attuazione statutaria, deve essere raggiunta l'intesa della Provincia nel rispetto altresì della legge 21 dicembre n 443 e della vigente normativa in materia di infrastrutture strategiche.*

*In relazione ai punti 2 e 3 non si ritiene opportuno apportare variazioni.*

### **PROVINCIA DI BOLZANO**

Non sono pervenute osservazioni