

Azioni di miglioramento infrastrutturale e dei servizi per il sistema di attraversamento dello Stretto di Messina

Il MIMS ha svolto nel biennio 2020-2021 diversi approfondimenti sulle ipotesi per migliorare l'attraversamento dello Stretto di Messina, individuando le principali criticità esistenti e programmando le conseguenti azioni di miglioramento infrastrutturale e dei servizi, nelle more della predisposizione del Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economico per la valutazione delle alternative di attraversamento stabile la cui redazione è stata recentemente affidata a RFI.

In particolare, **il piano degli interventi migliorativi dell'attraversamento dinamico dello Stretto** da implementare nel breve-medio periodo prevede:

- la riqualificazione del naviglio per il trasbordo ferroviario che andrà ad affiancare la nuova nave Iginia recentemente entrata in servizio, nonché il naviglio veloce passeggeri, anche tramite interventi di ibridizzazione, al fine di aumentare la qualità del servizio passeggeri e merci e renderlo più sostenibile dal punto di vista degli impatti ambientali, e che andrà ad affiancare la nuova nave Iginia recentemente inaugurata;
- il rinnovo e *retrofitting* del materiale rotabile ferroviario, anche al fine di velocizzazione le manovre di imbarco/sbarco dei treni ed eliminazione della trazione diesel dei mezzi di traino;
- la riqualificazione delle stazioni ferroviarie al fine di aumentare la qualità del servizio ferroviario e meglio integrale con quello di attraversamento dello Stretto di Messina;
- il potenziamento e riqualificazione degli approdi e delle stazioni marittime, anche al fine di aumentare la capacità e la flessibilità dei servizi marittimi e la qualità del viaggio degli utenti con e senza veicolo al seguito;
- l'incentivazione della transizione energetica della mobilità marittima dei porti dell'AdSP dello Stretto tramite, ad esempio, realizzazione di depositi costieri di GNL, elettrificazione delle banchine, impianti di microliquefazione GNL e BioGNL;
- l'aumento dell'accessibilità stradale ai porti, al fine di aumentare la capacità di accesso/egresso stradale ai porti.

Complessivamente è stato definito un investimento di circa 500 mln € per la realizzazione di questi progetti con fondi PNRR (Next Gen. EU e PNC), Fondo investimenti 2021 e Contratti di Programma con Anas e RFI.

Per ciò che concerne le soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, il gruppo di lavoro (GdL), istituito dalla STM il 27 agosto 2020 con determina n. 2620 ha ritenuto che sussistano le motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, anche in presenza del previsto potenziamento/riqualificazione dei collegamenti marittimi (collegamento dinamico), pur necessario in relazione ai tempi di necessari per la realizzazione di un collegamento stabile. Gli elementi emersi nel corso del lavoro svolto hanno indotto a suggerire che la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti andrà definita al termine di un processo decisionale che preveda inizialmente la redazione di un progetto di fattibilità tecnico-economica.

Il GdL ha evidenziato, inoltre, come il progetto del ponte ad unica campata non possa a tutt'oggi essere realizzato senza prima effettuare modifiche progettuali e/o approfondimenti tecnici, giuridici, economici ed ambientali. Un altro aspetto particolarmente rilevante appare la modalità di scelta del modello di finanziamento dell'intervento ritenendo che sia opportuno porre l'onere direttamente a carico della finanza pubblica nazionale ove possibile europea, non sussistendo le condizioni per un rapporto concessorio fondato sul pedaggio dell'infrastruttura da parte dei relativi fruitori.

Il MIMS ha richiesto a RFI di provvedere, mediante procedura ad evidenza pubblica e a valere sui fondi previsti a tal fine dalla legge di bilancio n. 178/2020 (50 mln €) alla redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica di soluzioni alternative per il sistema di

attraversamento stabile dello Stretto di Messina, in cui siano contenute, in particolare, le analisi:

- a) del quadro normativo di riferimento nazionale e comunitario in materia di pianificazione, programmazione e progettazione di opere pubbliche (es. appalti pubblici, programmazione nazionale e comunitaria; progettazione di tunnel, gallerie, ponti e viadotti; dibattito pubblico);
- b) di esperienze e buone pratiche internazionali;
- c) del contesto socio-economico attuale e tendenziale per l'area di interesse;
- d) dei documenti, studi, indagini e progetti disponibili per l'area di interesse;
- e) dello stato attuale e delle criticità trasportistiche dell'attraversamento dello Stretto di Messina (scenario attuale e di riferimento);
- f) delle preferenze rivelate e dichiarate dei futuri utenti di breve lunga percorrenza relative alle modalità di attraversamento (statico e dinamico) e della relativa disponibilità a pagare per le diverse componenti della domanda potenziale di trasporto;
- g) di scenari di sviluppo, tendenziale e non, della domanda di mobilità multimodale passeggeri e merci in diverse ipotesi di crescita economica dell'Italia e delle regioni del Mezzogiorno, nonché dell'area euro mediterranea;
- h) delle proposte progettuali sviluppate nel tempo;
- i) delle soluzioni progettuali tecnicamente plausibili (previa esecuzione delle indagini e dei rilievi necessari) per le due tipologie di ponte (campata unica e campata multipla) per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei relativi raccordi con le reti terrestri di lunga percorrenza (es. autostrade e ferrovie) e delle due città metropolitane di Messina e Reggio Calabria;
- j) delle tipologie di traffico da soddisfare con il collegamento stabile e dimensionamento di massima della soluzione tipologica;
- k) degli indicatori di prestazioni per il confronto delle soluzioni progettuali negli scenari significativi, tra cui resilienza e rischio sismico;
- l) della risposta dell'impalcato al vento turbolento, mediante studi aerodinamici e aeroelastici;
- m) dell'incertezza e del rischio relativi ai tempi e ai costi di costruzione e gestione;
- n) della plausibilità tecnica e dell'agibilità continua del collegamento, della flessibilità della localizzazione dell'opera di collegamento, dell'estensione totale delle opere all'aperto e in galleria;
- o) degli impatti ambientali e di sicurezza, sia in fase di costruzione che di esercizio dell'opera, degli impatti trasportistici (risparmi di tempi e costi) per viaggiatori e merci e modalità di trasporto, degli impatti sociali (es. welfare; equità) e degli altri impatti rilevanti (es. geotecnici, idraulici a terra e mare);
- p) degli impatti sullo sviluppo economico delle regioni interessate e del Paese;
- q) dei tempi di progettazione, realizzazione, apertura all'esercizio, vita utile;
- r) dei costi di realizzazione e dei costi di gestione dell'opera e delle possibili modalità di copertura;
- s) delle ipotesi sulla gestione complessiva del sistema di attraversamento, della struttura tariffaria e della previsione dei ricavi da traffico;
- t) dei costi-benefici e dell'analisi multicriteriale per il confronto delle soluzioni alternative secondo le Linee guida previste per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche (DM 13 giugno 2017, n. 300).

III.3 LE STRADE E LE AUTOSTRADE

La rete stradale nazionale costituisce una componente essenziale del sistema integrato delle infrastrutture al servizio della domanda di mobilità di persone e merci, nazionali ed internazionali. La dotazione nazionale di infrastrutture stradali, seppur rilevante, presenta esigenze e opportunità di miglioramento in termini di:

- valorizzazione del patrimonio stradale esistente e completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei;
- potenziamento tecnologico e digitalizzazione (es. *Smart Road*), componente necessaria all'aumento della sicurezza stradale, al miglioramento degli standard prestazionali e che può orientare ad un uso maggiormente sostenibile dell'infrastruttura stessa;
- manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture, con un particolare riguardo alle zone ed alle tratte che collegano le aree interne e quelle a maggior rischio sismico ed idrogeologico;
- decongestionamento e fluidificazione tratte extraurbane e autostradali;
- decongestionamento aree urbane e metropolitane; adeguamento e omogeneizzazione itinerari stradali a bassa accessibilità autostradale.

A partire da queste considerazioni e dalle caratteristiche e criticità dello SNIT di I livello sono stati individuati sia specifici interventi indirizzati a risolvere problemi localizzati relativi a tratte o itinerari, sia programmi organici di tipo tematico volti a risolvere criticità diffuse che interessano in modo similare porzioni significative della rete stradale.

È, infatti, necessario sottolineare che la rete stradale, sia principale che secondaria, è ad oggi, per molte aree interne e montane del Paese, l'unico vettore in grado di assicurare i collegamenti, sia dei cittadini che delle merci, con i grandi centri urbani; un deciso aumento della capacità e della resilienza di tale rete è, quindi, fondamentale anche per frenare lo spopolamento delle aree interne, e quindi salvaguardare il territorio montano, alpino ed appenninico, il cui ambiente, collinare e vallivo, è il risultato di un equilibrio tra ambiente naturale e interventi dell'uomo. Di conseguenza, sono stati individuati i seguenti Programmi di interventi per:

- la conservazione, valorizzazione, adeguamento agli standard funzionali e di sicurezza;
- il potenziamento tecnologico e digitalizzazione (*Smart Road*);
- il ripristino e la messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico, a partire dalle aree interessate dai crateri dei sismi 2009 e 2016;
- il decongestionamento delle tratte autostradali;
- il decongestionamento delle aree metropolitane.
- la resilienza territoriale e il collegamento delle aree interne e montane.

Per quanto riguarda gli Interventi prioritari, nella scelta si è tenuto conto, oltre che della rispondenza agli obiettivi strategici indicati nel Capitolo I, anche delle esigenze di completamento di interventi già parzialmente realizzati, necessari alla

chiusura di alcune fondamentali maglie della rete viaria primaria, oltre che degli effetti sinergici generati.

Nelle tabelle non si è tenuto conto delle risorse finanziate dalla legge di Bilancio 2022 per quanto attiene la rete in gestione ad ANAS S.p.a., in quanto non è ancora stato formalizzato il nuovo Contratto di Programma che le riceverà (per un totale di circa 4,5 mld € aggiuntivi); come già esposto, inoltre, non si tiene conto degli incrementi dovuti all'eccezionale aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione più significativi.

Sono invece stati inseriti nell'ambito dei programmi prioritari gli ingenti fondi stanziati dalla legge di Bilancio 2022 per l'aumento della resilienza della **rete stradale secondaria, in gestione di Regioni, Province e Città metropolitane**: i decreti per il periodo 2022 - 2029, di recente adozione, ripartiscono oltre **4,6 miliardi di euro**, e sono improntati ad una gestione manageriale delle risorse, per interventi che consentono la manutenzione straordinaria in sede e la messa in sicurezza di ponti e viadotti, a partire dallo stato di conservazione e dalle richieste prestazionali odierne. Inoltre, sono ammessi, nel rispetto del principio comunitario del DNSH, interventi in variante di tracciato, qualora principi di sicurezza e di standard di utilizzo, uniti a valutazioni analitiche sul bilancio globale dell'impatto atteso sui territori e sull'ambiente, ne garantiscano l'efficacia.

L'approccio manageriale che si è inteso sottolineare è rafforzato dalla possibilità, per i soggetti attuatori, di intervenire secondo continuità territoriale sulla rete, potendo utilizzare tali fondi, previo accordo con l'ente gestore, anche su tratte la cui gestione amministrativa è in capo ai Comuni.

Per quanto attiene i fondi comunitari e complementari, sono pienamente operativi due importanti strumenti di pianificazione e distribuzione delle risorse sui programmi prioritari prima richiamati.

In primo luogo, il Fondo del Piano Nazionale Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, **ha finanziato, per circa 2 miliardi di euro, l'adeguamento, anche tecnologico, del sistema autostradale costituito dalle autostrade A24 e A25, il monitoraggio tecnologico di ponti e viadotti della rete SNIT di I livello, l'aumento della resilienza dei collegamenti con le aree interne**, e in particolare con le aree dei crateri sismici 2009 e 2016 (due progetti sviluppati, di cui uno con il ministero per il Sud e la coesione territoriale, e l'altro con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Commissario straordinario per le aree del sisma 2016) ed i collegamenti stradali di ultimo miglio con alcune aree ricadenti nelle Zone Economiche Speciali (ZES).

Inoltre, sono state allocate risorse per oltre 3 miliardi di euro per la rete stradale, principale e complementare, sull'anticipazione sul fondo Sviluppo e Coesione, periodo di programmazione 2021 - 2027, con la delibera CIPESS 15 febbraio 2022, n. 1, delle quali:

- 1.504 mln € per la rete stradale in gestione di ANAS S.p.a.;
- 1.125 mln € per la rete stradale in gestione, diretta o partecipata, delle Regioni;
- 467 mln € per la rete stradale secondaria in gestione agli Enti locali.

Per quanto sopra esposto, tra i programmi e gli interventi prioritari sono certamente da segnalare:

- l'adeguamento della SS 106 Jonica nel tratto ricadente in regione Calabria, che necessita di importanti investimenti sia per tracciati in variante che per interventi diffusi sull'intero percorso;
- l'adeguamento funzionale delle strade di accesso e di collegamento alle aree dei crateri sismici 2009 e 2016, a partire dalla SS4 Salaria;
- il completo finanziamento delle somme necessarie a concludere l'itinerario nazionale E78, in particolare nelle aree interne.

Considerato che i fondi del PNRR non potevano prevedere investimenti significativi sulla rete stradale, appare opportuno che nella programmazione generale del fondo FSC 2021-2027, l'aumento della resilienza della rete stradale possa rappresentare una priorità.

TABELLA III.3.1: ELENCO PROGRAMMI PRIORITARI							
N°	Denominazione	Descrizione	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
1	Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	Conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente		CdP Anas PO MIT	1.1850,20	8496,26	3353,94
		Riclassificazione rete stradale nazionale. Manutenzione straordinaria per esigenze di sicurezza			1.179,90	1.179,90	0,00
2	Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road)	Progetto pilota A2 "Autostrada del Mediterraneo"		DM n. 70/2018 (Smart Road)	198,00	198,00	0,00
		Adeguamento della rete stradale SNIT livello 1 alle specifiche funzionali Smart Road, come specificato nell'Allegato al DM70			637,00	40,00	597,00
3	Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture, con particolare attenzione per quelle a rischio sismico	Ecosistema per i servizi C- ITS		ANAS e concessionari autostradali	2,00	-	2,00
		Autostrade A24 e A25 monitoraggio tecnologico, adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura e smart road (S.A. Commissario Straordinario)			3990,90	3990,90	0,00
		Manutenzione di ponti e viadotti e gallerie			4234,79	4234,79	0,00
		Programma di Monitoraggio tecnologico delle opere d'arte serventi la rete SNIT di primo livello			450,00	450,00	0,00
		Interventi programmati sul sistema di viabilità delle aree dei crateri sismici 2009 e 2016			872,94	872,94	0,00
4	Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	Ulteriori interventi nelle aree dei crateri sismici 2009 e 2016 programmati con ordinanza 16/12/2021, n. 1, del Commissario straordinario sisma '16, condivisi con il MIMS		CdP Anas	1.172,00	203,42	968,58
		Via Salaria (SS4) potenziamento e riqualificazione			1.131,92	489,68	642,24
		Via Salaria (SS4) adeguamento a 4 corsie I Fase (km 56 - 71)	x				
		Via Salaria (SS4) adeguamento a 4 corsie II Fase (km 36 - 56)	x				
		Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1 nella tratta Milano sud - Lodi			207,09	207,09	0,00
4	Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Monselice - Padova sud		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	184,62	184,62	0,00
		Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Bologna - Ferrara sud			440,39	440,39	0,00
		Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nella tratta nuovo svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna			392,56	392,56	0,00
		Realizzazione della terza corsia dinamica sull'autostrada A12 nella tratta Cerveteri - Torrimpia in carreggiata sud			32,00	32,00	0,00
		Nuovo collegamento stradale costa - entroterra della Valfontanabuona (GE)	X				

TABELLA III.3.1- ELENCO PROGRAMMI PRIORITARI							
N°	Denominazione	Descrizione	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
5	Decongestionamento delle aree metropolitane	Tangenziale di Catania: realizzazione della terza corsia e adeguamento delle barriere di sicurezza.		CdP Anas	361,40	4,00	357,40
		Variante di Capua: collegamento tra A1 e aeroporto di Grazzanise e direttrice domiziana		CdP Anas	315,00	315,00	0,00
		G.R.A. e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina.		CdP Anas	210,79	79,12	131,67
		Tangenziale di Bari: Potenziamento della variante nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari con adozione della sezione stradale B		CdP Anas	600,00	30,00	570,00
		Completamento del potenziamento del nodo di Firenze (Autostrada A1 e Autostrada A11)		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	1383,38	1383,38	0,00
6	Resilienza della rete secondaria e accessibilità delle aree interne	Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	1602,00	594,75	1007,25
		Gronda di Genova (c.d. di "Ponente") nuova tratta per il potenziamento dell'interconnessione A7-A10-A12		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	4755,20	4755,20	0,00
		Resilienza per le aree interne individuate dalla strategia SNAI		Province, Città Metropolitane, Comitati delle Aree Interne	350,00	350,00	0,00
		Manutenzione straordinaria ponti e viadotti rete secondaria		Province e Città Metropolitane	3200,00	2700,00	500,00
		Resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e montane		Regioni, Province e Città Metropolitane	13000,00	9174,16	3825,84
TOTALE					52754,08	40798,16	11955,92

TABELLA III.3.2: INTERVENTI PRIORITARI									
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)	
1	Autostrada del Brennero A22	Potenziamento dell'autostrada A22 tra Verona nord e l'interconnessione con l'autostrada A1 Modena			Rinnovo concessione Autostrade del Brennero SPA	995,00	-	995,00	
		Nuovo collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo tra l'autostrada A22 e la S.S. 467			Concessione Campogalliano Sassuolo SpA	422,00	422,00	0,00	
2	Autostrada Val d'Astico A31 <i>la fattibilità dell'intera tratta è soggetta alle soluzioni identificate dalla project review del secondo tratto</i>	Piovene Rocchette - Valle dell'Astico, di prosecuzione a nord dell'autostrada A31			Concessione Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA	1299,43	1299,43	0,00	
		Interconnessione con i territori della Val d'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige	x						
3	Autostrada A4 Venezia - Gorizia - Trieste 25 Opere	Potenziamento dell'autostrada A4 mediante l'ampliamento alla terza corsia nelle tratte tra San Donà di Piave ed Alvisopoli e tra Gonares e Villesse			Concessione A4	647,23	647,23	0,00	
4	Pedemontana Veneta	Superstrada regionale a pedaggio Pedemontana Veneta			Concessione Regionale	2258,00	2258,00	0,00	
5	Autostrada Pedemontana Lombarda	Autostrada regionale Pedemontana Lombarda			Concessione Regionale	2681,90	2681,90	0,00	
6	Autostrada A33 Asti Cuneo	Completamento dell'autostrada A33 Asti - Cuneo			Concessione Asti Cuneo SpA	348,00	348,00	0,00	
7	Itinerario Autostradale Medio Padano	Raccordo Autostradale Parma - Terre Verdiane (TIBre1 ° lotto)			Concessione SALT Tronco Autocisa SpA	423,86	423,86	0,00	
		Nuovo collegamento Terre Verdiane - ex SP10		X	Rinnovo concessione SALT Tronco Autocisa SpA			-	
		Nuova autostrada regionale Cispadana e sistemazione ex SP10			Concessione Regionale	1308,00	1308,00	0,00	

TABELLA III.3.2: INTERVENTI PRIORITARI									
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)	
8	Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna	Completamento SS 675 Orte-Civitavecchia - Nuova tratta Monte Romano est - Civitavecchia			CdP Anas	513,86	513,86	0,00	
		Riqualificazione E45/SS 3 bis Orte-Ravenna		X		1153,31	1153,31	0,00	
		Nodo di Perugia		X		461,00	10,50	450,50	
		Riqualificazione SS 309 Ravenna-Venezia		X		436,91	436,91	0,00	
9	Itinerario E78 - Trasversale Toscana-Umbria-Marche	Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie della Galleria della Guinza (Lotto 2°) e del Tratto Guinza - Mercatello Ovest (Lotto 3°)			CdP Anas	90,00	86,00	4,00	
		Selci Lama (E45) - S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto della Variante di Urbania				130,00	8,00	122,00	
		Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro ovest - Mercatello sul Metauro est (Lotto 4°)				100,00	3,80	96,20	
		Selci lama (E45) - S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro est - S Stefano di Gaifa (Lotti 5-10) - Completamento				260,00	-	260,00	
		Grosseto - Siena: lotto4° - Adeguamento a 4 corsie dal km 27+200 al km 30+040				105,52	105,52	0,00	
		Grosseto - Siena: lotto 9° - Adeguamento a 4 corsie dal km 41+600 al km 53+400				195,78	195,78	0,00	
		Siena - Bettolle (A1). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Siena - Ruffolo (Lotto 0)				247,00	37,34	209,66	
		S.G.C. Grosseto - Fano Tratto Grosseto - Siena. Interventi di miglioramento Galleria Casal di Pari (esistente).				35,14	35,14	0,00	
		Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - 1° L.				218,00	-	218,00	

TABELLA III.3-2: INTERVENTI PRIORITARI										
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)		
9	Itinerario E78 - Trasversale Toscana-Umbria-Marche	Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - Completamento				209,01	-	209,01		
		Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Selci Lama (E45) - Parnacciano (Guinza) lotto 1			CdP Anas	100,00	6,71	93,29		
		Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Le Ville - Selci Lama (E45) Lotto7				435,00	5,00	430,00		
10	Itinerario Centro SetteentrionaleTirrenico	Completamento itinerario Livorno Civitavecchia	X		Trasferimento in corso ad ANAS			-		
11	Quadrilatero Umbria-Marche	Opere integrative a completamento dell'itinerario			CdP Anas	299,38	283,91	15,48		
12	Itinerario Tirrenico Centro-Meridionale (RM-NA)	Tor de Cenci - Latina			Concessione autostradale da attivare	1.371,30	718,10	653,20		
		Bretella Cisterna - Valmontone	X		Astral S.p.A.	649,53	300,00	349,53		
		Opere complementari alla Tor de Cenci - Latina		X		Astral S.p.A.	155,70	155,70	0,00	
		Variante in Comune di Formia SS 7 (Pedemontana)				CdP Anas	401,76	79,25	322,51	
		Potenziamento SS 7 quater Domitiana		X					-	
13	SS.N.372 Telesina Benevento-Caianello	Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 - 1° lotto dal km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 60+900 (svincolo di Benevento)			CdP Anas	460,00	460,00	0,00		
		Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 - 2° lotto dal km 0+000 (A1 Caianello) al km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino)				562,31	-	562,31		

TABELLA III.3-2: INTERVENTI PRIORITARI									
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)	
14	Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari	Riqualificazione RA5 5 e SS 407 Basentana- 2° Stralcio e completamento			CdP Anas	423,06	416,05	7,01	
		SS 658Melfi - Potenza - Messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari e allacciamento stabilimento industriale				110,59	73,59	37,00	
		Adeguamento collegamenti SS 96Matera-Bari				29,65	29,65	0,00	
		Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione Salerno-Potenza-Bari - 4° tratta: da zona industriale Vaglio a svincolo SP Oppido - SS 96				77,96	4,97	72,99	
15	A2 "Autostrada del Mediterraneo" SA-RC	Miglioramento viabilità di adduzione (A2 Salerno-Reggio Calabria) - svincoli di Cosenza Nord (località Settimo di Rendè) e Cosenza Sud				418,80	2,50	416,30	
		Completamento 3° megalotto della S.S. 106 Jonica, dall'innesto con la S.S. 534a Roseto Capo Spulico				1719,88	878,25	841,63	
16	Strada Statale 106 Jonica	Tratta Catanzaro - Crotona				1335,12	1335,12	0,00	
		Tratta Crotona - Sibari		X		1500,00	220,00	1280,00	
		Completamento dell'itinerario sino a Reggio Calabria		X					
17	Itinerario Sardo	SS.N.131 Carlo Felice Diramazione Centrale Nuorese - Adeguamento, messa in sicurezza e risoluzione dei nodi critici con il completamento dell'itinerario Sassari-Olbia				703,95	235,18	468,77	
18	A19 Palermo-Catania	Riqualificazione e Manutenzione A19 Palermo-Catania				792,14	792,14	0,00	
19	Agrigento-Caltanissetta SS640	Potenziamento collegamentoSS 640 Agrigento-Caltanissetta				1535,05	1535,05	0,00	

TABELLA III.3-2: INTERVENTI PRIORITARI									
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)	
20	Ragusa - Catania	Itinerario Ragusa - Catania			CdP Anas	1237,57	1237,57	0,00	
		Itinerario Siracusa Gela - lotto 9			Concessione Regionale	350,00	350,00	0,00	
21	Strada statale 16	SS16 Adriatica Falconara Baraccola - 1° lotto tratto Falconara- Torrette - discesa al porto di Ancona				349,38	349,38	0,00	
22	Strada Statale 34	Messa in sicurezza dei versanti della SS 34 del Lago maggiore				34,00	34,00	0,00	
23	Autostrada A2 "Autostrada del Mediterraneo"	Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 2° stralcio intersezione A30 - Raccordo per Avellino allo svincolo di Solofra			CdP Anas	370,00	130,00	240,00	
		Collegamento tra A2 e Variante SS18 ad Agropoli				370,00	370,00	0,00	
24	Collegamento A16 - A3	Realizzazione di un collegamento veloce fra l'Autostrada A3 "SA-RC (svincolo Contursi)" e l'Autostrada A16 (svincolo Grotta Marina) - Completamento: 2° Lotto Sant'Angelo dei Lombardi - Villamaina				430,00	360,00	70,00	
TOTALE						30794,32	22369,92	8424,40	

SS106 Jonica

La Strada Statale 106 “Jonica” ha origine a Reggio Calabria, si sviluppa lungo la litorale jonica e termina a Taranto, dopo un percorso di 491 km. L’arteria collega la Calabria, la Basilicata e la Puglia, e rappresenta una dorsale strategica della viabilità dell’Italia Meridionale. Tale infrastruttura, dal punto di vista funzionale si caratterizza sia come asse stradale di penetrazione, a servizio delle aree interne oggi difficilmente accessibili, sia come itinerario preferenziale di collegamento di tutta la fascia Jonica. Le tratte delle Regioni Puglia (39 km) e Basilicata (37 km) sono state ampliate con l’adozione della sezione B. Appare ora particolarmente rilevante **concretizzare il piano di riqualificazione complessivo dell’arteria nel tratto calabro**, dal confine regionale a Reggio Calabria, con la programmazione e la realizzazione di interventi di potenziamento e di messa in sicurezza, per un importo stimato di oltre 3 miliardi di euro. oltre alle risorse già stanziare per gli interventi in corso.

Tratta Sibari – Roseto CAPO SPULICO

Il 19 maggio 2020 sono stati consegnati i lavori per l’adeguamento della tratta, per un importo di 1,335 mld €; la fine dei lavori è prevista per agosto 2026. L’intervento prevede la realizzazione di un ulteriore tratto in variante della nuova S.S. 106, per uno sviluppo complessivo di circa 38 km, con sezione stradale di categoria B. La S.S. 106 attraversa nel tratto iniziale (dal km 0+000 al km 18+863) un territorio orograficamente regolare all’interno della piana di Sibari, mentre il tratto successivo (dal km 18+863 al km 38+000 circa), data la morfologia del territorio, necessita di opere d’arte più impegnative. La realizzazione dell’infrastruttura risponde all’esigenza della domanda di trasporto tra la costa tirrenica e la costa jonica e adriatica, che attualmente impegnano l’asse A2–S.S. 534, oltre che la S.S. 106 attuale. La nuova infrastruttura, inoltre, amplia il bacino di utenza con incremento dei traffici strettamente connessi con il settore turistico, relativo alla fascia dell’alto Jonio, e incide sui traffici attualmente gravanti sui centri costieri.

Tratta Catanzaro – Crotona

Con la realizzazione dell’itinerario in variante di tracciato viene progettato un collegamento più veloce, affidabile e sicuro fra le due province calabre, in grado di aumentare l’accessibilità trasportistica dei centri urbani dell’entroterra. Il tracciato, valorizzato per 1,5 mld €, è stato condiviso con gli enti locali tramite una revisione progettuale 1/2021 redatta dalla struttura tecnica di missione del MIMS. Con delibera CIPESS 15 febbraio 2022, n. 1, sono stati stanziati 220 mln € sul Fondo Sviluppo e Coesione per la realizzazione del primo stralcio funzionale, la cui realizzazione andrà in appalto entro 18 mesi dalla pubblicazione della delibera.

Piano generale degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza

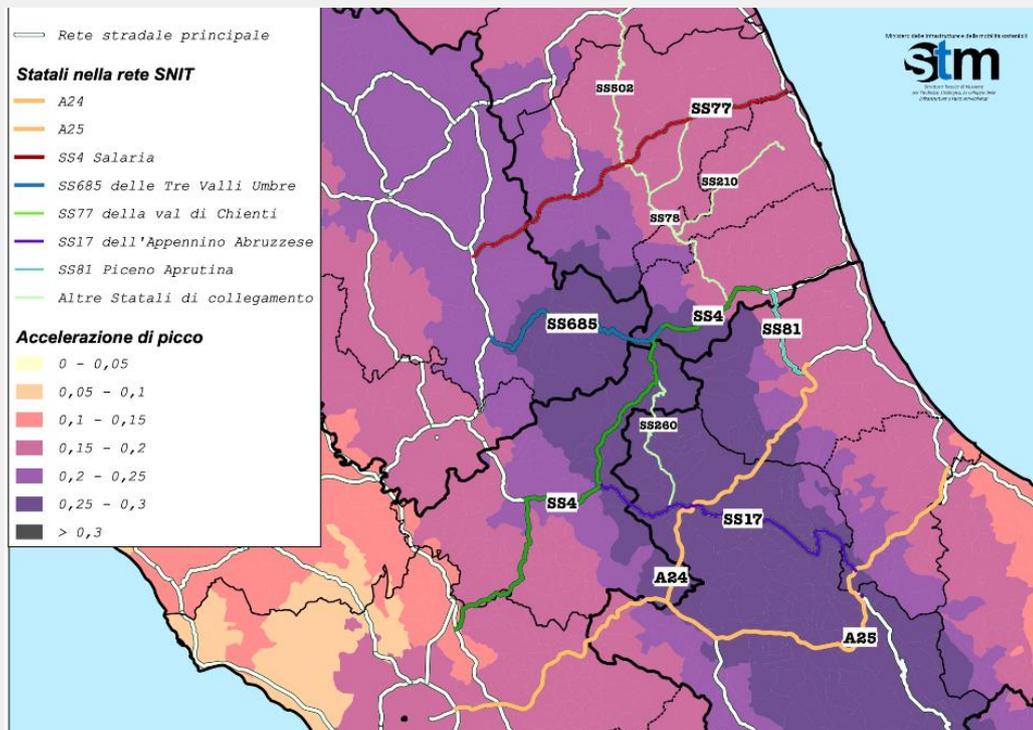
La struttura commissariale sta apprestando un **piano generale di adeguamento e messa in sicurezza dell’arteria**, da realizzare per priorità e secondo un cronoprogramma condiviso, che prevede l’aumento della resilienza e del livello prestazionale dell’intera tratta calabra.

Sono infatti previsti, oltre ai già contrattualizzati interventi di messa in sicurezza, una serie di lavori necessari a diminuire, nel breve periodo, il livello di incidentalità dell’arteria, attraverso rettifiche locali di tracciato o sistemazione di incroci a raso, fino alla manutenzione programmata delle barriere di sicurezza e delle pavimentazioni.

Contemporaneamente, è in fase di sviluppo una seconda fase, basata sull’avvio di una progettazione in grado di ricomporre funzionalmente le tratte prioritarie, coniugando agli criteri trasportistici il ruolo strategico di tale infrastruttura per la sicurezza e l’aumento della competitività dell’intera area jonica. Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di prima fase della tratta Sibari Crotona, nella prospettiva tendenziale di strada di tipo B, da sottoporre all’attenzione dei territori ai fini della quantificazione del necessario finanziamento, sarà realizzato entro il primo semestre dell’anno in corso; entro la fine dell’anno in corso è invece prevista la conclusione dello studio progettuale della tratta sino a Reggio Calabria.

Il Piano Nazionale Complementare per interventi stradali nelle aree dei sismi 2009 e 2016

Il progetto, facente parte del programma degli interventi in parte finanziati dal Piano Nazionale Complementare, è destinato a tutte le aree del Centro Italia colpite da numerosi eventi sismici negli ultimi 15 anni, e prevede investimenti sulle strade statali di accesso e collegamento ai crateri sismici 2009 e 2016, individuati di concerto con la cabina di regia sisma e oggetto di ordinanza del Commissario straordinario del 16 dicembre 2021, n.1.



È possibile notare come il sistema autostradale A24-A25, la consolare Salaria e le statali 685 e 77 rappresentino le vie di accesso principali alle aree del Sisma, mentre le rimanenti indicate fungono da primo collegamento tra queste e le rimanenti aree interne. A partire dallo studio ANAS 2017, sono state stanziati dal fondo PNC sisma **37 mln €** per le progettazioni di tratte prioritarie allo sviluppo dei territori e **140 mln €** per i primi indifferibili interventi di messa in sicurezza delle strade; il MIMS ha riconosciuto l'importanza di tali arterie, impegnandosi a reperire, compatibilmente con le risorse disponibili, i fondi necessari,

Tra gli interventi finanziati con l'ordinanza sopra richiamata, particolarmente significativi sono gli interventi sulle seguenti arterie:

- **SS 685 delle Tre Valli Umbre:** 20 mln € per i primi interventi di rettifica e messa in sicurezza del tracciato, anche con la creazione di 10 km di 3° corsia di arrampicamento, e 7 mln € per la progettazione del collegamento Firenzuola-Acquasparta, che completa l'itinerario di collegamento con la SS 3, Flaminia, con costo stimato pari a oltre 300 mln €;
- **SS 81 Piceno Aprutina:** 6 mln € per la progettazione del collegamento resiliente tra Teramo ed Ascoli Piceno, con costo stimato degli interventi pari a oltre 160 mln €;
- **SS 4 Salaria:** 115 mln € di interventi di adeguamento in sede del tratto Rieti-Sigillo, a completamento degli interventi del Commissario straordinario.

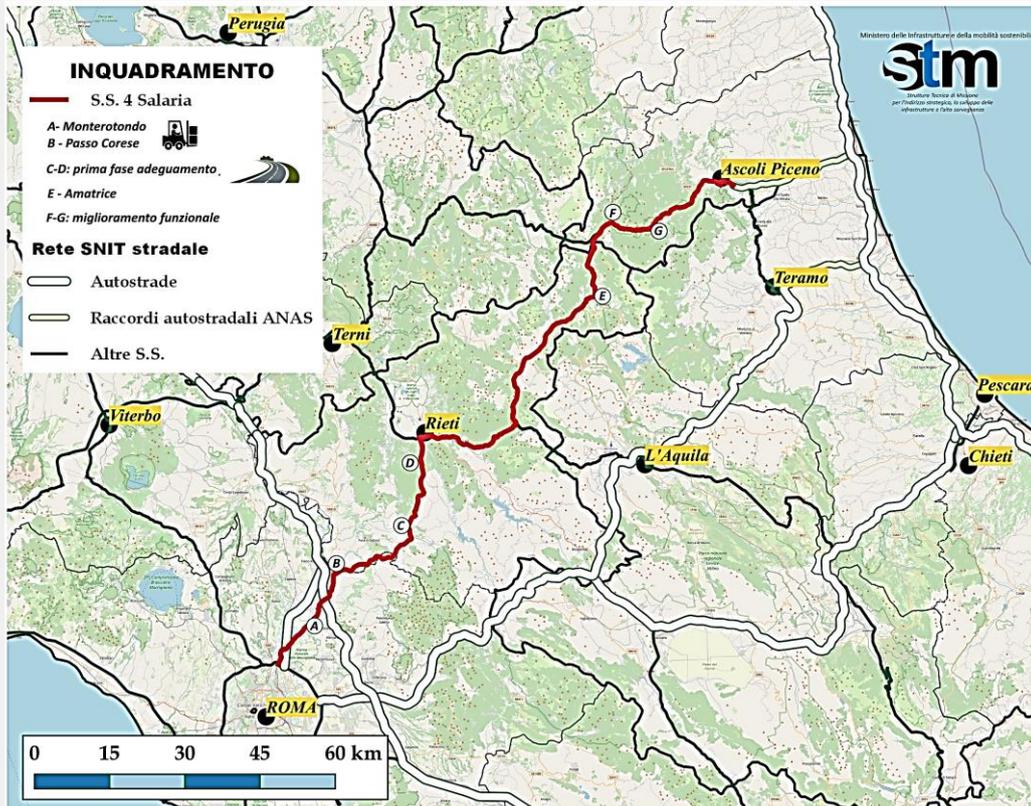
Via Salaria

La Statale 4 rappresenta l'asse stradale principale per l'accessibilità e la mobilità dei territori dell'Italia centrale colpiti dagli eventi sismici del 2016. Partendo dal GRA di Roma, ed incrociando l'autostrada A1, collega Rieti (passando per Monterotondo e Passo Corese, centri in forte sviluppo industriale e logistico) con l'Appennino centrale (Amatrice e Accumoli), la valle

del Tronto (Arquata e Pescara del Tronto), fino ad Ascoli Piceno, da dove, tramite il Raccordo 11, si congiunge alla A14.

Oltre a questa funzione di connessione trasversale, che la accomuna al sistema autostradale A24-A25 ed alla E78, la SS4 è un asse centrale di collegamento interregionale delle aree interne dell'Appennino. Unisce il Lazio con le Marche, ma è funzionale alla connessione con i territori delle province di:

- Perugia, tramite l'innesto della S.S. 685 "Tre Valli Umbre" (Norcia, Cascia, Preci);
- L'Aquila, tramite l'innesto della S.S. 260 e la SS17 che la collega altresì con la A24;
- Teramo, tramite l'innesto della S.S. 81 "Piceno Aprutina".



Per questa centralità nel sistema di mobilità appenninico, sulla Salaria sono programmati importanti interventi di adeguamento funzionale e potenziamento, sulla base di un programma complessivo da realizzare entro l'anno in corso. Infine, l'arteria è individuata quale opera prioritaria ai sensi del D.L. 32/2019 e oggetto di commissariamento.

Gli interventi prioritari da finanziare, oltre a numerose opere, diffuse sull'intero tracciato, per l'aumento della resilienza, quali adeguamenti delle opere d'arte e l'inserimento di rotatorie per l'aumento della sicurezza degli incroci con la viabilità secondaria, consistono in:

- variante all'abitato di Monterotondo Scalo – 2° stralcio;
- adeguamento della piattaforma stradale a 2 corsie per senso di marcia della tratta di collegamento tra il raccordo autostradale Fiano Romano–Passo Corese e Rieti, con prima fase tra il km 56 (bivio di Casaprota) e il km 71 (gallerie di Colle Giardino);
- miglioramento funzionale e messa in sicurezza del tratto Trisungo–Acquasanta.

III.4 I PORTI

Conformemente a quanto effettuato nel corso dei precedenti Allegati Infrastrutture al DEF, l'individuazione degli interventi e dei programmi portuali prioritari si è svolta tenendo conto del quadro dei fabbisogni e delle priorità generali del sistema trasportistico e di quelli più puntuali del trasporto marittimo descritti nei capitoli precedenti, articolando i relativi interventi e programmi in:

- **interventi con obblighi giuridicamente vincolanti (OGV)**, intesi come interventi di importo complessivo superiore ai 10 mln € (ad eccezione di alcuni casi peculiari) in corso di realizzazione al 31.12.2021 o previsti da accordi vincolanti seppur non ancora cantierizzati (vincolati ad esempio da Accordi di Programma) e interventi non ancora in realizzazione, ma già appaltati o in corso di appalto (gli interventi relativi al programma efficientamento energetico ed ambientale e digitalizzazione non presentano invece limiti dimensionali, essendo di solito interventi di taglia limitata);
- **progetti sottoposti ovvero da sottoporre a progetto di fattibilità**, sulla base delle strategie e degli obiettivi prioritari definiti nel presente documento e dell'esercizio di ripartizione del Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese – risorse triennio 2021-2023 e residui biennio 2019-2020.

La ricognizione di tali interventi è stata sintetizzata secondo i 10 programmi di interventi portuali già definiti nei precedenti Allegati Infrastrutture al DEF:

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale**: il programma include interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale e l'adeguamento alla normativa in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, nonché favorendo l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- **digitalizzazione della logistica e ICT**: il programma di digitalizzazione della logistica e di promozione di applicazioni telematiche nei porti italiani include quelle "azioni tipo" già intraprese negli ultimi anni, come il *preclearing* e l'implementazione dei *fast corridors*, lo sviluppo dei *Port management Information System* ovvero lo sviluppo dello "*European Maritime Single Window environment*" e l'integrazione nella piattaforma logistica nazionale. Rientrano nel presente programma anche gli interventi di potenziamento digitale degli scali (dagli accessi ai varchi, ai processi di automazione dei procedimenti e delle procedure, ecc.), nonché gli interventi specifici per i porti previsti nell'Investimento 2.1: digitalizzazione della catena logistica del M3C2.2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA del PNRR;
- **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti**: il programma prevede di completare le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della *catchment area* di ciascun porto. Disegna sostanzialmente un sistema di interventi coordinati che consentano di sviluppare, porto per porto e relazione per relazione, servizi intermodali rapidi, economici e affidabili. Gli interventi sono, in particolare, differenziati tra "ultimo" miglio, se ricadenti