



## Allegati al DEF 2014 - Programma delle Infrastrutture Strategiche

Dossier n° 114/0/8b - Profili di competenza della VIII Commissione Ambiente  
15 aprile 2014

L'art. 10, comma 8, della [legge 31 dicembre 2009, n. 196](#), come modificato dalla legge 7 aprile 2011, n. 39, dispone che, **in allegato al Documento di economia e finanza (DEF)**, da presentare entro il 10 aprile al Parlamento, venga presentato il **Programma delle infrastrutture strategiche (PIS)** previsto dall'art. 1, comma 1, della L. 443/2001 e lo **stato di avanzamento** relativo all'anno precedente (cd. Allegato infrastrutture).

A partire dal 2011, la presentazione dei predetti allegati si è articolata in due momenti corrispondenti alla trasmissione del DEF e della Nota di aggiornamento: in linea di massima, in allegato al DEF sono state anticipate le linee guida ovvero i principali elementi di informazione da far confluire nei documenti presentati con la Nota di aggiornamento.

L'articolo 10, comma 8, come modificato dall'articolo 2, comma 2, della legge n. 39/2011, non ha innovato la procedura di approvazione del Programma secondo quanto stabilito dal citato articolo 1, comma 1, della L. 443/2001, che richiede l'inserimento dell'aggiornamento del Programma nel Documento di economia e finanza "previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata". Ciononostante, come si è avuto modo di rilevare in occasione dell'esame dei precedenti allegati, negli ultimi anni si è registrata una prassi in base alla quale sul documento trasmesso al Parlamento non sono previamente acquisiti il parere del CIPE e l'intesa della Conferenza unificata, che vengono invece espressi dopo la deliberazione parlamentare.

L'ultimo Allegato, che ha completato il proprio iter ai sensi della legge n. 443 del 2001, è il X sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata ed è stato acquisito il parere favorevole del CIPE con la delibera [136/2012](#).

L'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche allegato al DEF 2014 reca sostanzialmente le **linee guida del XII allegato infrastrutture**, che **sarà presentato a settembre** in occasione della trasmissione della Nota di aggiornamento del DEF al Parlamento.

La prima parte del documento contiene le misure programmatiche che saranno oggetto della politica infrastrutturale nel prossimo triennio, incluse le riforme e gli interventi prioritari, per i quali è fissato anche un cronoprogramma; in alcuni casi, come si vedrà nel prosieguo, si tratta di interventi in continuità con i precedenti allegati.

La seconda parte riporta in una tabella l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche nel suo complesso con lo stato di avanzamento per le singole opere.

### LE MISURE PROGRAMMATICHE

#### Il raccordo con la programmazione europea

Partendo da un'analisi del nuovo contesto in cui delineare le politiche infrastrutturali tenuto conto, *in primis*, della mappa delle reti transeuropee di trasporto, il documento conferma la **coerenza tra la strategia europea** di infrastrutturazione e la **strategia nazionale** degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti in linea con quanto affermato nei precedenti allegati e nel PNR. L'integrazione dei contenuti dell'allegato con la verifica degli adempimenti richiesti dai regolamenti europei implica una nuova considerazione del documento che dovrebbe portare a configurarlo "a regime" come il Quadro generale nazionale per gli investimenti nazionali in materia di infrastrutture e trasporti.

Al fine di valutare l'impatto delle opere della "legge obiettivo" ricadenti nelle reti centrale (*core*) e complementare (*comprehensive*) le cui mappe sono allegate al regolamento n. 1315/2013, in alcune tabelle del documento è riportato l'elenco delle opere ubicate nelle due reti suddivise tra opere completate, in corso e opere appaltate o in progettazione, che riportano gli esiti di un'attività di *due diligence* sulle azioni programmatiche e sulle criticità. Sono, altresì, riportate le opere degli schemi idrici del Mezzogiorno esterne alla rete *core* e *comprehensive* per le quali si prospetterebbe una nuova impostazione metodologica. Per

ciascuna categoria di opere sono riportati: lo stato di attuazione, i rispettivi costi e il fabbisogno finanziario mancante per il loro completamento. Il documento sottolinea che, sulla base della suddivisione delle opere tra le varie tabelle, si prospetta una nuova articolazione del XII Allegato infrastrutture.

A una prima analisi delle tabelle, che riportano le opere ricadenti nei corridoi, si evince che non tutte le opere in esse presenti sono elencate nella tabella A.1-1, che reca la Tabella 0 (a titolo esemplificativo si segnala l'Asse AV/AC Torino-Milano, l'Asse AV/AC Milano-Bologna, l'Asse AV/AC Bologna-Firenze) con l'aggiornamento dello stato di avanzamento complessivo del Programma (v. *infra*). Per quanto riguarda le opere presenti anche nella Tabella 0 si riscontrano, per alcune opere, differenze riguardanti costi e fabbisogni e rispetto allo stato di attuazione. *A titolo esemplificativo, si segnala che l'Autostrada Pedemontana lombarda viene indicata come opera con lavori completati nella Tabella III.1-1, mentre nella Tabella 0 l'opera risulta in realizzazione (si veda anche [scheda SILOS n.25](#)). Il costo della rete metropolitana di Torino: Tratta Lingotto-Bengasi, nella tabella III.1-1, ammonta a 258 milioni, mentre nella Tabella 0 è pari a 193 milioni (si veda anche [scheda SILOS n. 93](#)). La tratta AV/AC Brescia-Verona, nella tabella III.1-1, ha un fabbisogno di 2.147 milioni di euro, mentre nella Tabella 0 il fabbisogno è pari a 2.667 milioni.*

## La rivisitazione della programmazione infrastrutturale strategica e la riforma della "legge obiettivo"

Nell'aggiornamento dell'11° Allegato, trasmesso al Parlamento il 30 settembre 2013, sono state indicate alcune direttrici per la riforma della "legge obiettivo", a distanza di più di dodici anni dalla sua emanazione, relative agli aspetti finanziari, procedurali e alla programmazione. La tempistica di adozione per la riforma è fissata entro il mese di giugno 2014.

Il documento in titolo ribadisce la necessità di una riforma, che passi in primo luogo dalla **definizione di un nuovo rapporto con le regioni**, attraverso una **rivisitazione dello strumento dell'intesa generale quadro**; in proposito, il documento fa riferimento a una verifica in corso delle intese e degli atti aggiuntivi sottoscritti al fine di individuare le priorità strategiche la cui individuazione non può prescindere dal nuovo contesto europeo in cui elaborare la strategia infrastrutturale. Strettamente connesso a tale punto è anche il rapporto con le realtà territoriali e la definizione di **meccanismi di consultazione pubblica**, che implicino trasparenza nelle scelte nell'ottica di superamento di eventuali dissensi in ordine alla realizzazione delle opere: rileva, in proposito, l'esperienza del dibattito pubblico sperimentata in Francia

Un ulteriore elemento caratterizzante della riforma è la destinazione di risorse certe e stabili alle infrastrutture attraverso la **costituzione di un Fondo unico infrastrutture**, che dovrebbe essere annualmente implementato con una quota pari allo 0,3 % del prodotto interno lordo. Al riguardo, nel cronoprogramma degli interventi si prevede che, entro il mese di settembre 2014, sarà identificata già nel disegno di legge di stabilità una quota fissa del PIL con cui alimentare il Fondo infrastrutture.

La riforma della "legge obiettivo" passa attraverso una **rivisitazione della selezione delle priorità** infrastrutturali in coerenza con la programmazione europea e con un cambiamento di **logica basata sui nodi** quali punti di intersezione delle reti. Nel contempo, nel documento si fa riferimento a una **due diligence** in corso sullo stato di avanzamento di tutte le iniziative infrastrutturali, con specifico riferimento alle opere dell'**EXPO 2015** e del **Mezzogiorno**. A quest'ultimo riguardo, si sottolinea la necessità di un nuovo approccio nella realizzazione dell'Asse ferroviario AV/AC Napoli – Bari, dell' Asse AV/AC Salerno – Reggio Calabria, dell'Asse AV/AC Palermo – Catania, nonché dei nodi metropolitani di Napoli, Bari, Catania e Palermo.

## Le altre riforme

Il documento fa poi riferimento ad ulteriori riforme, alcune delle quali sono strettamente connesse alla riforma della "legge obiettivo" e funzionali alla nuova logica di programmazione infrastrutturale coerente con le priorità europee.

Prima fra tutte la riforma del Titolo V per le implicazioni importanti sull'assetto di competenze in materia infrastrutturale con il passaggio alla **competenza legislativa esclusiva statale** della materia delle **infrastrutture strategiche** e delle **grandi reti di trasporto**. Il passaggio alla competenza legislativa statale è strettamente connesso alla rivisitazione del rapporto con le regioni e dello strumento dell'intesa generale quadro cui si

Riforma del  
Titolo V della  
Costituzione

è fatto precedentemente riferimento.

Il Governo prevede inoltre, di adottare entro il mese di aprile con un provvedimento di urgenza la riforma del CIPE, che dovrebbe fondarsi su quattro modifiche. In primo luogo, il superamento della doppia sottoposizione al CIPE del progetto preliminare e del progetto definitivo, ai fini di riduzione dei tempi; in particolare, il **CIPE** dovrebbe approvare solo il **progetto preliminare** delegando il Ministero delle infrastrutture ad approvare il progetto definitivo, eventualmente con un decreto del Ministro delle infrastrutture e del Ministro dell'economia nel caso in cui comporti oneri aggiuntivi rispetto al progetto preliminare.

Riforma del  
CIPE

L'art. 169-bis del Codice dei contratti pubblici, introdotto dall'[art. 41 del D.L. 201/2011](#), ha già disciplinato una nuova procedura di approvazione unica del progetto preliminare relativo alle infrastrutture strategiche da parte del CIPE, al fine di accelerare la loro realizzazione, eliminando l'esame del progetto definitivo qualora sia verificata la coerenza dello stesso rispetto al progetto preliminare. Per l'applicazione di tale nuova procedura, è necessaria la proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affinché il CIPE possa valutare solamente il progetto preliminare ai fini dell'approvazione unica dello stesso, "assicurando l'integrale copertura finanziaria del progetto".

Ai fini di riduzione dei tempi, che intercorrono tra l'approvazione e la pubblicazione della delibera, la riforma dovrebbe fondarsi, inoltre, sull'**approvazione contestuale della proposta formulata dal Ministero delle infrastrutture e della relativa delibera**. Si ritiene, inoltre, opportuno che il CIPE approvi programmaticamente il quadro delle risorse da assegnare a ogni singolo progetto in occasione dell'approvazione dell'Allegato infrastrutture. Da ultimo, si prospetta la **soppressione del Nucleo di consulenza per l'attuazione e regolazione dei servizi (NARS)**, che svolge funzioni in materia tariffaria e di regolazione dei servizi di pubblica utilità a supporto del CIPE, in considerazione dell'entrata in operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

In considerazione della cruciale importanza delle città e dei sistemi urbani, nell'allegato si prevede la presentazione di un disegno di legge di riforma dell'assetto gestionale dei sistemi urbani, che dovrebbe essere presentato entro il mese di maggio 2014 e che dovrebbe contenere:

Riassetto  
urbanistico

a) la **semplificazione delle procedure urbanistiche**, sulla base delle esperienze delle leggi regionali vigenti, la **priorità agli interventi di rigenerazione urbana** "evitando ulteriore consumo di suolo";

Sono in corso di esame due gruppi di proposte di legge presso la Commissione ambiente (C. 70 e abb.) e le Commissioni riunite Ambiente e agricoltura (C. 902 e abb.), che recano disposizioni in materia di consumo del suolo e di rigenerazione urbana. In particolare, l'art. 4 del disegno di legge del Governo n. 2039, che è stato adottato come testo base per il seguito dell'esame presso le Commissioni riunite, introduce il riuso del suolo e la rigenerazione urbana come priorità da perseguire da parte delle regioni nell'ambito del governo del territorio. Le proposte di legge all'esame della Commissione ambiente, oltre a dettare norme in materia di rigenerazione urbana, recano disposizioni in materia di perequazione e compensazione urbanistica.

b) il **riordino del Testo unico in materia edilizia** (D.P.R. 380/2001), che comprenda le innovazioni normative recate dall'art. 30 del D.L. 69/2013;

c) la **promozione dell'edilizia sociale** attraverso incentivi e l'adeguamento degli strumenti tecnici necessari per operazioni di recupero, adeguamento sismico e miglioramento energetico degli edifici;

Si vedano, in proposito, alcune disposizioni del D.L. 47/2014, recante misure per l'emergenza abitativa, in corso di esame al Senato (A.S. 1413)

d) la **promozione dell'edilizia residenziale sostenibile pubblica e privata**.

Nella predisposizione di una riforma volta al riassetto urbanistico bisognerà tenere, infine, presente quanto disposto nel disegno di legge di riforma del Titolo V che, per un verso, attribuisce alla competenza legislativa esclusiva statale le norme generali in materia di governo del territorio e, per l'altro, fa esplicito riferimento alla **pianificazione e alla dotazione infrastrutturale** del territorio regionale tra le materie per le quali spetta alle regioni la potestà legislativa esclusiva.

Da ultimo, nell'ambito di una riforma del Patto di stabilità interno, si rileva la necessità di un'esclusione delle spese per le infrastrutture dai vincoli di bilancio, misura che potrebbe contribuire al rilancio degli investimenti (**golden rule nazionale**).

Riforma del  
Patto di stabilità  
interno

### Ulteriori interventi programmatici

Ulteriori interventi riguardano, in primo luogo, l'adozione di un nuovo decreto legge in cui, sulla scorta di quanto previsto nell'art. 18 del D.L. 69/2013 (cd. Fondo "sblocca cantieri"), vengano destinate risorse a opere cantierabili fissando come data limite per l'utilizzo dei

Finanziamento  
opere  
cantierabili

fondi il 31 dicembre 2014 pena la revoca delle risorse assegnate. Le risorse da utilizzare potrebbe essere quelle revocabili in base al disposto dell'articolo 1, comma 79, della legge di stabilità 2014, che ha in sintesi ampliato la platea dei finanziamenti destinati alle infrastrutture strategiche assegnati dal CIPE entro il 2010 e le cui risorse possono essere revocate in quanto inutilizzate. L'adozione di tale provvedimento di urgenza è prevista - secondo quanto risulta dal cronoprogramma - entro il mese di maggio 2014.

Impegni programmatici specifici riguardano il comparto delle piccole e medie opere. In tale ambito, il documento evidenzia la necessità di far accedere al finanziamento tutti i progetti che hanno partecipato al **programma 6000 Campanili** nel biennio 2014-2015. Quanto agli interventi di **edilizia scolastica** (da ultimo finanziati dal D.L. 69/2013) e agli interventi di difesa del suolo, nel documento si rileva la necessità di un'uniformità e di una semplificazione delle procedure di attuazione. Come già segnalato nel precedente allegato, si prospetta, inoltre, la necessità di garantire continuità al **Programma delle piccole e medie opere del Mezzogiorno**.

Piccole e medie opere

L'allegato prevede inoltre - entro il mese di aprile 2014 - la presentazione al Parlamento di una proposta di **riforma dell'offerta portuale** (un disegno di legge, sembra intendersi) e l'adozione ed attuazione del **Piano Nazionale degli aeroporti** (la medesima proposta era contenuta nell'Allegato infrastrutture del settembre 2013).

Porti e aeroporti

L'Allegato prospetta anche una **riforma dello strumento del contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa**. La riforma del meccanismo dovrebbe individuare i seguenti passaggi: 1) atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture sulle linee strategiche del contratto; 2) redazione, da parte del gruppo Ferrovie, di una proposta di breve e di medio periodo da cui si evinca il raggiungimento degli obiettivi delineati dal Ministero, con arco di attuazione quinquennale; 3) verifica da parte del Ministero della validità e della coerenza del contratto all'atto di indirizzo e sua trasmissione al CIPE per l'approvazione definitiva e alle Commissioni parlamentari; 4) verifica annuale del rispetto del contratto con possibilità per il Ministero di bloccare parte dei trasferimenti a RFI in caso di scostamenti o inadempienze; 5) inserimento degli aggiornamenti al contratto di programma nell'Allegato infrastrutture e loro approvazione nell'ambito dell'esame parlamentare del DEF. Un'analogha esigenza di modifica viene richiamata per il contratto di programma dell'**ANAS** con specifica centralità dell'atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture.

Riforma contratto di programma RFI

Il documento prevede, infine, sulla scorta del PNR, l'approvazione della riforma del codice della strada nel mese di dicembre 2014: punto qualificante della riforma viene individuato nell'"ampio processo di delegificazione delle norme tecniche sui veicoli e conducenti e una riorganizzazione e semplificazione delle disposizioni del codice".

Riforma del Codice della strada

## Il semestre italiano di presidenza

L'allegato fa, infine, riferimento alle tematiche che il Governo intende affrontare nel corso del semestre italiano di presidenza dell'Unione europea prima tra tutte la necessità che gli investimenti per la realizzazione delle grandi reti infrastrutturali europee inserite nella rete *core* siano esclusi dai vincoli di bilancio europei.

Ulteriori temi da affrontare riguardano:

- il "completamento dell'attuazione della normativa UE (cosiddetto IV pacchetto)" nel settore del trasporto ferroviario;
- il "regolamento porti", vale a dire la proposta di regolamento che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali, ([COM\(2013\)296](#)), presentata il 23 maggio 2013 dalla Commissione europea;
- la creazione di uno spazio aereo comune dell'Unione europea.

## LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIS

L'allegato reca lo stato di avanzamento complessivo del Programma delle infrastrutture strategiche nella Tabella A. 1-1 "Tabella 0 - Avanzamento Programma infrastrutture strategiche".

Al fine di facilitare il raffronto fra le informazioni contenute nella predetta tabella con quelle riportate nell'aggiornamento dell'11° Allegato, presentato a settembre, e nella delibera CIPE 136/2012 con cui il CIPE ha espresso parere favorevole sul X Allegato apportando alcune rettifiche, nella seguente tabella sono elencati i costi, le disponibilità e i

fabbisogni riferiti alle singole macro opere che - sulla base della classificazione della delibera CIPE121/2001 con cui è stato approvato il PIS in sede di prima applicazione della legge n. 443/2001 - raggruppano le singole opere comprese nel Programma.

La tabella 0 dell'Allegato al DEF 2014 reca un **costo totale** delle opere aggiornato in **232.998 milioni** di euro (era di 231.966 milioni di euro a settembre 2013) con una **disponibilità pari a 118.323** (era di 110.031 milioni di euro a settembre 2013).

MACRO OPERE <i>(importi in M€)</i>	Dicembre 2012 10° Allegato al DEF 2013 Delibera CIPE 136 /2012			Settembre 2013 11° Allegato al DEF 2013 – Nota di aggiornamento			Aprile 2014 Allegato al DEF 2014		
	Costo A	Disp. lità B	Fabb.no A-B	Costo C	Disp. lità D	Fabb.no C-D	Costo E	Disp. lità F	Fabb.no E-F
Sistema valichi	15.740	16.746	16.746	16.746	2.273	14.473	16.816	6.371	10.445
Corridoio plurimodale padano	52.120	51.900	51.900	51.900	27.515	24.384	52.774	27.892	24.957
Corridoio plurimodale tirreno-brennero	5.651	5.651	5.651	5.651	814	4.837	5.705	1.124	4.581
Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa	55.371	51.376	51.376	51.376	23.077	28.299	51.456	23.097	29.013
Corridoio plurimodale adriatico	1.983	2.319	2.319	2.319	1.363	957	2.655	1.363	1.313
Corridoio plurimodale dorsale centrale	4.039	4.039	4.039	4.039	2.294	1.745	3.901	3.375	526
Mo.S.E.	5.493	5.493	5.493	5.493	4.866	627	5.493	4.866	627
Ponte sullo stretto di Messina	8.550	-	-	-	-	-	0	0	0
Corridoi trasversale e dorsale appenninica	45.551	50.635	50.635	50.635	19.918	30.716	48.803	20.838	27.978
Sistemi urbani	25.703	24.787	24.787	24.787	16.308	8.479	24.777	16.938	8.078
Piastrella logistica euro mediterranea Sardegna	3.320	3.320	3.320	3.320	1.743	1.577	3.671	1.895	1.834
Hub portuali	8.522	8.593	8.593	8.593	3.825	4.769	9.524	4.315	5.307
Hub interportuali	1.602	1.066	1.066	1.066	673	393	1.170	675	516
Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	339	354	354	354	20	334	565	231	335
Schemi idrici	2.205	1.867	1.867	1.867	1.523	344	1.867	1.523	488
Piano interventi comparto energetico	1.395	1.395	1.395	1.395	1.395	0	1.395	1.395	0
Piano elettrodotti rete nazionale	692	722	722	722	722	0	722	722	0
Piano interventi comparto telecomunicazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programma mantenimento edifici istituzionali	346	346	346	346	346	0	346	346	0
Piccole e medie opere	399	399	399	399	399	0	399	399	0
Decreto del fare	-	958	958	958	958	0	958	958	0
<b>TOTALE</b>	<b>239.020</b>	<b>231.966</b>	<b>231.966</b>	<b>231.966</b>	<b>110.031</b>	<b>121.935</b>	<b>232.998</b>	<b>118.323</b>	<b>115.997</b>

### Le differenze tra la Tabella 0 dell'Allegato al DEF 2014 e l'aggiornamento dell'11° Allegato

Di seguito si evidenziano le principali differenze rispetto al costo del Programma di cui alla Tabella 0 dell'aggiornamento dell'11° Allegato infrastrutture (settembre 2013) raggruppate per le singole macro opere (il documento segnala in fucsia le variazioni rispetto all'11° Allegato).

**Sistema valichi:** l'incremento di costo (+70 milioni) è dovuto all'inserimento del nuovo intervento Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 2 Circonvallazione di Trento, mentre l'incremento delle disponibilità (+4.098 milioni) è imputabile al finanziamento dell'intero costo del nuovo Valico del Brennero (+4.028) e al finanziamento del nuovo intervento inserito (+70 milioni).

**Corridoio plurimodale padano:** il maggior costo (+874 milioni) è riconducibile all'inserimento di due nuovi interventi (Accessibilità ferroviaria Malpensa - terminal T1-T2, del costo di 114 milioni, e Collegamento tra la S.S. 13 "Pontebbana" e la A23 – Tangenziale sud di Udine – Il lotto, del costo di 160,20 milioni), nonché all'aggiornamento del costo di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato tra cui l'intero costo della tratta autostradale Milano-Abbiategrasso-Magenta-Malpensa (480,00 milioni); le maggiori disponibilità (+377 milioni) sono giustificate dal finanziamento dei nuovi interventi e dall'aggiornamento delle disponibilità di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato.

**Corridoio plurimodale tirreno-brennero:** il maggior costo (+54 milioni) e le maggiori disponibilità (+310 milioni) sono imputabili all'aggiornamento delle voci relative ad alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato.

**Corridoio plurimodale tirrenico-nord europa:** il maggior costo (+80 milioni) è imputabile all'inserimento di tre nuovi interventi (Riorganizzazione dell'impianto ferroviario di GE Brignole - Terralba e nuova stazione, del costo di 50 milioni, Completamento del collegamento dell'autostrada SA-CE con la SA-NA (via Pompei) - S.S. n. 268 "del Vesuvio". Lavori di raddoppio da due a quattro corsie della statale dal km 19+554 al km 29+289 in corrispondenza dello svincolo di Angri SS 268 del Vesuvio, del costo di 80 milioni, e collegamento nuova base NATO di Giugliano, del costo di 10 milioni) e all'aggiornamento del costo di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato; le maggiori disponibilità (+20 milioni) sono dovute al finanziamento di due dei tre nuovi interventi (35 milioni) e all'aggiornamento delle disponibilità di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato.

**Corridoio plurimodale adriatico:** il maggior costo (+336 milioni) è motivato dall'inserimento di due nuovi interventi (Adeguamento della SS16 Adriatica – tratto Rimini nord – Misano Adriatico – 1° e 2° stralcio del costo complessivo di 316 milioni) e dall'aggiornamento del costo di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato.

**Corridoio plurimodale dorsale centrale:** quanto al minor costo (-138 milioni) è imputabile, per un verso, all'inserimento di un nuovo intervento (tratta ferroviaria Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna: 1° stralcio bretella Faenza, del costo di 20 milioni) e, per l'altro, all'aggiornamento del costo di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato tra cui quello della Linea ferroviaria Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Emilia che passa

da 227,50 milioni a 70 milioni; relativamente alle maggiori disponibilità (+1.081 milioni) sono imputabili all'aggiornamento delle disponibilità di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato, tra cui l'intero finanziamento del Raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona (810 milioni), e all'integrazione del finanziamento del Collegamento stradale Campogalliano-Sassuolo (da 235 milioni a 506 milioni, + 271 milioni) (*tale ultimo intervento non è però segnalato tra le variazioni*).

**Corridoi trasversale e dorsale appenninica:** il minor costo (-1.832 milioni) è imputabile all'inserimento di un nuovo intervento (Autostrada regionale Cispadana del costo di 1.308 milioni) e all'aggiornamento del costo di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato, ed in particolare di alcuni lotti della SS 78 Grosseto-Fano (il costo di tale collegamento stradale passa da 6.227,12 milioni a 2.890,41, - 3.336,71 milioni) e della Pedemontana Abruzzo-Marche; le maggiori disponibilità (+920 milioni) sono giustificate dal finanziamento del nuovo intervento (908 milioni) e dall'aggiornamento delle disponibilità di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato.

**Sistemi urbani:** il minor costo (-10 milioni) è riconducibile all'aggiornamento del costo di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato, mentre si registra un incremento sul fronte delle disponibilità (+630 milioni) dovuto all'aggiornamento di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato ed, in particolare, di alcune tratte del sistema metropolitano regionale della Campania e del sistema ferroviario metropolitano di Bologna. Da segnalare, inoltre, la revoca dell'intervento "Penetrazione Viabilità Nord Trieste".

**Piastra logistica euro mediterranea Sardegna:** il maggior costo (+351 milioni) è dovuto all'inserimento di nuovi interventi a Cagliari ("SS 554 Eliminazione degli svincoli a raso – lotti funzionali - Asse attrezzato urbano, del costo di 233,23 milioni, cinque lotti relativi al "Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari", del costo di 137 milioni, l'adeguamento della stazione ferroviaria di Cagliari e l'ampliamento del presidio di manutenzione per accogliere i nuovi treni CAF, del costo di 7 milioni, l'intervento "impianti: PRG Stazione di Cagliari Interscambio Metro-Treno", del costo di 10 milioni, e tre interventi nel Porto Canale di Cagliari, del costo complessivo di circa 90 milioni) e all'aggiornamento del costo di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato; le maggiori disponibilità (+152 milioni) sono invece imputabili al finanziamento di alcuni nuovi interventi e all'aggiornamento delle disponibilità di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato.

**Hub portuali:** il maggior costo (+931 milioni) è dovuto all'inserimento di nuovi interventi (Hub Portuale di Trieste, tre nuovi interventi del costo complessivo di 184,8 milioni; Hub Portuale di Ravenna, un nuovo intervento del costo di 70 milioni; Hub Portuale di Napoli, tre nuovi interventi del costo complessivo di 648,78 milioni tra i quali è compreso il "collegamento tangenziale di Napoli rete viaria e porto di Pozzuoli" del costo di 153,78 milioni interamente da finanziare) e all'aggiornamento del costo di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato; le maggiori disponibilità (+490 milioni) sono imputabili al finanziamento di alcuni nuovi interventi dell'Hub Portuale di Napoli (427,50 milioni) e all'aggiornamento delle disponibilità di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato.

*Relativamente al collegamento tangenziale di Napoli, si segnala che l'opera è classificata come un intervento "CIPE Fondo Infrastrutture" interamente finanziato e con lavori in corso nel sistema SILOS (si veda la [scheda 114](#)).*

**Hub interportuali:** il maggior costo (+104 milioni) è dovuto all'integrazione del costo del Sistema idroviario padano-veneto, che si presenta articolato in tre distinti interventi, e all'aggiornamento del costo di alcuni interventi già presenti nell'11° Allegato, mentre le maggiori disponibilità (+2 milioni) sono destinate al finanziamento del Sistema idroviario padano-veneto.

**Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali:** il maggior costo (+211 milioni) è dovuto all'integrazione del costo di due interventi già presenti nell'11° Allegato, mentre le maggiori disponibilità (+211 milioni) sono giustificate dall'integrazione delle disponibilità di due interventi già presenti nell'11° Allegato. Da segnalare la rettifica dell'intervento "Collegamento *people mover* tra la stazione ferroviaria di Pisa centrale e l'aeroporto Galileo-Galilei" in "Collegamento *people mover* tra la stazione ferroviaria di Bologna centrale e l'aeroporto Guglielmo Marconi".