

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

**Doc. LVII**

**n. 4-bis**

ALLEGATO II

## NOTA DI AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2011

*(Articoli 7, comma 2, lettera b), e 10-bis della legge 31 dicembre 2009, n. 196,  
e successive modificazioni)*

**Presentata dal Presidente del Consiglio dei ministri**

(BERLUSCONI)

**e dal Ministro dell'economia e delle finanze**

(TREMONTI)

---

**Comunicata alla Presidenza il 23 settembre 2011**

---

### ALLEGATO II

**Programma delle infrastrutture strategiche**

*(aggiornato al mese di settembre 2011)*

**Trasmesso alla Presidenza il 27 settembre 2011**

NOTA: Il presente documento, predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, costituisce una versione aggiornata del Programma delle infrastrutture strategiche trasmesso dal Governo, in data 19 aprile 2011, quale allegato al Documento di economia e finanza 2011 (si veda lo stampato *Doc. LVII, n. 4, Allegato III*).

NOTA: Il presente documento, predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, costituisce una versione aggiornata del Programma delle infrastrutture strategiche trasmesso dal Governo, in data 19 aprile 2011, quale allegato al Documento di economia e finanza 2011 (si veda lo stampato *Doc. LVII*, n. 4, Allegato III).

**ALLEGATO INFRASTRUTTURE  
AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA  
2011  
LEGGE 39/2011  
AGGIORNAMENTO ALLEGATO 9°**



## INDICE

• <b>PREMESSA</b> .....	7
• <b>PRIMO PARAGRAFO: UN DECENNIO DI LEGGE OBIETTIVO</b> .....	9
• <b>SECONDO PARAGRAFO: VERSO UNA RILETTURA DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE. DA UNA DEFINIZIONE DELLE OPERE AI PROGETTI ORGANICI TERRITORIALI</b> .....	23
PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DELL'ARCO ALPINO.....	26
PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL NORD EST.....	27
PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL NORD OVEST.....	29
PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL SISTEMA CENTRALE DEL PAESE.....	31
PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL MEZZOGIORNO CONTINENTALE.....	33
PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DELLA SICILIA.....	35
PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DELLA SARDEGNA.....	37
• <b>TERZO PARAGRAFO: UN NUOVO RAPPORTO CON LE REGIONI. VERSO LA IDENTIFICAZIONE DELLE PRIORITÀ</b> .....	39
• <b>QUARTO PARAGRAFO: LE DISPONIBILITÀ FINANZIARIE</b> .....	47
• <b>QUINTO PARAGRAFO: LE INDICAZIONI DEL 9° ALLEGATO</b> .....	49
<i>Tabella A Le opere completate e le opere avviate</i> .....	57
<i>Tabella B Le opere con finanziamenti privati e altri finanziamenti</i> .....	63
<i>Tabella C Le risorse assegnate e da assegnare ai progetti realizzati tramite il ricorso ai lotti costruttivi</i> .....	64
AGGIORNAMENTO DEL 9° ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF NEL RISPETTO DELLA LEGGE 39/2011 E OSSERVAZIONI EMERSE IN CONFERENZA STATO REGIONI CHIARIMENTI E MOTIVAZIONI CHE SUPPORTANO LA PROPOSTA.....	65
• <b>SESTO PARAGRAFO GLI IMPATTI DELL'ART 32 LEGGE 111/2011 SUL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE</b> .....	69
<i>TABELLA D - Elenco opere confermate: legge 111/2011, art 32, comma 7</i> .....	70
<i>Tabella E : legge 111/2011, art 32, comma 2,3 e 4</i> .....	74
• <b>SETTIMO PARAGRAFO: INTERVENTI STRATEGICI NAZIONALI NEL SETTORE DEI TRASPORTI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE PER IL SUD</b> .....	75
IL CONTESTO DI RIFERIMENTO: IL NECESSARIO CAMBIO DI PASSO.....	76
COSTITUZIONE DEL FONDO UNICO TRASPORTI.....	77
SOCIETÀ DI CORRIDOIO.....	79
FINANZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE – PIANO NAZIONALE PER IL SUD.....	80
<i>TABELLA F Piano Nazionale per il Sud: le opere di legge obiettivo confluite nella delibera CIPE 62/2011</i> .....	81
• <b>OTTAVO PARAGRAFO: VOLONTÀ PROGRAMMATICA E COPERTURA FINANZIARIA DELLA VOLONTÀ PROGRAMMATICA</b> .....	91
LA NUOVA POLITICA DELLA UNIONE EUROPEA DA CORRIDOI A RETE.....	92
LA FUNZIONE STRATEGICA DEL PEDAGGIO DELLA RETE STRADALE.....	100
LA FUNZIONE STRATEGICA DEL PEDAGGIO DELLA RETE FERROVIARIA.....	101
UN NUOVO ASSETTO STRATEGICO NELLA OFFERTA PORTUALE.....	101
VERSO LA DEFINIZIONE DI ACTION PLANS NELLA OFFERTA AEROPORTUALE.....	103
• <b>NONO PARAGRAFO: LA STAGIONE DELLE RIFORME</b> .....	111
• <b>DECIMO PARAGRAFO: QUADRO DELLE RENDICONTAZIONI DERIVANTI DAGLI OBBLIGHI DI LEGGE SULL'AVANZAMENTO DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE</b> .....	121
<i>TABELLA 1 Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento Giugno 2011</i> .....	123
<i>TABELLA 2 Quadro Programmatico Prioritario 2011 – 2013 Programma Nazionale di Riforma</i> .....	149
<i>TABELLA 3 Programma delle Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2</i> .....	165
<i>TABELLA 4 Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013</i> .....	183

---

<i>TABELLA 5 Stato attuativo dei progetti approvati al CIPE 2002-2011</i> .....	187
<i>TABELLA 6 Programma delle Infrastrutture Strategiche Rendicontazione fondi FAS Accelerazione e Infrastrutture</i> .....	207
• <b>ALLEGATO A</b> .....	<b>213</b>
<b>RIQUADRO 1 MISURARE L'EFFICACIA DELL'INVESTIMENTO EX POST: INDICATORI DI DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE ED INDICATORI DELLA DOTAZIONE DI SERVIZI</b> .....	<b>213</b>

## **PREMESSA**

Il presente Allegato rappresenta l'aggiornamento della versione relativa all'aprile 2011 approvata dal Consiglio dei Ministri e dal Parlamento con risoluzione parlamentare n. 6-00080, del 28 aprile 2011.

L'Allegato si articola in 10 paragrafi.

**Il primo** affronta, dopo dieci anni di vita, le evoluzioni, i cambiamenti che la Legge Obiettivo ha subito. Si coglie così anche l'occasione per elencare quali siano i limiti di tale norma.

**Il secondo paragrafo** prospetta un nuovo approccio nella lettura del territorio alla luce proprio delle azioni, dei progetti avviati e, in alcuni casi completati, proprio in questo primo decennio di attività della Legge.

**Il terzo paragrafo** entra nel merito delle scelte strategiche che ogni singola Regione è riuscita ad assumere, proprio grazie all'impostazione della Legge Obiettivo e allo strumento dell'Intesa Generale Quadro da questa previsto; consentendo, in tal modo, la definizione di un quadro di priorità.

**Il quarto paragrafo** elenca i riferimenti normativi e amministrativi che supportano la dimensione finanziaria delle azioni programmate.

**Il quinto paragrafo** espone le caratteristiche del 9° Allegato che si caratterizza come aggiornamento di quanto approvato dal Parlamento nella primavera scorsa.

**Il sesto paragrafo** riporta l'elenco delle opere che, nel rispetto del comma 7 dell'articolo 32 della Legge 111/2011, si ritiene opportuno non revocare e di quelle che, nel rispetto dei commi 2, 3 e 4, sempre dell'articolo 32 della richiamata Legge, si ritiene dover revocare.

**Il settimo paragrafo** riporta il quadro degli interventi del Piano del Sud affinché possa prendere corpo un processo di crescita e di sviluppo del Paese.

**L'ottavo paragrafo** affronta la dicotomia tra volontà programmatica e copertura finanziaria evidenziando, in modo particolare, le azioni e le scelte operate sia su scala comunitaria che nazionale e che rivestono un ruolo essenziale per l'intera offerta trasportistica.

**Il nono paragrafo** evidenzia l'opportunità di dare vita ad una stagione di riforme; in particolare affrontando una rivisitazione della



stessa Legge Obiettivo per dare maggiore snellezza alle procedure e per incentivare strumenti come il Partenariato Pubblico Privato e per dare maggiore efficacia ed efficienza all'organizzazione dell'offerta stradale (riforma già avviata con l'articolo 37 della Legge 111/2011), delle offerte ferroviaria, aeroportuale, portuale, di quella legata al trasporto pubblico locale ed alla logistica.

**Il decimo paragrafo** contiene il quadro dettagliato delle rendicontazioni derivanti dagli obblighi di Legge sull'avanzamento del Programma Infrastrutture Strategiche.

L'Allegato, in realtà, assume le caratteristiche di un **"tagliando"** per l'intero comparto delle infrastrutture e dei trasporti ed al tempo stesso può diventare una base per azioni mirate alla crescita del Paese.

## **PRIMO PARAGRAFO: UN DECENNIO DI LEGGE OBIETTIVO**

Nel 2001, con la Legge Obiettivo, veniva inserita, nel nostro sistema giuridico, una serie di innovazioni di natura programmatica e finanziaria interamente dedicata alla realizzazione delle infrastrutture necessarie allo sviluppo economico e sociale del Paese.

Uno sviluppo che, in passato, aveva trovato forti vincoli proprio nella mancata coesione economica e territoriale sia all'interno del territorio nazionale, sia nelle interrelazioni con il continente europeo. Quelle infrastrutture, di dimensioni economiche molto differenziate ma di grande impatto sociale, furono definite, proprio per le aspettative di ritorno sugli indicatori macroeconomici del Paese, come strategiche.

Con la legge 443 del 2001 e con la Legge 166/2002 che ne supportava la prima fase finanziaria, il settore della programmazione infrastrutturale assurgeva, a pieno titolo, tra gli interventi strategici dello Stato; prendeva corpo così un piano programma di respiro decennale.

È necessario partire da questo assunto per poter meglio comprendere quanto, nell'arco di un decennio, il quadro regolatorio, connesso alla identificazione ed alla realizzazione delle opere strategiche, si sia modificato e quanto queste evoluzioni abbiano inciso sui nuovi contesti finanziari, procedurali, programmatici. **In dieci anni abbiamo assistito ad una sorta di diluizione della legge obiettivo nel contesto normativo ed al suo processo inverso, fenomeni che hanno, in parte, mutato il quadro complessivo di riferimento.**

Dal punto di vista finanziario, oltre alla Legge 166/2002 che ha praticamente supportato la prima fase della Legge Obiettivo, una serie di provvedimenti hanno, nel tempo, garantito i trasferimenti dello Stato per l'attuazione del programma di investimenti.

L'evoluzione dell'aspetto finanziario connesso alla realizzazione delle grandi opere ha comportato, nel corso del tempo, una sostanziale modifica anche di altri aspetti.

Tra le prime modifiche rispetto all'impianto originario del quadro regolatorio, c'è sicuramente l'aspetto procedurale. Infatti già a valle del decreto legislativo 190/2002 che ha stabilito l'intero processo attuativo della disciplina speciale delle "grandi opere", con leggi successive si è proceduto alla formalizzazione di un quadro procedurale molto più dettagliato: alla legge 16 gennaio 2003 n. 3 che ha obbligato alla definizione, per ogni progetto di investimento pubblico, la identificazione di un Codice Unico di Progetto ha fatto seguito sia il decreto 14 marzo

2003 di concerto con il Ministero degli Interni di costituzione del Comitato per l'Alta Sorveglianza sulle grandi opere, sia il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato "**Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE**" e s.m.i., modificato da ultimo dal Decreto Legge 98/2011 convertito in Legge 106/2011.

Queste considerazioni testimoniano, quindi, che in questo primo decennio la Legge Obiettivo è stata già oggetto di rivisitazioni e di adeguamenti.

In realtà una serie di atti amministrativi e normativi hanno arricchito e, in alcuni casi, modificato sostanzialmente la Legge. Si ritiene, quindi, utile riportare di seguito, in modo sintetico, alcuni provvedimenti che hanno adeguato direttamente la norma quali:

- **La legge 1° agosto 2002, n. 166**, che all'articolo 13 ha recato modifiche all'articolo 1 della legge n. 443/2001 ed ha autorizzato limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001.
- **Il Decreto legislativo 190/2002** che definisce l'intero processo attuativo della Legge 443/2001.
- **La legge 16 gennaio 2003, n. 3**, recante "Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (**CUP**).
- **La legge 24 dicembre 2003, n. 350** in particolare:
  - il comma 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse al CIPE per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato dal CIPE;
  - il comma 176, che ha autorizzato ulteriori limiti di impegno nel biennio 2005 – 2006 per la realizzazione delle infrastrutture strategiche.
- **Il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163**, intitolato "**Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE**", e s.m.i., e in particolare:
  - la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi", che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di

supporto alle attività del CIPE al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita **“struttura tecnica di missione”**;

- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e s.m.i., concernente l'attuazione della legge n. 443/2001, come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189.
- **Il decreto 14 marzo 2003** emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il **Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere**.
- **La delibera 25 luglio 2003, n. 63** (G.U. n. 248/2003), con la quale il CIPE ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche.
- **La delibera 27 maggio 2004, n. 11** (G.U. n. 230/2004), con la quale il CIPE ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi dell'art. 4 comma 140, della legge n. 350/2003.
- **La delibera 6 aprile 2006, n. 130** (G.U. n. 199/2006), con la quale il CIPE rivisita il 1° Programma delle infrastrutture strategiche.
- **Il Decreto Legge 185/2008 articolo 20** convertito con modificazioni dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che all'art. 20 istituisce appositi Commissari Straordinari per determinate opere della Legge Obiettivo.

Appare evidente, da questa elencazione, che già a partire dal 2006 la componente squisitamente programmatica del Piano Infrastrutture Strategiche, ed in particolare la componente economico-finanziaria, ha manifestato una consistente rimodulazione, dovuta da un lato al funzionamento della Legge Obiettivo ed alla necessità di rendicontazione delle attività operate tra il 2002 ed il 2006, **confluite nella delibera CIPE 130 del 2006, dall'altro alla consapevolezza che quel piano programma di opere, connesso alla Legge Obiettivo, fosse l'unico strumento di programmazione settoriale ad oggi vigente in Italia.**

Da qui la definizione, per converso, della sperequazione infrastrutturale indicata all'art. 22 della legge 42/2009, sul federalismo fiscale, che riconosce, nella fase transitoria<sup>1</sup>, all'Allegato Infrastrutture l'identificazione degli interventi da realizzare nelle aree sottoutilizzate

In questa Legislatura il programma di opere strategiche voluto dalla Legge Obiettivo è diventato così, a tutti gli effetti, programmazione di investimenti pubblici come testimoniano la legge di modifica della legge finanziaria 196/2010, la legge 39/2011 di modifica della 196/2010. La Legge 39/2011, in particolare, inserisce nel nostro ordinamento il **Programma Infrastrutture Strategiche come programma pertinente alle procedure connesse al Semestre europeo e, quindi, come previsione di spesa per investimenti costante nella contabilità pubblica italiana.**

Si riportano di seguito i provvedimenti che, in modo ancora più incisivo, hanno, praticamente, eletto la stessa Legge 443/2001 a riferimento strategico di ogni azione del Governo e del Parlamento nel processo di infrastrutturazione del Paese:

- **La Legge 42/2009 Federalismo Fiscale** in particolare gli articoli 16 (sviluppo delle aree sottoutilizzate) in cui, tra l'altro, si ribadisce che i finanziamenti dell'Unione Europea non possono essere sostitutivi dei contributi speciali dello Stato e l'articolo 22 (perequazione infrastrutturale) in cui gli interventi da realizzare nelle aree sottoutilizzate sono individuati nel programma da inserire nell'Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica e quindi vengono annualmente conosciuti e verificati dal Parlamento.
- **La legge 196/2009 (la nuova legge che definisce le modalità con cui annualmente viene definito il bilancio del Paese)** passando, nella predisposizione del bilancio annuale di previsione e degli altri documenti contabili dello Stato, da una redazione in termini di competenza e cassa ad un potenziamento della funzione del bilancio di cassa, delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi nel rispetto, tra l'altro, dei seguenti principi e criteri direttivi:
  - introduzione della valutazione, nella fase di pianificazione, delle opere al fine di consentire procedure di confronto e selezione dei progetti e definizione delle priorità, in coerenza, per quanto riguarda le infrastrutture strategiche, con i criteri adottati nella definizione del programma di cui alla Legge Obiettivo;
  - potenziamento e sistematicità della valutazione *ex post* sull'efficacia e sull'utilità degli interventi infrastrutturali, rendendo pubblici gli scostamenti rispetto alle valutazioni *ex ante*;

<sup>1</sup> Si riporta lo stralcio della Risoluzione n° 6/00080 del Parlamento del 28 Aprile 2011 « in relazione all'attuazione dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 si ritiene indispensabile prevedere, nella nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza da predisporre per il prossimo settembre, la rimodulazione in termini perequativi dell'elenco delle opere inserite nella Tabella I del 9° Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza con particolare riferimento a quelle da inserire nel Piano nazionale per il Sud. »

- adozione di regole trasparenti per le informazioni relative al finanziamento e ai costi delle opere;
  - previsione di un sistema di verifica per l'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti con automatico definanziamento in caso di mancato avvio delle opere entro i termini stabiliti.
- **La Legge 191/2009** che all'articolo 2 commi **232, 233 e 234** prevede che per alcuni progetti prioritari, ricompresi nei corridoi europei delle reti TEN-T, aventi costi e tempi di realizzazione superiori rispettivamente a 2 miliardi di € e quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali, il CIPE può autorizzare la realizzazione dell'intero intervento per lotti costruttivi per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro.
  - **La Legge 122/2010** recante misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica, all'articolo 46 prevede il "Rifinanziamento del fondo infrastrutture". In particolare **i mutui accesi con la Cassa Depositi e Prestiti entro il 31 dicembre 2006**, ivi inclusi quelli trasferiti al Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 5 dicembre 2003, con oneri di ammortamento a totale carico dello Stato, interamente non erogati ai soggetti beneficiari alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge e a fronte dei quali alla stessa data non sono scaduti i termini di presentazione delle offerte o delle richieste di invito previsti dai bandi pubblicati per l'affidamento dei lavori relativi agli interventi finanziati, **sono revocati e devoluti ad altro scopo e/o beneficiario.**
  - **Il decreto legge 225/2010 convertito in Legge 10/2011** che, all'articolo 2 comma 2 novies e decies, avvia la costituzione di un Fondo mirato al rilancio della offerta portuale coerentemente a quanto previsto dalla Legge Obiettivo. In particolare la norma prevede che:
    - **Comma 2 novies.** Entro il termine del 15 marzo 2011 sono revocati i fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede alla ricognizione dei finanziamenti revocati e all'individuazione della quota, per l'anno 2011, nel limite di **250 milioni di euro**, che deve essere destinata alle seguenti finalità:

- a) nel limite di **150 milioni di euro** alle Autorità portuali che hanno attivato investimenti con contratti già sottoscritti o con bandi di gara pubblicati alla data del 30 settembre 2010 in attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 991, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;
  - b) nel limite di **20 milioni di euro** alle Autorità i cui porti sono interessati da prevalente attività di transhipment al fine di garantire l'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 5, comma 7-duodecies, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25;
  - c) per le disponibilità residuali alle Autorità portuali che presentano progetti cantierabili.
- Comma 2-decies. Con il decreto di cui al comma 2-novies si provvede altresì all'individuazione delle somme che devono essere versate ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, nell'anno 2011, dalle Autorità portuali interessate dalla revoca dei finanziamenti per essere riassegnate ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle somme di cui al comma 2-undecies. Con successivi decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per gli anni 2012 e 2013 si provvede ad individuare le quote dei finanziamenti revocati ai sensi del comma 2-novies e ad assegnarle alle Autorità portuali, secondo criteri di priorità individuati nei medesimi decreti, per progetti cantierabili, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica.
- **La Legge 39/2011** che modifica alcune parti della Legge 196/2009 soprattutto per consentire il rispetto delle nuove regole adottate dalla Unione Europea in materia di coordinamento delle politiche economiche degli Stati membri. In particolare si precisa all'art.2 comma 8 che **"in allegato al Documento di Economia e Finanza è presentato il programma predisposto ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, nonché lo stato di avanzamento del medesimo programma relativo all'anno precedente, predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti"**.
  - **Il Decreto Legge 70/2011 convertito in Legge 106/2011 (Prime disposizioni urgenti per l'economia)** contiene apposite norme mirate a ridurre i tempi di costruzione delle opere pubbliche, soprattutto se di interesse strategico, per semplificare le procedure di affidamento dei relativi contratti pubblici, per garantire un più efficace sistema di controllo e infine per ridurre il contenzioso,
  - **Il Decreto Legge 98/2011 convertito in Legge 111/2011 che, all'articolo 32, prevede il finanziamento ed il potenziamento delle infrastrutture attraverso la istituzione di un "Fondo**

infrastrutture ferroviarie e stradali" con una dotazione di **930 milioni di euro** per l'anno 2012 e **1.000 milioni di euro** per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016. Le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e sono destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232, 233 e 234, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, nonché ai contratti di programma con RFI SpA e ANAS. Al tempo stesso è prevista la revoca per quegli interventi che approvati dal CIPE entro il 31 dicembre 2008 non sono ancora stati avviati ad esecuzione.

- **Il Regolamento sul Codice dei Contratti Pubblici.** Tale provvedimento rappresenta un tassello di fondamentale importanza per dare coerenza alla normativa vigente. Il Regolamento, infatti, ha il delicato compito di fornire le disposizioni di dettaglio al Codice e, dunque, disciplinare molti degli strumenti quotidianamente utilizzati dagli operatori del settore, siano essi pubblici o privati. Le materie che il Codice aveva affidato al Regolamento sono state molteplici e ciò ha reso quanto mai necessaria una normativa di attuazione di dettaglio e specifica. Si pensi, solo per fare alcuni esempi, alla importanza di una regolamentazione in materie come la **qualificazione degli operatori economici, lo svolgimento delle operazioni di gara, l'affidamento di incarichi professionali, la progettazione delle opere pubbliche** e la verifica della stessa, **la disciplina sul lavoro, la fase esecutiva dei servizi** e delle **forniture, gli strumenti di controllo e monitoraggio**. Queste questioni hanno un ruolo primario per il buon funzionamento del mercato dei contratti pubblici. Non si dimentichi che tale mercato presenta aspetti del tutto peculiari, in quanto è il luogo in cui si incontrano, da una parte, le esigenze di tutela della concorrenza tra operatori economici e dall'altra, il buon andamento, imparzialità ed efficienza dell'agire della pubblica amministrazione; ma vi sono presenti anche le questioni basilari come **il corretto uso del denaro pubblico e la tutela del lavoro**. Il Regolamento tenta, riuscendoci, di portare a sintesi queste esigenze, creando una regola che possa essere di equilibrio, esaltando così i diversi attori di questo composito ambito di mercato.

**Ebbene questo quadro di provvedimenti ha, nel tempo, reso coerente la Legge Obiettivo alla serie di eventi economici che si sono susseguiti in un decennio non facile per la crescita e per lo sviluppo del Paese.**

Questa coerenza evolutiva, quindi, non giustifica la esigenza di rivisitazione sostanziale della norma, una rivisitazione di una norma voluta dal Parlamento nel dicembre del 2001, dieci anni fa, e che, a tutti gli effetti, si caratterizza come:



1. **una Legge** che ha cambiato una serie di approcci dello Stato nel processo di infrastrutturazione del Paese;
2. **una Legge** che ha annullato la vecchia procedura che caratterizzava la Conferenza dei Servizi; per la Variante di Valico autostradale sono stati necessari **12 anni**; per l'asse ad Alta Velocità Firenze – Bologna: **7 anni**;
3. **una Legge** che ha voluto la istituzione dello strumento della **Intesa Generale Quadro** tra Stato e Regione; in un momento in cui la Conferenza Stato Regioni stava diventando un riferimento forte per la definizione delle scelte dell'organo centrale. **Nel 2001 non era stato ancora riformato l'art. 117 della Costituzione**;
4. **una Legge** che ha fatto passare la pianificazione da atto cartaceo e teorico in impianto infrastrutturale concreto. **Dal Piano Generale dei Trasporti del 1986 al Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche del 2001**;
5. **una Legge** che ha trasferito al CIPE e non ad un Ministero o ad un organo controllato da un Ministero, l'approvazione delle scelte, dei programmi, dei progetti;
6. **una Legge** che ha consentito il passaggio da una elencazione di studi di fattibilità (tale era la situazione del bagaglio progettuale nel 2001) ad un consistente bagaglio di progetti preliminari e definitivi;
7. **una Legge** che ha chiarito, sin dall'inizio, attraverso l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, che lo Stato non poteva più trasferire, come in passato, il 90% delle risorse pubbliche per realizzare infrastrutture ma poteva solo garantire il **50%** (**nel 2001 l'Allegato conteneva il Primo Piano Fonti Impieghi**);
8. **una Legge** che ha informato sistematicamente il Parlamento dell'avanzamento delle scelte. Fino al 2001 il Parlamento era informato solo attraverso audizioni dei Ministri. Grazie all'Allegato Infrastrutture il Parlamento esamina annualmente l'avanzamento delle opere, delle scelte programmatiche;
9. **una Legge** che ha reso possibile l'incisività del nostro Paese nella definizione delle Reti TEN-T. Grazie al Piano delle Infrastrutture Strategiche abbiamo potuto difendere un assetto di rilevanza comunitaria all'interno del Paese.

**Questo enorme sforzo programmatico, normativo e realizzativo ci consente oggi un approccio storico attraverso il quale leggere, per fasi, l'intera azione dei vari Governi della Repubblica nella infrastrutturazione del Paese.**

Le quattro fasi dell'azione dello Stato, dal dopoguerra ad oggi, possono così essere descritte:

### 1. la fase della ricostruzione

Una fase brevissima ma intensa che denuncia una novità sostanziale rispetto alle nostre caratteristiche comportamentali; non tanto sulla qualità delle azioni e delle infrastrutture ma nelle evoluzioni procedurali: **dal 1946 alla metà degli anni '50 siamo stati capaci di ricostruire davvero un Paese completamente ed organicamente distrutto dalla guerra.**

### 2. la fase del dirigismo gestionale

Una fase in cui ricompare, in modo inequivocabile, il nostro DNA classico: ritroviamo infatti un Governo pesante, una burocrazia forte ed attiva, la incisività di un dirigismo concettuale mirato da un lato a dare compiutezza alla prima fase e dall'altro a realizzare una rete infrastrutturale diversa da quella che aveva caratterizzato il Paese fino agli anni '40. In questa fase vengono comprese ed approfondite quattro esigenze chiave:

- la necessità di un sistema arterioso (strade e ferrovie) che consenta una interazione tra tutti gli ambiti produttivi e non del Paese;
- la rilevanza dei motori della produzione (aree industriali e centri intermodali, in particolare i porti);
- la organizzazione dei servizi all'interno dell'urbano;
- la grande correlazione tra consenso diffuso dei cittadini e la azione del Governo nella costruzione della offerta infrastrutturale

### 3. la fase della pianificazione e della programmazione

Prende corpo con il **Progetto '80** la coscienza e la esigenza della pianificazione. Prende corpo il convincimento della rilevanza della cultura economica in ogni processo decisionale.

Ci si rende conto che il dirigismo privo di una motivazione strategica lungimirante produce solo una cristallizzazione decisionale.

Prende corpo così una fase riformatrice, anche questa non congeniale con le naturali tendenze della nostra cultura.

La legge 245 del 1984 che da origine al **Piano Generale dei Trasporti**, rileggendola oggi, è uno strumento completamente innovativo e rivoluzionario.

Si passa, così, senza accorgersene, dalla metà degli anni '80 alla fine degli anni '90, da un Governo "pesante" ad un Governo "leggero" almeno per quanto concerne sia la gestione del territorio, sia la organizzazione della offerta infrastrutturale. Dopo venti anni di rodaggio le amministrazioni locali ed in particolare le Regioni diventano determinanti nella gestione del proprio territorio.

#### **4. la fase della realizzazione di una offerta infrastrutturale legata alle esigenze della domanda**

La crescita della entropia decisionale, il rischio della frantumazione delle competenze e come immediata conseguenza la rinascita di una burocrazia non produttiva, l'esplosione di un contenzioso diffuso, la contrapposizione tra organo centrale e organo locale, la presa d'atto della lentezza e della incapacità ad attuare scelte strategiche obbligate, la coscienza della non competitività di alcune aree del Paese e l'emergere della non competitività del Paese nei confronti di altri Paesi della Unione Europea, insieme alla progressiva cessione di competenze programmatiche all'Unione Europea con un conseguente aumento della sua incisività pianificatoria, **sono tutti gli elementi che hanno motivato l'adozione dello strumento della Legge Obiettivo.**

Ci si chiede, allora, quale fase della programmazione infrastrutturale ci accingiamo a vivere oggi e quali sono le soluzioni da adottare per disegnare un nuovo profilo dell'intervento pubblico nella programmazione infrastrutturale nel Paese.

Una delle finalità principali perseguita in questi anni dalla "Legge Obiettivo" è stata ed è, tuttora, **l'abbattimento del costo generalizzato del trasporto**, inteso come il minor costo possibile sostenuto dalla collettività per la soddisfazione del proprio diritto alla mobilità.

Un simile obiettivo ha come vincolo principale la consapevolezza che tale costo non è più integralmente scaricabile sulla collettività attraverso una fiscalità generale. Per creare sviluppo non è più possibile usare solo la leva della spesa pubblica e non è più possibile sopportare, in termini economici, la mutabilità delle regole adottate tra il momento della programmazione e dell'assegnazione dei finanziamenti alle infrastrutture e la realizzazione delle stesse.

La mutabilità delle regole della programmazione, la immutabilità delle rendite di posizione, la superfetazione normativa in riferimento alla realizzabilità delle infrastrutture, hanno l'effetto di aumentare, in maniera smodata, il costo connesso alla infrastrutturazione del territorio.

In un sistema in cui l'intervento pubblico è di minore entità ma deve comunque assicurare il mantenimento dell'esistente e la continuità dei cantieri in corso, è del tutto evidente, che:

1. se lo Stato non può erogare risorse occorre garantire nuove regole per attrarre capitali privati. Prima regola è la certezza del sistema regolatorio. È davvero enorme, infatti, il danno creato attraverso l'annullamento dei Contratti con i General Contractor delle tratte ad alta velocità Milano – Genova, Milano – Verona e Verona –

- Venezia. (il danno stimato da una simile variazione regolatoria supera abbondantemente i 2 miliardi di €);
2. siamo diventati, quindi, esigenti e molto critici sulle fasi temporali che intercorrono, non tra la fase progettuale e l'approvazione del CIPE, ma tra l'approvazione del CIPE e l'avvio dei cantieri;
  3. siamo, sin dall'inizio della Legislatura, alla ricerca di un automatismo finanziario non legato alla annualità della Decisione di Economia e Finanza o alla definizione triennale delle possibili risorse. Senza dubbio un obiettivo da perseguire dovrebbe essere quello di collegare la copertura finanziaria pubblica annuale del processo di infrastrutturazione del Paese ad una percentuale fissa del PIL o dell'IVA;
  4. il 2011 è un anno cerniera tra un decennio (il 2001 – 2011) del “fare” ed un decennio (il 2011 – 2020) del “fruire”. Dobbiamo gestire, infatti, una nuova realtà patrimoniale, una nuova ricchezza infrastrutturale. Occorre una vera governance per verificare e misurare il ritorno di investimento allo Stato (abbiamo stimato che ogni anno perdiamo circa **56 miliardi di €** per la inesistenza della offerta infrastrutturale, vorremmo ora verificare se la nuova offerta comincia a ridimensionare simili perdite);
  5. sarà necessario focalizzare l'attenzione su due singolarità che sono al tempo stesso due grandi emergenze “Paese”: la portualità e le aree metropolitane;
  6. le priorità o il numero esteso delle opere programmate sono un falso problema. Un falso problema che può, addirittura, diventare occasione per reinventare l'intero approccio finora seguito nella definizione del Programma delle Infrastrutture Strategiche, nella redazione degli Allegati al DEF, nella sottoscrizione delle Intese Generali Quadro. Se, infatti, si passasse dalle singole opere ai Progetti Organici Territoriali (POT) scomparirebbe ogni critica sulla frantumazione e sulla esplosione numerica degli interventi. Ad esempio “Progetti Organici Territoriali” sono facilmente individuabili o attraverso le spine dorsali rappresentate dai “corridoi delle reti TEN-T” o dai “nuovi nodi” definiti ultimamente dalla Unione Europea sempre in occasione della rivisitazione delle reti TEN-T.

Questi punti testimoniano la volontà a rivisitare la Legge Obiettivo; in realtà per una piena realizzabilità del programma infrastrutture strategiche è necessario superare alcuni limiti che in questi anni la legge obiettivo ha manifestato:

1. **Il primo limite** della Legge Obiettivo è quello di non aver creato un vero legante tra le opere realizzate ed un soggetto unico preposto alla gestione dell'intero sistema infrastrutturale creato dalla Legge Obiettivo. Una intuizione forse troppo lungimirante ma se fosse stato creato, sin dall'inizio, un soggetto finanziario capace di gestire la erogazione delle risorse con l'obiettivo di recuperare nel tempo

una parte di esse (una forma di soft loan) oggi saremmo davvero in possesso di un **Fondo Rotativo**, oggi saremmo in grado di lanciare dei Project Bond.

2. **Un secondo limite** è stato quello di non adeguare la norma ad una serie di eventi che hanno caratterizzato questo decennio, almeno per quanto concerne l'accesso alle risorse. Alla fase recessiva ed alla crescita lenta del PIL non ha fatto seguito nessun adeguamento capace di ridimensionare le negatività prodotte da simili fenomeni congiunturali.
3. **Un terzo limite** è stato quello di una sbilanciata azione programmatica: una grande chiarezza programmatica sulle reti stradali e ferroviarie, una incertezza strategica sui nodi portuali, interportuali, aeroportuali e metropolitani. Sia le scelte a scala comunitaria, sia quelle legate ai Contratti di Programma dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, sia la invarianza geografica, hanno reso possibile la costruzione di un vero impianto programmatico motivato, organico e difendibile. Sui nodi solo lo scorso anno, dopo 27 anni di stasi programmatica, è stato completato il "**quadro conoscitivo della offerta aeroportuale del Paese**" e quindi oggi si è in grado di produrre un vero Piano di indirizzo strategico in grado di evitare inutili diseconomie per lo Stato, in grado di ottimizzare al massimo la offerta aeroportuale. Per gli altri nodi intermodali (porti ed interporti), in realtà per ciò che definiamo "piastre logistiche" è necessario, con la massima urgenza, trasformare l'interessante lavoro di analisi prodotta finora dai redattori del Piano della Logistica in "Atto di Indirizzo Programmatico" da sottoporre al CIPE.
4. **Un quarto limite** è stato quello relativo, all'interno dello strumento della "intesa con le Regioni", alla definizione delle linee strategiche, nella approvazione di determinati interventi. Un'arteria, stradale o ferroviaria, fondamentale non può essere condivisa da una o più realtà istituzionali, infatti la realizzazione o la mancata realizzazione di una arteria portante del Paese produce vantaggi e svantaggi in un assetto territoriale più vasto. Senza dubbio soffriamo il limite interpretativo della riforma dell'articolo 117 della Costituzione ma si ritiene che, anche alla luce della crescita strutturale subita proprio in questa Legislatura, la Conferenza Stato Regioni possa, giustamente, essere la sede della "intesa".
5. **Un quinto limite** è stato quello della definizione temporale del Programma senza, contestualmente, identificare il processo gestionale a valle del decennio. Solo con questo Allegato sta prendendo corpo la necessità di verificare i reali ritorni dell'intera operazione attivata nel decennio passato.

Ebbene, partendo proprio dall'ultimo limite, quello relativo alla ricerca di un nuovo respiro programmatico al 2020, la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha affrontato

una simile rivisitazione concettuale e, utilizzando lo strumento dell'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture al DEF, come previsto dalla Legge 39/2011, ha cercato di proporre alcune linee strategiche coerenti con la serie di approfondimenti finora effettuati nelle varie sedi.

In particolare è emersa la esigenza di dare attuazione a:

- **un testo** normativo che rafforzi la incisività della Legge Obiettivo;
- **un organismo delegato** alla ottimizzazione delle risorse pubbliche assegnate per l'attuazione del Programma di interventi della Legge Obiettivo con contestuale utilizzo dei ritorni di investimento. Un organismo che abbia tra i suoi soggetti istituzioni finanziarie pubbliche in modo da rendicontare ogni operazione concessa, per l'attuazione di determinati interventi, a RFI, ad ANAS, alle Concessionarie, ecc.. Un organismo che verifichi la reale fattibilità dei progetti, scomponendo quelli bancabili da quelli che non lo sono ma che sono inderogabilmente connessi agli obiettivi di benessere sociale attesi dalla realizzazione e dalla gestione delle infrastrutture. Tale organismo delegato diventa il garante sia dei provvedimenti di cui all'art. 16 e 22 della legge 42 /2009, sia di tutte le operazioni settoriali come il Piano Sud, le Olimpiadi 2020, ecc.;
- **procedure** capaci di "rateizzare" gli impatti annuali sul debito pubblico derivanti dalla realizzazione degli investimenti in infrastrutture attraverso un maggiore ricorso alla logica dei "lotti costruttivi", ridimensionando, in tal modo, la incidenza del debito pubblico sui vincoli di Maastricht;
- **procedure** nuove capaci di rivisitare le regole legate allo strumento della "concessione": ricercare nuove forme non legate solo alla concessione di un asse autostradale ma di un sistema di opzioni gestionali (un interporto, un porto, un asse stradale). Cercando, in tal modo, di dare attuazione allo strumento corretto della Società di Corridoio;
- **procedure** che rendano possibile, davvero, forme di Partenariato Pubblico Privato per le reti metropolitane e per i nodi intermodali;
- **procedure** che rendano forti ed incisive le attività di monitoraggio e di controllo a valle della concessione; procedure che rafforzino l'automatismo del sistema tariffario, garantendo le condizioni poste nell'atto concessorio.



## **SECONDO PARAGRAFO: VERSO UNA RILETTURA DEL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE. DA UNA DEFINIZIONE DELLE OPERE AI PROGETTI ORGANICI TERRITORIALI**

Nella Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) lo strumento della “**intesa**” è stato non solo un riferimento di coerenza con la volontà costituzionale ma è diventato, anche, un riferimento anticipatore del processo federalista attivato con la Legge 42/2009. Ma questa sistematica azione di confronto e di incontro tra organo centrale ed organo locale ha, in molti casi, ridimensionato la valenza strategica di interventi infrastrutturali che hanno una incidenza territoriale slegata da logiche di confine, slegata da vincoli amministrativi, slegata da schieramenti ideologici di tipo localistico.

Per questo motivo si è cercato di ipotizzare un approccio particolare nella lettura nel rapporto tra infrastruttura e territorio, un approccio che, senza mai mettere in crisi quanto chiaramente ribadito in strumenti legislativi come la Legge 443/2001 ed il Decreto Legislativo 190/2002 ( e successive variazioni), possa offrire sia alle singole Regioni, sia alla Conferenza Unificata Stato Regioni, un riferimento comparativo da cui emerga non solo la rilevanza strategica delle scelte ma, addirittura, la impossibilità che le scelte fatte finora possano essere declassate per banali motivazioni di non “**coerenza strategica**”.

Esempi banali sono quelli relativi al modo con cui spesso si affronta la tematica dei nuovi valichi ferroviari alpini o quella del Mezzogiorno del Paese.

Nel caso dei nuovi valichi ferroviari spesso si ipotizza la possibilità di annullare un nuovo valico perché la domanda di trasporto, su un determinato asse, nell’ultimo decennio non è cresciuta e si prospetta la ipotesi di utilizzare, temporaneamente, un altro tracciato (vedi il caso dell’alternativa al valico del Frejus con l’itinerario Terzo Valico – Ventimiglia – Marsiglia), Analogo approccio spesso viene fatto sulla opportunità di interventi sostanziali sul Sempione e sugli accessi ai valichi.

La tematica dei valichi affrontata in questo modo, letta cioè per fasce territoriali disomogenee, non tiene conto, ad esempio, che la Svizzera ha, in questi anni, investito, in modo sostanziale, nel comparto delle ferrovie realizzando un nuovo tunnel ferroviario, quello del Lotschberg, lungo oltre 34 Km ed ha in corso di realizzazione un tunnel ferroviario, quello del San Gottardo, di oltre 57 Km.



**Questa scelta persegue un preciso obiettivo: trasferire su ferrovia una rilevante domanda di trasporto di attraversamento del territorio svizzero e, al tempo stesso, imporre, nel prossimo futuro, alti livelli di pedaggio per i transiti su strada.**

Una scelta politica che la Svizzera, Paese non comunitario, ha anticipato in più sedi, ha denunciato formalmente sin dal 1994. Questa chiara scelta non può non incidere, in modo sostanziale, sulle scelte sia della Unione Europea che del nostro Paese proprio nell'esame non di un singolo valico ma dell'intero tessuto di valichi che costituisce, oggi, un vincolo nei transiti Nord – Sud – Nord all'interno del sistema comunitario.

L'accesso al bacino del Mediterraneo e la interazione tra i transiti provenienti dal bacino e diretti all'interno del sistema geo - economico della Unione Europea, non possono, in alcun modo, essere affrontati attraverso approcci puntuali. Il volume di merci che transita lungo l'intero arco alpino ha già da tempo superato la soglia dei 150 milioni di tonnellate/anno. La attuale offerta infrastrutturale, caratterizzata dai valichi stradali e ferroviari esistenti, produce un danno annuale all'intera economia europea di oltre **12 miliardi di € l'anno.**

Le soluzioni di queste emergenze, il superamento di queste gravi penalizzazioni che incidono direttamente sulla competitività dei nostri prodotti, vanno affrontate in modo organico e, soprattutto, non possono essere rinviate. Purtroppo, trattandosi di interventi la cui realizzazione impone tempi lunghi spesso i singoli Governi, le singole realtà territoriali preferiscono traslare nel tempo ogni azione concreta ed è encomiabile la decisione assunta dal nostro Paese, proprio nell'ultimo triennio, di portare avanti la realizzazione di tre nuovi valichi ferroviari: quello del Frejus, quello del Brennero e quello del Terzo Valico dei Giovi.

**Il nostro Paese, pur in presenza di una recessione non facile, di un contenimento della spesa pubblica, ha preferito dare compiutezza a scelte che, sicuramente, saranno funzionali tra un decennio, ma che contengono una carica strategica estranea ad ogni logica congiunturale.**

Nel caso del Mezzogiorno possono essere fatte alcune considerazioni che testimoniano la anomalia di un approccio che spesso o ha aggregato in un unico ambito territoriale realtà regionali geograficamente ed economicamente non omogenee o ha affrontato, in modo puntuale e frantumato, le emergenze delle singole Regioni.

La Sardegna, la Sicilia per la loro specificità geografica erano e sono strutturalmente e funzionalmente diverse, soprattutto in termini di accesso e di organizzazione della offerta infrastrutturale, alle Regioni

dell'arco tirrenico e adriatico meridionale e sono diverse tutte, fra loro, per quanto concerne l'accesso alle proprie aree interne.

Ebbene, queste tre entità geoeconomiche vengono lette utilizzando gli stessi indicatori; spesso, in passato, gli interventi sono stati identificati e le risorse sono state assegnate nel rispetto di gratuiti equilibri legati alla dimensione territoriale o alla dimensione demografica.

Si è cercato, così, di identificare, nello strumento del **Progetto Organico Territoriale**, una impostazione metodologica in grado di garantire:

- **la chiara misura delle reali priorità** e delle oggettive esigenze infrastrutturali di un ambito territoriale non legato a delimitazioni fisiche, a vincoli burocratici;
- **la organicità delle azioni** e la contestualità delle stesse per dare risposta certa alle esigenze di una domanda infrastrutturale non rinviabile nel tempo;
- **la coerenza** tra la politica comunitaria e la politica nazionale;
- **la coerenza** tra la politica nazionale e le decisioni strategiche assunte a scala regionale e locale;
- **la misurabile relazione** tra il quadro delle risorse realmente disponibili e la ottimizzazione delle stesse nel tempo;
- **la trasparente lettura di "Piani Fonti Impieghi"** da cui, anche nel rispetto delle Leggi 196/2009 e 39/2011, emerga la reale copertura finanziaria da parte dello Stato, da parte della Unione Europea, da parte degli Organi locali, da parte dei Privati.

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DELL'ARCO ALPINO**

Tale Progetto è caratterizzato dai seguenti cinque valichi stradali e ferroviari:

- il Frejus stradale;
- il Frejus ferroviario;
- il Sempione ferroviario;
- il Gottardo ferroviario;
- il Brennero ferroviario.

Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.

1. La strategia di lungo periodo che caratterizza l'intera azione progettuale e realizzativa;
2. La esigenza di dare contestualità al processo realizzativo. Realizzare solo un asse senza rendere contestualmente funzionale, nel caso del Frejus ferroviario, l'asse del Sempione significa creare, nel prossimo decennio, una canalizzazione privilegiata nei rapporti tra il nostro Paese e l'area nord occidentale dell'Europa;
3. La specifica competenza finanziaria della Unione Europea. Indipendentemente dal Fondo delle Reti TEN – T, l'accesso al bacino del Mediterraneo è una chiara condizione di "interesse comune" e come tale non può gravare solo su un singolo Stato, né può essere affrontata come opera strategica nazionale;
4. La rilevanza economica dell'intero progetto e la esigenza di un organismo capace di misurare concretamente i ritorni di investimento, anche di lunghissimo periodo, e costruire così forme di pedaggiamento articolate capaci di ridimensionare l'impegno finanziario dello Stato.

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL NORD EST**

Tale progetto è caratterizzato da una articolata offerta infrastrutturale arteriosa, da una sommatoria di piastre logistiche e da realtà metropolitane classiche e sistemi urbani diffusi.

In particolare le realtà metropolitane sono due:

- il sistema metropolitano milanese articolato in:
  - ambito urbano Milano – Monza Treviglio;
  - ambito urbano del bipolo Bergamo – Brescia;
  - ambito urbano del bipolo Como – Varese.
- il sistema metropolitano veneto articolato in:
  - ambito urbano Venezia – Padova;
  - ambito urbano Verona

mentre i sistemi urbani diffusi sono tre:

- il sistema urbano vicentino;
- il sistema urbano trevigiano;
- il sistema urbano friulano

Questa difficile articolazione territoriale del “costruito” trova al contorno dell’urbano e spesso all’interno dell’urbano una ricca e diffusa realtà produttiva capace di incidere per oltre il 38% nella formazione del PIL nazionale.

Gli attuali riferimenti logistici capaci di dare adeguata risposta alle esigenze della domanda di mobilità di persone e di merci sono:

- l’interporto di Verona;
- l’interporto di Padova;
- l’interporto di Trento;
- l’autoporto di Pordenone;
- lo scalo intermodale di Cervignano;
- il porto di Venezia;
- il porto di Trieste;
- l’impianto aeroportuale di Malpensa;
- l’impianto aeroportuale di Linate;
- l’impianto aeroportuale di Orio al Serio;
- l’impianto aeroportuale di Brescia;
- l’impianto aeroportuale di Treviso;

- **l' impianto aeroportuale di Venezia;**
- **l' impianto aeroportuale di Verona;**
- **l' impianto aeroportuale di Malpensa;**
- **l' impianto aeroportuale di Ronchi dei Legionari**

**La rete arteriosa ferroviaria e stradale che sostiene questo sistema socio economico è caratterizzata dal Corridoio plurimodale 5, dal Corridoio plurimodale 1.**

**Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.**

- 1. La forte interazione tra le varie tessere che caratterizzano l'intero mosaico "Nord Est";**
- 2. L'effetto cuscinetto dell'intero ambito territoriale tra la portualità del nord adriatico ed il sistema centrale della Europa;**
- 3. Il rilevante tasso di produttività, in alcuni ambiti simile a quello della fascia più produttiva della Germania;**
- 4. La efficienza, ormai consolidata, delle piastre logistiche di Verona e di Padova;**
- 5. La possibilità di dare vita ad un sistema portuale del Nord Adriatico;**
- 6. La possibilità di trasformare un asse ferroviario veloce in asse metropolitano di lungo raggio come il collegamento Milano – Brescia – Verona – Vicenza – Padova – Venezia – Trieste;**
- 7. La possibilità di specializzare ulteriormente la offerta di alcuni impianti aeroportuali diventando, in tal modo, la piastra aeroportuale più forte del sistema meridionale della Unione Europea;**
- 8. La concreta opportunità di costituire Società di Corridoio e quindi dare vita a forme di governance unitarie.**

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL NORD OVEST**

Questo progetto è caratterizzato da due sistemi metropolitani, da quattro piastre logistiche terrestri, da un tessuto produttivo concentrato nell'area torinese e diffuso nell'intera Regione Piemonte e nell'intera Regione Liguria, da un sistema arterioso e venoso che rende le interazioni terrestri funzionali mentre quelle relative al rapporto porto – retro porto difficili.

**I sistemi metropolitani sono quelli di Torino e di Genova**

**Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dal Corridoio plurimodale 5 e dal Corridoio plurimodale 24.**

**Le piastre logistiche sono così caratterizzate:**

- **interporto di Orbassano;**
- **interporto di Novara Boschetto;**
- **interporto di Rivalta Scrivia;**
- **sistema retroportuale ligure (Alessandria);**
- **porto di Genova;**
- **porto di La Spezia;**
- **porto di Savona;**
- **impianto aeroportuale di Torino;**
- **impianto aeroportuale di Genova;**
- **impianto aeroportuale di Cuneo.**

**Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.**

- 1. La grande funzione strategica ancora non esplosa e ferma solo alla mera fase di offerta potenziale legata alla intera offerta portuale ed al grande bacino retro portuale che potrebbe diventare una grande piastra logistica della intera fascia occidentale della Unione Europea.**
- 2. Il binomio produttivo e commerciale rappresentato da aree metropolitane come quelle di Torino e di Lione e l'affaccio sul Mediterraneo attraverso la portualità ligure e quella di Fos fa sì che l'intero Nord Ovest del Paese superi la condizione regionale e nazionale ed assurga a livello di sistema competitivo internazionale.**
- 3. La presenza di due Corridoi plurimodali delle Reti TEN – T che consentono l'interazione dell'intero sistema sia con l'area**

**occidentale dell'Unione Europea, sia con quella centrale e settentrionale.**

- 4. La presenza di piastre logistiche portuali non solo ricche di esperienze consolidate ma capaci di poter crescere nel tempo grazie a due collegamenti essenziali quali l'asse ferroviario lungo il Terzo Valico dei Giovi e l'asse stradale della CISA che consente alla piastra di La Spezia di raggiungere il Corridoio 1.**
- 5. Il ruolo potenziale della piastra di Novara e dello scalo di Domo Due come riferimenti portanti per le interazioni con la Svizzera e con l'area settentrionale dell'Unione Europea.**
- 6. Le due spine dorsali, prima richiamate, il Corridoio 1 e il Corridoio 24 prive, allo stato, dei segmenti chiave come il nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione e il Terzo valico dei Giovi.**

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL SISTEMA CENTRALE DEL PAESE**

Questo progetto è caratterizzato da un sistema metropolitano classico e da due sistemi urbani diffusi, da un nodo trasportistico singolare attraverso il quale viene filtrato oltre il 70% della movimentazione merci e passeggeri nei collegamenti Nord – Sud – Nord del Paese, da una diffusa ed articolata realtà di insediamenti produttivi, da quattro piastre logistiche interportuali e da quattro piastre logistiche portuali e da sei impianti aeroportuali.

Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dal Corridoio plurimodale 1, dai Corridoi plurimodali Tirrenico ed Adriatico, dai sistemi trasversali della CISA, del "Quadrilatero Umbria – Marche", dell'asse "Civitavecchia – Mestre" e dell'asse "Fano – Grosseto".

Il sistema metropolitano classico è quello di Roma, mentre i sistemi metropolitani diffusi sono il bipolo Firenze – Prato e quello di Bologna con il suo vasto hinterland.

**Le piastre logistiche sono così caratterizzate:**

- interporto di Livorno Guasticce;
- interporto di Prato
- interporto di Parma;
- interporto di Bologna;
- porto di Livorno;
- porto di Civitavecchia;
- porto di Ravenna;
- porto di Ancona;
- impianto aeroportuale di Bologna
- impianto aeroportuale di Rimini
- impianto aeroportuale di Pisa;
- impianto aeroportuale di Forlì;
- impianto aeroportuale di Parma;
- impianto aeroportuale di Firenze.

Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.

1. Escluso l'asse dorsale centrale caratterizzato dal Corridoio 1, la intera offerta stradale e ferroviaria va o completata, o



**realizzata integralmente o resa funzionale alle esigenze della attuale domanda di trasporto.**

- 2. La singolarità per l'intero Progetto Organico Territoriale del nodo filtrante di Bologna; un nodo filtrante che può, se adeguatamente infrastrutturato, rendere competitivo l'intero sistema produttivo presente in questo vasto ambito territoriale.**
- 3. La assenza di interazione tra la realtà portuale tirrenica e adriatica ed il sistema produttivo e trasportistico interno.**
- 4. Il forte ritardo accumulato nella infrastrutturazione organica del territorio e la diffusa presenza di attività produttive. Si calcola che l'intero ambito interessato da tale progetto territoriale ha un costo medio annuo da congestione superiore a 21 miliardi di €.**
- 5. I fattori positivi e negativi che hanno caratterizzato l'intero sistema negli ultimi tre anni possono così essere sintetizzati:**

**fattori positivi:**

- la disponibilità di un asse ferroviario veloce che si configura come un vero asse metropolitano di lungo raggio e che, con un adeguato cadenzamento assicura servizi di alta efficienza per i nodi di Roma, Firenze, Bologna, Modena, Parma e Piacenza;**
- l'avanzamento sostanziale dell'asse autostradale "Variante di Valico"**

**fattori negativi:**

- il terremoto dell'Aquila.**

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DEL MEZZOGIORNO CONTINENTALE**

Questo progetto è caratterizzato da un sistema metropolitano singolare e da un sistema metropolitano diffuso, da due sistemi produttivi nel comparto dell'agroindustria, da due piastre logistiche interportuali e da sei piastre logistiche portuali e da sei impianti aeroportuali.

Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dal Corridoio plurimodale 1, dai Corridoi plurimodali Tirrenico ed Adriatico.

Il sistema metropolitano singolare è quello dell'area di Napoli. Un ambito territoriale senza confini fisici ma legato alle evoluzioni produttive ed occupazionali di attività industrialmente avanzate. Mentre il sistema metropolitano diffuso è quello di Bari che si configura come realtà metropolitana lineare: da Putignano fino a Barletta.

Le due piastre logistiche interportuali sono quelle di Nola – Marcianise e di Bari.

Le piastre portuali sono quelle di:

- Napoli, Salerno, Gioia Tauro sul versante Tirrenico;
- Taranto sullo Ionio;
- Brindisi e Bari sull'Adriatico.

Gli impianti aeroportuali sono quelli di:

- Capodichino;
- Lamezia;
- Reggio Calabria;
- Crotone;
- Bari;
- Brindisi.

Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.

1. La ricchezza di infrastrutture e l'assenza di una organizzazione efficiente ed efficace della offerta trasportistica.

- 2. La forte incidenza del costo dell'ultimo miglio per l'accesso alle piastre portuali.**
- 3. La forte presenza nel bacino del Mediterraneo sia per le attività di transhipment, sia per quelle di interazione mare – terra attraverso le “autostrade del mare”.**
- 4. La grande interazione tra il sistema territoriale che si affaccia sull'Adriatico (Puglia e Molise) e le realtà economiche dei Balcani, della Grecia e della Turchia.**
- 5. La grande funzione svolta da una serie di realtà urbane medie che potenzialmente sono laboratori di produzione artigianale ed industriale con elevato valore aggiunto.**
- 6. Il cambiamento delle tipologie di produzione industriale, dimensionalmente rilevanti come il centro siderurgico di Taranto, come il nodo di Bagnoli, in sistemi produttivi diffusi come quelli ubicati sull'asse Bisceglie – Barletta – Trani o sull'intorno di Salerno, o nell'area del Beneventano, o lungo l'asse Altamura – Matera.**

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DELLA SICILIA**

**Questo progetto è caratterizzato da due sistemi metropolitani e da tre ambiti urbani di media dimensione con forte incidenza sul contorno territoriale, da sistemi produttivi nel comparto dell'agroindustria, da due piastre logistiche interportuali e da quattro piastre logistiche portuali e da quattro impianti aeroportuali.**

**Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dal Corridoio plurimodale 1, dall'asse Palermo – Catania, dall'asse Messina – Catania – Gela – Trapani.**

**I due sistemi metropolitani sono quelli di Palermo e di Catania. Due sistemi metropolitani differenti dal punto di vista della distribuzione residenziale e produttiva. Palermo legata all'asse Punta Raisi – Termini Imerese; Catania legata al vasto sistema di nuclei urbani ubicati nel vasto anello che corona l'area metropolitana.**

**Le due piastre logistiche interportuali sono quelle di Termini Imerese e di Catania Bicocca.**

**Le piastre portuali sono quelle di:**

- **Trapani;**
- **Palermo – Termini Imerese;**
- **Catania;**
- **Augusta.**

**Gli impianti aeroportuali sono quelli di:**

- **Palermo;**
- **Trapani;**
- **Catania;**
- **Comiso**

**Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.**

1. **L'elemento di base è, senza dubbio, la attuale condizione di insularità e la contestuale ricerca di un collegamento fisso che renda possibile un simile obiettivo. Obiettivo che mai era stato vicino come oggi se si tiene conto che sia le opere a terra, sia**

**il progetto definitivo del Ponte sullo Stretto consentono oggi di poter fissare davvero un concreto itinerario realizzativo.**

- 2. La rilevante estensione dell'isola e la dimensione demografica fanno sì che sia possibile, davvero, costruire una proposta progettuale con una forte valenza economico – finanziaria. Una valenza legata al fatto che, trattandosi di un sistema geograficamente definito, è possibile caratterizzare, a scala regionale, i rapporti tra investimento – valore aggiunto – ritorno dell'investimento.**
- 3. Il forte patrimonio turistico, paesaggistico e culturale, che può da solo diventare elemento determinante per la crescita e lo sviluppo dell'intero sistema insulare.**
- 4. La specificità dello statuto regionale che potrebbe essere anche una grande occasione per la stesura di un Piano Economico Finanziario dell'intero assetto gestionale insulare.**
- 5. La posizione geografica all'interno del bacino del Mediterraneo può diventare valenza geoeconomica a condizione che prenda corpo una rivisitazione sostanziale della attuale offerta logistica e che il porto di Augusta possa essere adeguatamente infrastrutturato per diventare HUB portante del bacino del Mediterraneo.**

## **PROGETTO ORGANICO TERRITORIALE DELLA SARDEGNA**

**Questo progetto è caratterizzato da un solo sistema metropolitano e da tre piastre logistiche portuali e da tre impianti aeroportuali.**

**Il sistema arterioso su cui grava l'intero assetto produttivo è caratterizzato dall'asse 131 (Carlo – Felice) e dal realizzando asse Olbia – Sassari.**

**Il sistema metropolitano è quello di Cagliari che attualmente ha una domanda globale di mobilità superiore ai 600.000 abitanti.**

**L'unica piastra logistica portuale è quella di Cagliari, le altre si caratterizzano essenzialmente per le attività diportistiche o di trasporto passeggeri.**

**Gli impianti aeroportuali sono quelli di:**

- Cagliari;**
- Olbia;**
- Alghero.**

**Quale è o quali sono i comuni denominatori che motivano la organicità del progetto ed al tempo stesso ne consentono anche una ipotesi gestionale comune.**

- 1. L'elemento di base, come per la Sicilia, è la condizione di insularità e la contestuale ricerca di sistemi di collegamento che garantiscano in termini di sistematicità e di costi una adeguata continuità territoriale.**
- 2. La assenza di una azione di infrastrutturazione organica e contestuale dell'intero sistema trasportistico e logistico.**
- 3. Come per la Sicilia, il forte patrimonio turistico, paesaggistico e culturale, che già da molto tempo è diventato, almeno per la zona settentrionale dell'isola, elemento determinante per la crescita e lo sviluppo dell'intero sistema insulare.**
- 4. Il cambiamento delle attività produttive, da quelle estrattive e del primario a quelle del terziario.**
- 5. Come per la Sicilia, la specificità dello statuto regionale che potrebbe essere anche una grande occasione per la stesura di un Piano Economico Finanziario dell'economia dell'isola.**
- 6. La posizione geografica all'interno del bacino del Mediterraneo può diventare valenza geoeconomica soprattutto se il porto**

**canale di Cagliari diventa uno degli HUB chiave del bacino del Mediterraneo per il transhipment**

## **TERZO PARAGRAFO: UN NUOVO RAPPORTO CON LE REGIONI. VERSO LA IDENTIFICAZIONE DELLE PRIORITÀ**

La evoluzione programmatica a scala comunitaria, i nuovi assetti produttivi che hanno modificato, in molti ambiti del Paese, le caratteristiche economiche e la serie di infrastrutture avviate in questo ultimo decennio, consentono una lettura nuova dell'assetto trasportistico di ogni singola realtà territoriale regionale.

Una lettura che, oggettivamente, consente un primo approccio verso la identificazione delle priorità.

Per quanto concerne il **Piemonte** il nuovo asse ferroviario Torino – Lione rappresenta un obiettivo che non possiamo, in alcun modo, rinviare o rivedere. Una simile scelta testimonia la chiara volontà del Governo e della Unione Europea a trasferire su ferrovia una rilevante quantità della attuale domanda di trasporto. Operazione questa che impone un misurabile rilancio della intermodalità. Abbiamo in questi anni rivolto, forse troppo, la nostra attenzione al tracciato ed alle interazioni tra il tracciato ed il tessuto territoriale attraversato; in realtà questo approfondimento, durato cinque anni, è stato utile per ridimensionare gratuiti schieramenti; tuttavia occorre ora, da un lato, concordare con il Governo francese e con l'Europa le logiche finanziarie capaci di garantire l'attuazione dell'opera e, dall'altro, far vincere, davvero, in questa Regione ciò che spesso chiamiamo "intermodalità" ma che molte volte attuiamo per segmenti e non per reti integrate.

Per quanto concerne la **Valle d'Aosta** la esigenza di un adeguamento sostanziale della offerta ferroviaria è senza dubbio una esigenza improcrastinabile, ma una ulteriore rilevanza va data al progetto del nuovo complesso funiviario situato interamente nel Comune di Courmayeur. Un collegamento che non ha solo una funzione turistica di eccellenza ma che svolge una funzione di collegamento essenziale per evitare l'isolamento di una vasta area del territorio valdostano.

Per quanto concerne la **Lombardia** l'EXPO 2015 costituisce, senza dubbio, una scadenza obbligata e vincolante, tuttavia, è utile ricordare che, per oltre il 90%, le opere previste dalla Legge Obiettivo, sin dalla prima delibera del CIPE del 2001, rispondevano tutte al quadro degli obiettivi che oggi caratterizza l'EXPO. Oggi è necessario avviare una chiara integrazione funzionale fra le opere già definite e già avviate all'interno del Piano EXPO e la intera rete dell'offerta logistica lombarda. Una grande attenzione andrà riposta alla movimentazione delle merci (oltre il 38% delle merci del Paese si movimentano in questa Regione).



Per quanto concerne il **Friuli Venezia Giulia** il lavoro fatto all'interno del Dicastero dalla Direzione competente sulla definizione degli assi stradali da inserire nelle reti TEN-T ha finalmente reso plurimodale il Corridoio 5, in modo particolare, nella parte che attraversa la Regione. In tal modo la porta Est del Paese, con il sistema logistico **Trieste, Monfalcone, Ferneti, Villa Opicina, Cervignano**, può, se adeguatamente reinventato, diventare un nodo strategico di eccellenza. Bisogna evitare che l'azione non sia organica e trasferisca così in aree esterne alla Regione e, addirittura, al Paese, questa ricchezza di potenzialità.

Per quanto concerne la **Emilia Romagna** le emergenze e le esigenze di infrastrutturazione sono tante, tra queste il nodo autostradale di Bologna e l'asse autostradale Orte – Mestre rappresentano due obiettivi essenziali, due obiettivi che non risolvono solo le esigenze della Regione ma risolvono esigenze del Paese (**il nodo di Bologna filtra, come detto prima, oltre il 70% del traffico Nord – Sud del Paese**) altrettanto si può dire per la urgenza nell'avvio dell'asse Orte – Mestre con particolare attenzione alla E45. Ma queste esigenze sono note e scontate, mentre una esigenza che costituisce oggi un invariante per la strategia della Regione è il porto di Ravenna. Un nodo logistico non solo da rilanciare ma da integrare, in modo organico, con le piastre logistiche che caratterizzano la vasta area regionale e sovregionale.

Per quanto concerne la **Liguria** da oltre venti anni viene, in più sedi ed in più occasioni, ribadito che la portualità ligure, non quella di Genova ma quella di Imperia, Savona, Genova e La Spezia incontra, purtroppo, un vincolo grave alla crescita nell'assenza di collegamenti efficienti ed efficaci tra le realtà portuali ed il vasto sistema retroportuale, un sistema retroportuale che supera i confini nazionali e coinvolge l'intero sistema della Europa centrale. L'anello mancante, da oltre venti anni, ha un nome: il **Terzo Valico dei Giovi**. 39 Km di valico ferroviario in galleria capaci di offrire, alla modalità ferroviaria, le condizioni per trasferire su ferrovia una quantità di domanda di trasporto che oggi va su strada; una domanda di trasporto, che, per questa carenza di offerta intermodale, non cresce condizionando, in tal modo, lo sviluppo dell'intero sistema portuale ligure. Ed è gratuito dire che l'attuale offerta ferroviaria sia, allo stato, adeguata perché le prestazioni della attuale rete non soddisfano le esigenze e le caratteristiche di una domanda caratterizzata da filiere merceologiche, nel caso specifico, sempre più esigente, sempre più diversificata.

Per le **Province di Trento e di Bolzano** il "sistema Brennero" rappresenta il comune denominatore delle reciproche finalità strategiche. Si è preferito invocare la definizione "sistema" perché tale operazione riguarda sia il nuovo tunnel ferroviario, sia il collegamento Fortezza – Verona, sia l'asse autostradale Autobrennero. Un Corridoio che ha

raggiunto, proprio in questi ultimi due anni, un rilevante avanzamento progettuale e realizzativo e su cui sarà opportuno approfondire i rapporti con l'Austria, con la Germania e con l'Europa per evitare comportamenti non coerenti agli impegni assunti.

Per quanto concerne il **Veneto**, mentre le tematiche legate alla grande viabilità ed al Mo.SE. sono o in fase di completamento o in fase di concreta realizzazione, **il collegamento ferroviario ad alta velocità Verona – Venezia** va, invece, concretamente attivato e, contestualmente, va garantita una interazione funzionale tra tale asse ed il sistema aeroportuale. Ma si ritiene che una grande attenzione vada anche risposta sulla ottimizzazione di tre riferimenti logistici singolari che costituiscono un polmone logistico essenziale del Paese, ci si riferisce, in particolare, alle piastre logistiche di **Padova e di Verona ed all'impianto portuale di Venezia**, in fase di evoluzione strutturale ed infrastrutturale.

Per quanto concerne la **Toscana** non possiamo sottovalutare una serie di interventi sia relativi a reti stradali e ferroviarie che a nodi essenziali per la riorganizzazione funzionale della intera offerta trasportistica della Regione. La Variante di Valico autostradale, l'asse autostradale Cecina – Civitavecchia, l'asse autostradale Fano – Grosseto sono interventi in parte in avanzata fase realizzativa, in parte avviati da appena un anno; sono interventi che una volta completati annulleranno la serie di vincoli alla mobilità oggi presente nell'intero territorio toscano. Un intervento che andrà monitorato attentamente in questa fase è proprio il collegamento autostradale Fano – Grosseto. Questa particolare attenzione è legata al fatto che la interazione tra le Marche e la Toscana rappresenta un valore aggiunto determinante per la crescita economica di due Regioni che partecipano per oltre il **12%** alla formazione del PIL dell'intero Paese.

Per quanto concerne le **Marche** è utile seguire, con la massima attenzione, non tanto e non solo la realizzazione delle opere infrastrutturali della "Quadrilatero Umbria Marche", quanto la concreta attuazione di quegli interventi al contorno che dovrebbero dare almeno il 10% – 15% di introiti per garantire una quota parte degli investimenti spesi per la infrastrutturazione dell'opera. Essendo un esperimento pilota è necessario supportare, in tutti i modi, una simile iniziativa in quanto rappresenta: il primo esperimento di **Partenariato Pubblico Privato**.

Per quanto concerne l'**Umbria** senza dubbio l'asse E45 rappresenta un riferimento infrastrutturale dominante; trattasi di un asse che va, con la massima urgenza, trasformato in asse autostradale con elevato livello di servizio. Non si può, per alcun motivo, ritardare l'avvio concreto dei lavori di una simile infrastruttura e ciò sia per motivi di sicurezza, sia perché l'economia della intera Regione è condizionata proprio dall'accesso alle attività produttive presenti nel territorio Umbro. In

tale contesto un ruolo chiave svolge l'intero sistema viario che caratterizza il nodo di Perugia.

Per quanto concerne il **Lazio**, come per la Regione Lombardia l'EXPO è stato un riferimento chiave nella definizione di una serie di obiettivi, così per la Regione Lazio le Olimpiadi del 2020 devono dare vita ad un codice comportamentale in grado di caratterizzare questa delicata fase programmatica. Il Corridoio Tirrenico autostradale e cioè l'asse Roma – Latina – Terracina – Formia, come naturale prolungamento della Livorno – Civitavecchia, le reti metropolitane romane, i nodi stazione (Tiburtina, Termini, Ostiense), il sistema aeroportuale romano con gli scali di Fiumicino e di Viterbo, il sistema portuale di Civitavecchia – Fiumicino – Gaeta, costituiscono i riferimenti portanti di un **Progetto 2020** in parte già avviato a realizzazione, in parte di prossimo avvio, in parte da progettare. Una serie di interventi essenziali per ottenere lo svolgimento delle Olimpiadi a Roma, una serie di interventi però da realizzare in tempi certi indipendentemente da tale evento se non si vuole incrinare la crescita e lo sviluppo della Regione.

Per quanto concerne l'**Abruzzo** oltre un anno fa il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva ipotizzato la costituzione di un gruppo di esperti in grado di produrre una proposta per la ricostruzione della città dell'Aquila. Una proposta da redigere insieme alla Università dell'Aquila. **Gli edifici pubblici, infatti, potevano e dovevano essere il riferimento portante per l'assetto urbanistico della città.** Per la ricostruzione e per il restauro degli edifici pubblici erano stati assegnati, prelevandoli dal Fondo Infrastrutture, 408 milioni di € e di tale volano di risorse è già stata garantita ed avviata concretamente una prima tranche di oltre 200 milioni di €. Senza dubbio questa prima assegnazione è esigua tuttavia le opere pubbliche diventano un vero legante dell'intero tessuto urbano. La città, infatti, è fatta di simboli: **gli edifici pubblici, le piazze, le chiese, i musei, i centri culturali sono i riferimenti chiave delle città;** nel caso di una città distrutta come l'Aquila sono il DNA che sopravvive anche dopo un evento sismico grave. La ricostruzione della città e l'adeguamento dell'intero assetto infrastrutturale regionale, stradale e ferroviario, che caratterizza l'attuale offerta, diventano obiettivi chiave per la crescita e per lo sviluppo di un territorio allo stato tanto penalizzato.

Per quanto concerne la **Campania**, pur riconoscendo un grande respiro strategico all'asse ferroviario Napoli – Bari, pur apprezzando l'attenzione al sistema regionale metropolitano ed alla offerta ferroviaria regionale, assume una grande rilevanza ogni azione mirata al rilancio della offerta intermodale della intera Regione e ciò sia attraverso i due impianti portuali di Salerno e di Napoli, sia attraverso le piastre logistiche, sia attraverso i collegamenti tra i nodi intermodali ed il sistema produttivo. La Campania movimentata oltre 110 milioni di tonnellate di merci ogni anno; il valore aggiunto generato da tale grande quantità rimane per un

valore di appena il 5% all'interno della Regione. Questa oggettiva ricchezza non può essere, per nessun motivo, regalata ad altri sistemi economici e, soprattutto, non si può perdere una così rilevante fonte di occupazione.

Per quanto concerne la **Puglia**, come per la Campania, è fondamentale l'attenzione alle attività legate alla movimentazione delle merci e, soprattutto, ai collegamenti ancora non completati, sia su ferro che su strada, per l'accesso alla piastra logistica di Taranto. Analoga priorità va data alla efficienza del sistema urbano diffuso dell'area barese ed a quella dell'area salentina. Nel primo caso il nodo stazione di Bari non risolto da oltre trenta anni rappresenta, con le reti delle Ferrovie dello Stato, delle Ferrovie del Sud Est, delle Ferrovie Bari Nord e delle Ferrovie Appulo Lucane, un obiettivo urbanistico e trasportistico determinante per la crescita e lo sviluppo dell'intero assetto regionale.

Per quanto concerne il **Molise** l'asse autostradale A1 – A14 Termoli – San Vittore (Tratta S. Vittore – Venafro – Isernia – Bojano – Campobasso) rappresenta un collegamento chiave per consentire una interazione efficiente ed efficace tra la Regione ed il Paese. Ma tale asse svolge anche un preciso ruolo: consente, ad un specifico ambito territoriale, di diventare reale offerta logistica, ci si riferisce, in particolare, alla piastra logistica di Termoli.

Per quanto concerne la **Basilicata** occorre reimpostare integralmente i Piani dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato e definire il quadro degli ammodernamenti della Strada Statale n. 7 e della 106 Ionica, nonché la efficienza dei collegamenti ferroviari con Taranto, con Bari e con Napoli. Anche se la domanda di trasporto non è alta non è corretto penalizzare la domanda di trasporto esistente; in tal modo, infatti, si marginalizza la crescita di una tessera essenziale per la intera economia meridionale.

Per quanto concerne la **Calabria** è utile ricordare la stretta interazione tra la realizzazione del Ponte sullo Stretto e l'adeguamento infrastrutturale dell'asse ferroviario ed autostradale Salerno – Reggio Calabria. Man mano che si aprono al traffico nuovi lotti, man mano che si vede davvero l'avvicinarsi del completamento dell'asse autostradale, il Ponte diventa una scelta obbligata ed improcrastinabile. La Calabria ha bisogno del completamento di altri interventi essenziali come l'asse viario 106, come l'adeguamento infrastrutturale del porto di Gioia Tauro, come la velocizzazione vera dell'asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria, ma la spina dorsale dell'intero sistema economico regionale rimane sempre l'asse Salerno – Reggio Calabria.

Per quanto concerne la **Sicilia** sicuramente una serie di infrastrutture come la velocizzazione dell'asse ferroviario Palermo –

Catania o dell'ammodernamento dell'asse stradale Palermo – Agrigento o dell'asse autostradale Catania – Ragusa rappresentano obiettivi essenziali per la intera Regione, tuttavia grande attenzione andrà riposta alla ottimizzazione della organizzazione logistica dell'intero sistema insulare sia per quanto concerne i passeggeri negli aeroporti di Catania, Comiso, Palermo e Trapani, sia per quanto concerne la movimentazione delle merci nei porti di Augusta, Catania, Palermo, Termini Imprese; tra tali impianti Augusta riveste il ruolo di HUB portante all'interno del Mediterraneo. In realtà per la Sicilia è necessaria una chiara strategia mirata al concreto annullamento dei vincoli esistenti per l'accesso alle aree di produzione, ai nodi di interscambio modale.

Per quanto concerne la **Sardegna** il completamento e l'adeguamento della SS 131 Carlo Felice e l'ammodernamento funzionale della Olbia – Sassari rappresentano il riferimento chiave per una risposta immediata alle esigenze della domanda di trasporto passeggeri e merci. Sono assi infrastrutturali che insieme all' HUB portuale di Cagliari consentono all'intera sistema insulare di essere una piattaforma logistica del Mediterraneo. Tuttavia non va sottovalutata la riorganizzazione della offerta trasportistica del nodo urbano di Cagliari sempre più caratterizzato da costi patologici della congestione.

**Tutte le Regioni del Mezzogiorno sono poi accomunate da un progetto fondamentale che è quello relativo alla realizzazione degli schemi idrici.** Un progetto che in questo passato decennio ha dato già dei risultati tangibili, un progetto che necessariamente andrà rifinanziato.

Sempre le Regioni del Mezzogiorno nella rivisitazione delle Intese Generali Quadro dovranno tener conto dello strumento del Contratto Istituzionale che rappresenta un riferimento procedurale nuovo del Piano del Sud.

Un Piano che rilancia in modo organico il ruolo che il Mezzogiorno riveste sia all'interno del nuovo assetto delle reti TEN-T, sia all'interno delle nuove azioni che la Unione Europea sta adottando sulla politica del Mediterraneo.

A tale proposito non possiamo dimenticare che, nella Conferenza di Napoli dell'ottobre 2009, 38 Paesi hanno riconosciuto proprio al Mezzogiorno un nuovo ruolo strategico non solo per la incisività di assi infrastrutturali come il Corridoio 1 ed il Corridoio 8 (i cordoni ombelicali tra l'Europa e l'Africa e l'area Orientale) ma anche per la presenza di impianti portuali come Cagliari, Augusta, Napoli, Gioia Tauro e Taranto attraverso i quali è possibile costruire condizioni di elevata convenienza per il transshipment e per le autostrade del mare.

La dimensione della sperequazione economica che riguarda il Mezzogiorno è bene sintetizzata dal seguente dato: ancora oggi nel 2011, l'impatto di un euro speso di mano pubblica nel territorio del Centro Nord nel settore infrastrutture di trasporto, è in grado di produrre un sistema di convenienze ad investire di parte privata pari a circa 3 euro, mentre nel mezzogiorno il rapporto rimane 1 euro pubblico versus 1,2 investimenti privati. In realtà questa singolarità, questo misurabile scenario può essere la migliore condizione per attuare quanto previsto dall'articolo 22 della Legge 42/2009, per attuare, cioè, una **perequazione non solo infrastrutturale ma economica**. Per questo motivo è opportuno che ogni Atto Aggiuntivo alle Intese del Mezzogiorno contenga un riferimento comune sugli obiettivi strategici del territorio per ribaltare, in un arco temporale certo, le attuali anomalie.

Emerge, da questa sintetica analisi, che l'elenco delle azioni strategiche che caratterizzano la Legge Obiettivo non è enorme e, soprattutto, è coerente ad una chiara **logica di priorità**.

Il fatto nuovo risiede solo nella necessità di trovare insieme (l'organo centrale e l'organo locale) le risorse per dare concreta realizzazione alle opere.

Il fatto nuovo sta nella esigenza che gli Atti Aggiuntivi alle Intese Generali Quadro siano tutte azioni propedeutiche ai Partenariati Pubblico Privato.

Il fatto nuovo sta nel fatto che i Fondi FESR, non siano più un banale nominalismo programmatico ma costituiscano un condiviso Quadro Fonti Impieghi tra lo Stato e le Regioni.



## **QUARTO PARAGRAFO: LE DISPONIBILITÀ FINANZIARIE**

In merito alle disponibilità finanziarie ed al coordinamento programmatico con il Piano del Sud sono state identificate quattro distinte aree tematiche:

1. definizione del volano di risorse non attivate dal Fondo Infrastrutture e, quindi, come previsto dall'articolo 46 della Legge 122/2010, da assegnare di nuovo ad interventi della Legge Obiettivo. Finora è stato possibile solo recuperare **336 milioni di €** per dare continuità alla realizzazione del sistema Mo.SE.. Onde permettere la continuità degli investimenti, si è in attesa di conoscere se esistano ancora disponibilità residue;
2. definizione delle disponibilità finanziarie previste dall'articolo 2 della Legge 10/2011. In particolare tale articolo precisa che **“Entro il termine del 15 marzo 2011 sono revocati i fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione”**;
3. attuazione organica di quanto previsto dall'articolo 32 della Legge 111/2011. Ciò attraverso sia il Decreto di revoca delle opere non ancora attivate nel rispetto dei commi 2, 3 e 4, sia attraverso il Decreto di mantenimento delle opere già approvate dal CIPE e ritenute essenziali, sia attraverso la identificazione, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, degli interventi da realizzare con le risorse previste nel comma 1 (**4.930 milioni di €**). In particolare le risorse disponibili al comma 1 dell'articolo 32 potrebbero, sempre nel rispetto della norma e dopo l'ottenimento del concerto con il Ministero dell' economia e delle finanze, essere assegnate prioritariamente a:
  - lotti costruttivi ferroviari per almeno **2,1 miliardi di €**;
  - Interventi di manutenzione viaria e ferroviaria per un valore non inferiore a **600 milioni di €**;
  - Interventi nelle aree metropolitane per un valore non inferiore a **200 milioni di €**;
  - Interventi urgenti nel Mezzogiorno per un valore non inferiore a **1.400 milioni di €**;
  - Interventi nel comparto logistico e portuale per un valore pari a **100 milioni di €**.
4. attivazione, con la massima urgenza, delle opere prioritarie del Piano del Sud garantendo il completamento della prima nonché della seconda fase delle opere piccole e medie già approvate dal CIPE nel 2009.



In questo modo, attraverso la chiara definizione di queste quattro aree tematiche, è possibile dare attuazione al quadro programmatico inserito nel 9° Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica.

Infatti, se andiamo a leggere le Intese Generali Quadro ormai disponibili per oltre il 50%, scopriamo che lo sforzo di ogni singola Regione è stato quello di indicare sia specifiche priorità, sia chiare disponibilità a garantire, ove possibile, soprattutto per le Regioni del Mezzogiorno, apposite risorse.

Occorre ora coniugare le esigenze prioritarie e le limitate disponibilità finanziarie in modo da non bloccare la continuità del quadro programmatico che finora ha caratterizzato l'intero ciclo della Legge Obiettivo.

**I criteri nella scelta delle opere prioritarie, condivisi sempre dalle Regioni, sono sempre stati:**

- 1. il livello dell'avanzamento progettuale;**
- 2. la continuità funzionale di alcune opere;**
- 3. l'utilizzo dei fondi di Legge Obiettivo legati a scadenze temporali obbligate;**
- 4. l'attrazione di capitali privati;**
- 5. il particolare livello di emergenza.**

Il grande sforzo che si sta facendo, attraverso ogni singola Intesa Generale Quadro, è quello di:

- **definire** in modo inequivocabile un quadro di priorità;
- **garantire** per alcuni interventi il ricorso alle procedure della Legge Obiettivo per la rilevanza strategica dell'opera;
- **garantire** l'inserimento del quadro degli interventi nel Programma Nazionale di Riforma (PNR);
- **garantire** l'inserimento del quadro degli interventi nel Comprehensive Network e nel Core Network delle Reti TEN-T in modo da accedere al Fondo delle Reti TEN-T;
- **garantire** la piena interazione tra le singole Intese Generali Quadro del Mezzogiorno con il Piano del Sud;
- **ottimizzare** al massimo le risorse ancora non utilizzate dal Fondo FESR

## **QUINTO PARAGRAFO: LE INDICAZIONI DEL 9° ALLEGATO**

Il 9° Allegato Infrastrutture al DEF 2011 nella versione definitiva, coerentemente a quanto indicato nella Legge 39/2011, rappresenta l'aggiornamento della versione relativa all'aprile 2011 approvato dal Consiglio dei Ministri e dal Parlamento con risoluzione parlamentare n. 6-00080, del 28 aprile 2011. Tale Allegato in continuità con l'8° allegato Infrastrutture approvato con Delibera CIPE 81/2010 è coerente con l'impegno espresso nello stesso Allegato in cui si riporta espressamente:

**“L'aggiornamento entro il 20 di settembre 2011 nel rispetto di quanto previsto dal comma 8 dell'articolo 2 della Legge 39/2011, riguarderà sostanzialmente le attività di programmazione derivanti dai territori regionali formalizzate dalla stipula delle Intese Generali Quadro, le attività di programmazione relative all'avvio del Piano per il Sud, le attività relative all'aggiornamento delle indicazioni di politica comunitaria relativa alle Reti TEN-T.**

- 1. Le attività di programmazione derivanti dai territori regionali sono attualmente in corso con la stipula, previa Delibera di Giunta Regionale, delle Intese Generali Quadro tra il Governo Italiano e le Regioni interessate. Questo processo, che ha preso avvio con l'approvazione in Conferenza Unificata dell'8° Allegato infrastrutture e con la pubblicazione in GU della Delibera CIPE 81/2010, si può ritenere concluso.**
- 2. Le attività di programmazione del Piano per il Sud, riguardano l'identificazione delle opere che confluiranno in tale Piano ed il relativo aggiornamento del parco progetti funzionale alla sua completa identificazione. Questo allegato riporta in tabella 1 gli interventi a conoscenza della Struttura Tecnica di Missione che, per qualità progettuale e/o necessità temporali programmatiche, registrano ad oggi tutte le caratteristiche di coerenza tra le procedure di “Legge Obiettivo” e le indicazioni dettate dalla delibera CIPE 1/11. Opere confluibili, previo accordo con le Regioni, nei Contratti Istituzionali di Sviluppo che contribuiranno a definire il dettaglio operativo del Piano Nazionale per il Sud.**
- 3. Le attività di programmazione derivanti dalla rivisitazione delle Reti TEN-T ad opera della UE comporteranno l'identificazione di opere infrastrutturali che verranno dalla maglia infrastrutturale riferita alle infrastrutture lineari ed alle opere puntuali (portuali ed aeroportuali) comprensive delle connessioni di “ultimo miglio”.**

#### **4. La necessità di verificare i ritorni di investimento ed i risultati attesi dall'azione infrastrutturale avviata nel decennio e riportata come proposta nell'8° Allegato.**

Infatti in quell'Allegato veniva ribadita la necessità di avviare una valutazione, in termini puramente economici, dei cambiamenti sostanziali su alcuni indicatori particolari quali ad esempio:

- la incidenza del costo del trasporto sul valore del trasportato supera in molti casi il **10 – 12%**. Un dato certo è che il costo del trasporto delle merci supera di 6 – 8 punti percentuali quello degli altri Paesi della Unione Europea. Questo è un dato che ridimensiona, in modo sostanziale, la competitività dei nostri prodotti e quindi incide direttamente sulla crescita e sullo sviluppo;
- all'interno delle nostre grandi aggregazioni urbane, dove vive oltre il 40% della popolazione, il costo sopportato dalle famiglie per il trasporto è superiore a **38 miliardi di €** all'anno;
- il costo della congestione in ambito urbano ha superato, nel 2009, i **10 miliardi di €** (solo Roma 900 milioni di €);
- il costo della congestione nel trasporto delle merci per le lunghe e medie distanze ha, invece, nel 2009, superato i **56 miliardi di €**;
- la incidentalità nell'urbano, ha superato, nel 2008, la soglia del **45%** del valore globale nazionale; con un numero di vittime superiore a **2.200 unità**;
- sebbene si registri un miglioramento della qualità dell'aria nel 2009, il numero di giorni di superamento del valore limite di inquinamento (per il PM10 ) rimane elevato (54 giorni, dai 57 del 2008) rispetto a quello previsto dalla normativa (35 giorni), con superamenti in 62 capoluoghi di provincia;
- il consumo energetico, nelle nostre città, ha raggiunto livelli inimmaginabili: è sufficiente ricordare che **un quinto del consumo energetico globale nel nostro Paese è dovuto alla mobilità in ambito urbano.**

Le diseconomie generate dalla attuale offerta di trasporto gravano ogni anno sul bilancio pubblico per una soglia superiore ai **90 miliardi di €**. Una soglia economica assurda legata solo a cattiva organizzazione dell'offerta.

Per il 2013, cioè nel prossimo biennio, avremo raggiunto questa nuova disponibilità infrastrutturale:

### Il nuovo patrimonio di infrastrutture

Reti viarie, ferroviarie e metropolitane	Dati sulle nuove disponibilità
Asse autostradale Salerno Reggio Calabria	<b>240 Km aperti al traffico</b>
Altri sistemi stradali	<b>320 km</b>
Assi ferroviari	<b>133 Km</b>
Reti metropolitane nuove	<b>182 Km</b>

Ebbene il sistema di obiettivi connesso a questo arricchimento infrastrutturale dovrebbe produrre:

- una riduzione del **20%** dei costi da congestione in ambito urbano;
- una riduzione di almeno il **30%** dei costi da congestione per il traffico merci su strada;
- una riduzione significativa del costo del trasporto pubblico delle famiglie;
- una riduzione sostanziale delle emissioni di CO<sub>2</sub>;

La simulazione al 2020 deve, invece, necessariamente comprendere un quadro di interventi completati o in avanzata fase realizzativa quali:

- il tunnel del Brennero;
- il tunnel del Frejus stradale e ferroviario;
- il Terzo valico dei Giovi;
- opere ferroviarie connesse con la Galleria di base del Gottardo
- l'asse ferroviario AV Milano – Venezia;
- il nodo ferroviario di Genova;
- il nodo ferroviario di Firenze;
- il nodo ferroviario di Bari;
- il nodo ferroviario di Palermo;
- il nuovo asse ferroviario Napoli - Bari
- l'adeguamento dell'asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria;
- la pedemontana lombarda;
- la BreBeMi;
- la Tangenziale di Milano;
- la terza corsia sull'asse autostrade Venezia – Trieste;
- il collegamento tra l'asse autostradale ed il porto di Ancona;
- la CISA;
- la E45 e la E55;

- l'asse autostradale Cecina – Civitavecchia;
- l'asse autostradale Roma – Latina;
- la variante di valico stradale;
- l'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria;
- il completamento dei tratti più critici della superstrada 106 Ionica;
- l'asse stradale Agrigento Caltanissetta;
- l'asse stradale Palermo – Agrigento;
- l'asse autostradale Catania – Siracusa;
- l'asse autostradale Ragusa – Catania;
- la Linea C della Metropolitana di Roma;
- la Linea M1, M2, M3, M4 e M5 del sistema metropolitano milanese;
- il completamento della rete metropolitana regionale campana;
- la Piastra logistica di Civitavecchia;
- la Piastra logistica di Trieste;
- la Piastra logistica di Taranto;
- la Piastra logistica di Savona – Vado ligure;
- la Piastra logistica di Augusta
- il Ponte sullo Stretto di Messina;
- la risistemazione funzionale dell'HUB di Fiumicino con il nuovo aeroporto di Viterbo;
- la risistemazione dell'aeroporto di Malpensa con le interazioni funzionali al sistema metropolitano milanese.
- Rilancio del sistema idroviario padano veneto

Questa ricchezza infrastrutturale è in grado di generare significativi ritorni di investimento che dovranno essere stimati e valutati nell'ambito di un nuovo assetto gestionale.

Non affrontare sin da ora il duplice aspetto dei possibili ritorni di investimento e delle forme di organizzazione gestionale significa solo arricchire infrastrutturalmente il territorio producendo una azione keynesiana limitativa e, soprattutto, amplificando i costi di esercizio dei gestori.

In realtà nel prossimo decennio questo analitico rapporto tra l'investimento e la sua leggibile ricaduta diventa il vero fattore innovativo dell'intera strategia che ha caratterizzato il decennio 2001 – 2010.

**La logica che ha governato questi quattro punti è confluita direttamente ed indirettamente, alla luce dell'art. 2 della legge 39/2011, nel presente aggiornamento di settembre dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.**

Si ritiene, infine, utile riportare di seguito due tavole sintetiche relative:

- **allo stato di attuazione degli interventi chiave del programma delle infrastrutture strategiche;**
- **alla presenza di risorse private in interventi in corso e di prossimo avvio.**



**LO STATO DI ATTUAZIONE DEGLI  
INTERVENTI CHIAVE DEL PROGRAMMA  
DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**





Tabella A Le opere completate e le opere avviate

Interventi	Importo M€	Istruttoria	Avanzamento
<b>Opere completate</b>			
Il passante di Mestre	<b>1.186</b>	•	Completato
La terza corsia raccordo anulare di Roma	<b>620</b>	•	Completata
L'asse autostradale Palermo – Messina	<b>1.032</b>	•	Completato
L'autostrada Catania – Siracusa	<b>574</b>	•	Completata
<b>In avanzata fase di costruzione</b>			
Il Mo.SE	<b>5.493</b>	Lavori in corso	L' avanzamento è di oltre il 70%
La BreBeMi	<b>1.611</b>	Lavori in corso	L'avanzamento dei lavori ha superato il 23%
La metropolitana di Brescia.	<b>747</b>	Lavori in corso	L'avanzamento è di oltre il 70%
Il lavori della Gronda ferroviaria di Genova	<b>650</b>	In affidamento	
La Variante di Valico autostradale.	<b>3.702</b>	Lavori in corso	L'avanzamento è di circa il 75%
L'asse autostradale Livorno – Civitavecchia.	<b>2.000</b>	Lavori affidati	È stato cantierato un primo lotto e quanto prima sarà cantierato un secondo lotto.
Le reti metropolitane di Roma.	<b>3.380</b>	Lavori in corso	La linea C a un avanzamento del 60% , la linea B1 sarà completata entro il 2011.

Le reti metropolitane di Napoli.	<b>4.450</b>	<b>Lavori in corso</b>	Sono in corso lavori per oltre 2,8 miliardi di €
L'Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria.	<b>10.385</b>	<b>Lavori affidati, in corso e ultimati</b>	Sono aperti cantieri per circa 7,4 miliardi di € e sono disponibili già 220 Km; alla fine del 2013 saranno disponibili 383 Km di nuova rete.
Nodo di Palermo.	<b>1.113</b>	<b>Lavori in corso</b>	Sono in corso lavori per 900 milioni di €
Gli Schemi idrici del Mezzogiorno.	<b>2.460</b>	<b>Lavori in corso</b>	Sono appaltati e/o cantierati interventi per oltre 1,6 miliardi di €
<b>In avanzata fase di cantierizzazione</b>			
Primo lotto costruttivo Treviglio – Brescia	<b>1.131</b>	<b>Lavori affidati</b>	Attivazione cantieri
Le reti metropolitane di Milano.	<b>4.908</b>	<b>Lavori affidati e in corso</b>	Per M4 è in corso la gara, per M5 in corso i lavori.
La pedemontana lombarda	<b>4.166</b>	<b>Lavori affidati e in corso</b>	
La Statale Ionica 106	<b>3.674</b>	<b>Lavori affidati e in corso</b>	Il CIPE ha approvato interventi per circa 1,7 miliardi di € e sono in corso lavori per oltre 800 milioni di €. La migliore identificazione delle opere costituenti l'infrastruttura strategica ha comportato una nuova aggregazione definita di 1° fase
<b>Di prossima cantierizzazione</b>			
L'asse ferroviario Pontremolese.	<b>2.304</b>	<b>In progettazione</b>	È stato approvato dal CIPE ed è stato autorizzato l'avvio di un primo lotto

L'asse autostradale CISA.	<b>2.731</b>	<b>In progettazione</b>	È stato autorizzato l'avvio di un lotto
L'autostrada Ragusa – Catania.	<b>815</b>	<b>In progettazione</b>	È in corso la gara
Le reti metropolitane di Catania.	<b>572</b>	<b>In progettazione</b>	Sono stati approvati dal CIPE e sono in corso interventi per oltre 200 milioni di €
Il Ponte sullo Stretto. Sono partite le opere a terra e la Società dello Stretto ha approvato il progetto definitivo.	<b>6.950</b>	<b>Lavori affidati</b>	Sono partite le opere a terra e la Società dello Stretto ha approvato il progetto definitivo.
Asse ferroviario Torino – Lione. <i>Corridoio 5</i>	<b>6.521</b>	<b>In progettazione</b>	Sono state attivate le indagini geognostiche
Asse ferroviario Monaco – Verona: valico del Brennero	<b>4.140</b>	<b>Lavori affidati</b>	



**LA PRESENZA DI RISORSE PRIVATE  
IN INTERVENTI IN CORSO E DI PROSSIMO  
AVVIO**



Tabella B Le opere con finanziamenti privati e altri finanziamenti.

Valori in milioni di euro

Intervento	Costo previsto	Contributo pubblico previsto	Quota prevista a carico di privati
1. Bre.Be.Mi.	1.611	-	1.611
2. Pedemontana Lombarda	4.166	1.300	2.866
3. Tangenziale Est Milano	1.578	-	1.578
4. Passante di Mestre	1.186	480	706
5. Linea Metropolitana M4 Milano	1.699	1.426	273
6. Linea Metropolitana M5 Milano	1.265	725	540
7. Asse autostradale Cecina - Civitavecchia	2.000	-	2.000
8. Asse autostradale Roma – Latina e Cisterna - Valmontone	2.637	1.071	1.566
9. Variante di Valico autostradale	3.702	-	3.702
10. Nodo autostradale di Bologna	1.317	-	1.317
11. Asse autostradale CISA	2.731	892	1.839
12. Collegamento autostrada porto di Ancona	480	3	477
13. Linea C metropolitana di Roma	3.380	3.380	-
14. E 78 Fano - Grosseto	2.932	2.932	-
15. Asse autostradale Orte - Mestre	9.768	1.428	8.340
16. Asse autostradale Termoli – San Vittore	1.244	665	579
17. Asse autostradale Ragusa - Catania	815	367	448
18. Ponte sullo Stretto	6.950	1.650	5.300
19. Piastra logistica di Taranto	190	153	37
<b>Totale</b>	<b>49.651</b>	<b>16.472</b>	<b>33.179</b>



Tabella C Le risorse assegnate e da assegnare ai progetti realizzati tramite il ricorso ai lotti costruttivi

Investimenti realizzati per lotti costruttivi (legge n. 191/2009 art. 2 comma 232)	I fase assegnazioni CIPE anno 2010			II fase assegnazioni CIPE anno 2011	
	Costo a vita intera	Risorse al 2010	Valore residuo	Necessità al 2011 II lotto	Valore residuo
Linea Av/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia	2.050	1.130,95	919	919	0
Asse Monaco Verona Galleria di base del Brennero (Parte italiana)	4.140	728	3.412	Continuità utilizzo risorse del CIPE 71/2009	3.412
Linea Av/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi	6.200	720	5.480	1100	4.380
<b>Totale</b>	<b>12.390</b>	<b>2.579</b>	<b>9.811</b>	<b>2.019</b>	<b>7.792</b>

**Aggiornamento del 9° Allegato Infrastrutture al DEF nel rispetto della Legge 39/2011 e osservazioni emerse in Conferenza Stato Regioni Chiarimenti e motivazioni che supportano la proposta**

In ottemperanza a quanto emerso nella riunione del 9 giugno 2011 della Conferenza Stato Regioni ed al fine di giungere al conseguimento dell'Intesa ai sensi dell'art 1 comma 1 della legge 443/2001, si ritiene opportuno soffermarsi su due punti che hanno caratterizzato la fase istruttoria da parte della Conferenza Stato Regioni del 9° Allegato Infrastrutture al DEF. Allegato già approvato dal Governo, dal CIPE e dalle Commissioni competenti della Camera e del Senato.

**Il primo punto** è relativo alle richieste avanzate dalle Regioni Molise e Liguria.

In particolare, la Regione Molise ha chiesto di inserire nella Intesa Generale Quadro tra la Regione ed il Governo una chiara priorità relativamente al lotto funzionale, identificato nel lotto **“Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli - S.Vittore Tratta 1 - S. Vittore – Venafro –Isernia – Bojano - Campobasso”**. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva fatto presente in Conferenza Stato Regioni che tale richiesta sarebbe stata onorata dallo Stato con il ricorso alle risorse indicate nel comma 1 dell'articolo 32 del Decreto Legge 98/2011, di concerto con il MEF.

Relativamente alla richiesta della Regione Liguria l'opera **“Genova Gronda di Ponente”** era stata già indicata come meritevole di essere considerata nella Nuova Intesa Generale Quadro in corso di sottoscrizione. Tale indicazione si è resa necessaria in quanto già nel 2009 la Gronda di Ponente, intesa come infrastruttura parallela all'esistente autostrada A10 Genova Voltri Genova Ovest, era oggetto di una ulteriore soluzione proposta dal Comune di Genova, era stata proposta come opera strategica ma non inserita in quanto non supportata da un quadro economico certo e da una chiara articolazione funzionale. Elementi che oggi, invece, sono disponibili. Per questo motivo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha condiviso la proposta di inserimento dell'intervento tra le opere di Legge Obiettivo.

**Il secondo punto** è invece relativo a quanto evidenziato, sempre presso la Conferenza Stato Regioni, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sempre nella fase di esame del 9° Allegato Infrastrutture al DEF da parte della Conferenza

Stato Regioni, ha fatto pervenire, con apposite note alcune osservazioni che possono così essere sintetizzate:

1. le risorse di cui al comma 1 dell'articolo 32 del Decreto Legge 98/2011, convertito nella Legge 111/2011, devono essere **“destinate prioritariamente alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232, 233 e 234 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, nonché ai contratti di programma con RFI SpA e ANAS SpA”** e quindi, ad avviso del Ministero dell'Economia e delle Finanze, poiché i commi 232, 233 e 234 della legge 191/2009 si riferiscono agli interventi ferroviari attivati per lotti costruttivi i cui importi raggiungono soglie elevate, allo stato si ritiene che il volano di risorse destinato dal comma 1 dell'articolo 32 non possa essere utilizzato per altri interventi
2. alla luce della scelta del Governo di contenere al massimo l'indebitamento pubblico si ritiene che l'Allegato Infrastrutture non debba arricchirsi di ulteriori proposte incrementando in tal modo la soglia già approvata dal Governo e dal CIPE nell'aprile 2011.

**In merito alla prima osservazione** sollevata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze si ritiene opportuno precisare che nel comma 1 dell'articolo 32 della Legge 111/2011 è previsto che le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e sono destinate **prioritariamente** alle opere ferroviarie da realizzare ai sensi dell'articolo 2, commi 232, 233 e 234 della legge 23 dicembre 2009, n. 191, nonché ai contratti di programma con RFI SpA e ANAS SpA

Appare quindi evidente che sarà cura del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti proporre all'esame del CIPE l'utilizzo di tale Fondo tenendo conto delle priorità indicate ma non sottovalutando la possibilità di inserire altri interventi coerenti con i Contratti di Programma dell'ANAS e di RFI.

Sarà quindi il CIPE la unica sede idonea in cui esporre i pareri positivi o negativi alle proposte avanzate dal Dicastero.

**In merito alla seconda osservazione si ribadisce ancora una volta che** l'obiettivo portato avanti dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sin dall'inizio della attuale Legislatura, è stato quello di distinguere formalmente gli interventi che gravavano integralmente sul bilancio dello Stato da quelli in cui la strategicità veniva motivata e supportata solo da un coinvolgimento concreto e sostanziale anche da parte delle Regioni.

Una linea che aveva già consentito all'8° Allegato Infrastrutture al DEF, approvato nel settembre 2010 e registrato dalla Corte dei Conti, di identificare una soglia finanziaria globale di circa 132 miliardi di €.

Una soglia che si discostava, in modo sostanziale, dal valore globale dell'intero Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche che aveva raggiunto nel 2010 il valore di circa 237 miliardi di €. Pertanto le aggiuntività portate dalle singole Regioni al 9° Allegato Infrastrutture al DEF e condivise dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti incrinano in modo marginale la soglia finanziaria definita nell' 8° Allegato.



## **SESTO PARAGRAFO GLI IMPATTI DELL'ART 32 LEGGE 111/2011 SUL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**

La legge 111/2011 all'art 32 assegna non solo nuovi finanziamenti al Programma Infrastrutture Strategiche, ma realizza, nei fatti, una ottimizzazione delle risorse assegnate al 2008 ma non spese alla data di entrata in vigore del decreto legge.

I commi 2, 3 4 procedono alla revoca dei finanziamenti ed alla contestuale confluenza delle disponibilità in un fondo aggiuntivo alle nuove risorse assegnate con lo stesso articolo.

Il comma 7 prevede che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti individui una lista di finanziamenti su opere per le quali esistono obbligazioni verso terzi, benché non perfezionate.

**La tabella D** che segue indica la lista dei finanziamenti confermati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti delle opere con finanziamenti assegnati dal CIPE alla data del 31 dicembre 2008.

Per queste assegnazioni, laddove il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti non avvenga entro il 31 dicembre 2011, si procederà a revoca e contestuale confluenza nel fondo individuato dal comma 6 dell'art 32 della legge 111/2011.

Di converso, **la tabella E** indica le opere per le quali si procede da subito alla revoca dei finanziamenti a causa dell'applicazione del comma 6 dell'art 32 della legge 111/2011. L'ammontare rappresenta la prima quantificazione del fondo alimentato dalla revoca dei finanziamenti.

TABELLA D - Elenco opere confermate: legge 111/2011, art 32, comma 7

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi del finanziamento	Estremi dell'assegnazione	Motivazione
16	Comune di Napoli	Metropolitana di Napoli completamento linea 1 : collegamento Dante - Centro/Direzionale	12/2008	2008	100,000	decreto di impegno 1006 del 17.12.2010 in attesa di parere MEF su nuovo piano delle erogazioni
25	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	Schemi idrici Sardegna sud-orientale. Schema 39	93/2007	2009	54,846	gara mutuo già espletata. In attesa verifiche documentali per aggiudicazione definitiva.
32	Comune di Bologna	Metropolitana di Bologna	89/2005	2004	3,105	decreto di impegno n° 1007 del 17.12.10 in attesa di nuovo piano di erogazioni da parte del comune
			16/2007 74/2009	2007	87,485	
			13/2008 74/2009	5,602/2009 5,602/2010	120,000	
53	RFI SpA	Nodo ferroviario di Catania: interrimento stazione centrale	45/2004	2005	11,610	RFI ha proceduto a richiedere l'utilizzazione del contributo stanziato con la Delibera CIPE 45 del 29/09/2004 mediante la nota
54	Consorzio Bonifica Sardegna Meridionale	Completamento utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori	48/2004	2,7/2005 2,089/2006	52,326	Data pubblicazione GURI e GUCE 3 luglio 2011 DI in attesa firma MEF
56	RFI SpA	Linea Bari-Taranto: raddoppio tratta S. Andrea-Bitetto	46/2004 95/2006	1,945/2005 0,892/2006	31,000	Bando di gara pubblicato il 20 ottobre 2008 lavori in corso
58	Autostrade del Lazio	Collegamento area pontina-A12: Cisterna-Valmontone-A12	NR	2002	0,960	
					68,477	
			50/2004 55/2008	6,267/2005 2,885/2006	31,523	
67	Brenner Base Tunnel	Asse ferroviario Monaco-Verona: galleria del Brennero	89/2004 71/2009	2005	45,000	la decisione è stata assunta in più occasioni in sede comunitaria in quanto l'opera è strettamente connessa alla realizzazione del nuovo valico del Brennero
70	Autorità Portuale di Civitavecchia	Hub portuale di Civitavecchia, prolungamento antemurale e darsena	75/2006	2007	28,541	bando di gara per la progettazione pubblicati in data 20.03.2010 approvato lo schema di mutuo
			140/2007	2006	45,089	
			2/2008	2008	71,473	
				2010		
		Hub portuale di Civitavecchia, lotto di completamento	140/2007	2007	3,850	
		2008	0,312			

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi del finanziamento	Estremi dell'assegnazione	Motivazione
				2009	1,743	
72	Comune di Napoli	Metropolitana di Napoli: linea 6	91/2007	2007	94,660	Richiesta a MIT n.24971 del 23.06.2011 1° tranche di pagamento SAL
79	Autorità Portuale di Trieste	Hub di Trieste: piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il P.F. oli minerali	148/2005 75/2006	2007	32,000	esiste un bando di prequalifica del 30 giugno 2011 di concessione per la realizzazione e gestione della piattaforma logistica PD in istruttoria presso la STM
90	ANAS SpA	Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo di collegamento tra la A22 e la SS 467 Pedemontana	54/2008	8,678/2009 13,017/2010	234,606	Bando di prequalifica 3 12 2010 il MEF ha trattenuto la del.approvata dal CIPE nella seduta del 22.7.2010, ed ha richiesto a marzo 2011 il nuovo passaggio al CIPE per l'intervento
95	RFI SpA	Potenziamento della linea Rho-Arona: tratta Rho-Gallarate	33/2010	2007 e 2010	90,000	Contributi riassegnati con deliebra 33/2010
97	Regione Lazio	Allacci interporto Fiumicino Hub Interportuali area romana allaccio all'autostrada A12 Roma-Civitavecchia della viabilità ordinaria del Comune di Fiumicino a supporto dell'interporto di Roma Fiumicino.	109/2006	2006	18,000	DI del 17.12.2010 e mutuo in corso di sottoscrizione
106	Comune di Milano	Metropolitana di Milano linea M4 tratta Sforza Policlinico - Linate (lotto 2)	70/2008 P 99/2009		9,900	Confermati con deliebra 99/2009 in corso Gara
120	ANAS SpA	Itinerario Caianello (A1)-Benevento. Adeguamento a 4 corsie della SS "Telesina" dal km 0+000 al km 60+900	100/2006	2007	110,000	progetto preliminare proposto dal promotore inoltrato al CIPE nella 1° metà 2010
122	Regione Basilicata	Completamento schema idrico Basento-Bradano: attrezzamento settore G	107/2006 146/2006	2003	69,302	modalità provvisoria a CDDPP in data 13.10.2008. La regione Basilicata con nota prot. 129360/71 AY ha chiesto l'approvazione dello schema di contratto di mutuo al MITE MEF che hanno rilasciato il proprio
123	Regione Campania	Completamento della galleria Pavoncelli bis	148/2006	0,297/2003 0,183/2004 0,224/2005 0,792/2006 2007	16,574 6,229	Bando di gara pubblicato in data 4/06/2011 in scadenza l'8/09/2011
125	Ferrovia Circumetnea	Prolungamento della rete ferroviaria nella tratta metropolitana di Catania dalla stazione FS all'aeroporto: tratta Stescoro-aeroporto	111/2006	2007	90,000	Richiesta erogazioni
134	Provincia di Bergamo	Collegamento Lecco-Bergamo: variante Cisano Bergamasco	89/2006 68/2008	2010	25,820	in istruttoria il definitivo.
141	ANAS SpA	Accessibilità Malpensa: collegamento SS 11 a Magenta - tang. Ovest Milano + variante Abbiategrasso e adeguamento	8/2008	2009	120,000	definitivo in istruttoria L'assegnazione definitiva del contributo avverrà in sede di approvazione del progetto definitivo.
143	Comune di Milano	Nuova linea metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - 1^ tratta funzionale Lorenteggio-Sforza Policlinico	112/2006 92/2007 99/2009	3/2007 6/2008 6/2009 7,55/2009	160,000	Richiesta a Mef di utilizzo diretti in data 27/06/2011
150	ANAS SpA	SS 106 "Jonica" megalotto 3, 1° stralcio	103/2007	2009	154,430	Bando di gara del 24,12,2008 Gara lavori aggiudicata in modalità provvisoria
		SS 106 "Jonica" megalotto 3, 2° stralcio	30/2008	2009 2010	543,970	
159	RFI SpA	Raddoppio ferroviario Pontremolese: tratte Parma - Osteriazza e Berceto Chiesaccia	NR 19/2009	2004 2009	6,000 234,600	la delibera 19/2009 ha riassegnato le risorse al progetto . Decreto



## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi del finanziamento	Estremi dell'assegnazione	Motivazione
						interministeriale del 30/12/2004 per la progettazione
162	Comune di Torino	Metropolitana di Torino linea 1: tratta 4 Lingotto - Bengasi	9/2008 40/2009	2009 2010	106,131	In corso DI MEF/MIT richiesta n° 13683 del 20/12/2010
165	ANAS SpA	Accessibilità Valtellina variante di Morbegno: variante al 2° stralcio del 1° lotto	NR	2002	2,066	impegno ribadito da decr. Imp. n. 5741 del 04.11.2008 progetto pronto per la gara
			75/2006	2007	25,000	
			14/2008	2010	60,000	
166a		Opere complementari all'Autostrada Asti-Cuneo e al miglioramento della viabilità di	75/2006	2007	27,684	opere affidate
166	Asti - Cuneo SpA	Autostrada Asti-Cuneo tangenziale di Cuneo lotto 1-6	22/2008 P			opere affidate
167	Provincia di Milano	Metrotranvia Milano (Parco nord) Desio - Seregno	52/2008	2008	128,530	bando pubblicato in data 12/04/2011 Invio della scheda di autorizzazione all'utilizzo dei contributi al Mef ai sensi art 1 c 512 della l 296/06
				2008		Invio della scheda di autorizzazione all'utilizzo dei contributi al MEF ai sensi dell'art. 1 c.512 della L.296/06
168	ANAS SpA	Itinerario Palermo – Agrigento (S.S. 121 – S.S. 189): ammodernamento della tratta Palermo – Lercara - Friddi	84/2008	2008	211,676	in attesa DI MIT/MEF
				2009		
				2009		
169	ANAS SpA	viabilità di accesso hub portuale di La Spezia: interconnessione tra i caselli della A12 e il Aurelia 3° lotto tra Filettino e raccordo autostradale	60/2008	2008	214,621	Opere affidate In attesa di firma Decreto interministeriale MIT/MEF
				2009		
				2010		
ND	ANAS SpA	SS 12 dell'Abetone e del Brennero, ammodernamento della SS 12 mediante eliminazione dell'intersezione semaforizzata al km 305+100 Etc.	75/2006	2007	10,627	DI in attesa di firma MEF
ND	Prov. OO.LL.PP. Liguria Lombardia	Opere necessarie a migliorare le condizioni del deflusso delle acque del torrente Bisagno nella città di Genova - 1° lotto funzionale	ordinanza PCM 3344/2004	2007		
ND	Autorità Portuale di Manfredonia	Consolidamento, manutenzione straordinaria e potenziamento delle opere e delle infrastrutture portuali di competenza di autorità portuali di recente istituzione	75/2006	2007	30,000	in corso di registrazione decreto
ND	Autorità Portuale di Catania	Realizzazione di grandi infrastrutture portuali - immediatamente cantierabili		2007	0,915	decreto 121/T del 02.08.2007
	Regione Basilicata	Regione Basilicata		2007	15,750	

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi del finanziamento	Estremi dell'assegnazione	Motivazione
ND	Regione Basilicata	Regione Basilicata		2008	52,500	in attesa DI MIT/MEF
	Regione Basilicata	Regione Basilicata		2009		
	Regione Basilicata	Regione Basilicata		2007		
	RFI SpA	Attività di progettazione interventi non deliberati	NR	2004	49,300	I finanziamenti alle progettazioni Preliminari assegnate con Decreto MIT
	Ferrovie Sud-Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari, Nodo Ferroviario e Metropolitana	NR	2002	1,819	contratto con ccddpp n 4448379 del 10/1/2006
		Riepilogo totale			<b>3.710,050</b>	

Tabella E : legge 111/2011, art 32, comma 2,3 e 4

Cod. CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Opera deliberata	Delibere CIPE/atto normativo	Estremi/anno del finanziamento	Estremi dell'assegnazione	Motivazione
158	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	Diga di ponte Chiauci: opere di completamento ricusata corte dei conti	ricusata seduta 04-10-2007		25,010	Art 32 legge 111
164	RFI SpA	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona controllare residui su fondo art 2 comma 257 legge finanziaria per il 2008	ricusata seduta 31-01-2008		16,000	Art 32 legge 111
ND	ANAS SpA	Sistema accessibilità Valcamonica, SS 42 del Tonale e della Mendola	75/2006	2007	8,766	Art 32 legge 111
ND	Regione Campania	Prosecuzione degli interventi di ricostruzione nei territori della regione Campania colpiti da eventi sismici del 1980-81 Legge n. 32 del 23/01/1992		2007	75,000	Art 32 legge 111
	Regione Friuli Venezia Giulia	Trieste Penetrazione Grande Viabilità Nord	NR	2002	2,582	Art 32 legge 112
		Riepilogo totale revocati nell'ipotesi di tutti salvi			<b>127,358</b>	

## **SETTIMO PARAGRAFO: INTERVENTI STRATEGICI NAZIONALI NEL SETTORE DEI TRASPORTI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE PER IL SUD**

In quell'area che geograficamente identifichiamo con il termine di **Mezzogiorno**, le cause della mancata crescita e del mancato sviluppo rispetto al resto del Paese, sono spesso state ascritte anche ad una scarsa dotazione infrastrutturale.

La inefficienza della offerta trasportistica nel Mezzogiorno del Paese è stata spesso indicata come la causa della mancata crescita e del mancato sviluppo.

È appena il caso di ricordare che fatto 100 il patrimonio ferroviario e stradale d'Italia, gli indici riferibili alla dotazione di infrastrutture a rete stradali è, per il Mezzogiorno di 101,6, con una maggiore percentuale nella parte continentale del Mezzogiorno ed un valore pari ad 89 nella parte insulare, rispetto ad un valore di 98,9 per il centro nord, con valori variabili dall'89,9 del nord est al 106,1 del nordovest al 101,3 del centro. Relativamente alle infrastrutture ferroviarie, fatto 100 il valore Italia, il Mezzogiorno presenta una dotazione infrastrutturale di 69, con una articolazione pari ad 89 per il Mezzogiorno continentale e 39 per le isole, a fronte di un centro nord che "vale" 121,3, in cui il nord ovest pesa per 132 il nordest per 102 ed un centro per 131.

Gli indici sono sintetici e si riferiscono alla complessità delle dotazioni infrastrutturali. Se scendiamo nella differenziazione qualitativa delle infrastrutture a rete, ci si accorge che il livello qualitativo medio delle strade è di tipo inferiore ed appartiene alle strade provinciali, denunciando l'assenza di collegamenti autostradali.

Anche per le infrastrutture ferroviarie, la bassa dotazione infrastrutturale si accompagna ad un basso livello qualitativo, più accentuato che nella componente stradale e che vede la dotazione di patrimonio ferroviario a doppio binario elettrificato pari a 55 su 100 base Italia con punte di 185 in Campania ed 82 in Puglia.

Questa situazione infrastrutturale non ha però permesso il superamento di un paradosso: **nel Mezzogiorno, pur in presenza in alcuni casi di una elevata offerta infrastrutturale, corrisponde una scarsa soddisfazione della domanda.**

In molte aree del Mezzogiorno, infatti, esistono assi viari e ferroviari con una elevata capacità residua, esistono ambiti metropolitani come ad esempio la città di Napoli in cui i Km di reti metropolitane

superano abbondantemente le soglie medie di realtà urbane come Milano e Torino.

La redazione del Piano per il Sud, coordinato dal Ministero per i Rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale, ha obbligato tutte le Amministrazioni coinvolte a porsi alcuni interrogativi, resi più urgenti da alcune variabili imputabili al sistema di riferimento in cui maturano e prendono corpo le scelte economiche: il passaggio nelle nostre regole contabili da una dimensione annuale ad una dimensione triennale ha comportato forme di programmazione in costanza di risorse date. Da qui la necessità di configurare in un arco temporale di partenza, il 2010, scenari trasportistici di dotazioni infrastrutturali ed erogazioni di servizi di trasporto al 2015 ed al 2020, coerenti con le risorse finanziarie a disposizione. E, laddove non esistono ancora, creare nuove regole, all'interno delle quali individuare e sostenere un percorso condiviso di sviluppo.

Le azioni e gli obiettivi dal punto di vista trasportistico, già individuati nella fase propedeutica della redazione del Piano da parte del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme al Ministero per lo Sviluppo Economico ed al Ministero per i Rapporti con le Regioni, riguardano essenzialmente:

1. La connotazione delle caratteristiche economiche che il Paese intende assumere al 2020.
2. I profili della politica dei trasporti riferita anche ai servizi erogati su quelle infrastrutture considerate funzionali allo scenario.
3. L'identificazione delle infrastrutture considerate prioritarie.
4. La certezza delle regole in base alle quali tutti gli attori centrali e locali operano nel rispetto di un quadro da cui emerga, in modo unitario, la fonte finanziaria pubblica e privata capace di garantire in un arco temporale certo l'attuazione del Piano.

Uscire dalle logiche di una economia sussidiata, rendere "equivalente" gli interventi nel Mezzogiorno agli interventi in una qualunque delle altre macroregioni italiane, rendere "normali" le condizioni di coesione economica e territoriale, rappresenta il vero obiettivo del Piano per il Sud anche attraverso la misura degli indicatori di servizio a disposizione del diritto di mobilità dei cittadini.

### ***Il contesto di riferimento: il necessario cambio di passo***

La politica di infrastrutturazione del territorio, la distribuzione equa delle possibilità di spostamento, quello che in termini economici si definisce accessibilità al territorio, l'immissione di finanziamenti nel sistema economico, la spinta attraverso le infrastrutture a politiche di

investimento di natura anticiclica, una separazione netta tra la funzione regolatoria e la funzione proprietaria in capo allo Stato, rappresentano il cambio di passo che il settore di investimenti in infrastrutture si aspetta nel prossimo futuro.

Da qui la necessità di separare, almeno in termini contabili, la componente profittevole delle gestioni delle reti e la componente meno profittevole, indipendentemente dalla localizzazione geografica, ma in funzione dalla sostenibilità e dalla disponibilità marginale a pagare generate dal traffico.

Nel Mezzogiorno, in particolare, dopo la definizione delle opere infrastrutturali riportate, in modo organico, nel Piano del Sud, l'attenzione, andrà riposta su strumenti capaci non solo di ottimizzare le risorse disponibili ma, anche, di creare grandi opportunità ai vari attori coinvolti, pubblici e privati, nel processo di infrastrutturazione e di gestione del territorio. Due strumenti, in particolare, possiedono una simile capacità:

- **Fondo Unico Trasporti.**
- **Società di corridoio.**

### ***Costituzione del Fondo Unico Trasporti***

L'obiettivo di una tale proposta consiste nel riorganizzare gli investimenti, il potenziamento, la riqualificazione delle infrastrutture e dei servizi a questi collegati per consentire gli obiettivi più generali del governo del territorio e per la riallocazione equa e coesiva delle risorse. Tale strumento, valido per l'intero assetto nazionale, trova nel Mezzogiorno, grazie anche al quadro unitario delle azioni emerso con il Piano del Sud, le condizioni più adatte per diventare concreto e funzionale alla crescita.

Il coordinamento congiunto con le Amministrazioni regionali, dovrebbe riguardare sia la copertura delle esigenze di conto capitale che quelle di cassa connesse alle attività di trasporto.

Un grande risultato si è già ottenuto con la approvazione del Piano del Sud da parte del CIPE nella seduta del 3 agosto 2011 attraverso la concentrazione delle risorse di origine FAS nazionale e regionale su specifiche infrastrutture; una proposta avanzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sin dall'Allegato Infrastrutture del 2009.

Una simile concentrazione delle risorse rende più trasparenti e concreti strumenti di programmazione territoriale dello Stato centrale e

delle Regioni come le Intese Generali Quadro, gli Accordi di Programma Quadro, i Piani Attuativi Regionali.

Ma tale Fondo, contenendo anche le risorse provenienti dal FESR e da bilancio dello Stato, deve poter essere, a tutti gli effetti, un Fondo in grado di autocaricarsi nel tempo; dovrebbe essere, in realtà, un Fondo Rotativo.

La possibilità di rendere “rotativo” il Fondo, almeno per la componente di investimento in conto capitale, è un obiettivo conseguibile attraverso lo sviluppo di strumenti idonei come il Partenariato Pubblico Privato, come le “società di corridoio”. Infatti il finanziamento dovrebbe essere calibrato sia su operazioni che abbiano un finanziamento pubblico a fondo perduto che su finanziamenti di natura agevolativa, cioè a rimborso dei costi finanziari delle operazioni.

Il Fondo Unico Trasporti, a costo zero per l'utilizzo delle risorse esistenti, dovrebbe essere configurato come rotativo per la componente destinata alla costituzione del capitale fisso sociale e prevedere l'accesso anche ai gestori delle società di corridoio e l'erogazione di risorse per il tramite di istituzioni finanziarie istituzionali, alla stregua della Cassa Depositi e Prestiti o della nuova Banca del Sud.

La crescente dipendenza delle esigenze finanziarie per la realizzazione degli investimenti in infrastrutture di trasporto da forme di finanziamento un tempo dedicate esclusivamente alla gestione dei servizi ed al rimborso dell'erogazione dei servizi universali, rischia di comportare una cannibalizzazione tra gli obiettivi perseguiti a livello centrale, in particolare tra la creazione di nuove infrastrutture e la garanzia della continuità nell'erogazione dei servizi.

Questa condizione oggettiva, soprattutto per le azioni previste nel Piano del Sud, richiede una verifica delle infrastrutture da realizzare anche in una logica di autofinanziabilità parziale delle infrastrutture stesse, autofinanziabilità sia nella fase della costruzione che nella fase di gestione dei servizi ad essi corrispondenti.

In questo scenario ed alla luce di spinte federalistiche nuove ma già presenti nell'attuale sistema regolatorio, vedi l'erogazione di servizi ferroviari di breve e media percorrenza ed il passaggio a responsabilità regionali in un arco temporale relativamente breve (6 + 6 anni), devono trovare una modifica applicativa anche gli strumenti ad oggi conosciuti e che regolano il rapporto con le Regioni.

### **Società di corridoio**

Già nell'Allegato Infrastrutture al Dpef 2010 - 2013, si propose lo strumento della "società di corridoio", nel tentativo di individuare l'esistenza delle condizioni per la costruzione di un Partenariato Pubblico Privato che avesse per oggetto non le singole famiglie di infrastrutture, ma il territorio sotteso anche ad insieme multimodale di infrastrutture. Un Partenariato che potesse coinvolgere lo Stato, le Regioni con i FAS regionali, i Privati e che potesse offrire la gestione di porzioni di reti stradali ed autostradali, di ambiti portuali ed interportuali.

Si ritiene "**ambito territoriale ottimale**" su cui attuare apposite "Società di Corridoio" una porzione di territorio in cui esistono connessioni, soprattutto in termini di scambi, tra punti di aggregazione del valore, intesi come:

1. infrastrutture di trasporto;
2. aree logistiche;
3. distretti industriali.

Un ambito territoriale "ottimale" è un complesso di infrastrutture e porzioni di territorio, capaci di "catturare valore".

E, va dato atto, questo processo è iniziato, nella storia recente della programmazione soprattutto pubblica in Italia, proprio attraverso la Legge Obiettivo.

Per questo è necessario offrire alla collettività un sistema di famiglie infrastrutturali, **sia perché** le famiglie infrastrutturali rappresentano un *unicum* su cui le regole di tariffazione e di prezzo, i possibili ritorni economici, la possibile politica fiscale, i profili della valutazione delle fattibilità economiche e finanziarie, la quota parte delle responsabilità regolatorie e proprietarie dello Stato, si manifestano in maniera differenziata registrando una sorta di coerenza interna, **sia perché**, molto spesso, le famiglie infrastrutturali rispondono ad un unico soggetto aggiudicatore che nell'esercizio delle proprie attività si comporta come un monopolista nazionale o un monopolista locale.

Se l'obiettivo è l'avanzamento programmatico della politica di intervento su un territorio e lo stato di avanzamento fisico di alcune opere è fortemente differenziato, di conseguenza la politica programmatica necessaria a rimuovere gli ostacoli deve necessariamente essere fortemente differenziata.

Sarà, quindi, opportuno rileggere l'intero quadro programmatico definito dalla Legge Obiettivo attraverso la identificazione di famiglie di



interventi in cui domina una chiara convenienza economica. Una convenienza ricca di ricadute sul territorio, sulla occupazione, sul processo di crescita economica.

La costituzione di società di corridoio, comporta la necessità che i singoli soggetti attuatori conferiscano le rispettive attività programmatiche in un processo comune di programmazione sul quale è possibile la concentrazione di risorse finanziarie rese disponibili dallo Stato nelle sue diverse forme ed assegnate sulla base delle rispettive stazioni appaltanti.

### ***Finanziamento delle infrastrutture strategiche – Piano Nazionale per il Sud***

La consapevolezza della necessità di intervenire in maniera concentrata su progetti di interesse nazionale localizzati nel Mezzogiorno, considerati invariati allo sviluppo dell'area e già compresi nel Programma Infrastrutture Strategiche, ha contribuito alla formulazione del Piano per il Sud, approvato dal CIPE con delibera 62/2011.

La tabella che segue, indica i progetti di Legge Obiettivo rientranti nel Piano per il Sud, da realizzare anche con la partecipazione delle risorse regionali individuate dalla stessa delibera CIPE.

Gli interventi individuati come prioritari per lo sviluppo del Mezzogiorno possono ricondursi a 5 macroprogetti:

- a) **Direttrice ferroviaria Napoli –Bari – Lecce - Taranto (potenziamento infrastrutturale).**
- b) **Direttrice ferroviaria Catania - Palermo (potenziamento infrastrutturale).**
- c) **Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria (potenziamento infrastrutturale).**
- d) **SS Olbia - Sassari;**
- e) **Autostrada Salerno-Reggio Calabria (completamento).**

Complessivamente la Delibera CIPE 62/2011 individua in oltre 4 miliardi di euro le assegnazioni del Piano per il Sud su progetti pertinenti il Programma Infrastrutture Strategiche, progetti che pur non essendo finanziariamente coperti con la delibera 62/2011, vanno inseriti a tutti gli effetti nella programmazione di Legge Obiettivo delle opere del PNS, a soddisfazione degli obblighi derivanti dalla risoluzione parlamentare 6/00080 del 28 aprile 2011.

**TABELLA F Piano Nazionale per il Sud: le opere di legge obiettivo confluite nella delibera CIPE 62/2011**

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
Direttrice ferroviaria Catania - Palermo	Nodo Catania / Interramento km 2	464,0	8,0	456,0	0,0	Sicilia	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente dalla concessionaria al MIT.
	Nodo di Palermo	1.077,0	1.077,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Raddoppio bivio Zurria-Catania Acquicella	116,0	116,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Tratta Bicocca-Motta	96,0	96,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Tratta Catenanuova-Enna	1.446,0	6,0	1.440,0	0,0	Sicilia	allineata
	Tratta Enna-Pollina-Castelbuono	3.749,0	2,0	3.747,0	0,0	Sicilia	Nuovo inserimento da formalizzare con IGQ
	Tratta Motta-Catenanuova	384,0	384,0	0,0	0,0	Sicilia	Nuovo inserimento da formalizzare con IGQ
	Tratto Catania Ognina-Catania Centrale	116,0	116,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Velocizzazione PA-CT - tratta Roccapalumba-Marianopoli	62,0	62,0	0,0	0,0	Sicilia	Nuovo inserimento da formalizzare con IGQ
	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo-Catania	30,0	30,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	Potenziamento e velocizzazione Messina-Palermo e Messina-Siracusa	28,0	28,0	0,0	0,0	Sicilia	allineata
	SCC Palermo-Messina e Messina-Catania-Siracusa	132,0	132,0	0,0	0,0	Sicilia	Aggiornamento 10 M€ rispetto al dato comunicato da RFI
	<b>Totale Direttrice ferroviaria Catania - Palermo</b>		<b>7.700,0</b>	<b>2.057,0</b>	<b>5.643,0</b>	<b>0,0</b>	
Direttrice ferroviaria Napoli - Bari	Bari Nord (interramento Santo Spirito-Palese)	633,0	7,0	626,0		Puglia	Nuovo aggiornamento dell' intera opera acquisito nel presente allegato Infrastrutture

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
	Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)	391,0	391,0	0,0	0,0	Puglia	Nuovo inserimento formalizzato lgq
	Bretella di Foggia	97,0		97,0	0,0	Puglia	Nuovo inserimento formalizzato lgq
	Raddoppio Bitetto-Taranto	269,7	269,7	0,0		Puglia	Nuovo inserimento formalizzato lgq
	Raddoppio Bari S. Andrea-Bitetto	220,0	220,0	0,0	0,0	Puglia	allineata
	Raddoppio Bovino-Orsara	300,0	300,0	0,0	0,0	Puglia	Nuovo aggiornamento dell'intera opera acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	Raddoppio Cannello-Frasso Telesino	730,0	530,0	200,0	200,0	Campania	
	Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano	986,0		986,0	21,0	Campania	
	Raddoppio in variante Apice-Orsara	2.676,0	10,0	2.666,0	47,0	Campania	
	Tratta Cervaro-Bovino	230,0	230,0	0,0	0,0	Puglia	
	Variante Cannello-Napoli	813,0	612,0	201,0	201,0	Campania	
	Completamento attrezzaggio Bari-Taranto	18,0		18,0	18,0	Puglia	Nuovo inserimento
	Completamento SCC Adriatica	78,0	78,0	0,0		Molise Puglia	allineata
	Nodo di Bari (ACC Bari P.N.)	160,0	160,0	0,0		Puglia	allineata
	Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	85,0		85,0	85,0	Campania	allineata
	Nodo di Napoli: potenziamento capacità.	77,0	77,0	0,0		Campania	allineata
	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase	28,0		28,0	28,0	Campania	allineata
	Potenziamento capacità e fluidificazione traffici per nodo di Bari e antenna per Taranto	138,0	30,0	108,0		Puglia	allineata
	Potenziamento impianti Controllo Comando Bari Lecce per aumento capacità e fluidificazione traffici	139,0	139,0	0,0		Puglia	allineata
	PRG e ACC Bari centrale	90,0		90,0	90,0	Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	PRG e ACC Lecce	60,0		60,0	60,0	Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
							Infrastrutture
	Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	10,0		10,0	10,0	Puglia	allineata
	SCC Bari-Lecce	79,0	79,0	0,0		Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	SCC Bari-Taranto	30,0	30,0	0,0	0,0	Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	Velocizzazione Bari-Lecce	15,0		15,0	15,0	Puglia	allineata
	Velocizzazione Napoli-Bari	15,0		15,0	15,0	Campania Puglia	allineata
<b>Totale Direttrice ferroviaria Napoli - Bari</b>		<b>8.367,7</b>	<b>3.162,8</b>	<b>5.205,0</b>	<b>790,0</b>		
Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria	Abbassamento piano binari ed intubazione percorso	200,0	0,0	200,0	200,0	Calabria	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
<b>Totale Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria</b>		<b>200,0</b>	<b>0,0</b>	<b>200,0</b>	<b>200,0</b>		
S.S. Sassari - Olbia	.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 6	80,0		80,0	80,0	Sardegna	Nuovo aggiornamento dell'intera opera acquisito presente allegato infrastrutture.
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia – Lotto 8	80,0		80,0	80,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia – Adeguamento Rio Padrongianus.	3,2	3,2	0,0		Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia Lotto 2	167,8	164,0	3,8	3,8	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 3	80,0		80,0	80,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 4	80,0		80,0	80,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 5	60,0		60,0	60,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 7	80,0	80,0	0,0	0,0	Sardegna	
	S.S. n. 597/199 – Sassari-Olbia - Lotto 9	50,9	50,9	0,0		Sardegna	

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
	S.S. n. 597/199 - Sassari-Olbia (Lotto 1)	108,2	108,2	0,0		Sardegna	
	S.S. n. 597/199 - Sassari-Olbia Lotto 0	60,0	37,3	22,7	22,7	Sardegna	
<b>Totale S.S. Sassari - Olbia</b>		<b>850,0</b>	<b>443,5</b>	<b>406,5</b>	<b>406,5</b>		
SS182 - Trasversale delle Serre	Tronco 1° - Lotto 1° - 1° Stralcio completamento: Vazzano	6,5		6,5	6,5	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	Tronco 2° - Lotto unico - Vazzano-Vallelonga	95,3		95,3	95,3	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	Tronco 5 - Lotto 4 - 1° Stralcio	36,1		36,1	36,1	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	Tronco 5 - Lotto 4 - 2° Stralcio	35,7	35,7	0,0	0,0	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	Tronco 5 - Lotto 5	33,7		33,7	33,7	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
	SS 182 Trasversale delle Serre - Superamento del colle dello Scornari	14,4	0,0	14,4	14,4	Calabria	In attesa di formalizzazione con Igq
<b>Totale SS182 - Trasversale delle Serre</b>		<b>221,6</b>	<b>35,7</b>	<b>185,9</b>	<b>185,9</b>		
Termoli-San Vittore	Tratta A San Vittore-Campobasso	1.244,0	1.044,0	200,0	200,0	Molise	Non rappresenta l'intera opera ma uno stralcio sul valore riportato nell'allegato Infrastrutture
<b>Totale Termoli-San Vittore</b>		<b>1.244,0</b>	<b>1.044,0</b>	<b>200,0</b>	<b>200,0</b>		
Circumetnea	Ferrovia Circumetnea - Tratte Borgo-Nesima-Misterbianco Centro	147,0	47,0	100,0	100,0	Sicilia	Nuovo inserimento. Tratta acquisita nel presente allegato Infrastrutture
<b>Totale Circumetnea</b>		<b>147,0</b>	<b>47,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>		
Sicilia - Settore stradale	Adeguamento SS 514 Chiamonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114)	815,4	597,7	217,7	217,7	Sicilia	allineata
	Tratto Trapani-Mazara Del Vallo	268,0	0,0	268,0	150,0	Sicilia	Non rappresenta l'intera opera ma uno stralcio sul valore riportato nell'allegato Infrastrutture

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
	Camastra - Gela : lotto C1 dal km 51,2 della SS 117 a km 4,0 del tracciato in variante, incluso collegamento Leonforte	399,0	0,0	399,0	399,0	Sicilia	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell'allegato Infrastrutture
<b>Totale Sicilia - Settore stradale</b>		<b>1.482,3</b>	<b>597,7</b>	<b>884,7</b>	<b>766,7</b>		
Sardegna - Trasporti	Sistema metropolitano area vasta di Cagliari filoviaria del Poetto (costo stimato 293,141 ml.) Progetto Definitivo	8,0	0,0	8,0	8,0	Sardegna	Non rappresenta l'intera opera, ma il solo finanziamento della PD
	S.S.131 dal km 146,800 al km 209,462 (3°lotto omogeneo) (costo stimato 736ML.) Progetto Definitivo	9,0	0,0	9,0	0,0	Sardegna	Non rappresenta l'intera opera, ma il solo finanziamento della PD
	Adeguamento S.S. 125/131 bis Nuoro- Olbia-S.Teresa di Gallura-Olbia-Palau	172,0	129,0	43,0	43,0	Sardegna	Non rappresenta l'intera opera ma uno stralcio sul valore riportato nell'allegato Infrastrutture
	Interconnessione Asse Mediano di Scorrimento di Cagliari con le S.S. 130, 131, 554, 195 - lotto funzionale	45,0	0,0	45,0	45,0	Sardegna	Nuovo aggiornamento dell'intera opera acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	Aeroporto di Alghero Fertilia Adeguam. infrastrutture volo ICAO, miglioramento accessibilità aeroporto	18,1	4,0	14,1	14,1	Sardegna	Aggiornamento dell'intera opera acquisito nel presente allegato Infrastrutture
	Hub portuale di Porto Torres - I lotto	30,0	2,5	27,5	27,5	Sardegna	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell'allegato Infrastrutture
	<b>Totale Sardegna - Trasporti</b>	<b>282,1</b>	<b>135,5</b>	<b>146,6</b>	<b>137,6</b>		
Sardegna - Idrico	Interconnessione sistemi idrici: collegamento Tirso-Flumendosa 4° lotto. Collegamento Sulcis Iglesiente	50,0	0,0	50,0	50,0	Sardegna	Ulteriore lotto acquisito nel presente allegato Infrastrutture
<b>Totale Sardegna - Idrico</b>		<b>50,0</b>	<b>0,0</b>	<b>50,0</b>	<b>50,0</b>		
Puglia - Idrico	Interventi di ripristino di efficienza della galleria Pavoncelli	30,0	0,0	30,0	30,0	Puglia	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
							Infrastrutture
Totale Puglia - Idrico		30,0	0,0	30,0	30,0		
Puglia - adeguamento e potenziamento delle ferrovie	Completamento Quadruplicamento Bari Parco Nord. Bari centrale	18,0		18,0	18,0	Puglia	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
Totale Puglia - Adeguamento e potenziamento delle ferrovie		18,0	0,0	18,0	18,0		
Puglia - Viabilità stradale	Strada statale 170 dei Trulli : adeguamento e ammodernamento in sede ed in variante , costruzione della quarta corsia tra i Km 56 e 60,5 ed asse di penetrazione a Martina Franca	36,0	0,0	36,0	36,0	Puglia	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	SS.N.172 DEI TRULLI /superamento del Centro di Martina Franca	15,0	0,0	15,0	15,0	Puglia	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
Totale Puglia - Viabilità stradale		51,0	0,0	51,0	51,0		
Basilicata - Infrastrutture Stradali	MURGIA-POLLINO - tratto: Matera-Ferrandina-Pisticci	300,0	0,0	300,0	2,5	Basilicata	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	MURGIA-POLLINO - tratto: Basentana-SS. Sinnica (Pisticci-Tursi)	100,0	0,0	100,0	55,1	Basilicata	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	Gioia del Colle-Matera	130,0	0,0	130,0	1,0	Basilicata	Aggiornamento Allegato infrastrutture
Totale Basilicata - Infrastrutture Stradali		530,0	0,0	530,0	58,6		
Campania - Opere ferroviarie	Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Di Vittorio - Capodichino Aeroporto - Centro Direzionale . 1° lotto	300,0		300,0	300,0	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
	Ferrovia Circumvesuviana. Linea Napoli - Torre Annunziata - Sorrento: raddoppio tratta Pioppaino-Castellammare di Stabia	25,1		25,1	25,1	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	Ferrovia SEPSA. Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratta Soccavo-Monte S. Angelo-Parco S. Paolo - Terracina	73,5		73,5	73,5	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
	Tratta Piscinola/Secondigliano/Capodichino Aeroporto chiusura anello linea 1 Metropolitana Aversa-Capodichino	58,2		58,2	58,2	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
<b>Totale Campania - Opere ferroviarie</b>		<b>456,7</b>	<b>0,0</b>	<b>456,7</b>	<b>456,7</b>		
Campania - Opere viarie	Benevento - Caserta- A1 - Caianello - Gràzzanise e variante Caserta. Adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900.	90,0		90,0	90,0	Campania	Non intera opera. Rappresenta la copertura FAS sul l' importo presente nell' allegato Infrastrutture
	Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela. Tratta Lioni - Grottaminarda. 1° lotto funzionale	220,0		220,0	220,0	Campania	Non rappresenta l'intera opera, ma uno stralcio sul valore riportato nell' allegato Infrastrutture
<b>Totale Campania - Opere viarie Totale</b>		<b>310,0</b>	<b>0,0</b>	<b>310,0</b>	<b>310,0</b>		
Calabria - Schemi idrici e acquedotti	Lavori di completamento della galleria di derivazione delle acque invasate dalla diga Menta (priorità I fase)	13,0	0,0	13,0	13,0	Calabria	Nuovo inserimento acquisito nel presente allegato Infrastrutture
<b>Totale Calabria - Schemi idrici e acquedotti</b>		<b>13,0</b>	<b>0,0</b>	<b>13,0</b>	<b>13,0</b>		
Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria (potenziamento tecnologico)	Velocizzazione Battipaglia-Paola-Reggio Calabria	230,0	230,0	0,0	0,0	Campania Basilicata Calabria	allineata
	Velocizzazione principali linee (upgrading) - interventi accessori	30,0		30,0	30,0	Calabria	allineata
	Velocizzazione principali linee: upgrading	10,0		10,0	10,0	Campania Basilicata Calabria	allineata



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
Totale Direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria (potenziamento tecnologico)		270,0	230,0	40,0	40,0		
Autostrada Salerno - Reggio Calabria (completamento interventi in corso)	Tronco 1 - Tratto 2 - Lotto 1 - Stralcio 2 - dal Km 22+400 al Km 23+000	42,3	38,1	4,2	4,2	Campania	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 2 dal Km 108+000 al Km 139+000	1.040,3	958,7	81,6	81,6	Campania Basilicata	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 3 Parte 3 - da svincolo di Campotenese a svincolo di Morano Castrovillari	301,1	278,1	23,0	23,0	Calabria	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 4B - da svincolo di Altilia escluso a svincolo di Falerna incluso	374,1	339,6	34,5	34,5	Calabria	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 5 da svincolo Gioia Tauro (escluso) a svincolo di Scilla (escluso)	978,5	953,2	25,3	25,3	Calabria	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	MACROLOTTO 6 dallo Svincolo di Scilla (incluso) a Reggio Calabria	562,1	532,1	30,0	30,0	Calabria	Valore dell' opera non in linea con le rilevazioni trasmesse periodicamente al MIT dalla concessionaria.
	Tronco 1 - Tratto 5 - Lotto 4 - da svincolo Contursi a svincolo Sicignano.	288,5	270,0	18,5	18,5	Campania	allineata
Totale Autostrada Salerno - Reggio Calabria (completamento interventi in corso)		3.586,8	3.369,7	217,1	217,1		

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIS	Intervento	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno	Ass. delibera CIPE 62/2011	Regione	Note del MIT ai rilievi presentati dal MEF (nota del 02-08-2011 Prot 19469)
Autostrada Jonica E90 (completamento interventi in corso)	Megalotto 1 S. Ilario - Gioiosa Jonica (priorità per integrazione finanziamento)	433,7	393,7	40,0	40,0	Calabria	Integrazione finanziaria di un lotto sul valore dei lotti di ammodernamento I^ fase acquisito nell' allegato Infrastrutture
Totale Autostrada Jonica E90 (completamento interventi in corso)		433,7	393,7	40,0	40,0		
<b>Totale complessivo</b>		<b>26.243,9</b>	<b>11.516,4</b>	<b>14.727,5</b>	<b>4.071,1</b>		



## **OTTAVO PARAGRAFO: VOLONTÀ PROGRAMMATICA E COPERTURA FINANZIARIA DELLA VOLONTÀ PROGRAMMATICA**

Il nostro Paese ha dimostrato, in modo particolare dalla fine della seconda guerra mondiale ad oggi, una chiara e misurabile attitudine a reagire in modo imprevedibile alle emergenze, alle crisi economiche e sociali, a reagire, cioè, ad una sommatoria di avversità che avrebbero fatto uscire, dal contesto dei Paesi leader, qualsiasi sistema istituzionale.

In modo non simile ai principi della dinamica, nel nostro Paese, ad ogni azione imprevista e spesso tragica ha corrisposto sempre una reazione contraria non uguale ma, addirittura, più forte. Gli esempi più rilevanti sono:

- **La ricostruzione del Paese.**
- **La forza di Paese trasformatore, privo di ricchezze energetiche e minerarie.**
- **La forza delle imprese piccole e medie capaci di essere competitive anche in assenza di un assetto infrastrutturale adeguato.**
- **La forza di un Paese colpito da calamità naturali catastrofiche (terremoto della Irpinia, della Campania, del Belice, dell'Aquila).**
- **La volontà di non essere emarginati dal contesto comunitario e la conseguente azione di ingresso nell'euro.**
- **La capacità di offrire alla Unione Europea un bacino economico formato da 7 Regioni in cui il PIL procapite supera i 25 mila euro.**
- **Il grande processo di infrastrutturazione organica del Paese spesso non adeguatamente recepito.**

Oggi siamo in presenza di una difficoltà sostanziale legata, senza dubbio, alla forte incidenza del debito pubblico ma anche e, soprattutto, alla incapacità, da oltre dodici anni, di far crescere il PIL su valori pari al 3-4%.

Siamo all'interno di un teatro economico in cui la crescita è stata lenta sia negli anni in cui non c'era la recessione (2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008) sia a valle della recessione (2010, 2011).

Una crescita lenta che ha, in modo paradossale, amplificato anche la distanza tra gli indicatori economici del Centro Sud e quelli del Nord del Paese.

Ebbene questa serie di negatività endogene unite a quelle esogene generate dalla crisi mondiale ci impongono una rilettura sostanziale sia delle nostre logiche programmatiche sia di quelle che, finora, hanno caratterizzato l'accesso alle risorse per garantire l'attuazione delle logiche stesse.

Le condizioni che in parte avevamo già adottato nell'ultimo biennio erano legate ad un coinvolgimento forte di capitali privati (addirittura il 70%) ed ad un ridimensionamento sostanziale del "perimetro pubblico". Il ridimensionamento del perimetro pubblico significa far pagare i fruitori delle infrastrutture in modo più "pesante" in modo da rendere "calde" infrastrutture che invece allo stato attuale sono del tutto "fredde".

Questo nuovo teatro economico, queste nuove condizioni macroeconomiche impongono un chiaro approfondimento sia delle variazioni in corso a scala comunitaria, sia di quelle che necessariamente andranno prese a scala nazionale per coinvolgere, davvero, capitali privati nella costruzione di una offerta infrastrutturale strettamente legata alla crescita ed allo sviluppo.

Diventano quindi essenziali gli approfondimenti sulle seguenti aree tematiche:

- **la nuova politica della unione europea da corridoi a rete;**
- **la funzione strategica del pedaggio della rete stradale;**
- **la funzione strategica del pedaggio della rete ferroviaria;**
- **un nuovo assetto strategico nella offerta portuale;**
- **verso la definizione di action plans nella offerta aeroportuale.**

## **LA NUOVA POLITICA DELLA UNIONE EUROPEA DA CORRIDOI A RETE**

Nell'ottobre 2008, nel Consiglio dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, il nostro Paese ha sottoposto alla attenzione della Commissione la proposta di aggiornamento del Programma delle Reti TEN-T.

L'aggiornamento delle reti TEN-T era stato approvato dal Parlamento Europeo nell'aprile 2004 e quindi dopo quasi un quinquennio era indispensabile dare corso ad un monitoraggio dell'intero atto programmatico.

Un monitoraggio non inteso come banale atto notarile sullo stato di avanzamento degli interventi ma come azione mirata alla attuazione di un processo che aggregasse, in modo organico, quanto deciso nel quadro delle reti TEN e quanto identificato all'interno del Progetto

Euromediterraneo (Wider Europe); del progetto che in fondo affrontava tutti gli interventi, tutte le azioni al contorno delle reti TEN.

Un tale lavoro, veniva precisato nella proposta italiana, sarebbe stato essenziale anche per verificare all'interno dei singoli Paesi la coerenza tra i **Programma Operativo Nazionali e Regionali** e le strategie e le azioni definite nel quadro comunitario. **Infatti gli interventi all'interno dei Programmi Operativi Nazionali prioritariamente dovevano essere mirati alla realizzazione ed al potenziamento delle reti TEN.**

Un monitoraggio che non doveva essere una banale esercitazione programmatica ma avrebbe dovuto ribadire come l'intero sistema infrastrutturale della Unione Europea trovava, nella funzione baricentrica del Mediterraneo, la condizione basilare per la crescita e per lo sviluppo.

I risultati di un simile approfondimento, si precisava sempre nella proposta italiana, avrebbero potuti dare vita ad una **Conferenza internazionale, aperta ai Paesi della Unione Europea ed a quelli del bacino del Mediterraneo.**

La Commissione Europea condivise tale proposta e nel 2009 e nel 2010 si tennero due Conferenze istituzionali, una a Napoli ed una a Saragozza, due Conferenze che hanno supportato l'intero lavoro portato avanti dalla Commissione nel processo di rivisitazione delle Reti TEN –T.

Oggi siamo prossimi alla fase conclusiva dell'intero lavoro e nei vari incontri istruttori il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ribadito la essenzialità delle scelte strategiche che direttamente ed indirettamente coinvolgono il nostro Paese.

La revisione del sistema italiano delle infrastrutture di trasporto di interesse europeo parte dalla riconferma dei Progetti Prioritari TEN-T definiti nel 2004 e in corso di realizzazione, dei corridoi ERTMS e dei "corridoi ferroviari merci" approvati nel 2010.

Per quanto riguarda la politica di trasporto e, segnatamente, la politica TEN-T, **l'Italia chiede che venga confermata nella programmazione comunitaria l'attenzione alla realizzazione dei collegamenti transfrontalieri, che sono il presupposto infrastrutturale del mercato unico.**

Sugli assi transfrontalieri, già individuati nei 30 progetti prioritari, occorre assicurare il completamento dei progetti che realizzano il superamento dei valichi di confine, che, nel caso italiano, comportano progetti di notevole complessità realizzativa, dovuta al superamento di ecosistemi di particolare delicatezza.

Inoltre, sempre con riferimento alla realtà del sistema territoriale e produttivo nazionale, è stata rivolta attenzione a uno dei punti di criticità del sistema italiano, rappresentato dall'insufficiente sviluppo dei collegamenti multi-modalità di "ultimo miglio" verso un numero determinato di porti e interporti e sono state presentate proposte di integrazione della rete stradale e ferroviaria basate sullo stato della programmazione da parte degli enti competenti (Amministrazioni comunali, Autorità portuali, ANAS, RFI).

Infine, con riferimento agli obiettivi del Libro bianco 2011, sono state considerate le questioni principali che costituiscono le linee guida cui si dovrà attenere la programmazione nazionale nel settore dei trasporti.

Tra le questioni di ordine generale si evidenziano:

- Il completamento del mercato interno e del mercato unico nelle varie modalità di trasporto, che rimane l'obiettivo di fondo per l'integrazione dell'economia europea.
- L'enfasi sulla ricerca, l'innovazione e lo sviluppo ai fini della sostenibilità ambientale ma anche della crescita e dell'occupazione (uso delle energie rinnovabili, Intelligens Transport System, opzione "green transport", riduzione dei gas serra e di Co2).
- La rinnovata affermazione di una politica europea dei trasporti, inclusi i trasporti urbani, da finanziarsi attraverso fonti diversificate (incluse quelle derivanti dall'applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga").

Riguardo agli aspetti di revisione della **rete TEN-T**, l'Italia condivide, in linea generale, l'impostazione adottata dalla Commissione europea, rispetto alla quale, tuttavia, sussistono punti di divergenza su alcuni aspetti specifici.

Nell'elaborazione della "**Rete Comprehensive**" nazionale si è fatto particolare riferimento al rafforzamento dei *corridoi multimodali*, come struttura portante della futura rete TEN-T, con inquadramento della rete all'interno del sistema portuale e degli interporti.

Ciò premesso, nella individuazione dei "nodi", oltre ai criteri forniti dalla Commissione Europea, si è ritenuto necessario tenere conto di aspetti legati alla conformazione territoriale del nostro Paese e, pertanto, sono stati introdotti i concetti di:

- "**cluster**", soprattutto per i porti marittimi e per i sistemi aeroportuali di conurbazioni estese;

- “ultimo miglio”, per verificare il reale livello di interconnessione tra i sistemi “a rete” e i “sistemi puntuali” (porti, aeroporti e interporti).

### **Aspetti finanziari.**

Il Libro Bianco 2011 richiama opportunamente l’attenzione sul ruolo fondamentale per l’economia del settore dei trasporti, che rappresenta il 5% del PIL europeo e circa 10 milioni di occupati. Con l’obiettivo di ampliare le risorse disponibili per la realizzazione delle infrastrutture e il miglioramento della qualità dei servizi, l’Italia esprime il proprio supporto a favore di iniziative volte a consentire:

- l’utilizzo dei fondi di coesione per il finanziamento dei progetti inclusi nella Comprehensive Network ed, eventualmente, nella Core Network;
- l’emissione di project bonds;
- la modifica del Regolamento TEN-T che destini una percentuale di finanziamento alla copertura della spesa per interessi sui mutui concessi nel settore delle infrastrutture di trasporto;
- l’istituzione di un fondo di rotazione a livello comunitario alimentato attraverso le entrate derivanti da oneri di traffico e pedaggi da utilizzare esclusivamente per il finanziamento di infrastrutture di trasporto;
- una strategia di investimento che sia più attrattiva per il settore privato, e quindi ad un migliore utilizzo del Partenariato Pubblico Privato, a fronte delle scarse risorse pubbliche.

### **Rete stradale**

La revisione della rete TEN-T stradale è stata condotta con riferimento sia alle sezioni di recente realizzazione che a quelle pianificate al 2020-2030. La rete *comprehensive* comprende n. 31 nuovi itinerari stradali ed autostradali:

- tratte trasversali tra le direttrici adriatica e tirrenica (E78 Grosseto - Fano; collegamento al porto di Ancona; itinerario Foligno - Civitanova Marche sulla SS 77; Perugia - Bettolle; Firenze-Siena; corridoio trasversale A1-A14 S. Vittore - Termoli; collegamento Benevento - Caianello; itinerario Salerno - Potenza - Bari; itinerario Agrigento-Caltanissetta e Palermo - Catania);
- collegamenti ai porti (es. Ancona, Livorno, Ravenna, Olbia, Ferrara-Porto Garibaldi; Conegliano - Portogruaro);
- tangenziali urbane (Brebemi, Pedemontana veneta e lombarda, passante di Mestre, tangenziale esterna Milano -TEM, tangenziale di Torino, anello stradale di Roma);
- tratti di completamento per collegamento transfrontaliero (Torino-Ivrea; Opicina - Padriciano - Lacotisce - Rabuiese);
- corridoi prioritari (Variante di Valico A1; Valdastico collegamento tra corridoi I e V);



- collegamento a centri intermodali (Sassuolo);
- completamento dorsale tirrenica a sud (Roma – Cisterna – Valmontone);
- completamento assi interni isole o periplo isole: Sicilia (itinerario Agrigento - Caltanissetta e Palermo - Catania) e Sardegna (SS131 DCN - Olbia - Abbasanta).

Per effetto delle suddette integrazioni, la rete stradale TEN-T nazionale, attualmente costituita da circa 6.800 km, di cui 5.900 esistenti e 900 km pianificati al 2030, raggiungerà un'estensione di 9600 km, di cui 2.000 km di nuovi inserimenti e 800 di rete pianificata al 2030.

### **Rete ferroviaria**

Anche per la proposta di rete ferroviaria, il punto di partenza è stata la ricognizione delle nuove sezioni realizzate tra il 2004 e il 2010, quelle in corso di realizzazione e quelle programmate.

Sono stati inseriti e confermati dal nostro Paese sin dall'inizio i progetti prioritari individuati dalla Decisione 884/2004 (**PP1** Asse ferroviario Berlino – Verona / Milano – Bologna - Napoli – Messina – Palermo; **PP6** Asse ferroviario Lione – Trieste – Divaccia – Lubiana - Budapest - confine ucraino, e **PP24** Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea – Duisburg - Rotterdam/Anversa).

A questi si aggiunge il **PP23** "Corridoio Baltico-Adriatico", di cui l'Italia chiede l'estensione a sud di Vienna, via Klagenfurt, **Udine, Venezia - Bologna/Trieste - Ravenna.**

Questa estensione è assolutamente coerente con la metodologia europea perché migliora le interconnessioni di due capitali di stati membri (Italia ed Austria); inoltre dà attuazione al corridoio dei due mari (Adriatico – Baltico) attraverso un asse ferroviario diretto verso l'Europa Centro – Orientale che presenta grandi potenzialità nel favorire il trasporto merci via ferrovia da e verso la Russia e la Cina.

Infine, il potenziamento della tratta italiana (la cosiddetta "Pontebbana" da Udine al confine di Tarvisio Boscoverde) è già stato realizzato e non richiede alcun ulteriore sostanziale investimento.

L'estensione del PP23 verrebbe pertanto a coincidere con il tracciato del *freight corridor* n°5, così come individuato dal Regolamento CE 913/2010, dando seguito all'implementazione delle iniziative intraprese e delle decisioni programmatiche già definite nell'ambito della politica europea dei trasporti.

**Possibili rivisitazioni del tracciato relativo al Corridoio 1 Berlino – Palermo sono state oggetto di una serie di precisazioni formali da parte dell'Italia.**

**In particolare, sempre con apposita nota, si è ribadita la importanza del Corridoio 1 (Berlino – Palermo) e la sua funzione di collegamento tra il sistema comunitario ed il bacino del Mediterraneo, precisando che:**

- Palermo rappresenta il nodo più meridionale della rete core nell'intera area del bacino mediterraneo, e assolve quindi al compito di raccordare aree periferiche del continente europeo (criterio di perifericità);
- a livello nazionale, la Sicilia costituisce, insieme alla Sardegna, una delle cinque macro-regioni NUTS (Nomenclatura delle Unità Territoriali per la Statistica Eurostat) e, da sola, conta oltre 5 milioni di abitanti. Il collegamento tra le "grandi isole" e la Core Network deve essere garantito a livello ferroviario e stradale grazie al previsto collegamento fisso sullo Stretto di Messina. Un intervento che garantisce la continuità territoriale a scala nazionale e comunitaria e di cui si dispone già del progetto definitivo. È utile ricordare che tale collegamento stabile contempla sia l'asse stradale che ferroviario.
- il potenziamento dell'itinerario Messina - Palermo è interamente finanziato nell'ambito del Contratto di Programma di RFI ed è in corso di realizzazione (criterio di accessibilità).
- sull'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria sono in corso lavori per oltre 7 miliardi di € e sono di prossimo avvio gli interventi di adeguamento della rete ferroviaria sempre in tale tratto.

**Quindi la conferma della validità e della funzione strategica del Corridoio 1 (Berlino – Palermo) era e rimane per l'Italia un invariante che non può, in alcun modo, non essere presente tra gli assi portanti dell'intero "core network".**

Si è precisato anche che il collegamento Napoli – Bari era stato indicato come segmento antenna integrato al Corridoio 1 per consentire un possibile collegamento con il Corridoio 8 (Bari – Durazzo – Varna). **Una inclusione che però non può compromettere in alcun modo la essenzialità e la organicità del collegamento Berlino – Palermo.**

La rete "comprehensive ferroviaria" è stata integrata con n. 125 sezioni (da 241 a 366), riferite a sezioni in larga misura già esistenti.

I nuovi inserimenti sono pari a circa 530 km, prevalentemente riferiti alle linee AV/AC, e la rete TEN-T passa pertanto da circa 9.700 km a circa 10.230 km.

Tra le linee programmate, le principali integrazioni, come detto prima, riguardano l'estensione del PP1 tra **Napoli a Bari** e lo sfiocco **Catania-Palermo**.

La Napoli-Bari è l'anello mancante tra i due nodi metropolitani e i due core ports di Napoli e Bari e potenzia l'attuale linea in esercizio, già inserita nel National deployment plan italiano e rende possibile l'interconnessione tra il PP1 e Bari - Varna (Corridoio 8).

La linea Catania – Palermo connette i principali nodi urbani, portuali e aeroportuali generatori di traffico in un contesto insulare.

#### **“L'Ultimo miglio”**

Il sottosistema ferroviario europeo punta alla connessione dei principali nodi di ingresso del traffico merci e passeggeri (porti, interporti, aeroporti).

In tale contesto, risulta particolarmente importante verificare la qualità del c.d. “ultimo miglio”, vale a dire l'interconnessione tra i terminali e la rete principale necessaria a garantire l'accessibilità, declinata sia in termini di capacità disponibile che in termini di rapidità di accesso a porti ed aeroporti.

Per alcuni dei terminali presi in esame, “l'ultimo miglio” può essere costituito anche da sezioni ferroviarie abbastanza lunghe. Per il trasporto merci, tali connessioni dovranno essere costituite da tratte ad Alta Capacità o miste. In particolare, la connessione dei nodi portuali dovrà essere garantita con gli assi ferroviari, sia misti, sia quelli aventi funzione di Alta Capacità mentre per quanto concerne gli aeroporti strategici intercontinentali dovrà essere garantita l'interconnessione con linee ad Alta Velocità.

#### **Freight corridors**

Il Regolamento CE 913/2010 pone le basi per un trasporto merci ferroviario competitivo, di fondamentale importanza per il mercato unico del trasporto ferroviario.

I corridoi ferroviari merci, individuati nel suddetto Regolamento, che interessano il nostro Paese sono i seguenti:

- 1) Zeebrugge-Anversa/Rotterdam-Duisburg-[Basilea]-**Milano-Genova** (da realizzarsi entro il 10 novembre 2013);
- 2) Stoccolma – Malmö – Copenaghen – Amburgo – Innsbruck – **Verona - Palermo** (da realizzarsi entro il 10 novembre 2015);
- 3) Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Vienna/Klagenfurt-Udine- Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna/ (**estensione del PP23**)

Graz – Maribor – Lubiana - Capodistria/Trieste (entro il 10 novembre 2015).

### **Corridoi ERTMS**

Il Deployment Plan del sistema ERTMS, approvato nel 2005, riveste un ruolo importante nel perseguimento dell'interoperabilità ferroviaria. I corridoi ERTMS (e le restanti tratte derivanti da intese nazionali) insistono sulle linee convenzionali più importanti attualmente in esercizio, destinate a soddisfare la maggior parte del traffico merci.

Coerentemente con gli obiettivi della revisione della TEN-T, la rete prioritaria dovrebbe comprendere tutte le sezioni incluse nella rete nazionale su cui è in corso di attuazione l'attrezzaggio con l'ERTMS, includendo i collegamenti ai principali nodi generatori di traffico merci e passeggeri.

### **Porti**

Nel 2008, i porti italiani hanno movimentato circa 526 milioni di tonnellate di merci, collocandosi a terzo posto nel ranking europeo, dopo UK (562 mil ton) e Olanda (530 mil ton). In questa fase sono stati individuati i porti che soddisfano i requisiti di soglia minima di traffico merci, ovvero rispondono al criterio di accessibilità, sia per la "core network" che per la "comprehensive network".

### **Aeroporti**

Gli aeroporti strategici sono stati individuati tenendo conto di una molteplicità di fattori: volumi di traffico, bacini di utenza, livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, nonché del grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità.

Per tali dati si è fatto riferimento allo Studio sullo "Stato del Sistema Aeroportuale Nazionale, Scenari e Strategie di Sviluppo" condotto da ENAC nel 2010.

Per l'individuazione degli aeroporti *comprehensive* si è fatto riferimento anche al criterio di "accessibilità" territoriale, soprattutto nelle regioni meridionali e nelle isole, ove l'applicazione del solo criterio della soglia minima di traffico passeggeri rischia di lasciare prive di aeroporti larghe parti del territorio nazionale.

Infine, sono state analizzate le aerovie di collegamento transfrontaliero tra Italia, Grecia, Cipro, Malta, Albania, Tunisia ed Egitto, che partecipano al progetto BLU MED 2008 e che risultano particolarmente strategiche per la sicurezza ed il controllo del traffico nel bacino del Mediterraneo.

**Vie di navigazione interna**

La revisione delle reti TEN-T 2011 è stata l'occasione per la ridefinizione della rete di navigazione interna di rilevanza europea. Nella rete comprensive sono state inserite tutte le sezioni del "sistema idroviario padano-veneto" che assomma a circa 1.500 km, articolato come segue:

Milano – Pizzighettone - Cremona – Mantova – Ferrara – Volta Grimana – Porto  
Ferrara – Porto Garibaldi  
Mantova – Ostiglia – Rovigo – Porto Levante  
Canale Brondolo (da Volta Grimana a Marghera)  
Marghera – Porto Nogaro – Monfalcone – Trieste  
Cremona – Piacenza – Pavia – Casalmontferrato  
Canale Padova – Venezia  
Ravenna – Trieste (tratta costiera).

Dal 2003 la sezione tra Mantova e Chioggia (135 km), è attrezzata per il traffico di Classe V CEMT, e, utilizzando il sistema di canali del Fissero – Tartaro – Canal Bianco, consente di effettuare trasporti fluviali di merci e passeggeri tra i porti di Venezia, Chioggia e Mantova (Porto Valdarò) con una navigabilità garantita di 365 giorni l'anno. Inoltre, sono in corso lavori per ulteriori estensioni tra Mantova – Cremona e lungo il fiume Po, da Pontelagoscuro a Porto Garibaldi e Porto Corsini a Ravenna.

**LA FUNZIONE STRATEGICA DEL PEDAGGIO DELLA RETE STRADALE**

Il pedaggio della rete stradale, nei tratti in cui ha caratteristiche autostradali, rappresenta l'esempio immediato di una scelta che non può essere più rinviata perché altrimenti porterebbe lo Stato a recuperare tali risorse in altri comparti generando automaticamente un appesantimento del sistema fiscale e, al tempo stesso, renderebbe sempre più a rischio, in quanto priva di manutenzione, la nostra offerta stradale.

È una scelta impopolare ma, se supportata da provvedimenti che assicurino determinate condizioni per i collegamenti locali o per determinate fasce di utenza, può diventare il banco di prova di un nuovo metro con cui modificare le condizioni di convenienza ad investire per il privato rivalutando le infrastrutture ritenute, allo stato, "fredde".

## **LA FUNZIONE STRATEGICA DEL PEDAGGIO DELLA RETE FERROVIARIA**

Analogo approccio va fatto su due altre tipologie: **le reti metropolitane e le reti ferroviarie.**

Per le reti metropolitane, quelle ubicate nelle grandi aggregazioni metropolitane, disponiamo già di tre proposte di project financing (M4 a Milano, Linea D e prolungamento Linea C a Roma) che testimoniano come offerte modali ritenute fredde siano diventate, invece, occasione di interesse per investimenti privati. Una operazione che, per ambiti metropolitani come Napoli, Bari, Catania, Palermo, Torino e Bologna, potrebbe interessare anche la attuale rete ferroviaria locale e diventare così occasione per un rilevante coinvolgimento di capitali privati ed un utilizzo di modalità finanziarie coerenti alla Direttiva Eurostat del Febbraio 2004.

Per la rete ferroviaria nazionale il successo dell'alta velocità consente, oggi, un nuovo approccio tra il gestore della Rete, nel caso specifico RFI, e i vari utilizzatori della stessa (per ora Trenitalia e NTV). Un approccio che, oltre ad incidere su nuove forme di pedaggiamento della rete stessa, può produrre anche possibili forme o di ulteriore liberalizzazione o di offerta di project financing per reti AV di nuova realizzazione.

## **UN NUOVO ASSETTO STRATEGICO NELLA OFFERTA PORTUALE**

**Una nuova strategia va invece intrapresa sia con le scelte programmatiche che con le relative coperture finanziarie per quanto concerne l'offerta portuale.**

Sarebbe sufficiente aumentare l'IVA dell'1% sul movimentato nei porti e destinare l'eccedenza ad un massiccio programma di investimento su poche infrastrutture gerarchizzate. Questa è una proposta che la Struttura Tecnica di Missione porta avanti sin dall'Allegato Infrastrutture del 2005. La soglia dello 0,5% genera un volano certo di 1 miliardo di € all'anno. Un cespite certo ripetibile che porterebbe Cassa Depositi e Prestiti e BEI a costruire un Fondo Rotativo ventennale di 8 miliardi di €. Non è un aumento generalizzato dell'IVA ma trattasi di un aumento legato solo alla movimentazione portuale. È una soglia percentuale che non deprime i piani economico finanziari degli operatori ed offre, invece, una grande occasione per investire su i veri HUB della nostra offerta portuale.

La disposizione che si ritiene opportuno proporre introduce una nuova modalità di finanziamento delle infrastrutture portuali basato sulla destinazione di una quota dell'incremento del gettito IVA generato dalla attivazione di una nuova infrastruttura a diretto beneficio della realizzazione della infrastruttura medesima. Essa consentirebbe di:

- sostituire il contributo pubblico immediato e diretto corrisposto dallo Stato all'autorità portuale interessata - e da questa, previo ricorso al sistema finanziario, alla società di progetto - con il riconoscimento di una parte del futuro gettito Iva generato dall'entrata in esercizio della medesima infrastruttura oggetto dell'intervento;
- assicurare che il ricorso al finanziamento sia realizzato dalla stessa società di progetto, non dall'autorità portuale interessata (senza, quindi, determinare debito pubblico), sulla base della sostenibilità economico – finanziaria del progetto;
- consentire un effetto positivo sulla finanza pubblica già al momento della costruzione (tra l'altro, per via del pagamento dell'IVA sui lavori realizzati) e successivamente dallo stesso gettito generato dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura (di cui viene trattenuto solo una piccola quota fino a corrispondenza del contributo necessario);
- in termini strategici, favorire la realizzazioni di grandi infrastrutture portuali che consentano di attrarre flussi di traffico ora diretti in altri porti del mediterraneo e nel nord Europa (con un saldo, quindi, positivo, seppur in via prospettica, del gettito IVA complessivo).

Ma questo approccio che consente ai singoli impianti di disporre di un supporto finanziario capace di garantire investimenti nelle singole realtà portuali del Paese non può essere estraneo ad una precisa azione strategica dello Stato, una azione coerente con quanto, a scala comunitaria, si sta, proprio in questa fase, definendo in modo formale.

Per questo motivo il Dipartimento Programmazione Economica della Presidenza del Consiglio, la Direzione competente del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Struttura Tecnica di Missione preposta alla attuazione delle opere della Legge Obiettivo e la Cassa Depositi e Prestiti stanno, da oltre un semestre, analizzando l'assetto della attuale offerta portuale, la interdipendenza di tale offerta con la attuale e con la futura domanda di trasporto, le problematiche legate alla interdipendenza tra porto e retro porto e quindi tra impianto portuale e rete ferroviaria e stradale, le forme di accesso alle risorse e le logiche di ottimizzazione dell'intero processo finanziario.

Sta prendendo corpo in tal modo un chiaro "action plan" articolato nei seguenti capitoli:

- **Identificazione dei nodi portuali che hanno una rilevanza all'interno del master plan euro mediterraneo.**

- **Definizione di un quadro di interventi che consenta una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale.**
- **Identificazione delle priorità, identificazione dei tempi ed identificazione delle risorse necessarie.**
- **Identificazione delle possibili alleanze, identificazione delle possibile forme di copertura finanziaria.**

### **VERSO LA DEFINIZIONE DI ACTION PLANS NELLA OFFERTA AEROPORTUALE**

Nel Programma Infrastrutture Strategiche 2011, 8° Allegato infrastrutture è stato recepito lo *"Studio per lo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio"* redatto da ENAC nel 2010.

Tale Studio ha definito in modo oggettivo le caratteristiche attuali e le potenzialità future dell'offerta aeroportuale nel Paese, ha fornito gli elementi conoscitivi e di valutazione relativi alle capacità della rete degli scali, nonché la tendenza della domanda e le linee di indirizzo da porre alla base dei processi decisionali per ciascuno dei bacini di traffico individuati, con azioni legate alla responsabilità dell'organo centrale, dell'organo locale, del gestore dell'impianto.

Lo studio indica inoltre le principali strategie di riorganizzazione della gestione aeroportuale e i possibili strumenti di programmazione dell'offerta del trasporto aereo. In particolare, in relazione alle esigenze infrastrutturali e di mercato lo Studio evidenzia l'esigenza di avvalersi di "piani attuativi mirati" (*Action Plans*) come strumento più opportuno per implementare le soluzioni prioritarie per mettere l'intera rete aeroportuale nelle condizioni di cogliere la crescita del traffico possibile nel prossimo ventennio.

La costruzione del Piano Nazionale degli aeroporti, si fonderà pertanto sugli *Action Plans* che forniscono le indicazioni tematiche per un Piano operativo articolato per macroaree. A tal fine gli *Action Plans* sono strumenti mirati, agili e circoscritti, con possibili effetti immediati sia per la soluzione delle criticità rilevate dallo Studio, che per porre le basi di nuovo sviluppo. Sulla base di tali strumenti sarà possibile perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della Navigazione.

La redazione del *Piano Operativo per lo sviluppo della rete aeroportuale italiana*, è stata attivata da ENAC in coerenza ed in attuazione di quanto indicato dallo Studio completato, inteso come atto



strategico/politico unitario da porre alla base di un processo di concertazione con tutte le Istituzioni, le associazioni di categoria, le Regioni e le società di gestione aeroportuale, finalizzato alla riorganizzazione della rete, all'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali e alla loro integrazione con le altre modalità di trasporto, nell'armatura dei collegamenti nazionali ed europei.

Il *Piano Operativo* suddetto si configura come atto di programmazione strategica a base tecnica ed economica, fondato sui seguenti obiettivi principale:

- individuare le carenze/criticità e la pianificazione delle possibili soluzioni, rispetto al quadro complessivo di sviluppo del trasporto aereo;
- correlare le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto e per lo sviluppo coerente del territorio;
- definire l'articolazione temporale delle opere di potenziamento negli aeroporti e delle altre infrastrutture di mobilità per sostenere la crescita nel contesto di uno sviluppo armonico del territorio e dei servizi per la collettività;
- favorire, laddove si rilevino le opportunità, l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione sia degli scali che dei terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti (fra gli altri, a titolo di esempio, l'insieme degli scali dell'Emilia Romagna, della Calabria).

L'attendibilità del Piano sarà basata sulla "concertazione/condivisione" tra i diversi soggetti istituzionali competenti per il governo e l'attuazione/gestione dei progetti per le infrastrutture per la mobilità e il territorio.

Lo stesso modello che verrà delineato dal *Piano Operativo*, costituirà quindi il riferimento programmatico di sviluppo degli aeroporti, rispetto al quale gestori degli impianti e operatori dovranno adeguare, sulla base di specifici Master plan, le proprie linee di sviluppo strutturale ed i propri investimenti. I soggetti pubblici e privati potranno quindi orientare le proprie politiche di sviluppo economico-territoriali, per promuovere rapporti sinergici tra flussi di traffico passeggeri e merci, aeroporto e territorio.

### **Struttura e contenuti del piano operativo**

Il *Piano Operativo* costituisce uno strumento di programmazione e di governo dello sviluppo del sistema aeroportuale, integrato con la rete dell'accessibilità, finalizzato a far convergere alla scala delle "macroaree" e per livelli di priorità, le politiche di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, della mobilità, della tutela ambientale e più in generale dello

sviluppo socioeconomico dei sistemi territoriali coinvolti, sulla base degli indirizzi strategici definiti dallo Studio elaborato da ENAC.

Il *Piano Operativo* si riferisce ai contesti territoriali di riferimento degli aeroporti (Macroaree) così come definite dallo Studio, prendendo le indicazioni derivanti da singoli *Action Plans* tematici, sviluppati per livelli di priorità, come di seguito illustrato.

### **Gli ambiti tematici degli *Action plans***

Gli *Action Plans* si configurano come strumenti di programmazione innovativi, flessibili e dinamici, finalizzati allo sviluppo della rete aeroportuale nazionale, definendo:

- le azioni mirate allo sviluppo della capacità e dei livelli di servizio delle infrastrutture degli aeroporti, al potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, sia alla scala locale che nazionale, per la salvaguardia di adeguate aree per lo sviluppo degli scali, con l'obiettivo dello sviluppo sostenibile del traffico passeggeri e merci;
- gli interventi prioritari, divisi per sfere di azione in relazione alla loro specifica natura e ai diversi livelli di competenza, quali, ad esempio, interventi di natura infrastrutturale, operativa, gestionale;
- i costi stimati degli interventi, i tempi di attuazione e le relative fonti di finanziamento pubblico a livello locale, nazionale ed europeo;
- le prestazioni attese dagli aeroporti strategici e primari individuati nell'ambito della rete nazionale, attraverso la definizione di modelli tipologici di riferimento, requisiti prestazionali, infrastrutturali e di servizio, indicatori e standard;
- gli adeguamenti necessari agli strumenti di pianificazione e programmazione locale, al fine della coerenza e della compatibilità urbanistica degli interventi;
- la proposta programmatica delle dotazioni infrastrutturali a livello territoriale.

Gli *Action Plans* si sviluppano sostanzialmente in due diversi ambiti tematici paralleli:

- **tecnico-infrastrutturale;**
- **normativo-gestionale.**

### ***Action plans* tecnico-infrastrutturali**

Gli *Action Plans* tecnico-infrastrutturali riguardano il complesso di interventi e di azioni da mettere in campo per la realizzazione degli interventi di adeguamento degli aeroporti e di potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità.

La struttura e l'articolazione degli *Action Plans* è basata sul ruolo degli aeroporti, sul traffico potenziale nell'area geografica di appartenenza degli scali, così come definito dallo Studio.

- **Action Plan per i "gate intercontinentali"** di accesso al Paese e degli aeroporti con sviluppo ad essi correlabile che comprende i seguenti aeroporti, per ruolo e macroarea di riferimento:

<i>Gate intercontinentali</i>	<i>Aeroporti con sviluppo correlabile</i>	<i>Macroarea di riferimento</i>
<b>Milano Malpensa</b>	Milano Linate Milano Bergamo Orio Al serio Brescia	<b>Nord Ovest</b>
<b>Venezia Tessera</b>	Treviso Trieste	<b>Nord Est</b>
<b>Roma Fiumicino</b>	Roma Ciampino Roma Viterbo	<b>Centro</b>

Le priorità di tali *Action Plans* sono individuate:

1. nella realizzazione di condizioni di capacità air side/land side e livelli/qualità dei servizi che favoriscano lo sviluppo dei flussi di traffico passeggeri e merci dalle lunghe distanze;
2. nel potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità con particolare focalizzazione all'allacciamento degli scali aeroportuali, secondo standard internazionali, alle reti dell'Alta Velocità ferroviaria.

L'*Action Plan* per lo sviluppo dei Gate Intercontinentali si configura come un elemento chiave del percorso decisionale, in quanto riferito ai "punti" di accesso della domanda internazionale ed alla contestuale capacità di tali "punti" di svolgere il ruolo di immediato interscambio con filiere logistiche efficienti su ferro, su strada e su forme di feederaggio garantite dalla stessa modalità di trasporto, con rilevanti ripercussioni sull'intero sistema economico-produttivo del Paese.

Gli *Action Plans* contengono inoltre azioni mirate allo sviluppo delle riserve di capacità infrastrutturale e alla salvaguardia di adeguate aree in posizione opportuna, per la futura realizzazione di nuove infrastrutture e collegate funzioni urbane.

- **Action Plan per gli “aeroporti strategici”** e degli aeroporti con sviluppo ad essi correlabile che comprende i seguenti aeroporti, per ruolo e macroarea di riferimento:

<i>Aeroporti strategici</i>	<i>Aeroporti con sviluppo correlabile</i>	<i>Macroarea di riferimento</i>
<b>Bologna Pisa Firenze</b>		<b>Centro Nord</b>
<b>Venezia Tessera</b>	Treviso Trieste	<b>Nord Est</b>
<b>Napoli Bari  Lamezia Terme Catania Palermo Cagliari</b>	Salerno  Brindisi Foggia Taranto  Comiso Trapani	<b>Sud</b>

Le priorità sono individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano la crescita (capacità infrastrutturale e commerciale), nel miglioramento del servizio rivolto al bacino di traffico anche attraverso eventuali relazioni più strutturate con altri scali oltre che attraverso il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità e il migliore rapporto con il territorio.

- **Action Plan per gli “aeroporti primari”**, che comprende i seguenti aeroporti: Torino, Genova, Verona, Olbia e Alghero. Le priorità sono individuate nella realizzazione di condizioni che consentano di cogliere la possibile crescita di segmenti specifici di traffico anche attraverso più strutturate relazioni con i bacini di traffico e il territorio.
- **Action Plan per gli aeroporti complementari e della mobilità aerea regionale**, che comprende i seguenti aeroporti: Bolzano, Cuneo, Parma, Forlì, Rimini, Siena, Perugia, Elba, Ancona, Pescara, Crotone, Reggio Calabria, Tortolì. Le priorità sono individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano l'accessibilità a territori non serviti da altri servizi di mobilità veloce da lunghe distanze e le connessioni con i nodi intermodali, e con focalizzazione sul possibile sviluppo dell'impiego del volo a decollo verticale.

- **Action Plan per il traffico merci** sulla base di una chiara identificazione della organizzazione logistica delle aree di produzione e di consumo, che abbia come riferimento pianificatorio il contesto territoriale piuttosto che il singolo impianto aeroportuale.

### **Action plan normativo - gestionali**

Gli *Action Plan* regolatori sono riferiti all'intero sistema aeroportuale e sono finalizzati alla costruzione di chiaro riferimento legislativo, regolatorio, e gestionale:

- del settore del trasporto aereo coerente con le direttive comunitarie e con i trattati internazionali;
- delle gestioni aeroportuali e dei meccanismi di monitoraggio del processo di attuazione degli interventi previsti;
- degli strumenti di pianificazione dello sviluppo degli aeroporti, del loro contesto territoriale di riferimento, e dei rapporti con gli strumenti urbanistici locali.
- meccanismi di verifica triennale della valutazione della strategicità degli aeroporti.

Uno specifico Action Plan è finalizzato all'individuazione delle modalità e procedure più idonee a **conferire cogenza** e fattibilità finanziaria al Piano Operativo in oggetto. Saranno pertanto individuati:

- gli strumenti normativi ed amministrativi più idonei da adottare per portare il provvedimento all'esame delle Commissioni competenti della Camera e del Senato;
- le sedi dell'esame caratterizzando ogni singolo approccio (ENAC, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti; Ministero dell'Economia e delle Finanze; Conferenza Unificata Stato Regioni; CIPE);
- le modalità di impegno finanziario da parte dello Stato soprattutto in relazione al sistema infrastrutturale esterno ai singoli impianti.

Le azioni e gli interventi prioritari indicati dagli Action Plans sono dettagliate nel Piano Operativo alla scala delle Macroaree, per promuovere e verificare le azioni previste con le Regioni, nell'ambito del quadro unitario di riferimento delle strategie di intervento degli Enti locali.

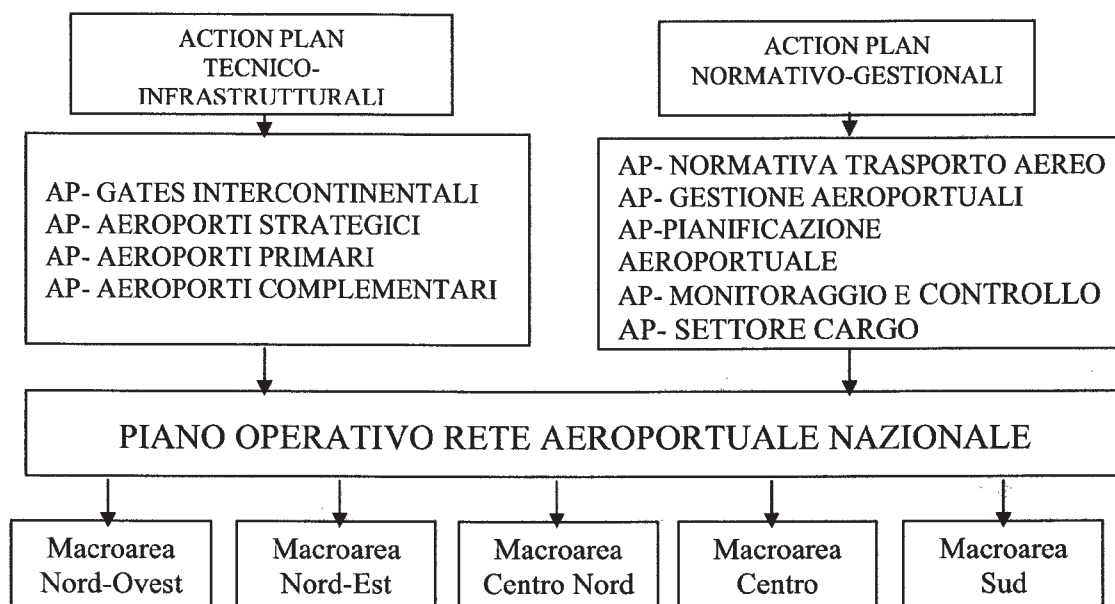


FIG. 1- STRUTTURA ED ARTICOLAZIONE DEL PIANO OPERATIVO

**Tempi di redazione del piano operativo**

La soglia temporale finale per concludere il processo del Piano Operativo è fissata al 31/12/2011.



## **NONO PARAGRAFO: LA STAGIONE DELLE RIFORME**

Nell'aprile 2011 e nel rispetto di quanto previsto dalla Legge 196/2009 e dalla Legge 39/2011, la Struttura Tecnica di Missione ha presentato il 9° Allegato Infrastrutture, il programma predisposto ai sensi dell'art 1 comma 1 della legge 21 dicembre 2001, n° 443 ed ha anticipato, nelle linee generali, le proposte e linee strategiche che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti intendeva indicare in allegato al Documento di Economia e Finanza.

Con il presente documento si riportano le proposte e le linee strategiche connesse alla realizzazione del Programma Infrastrutture Strategiche, nella consapevolezza che le indicazioni emerse in occasione della redazione del 9° Allegato rappresentano gli impegni che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assunto con la Conferenza Unificata Stato Regioni.

Una simile conferma avviene tenendo conto, anche, delle modifiche procedurali e programmatiche apportate, da ultimo, dalla conversione del decreto legge n°98 del 6 luglio in legge 111/2011 e dalla approvazione, nella seduta del CIPE del 3 agosto 2011, del Piano per il Sud.

Gli ultimi due provvedimenti citati hanno impatti significativi sul programma grandi opere: la legge 111/2011 all'art 32 assegna non solo nuovi finanziamenti al Programma Infrastrutture Strategiche, ma realizza, nei fatti, una ottimizzazione delle risorse assegnate al 2008 ma non spese alla data di entrata in vigore del decreto legge procedendo alla revoca dei finanziamenti ed alla contestuale confluenza delle disponibilità in un fondo aggiuntivo alle nuove risorse assegnate con lo stesso articolo.

Se a questo si aggiunge la perenzione anticipata al 2° anno dall'assegnazione delle risorse contenuta in altra parte del testo normativo, si ha un quadro chiaro della necessità di registrare gli avanzamenti determinati dalla ottimizzazione delle risorse sul programma grandi opere e di individuare precise road map per accelerare la realizzazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Questa norma ha, da sola, un impatto fortemente innovativo e, soprattutto, si inserisce sia in un percorso già tracciato dalle nuove norme in materia di contabilità pubblica, come la 196/2009, sia in un complesso iter di programmazione delle risorse disponibili, segnato, proprio in questa Legislatura, dalle Delibere CIPE 51 e 52 del 2009 e dalla delibera CIPE 31/2010.



Infatti la delibera CIPE 31/2010 prendeva atto non solo della generazione dei residui a valere sul Fondo Infrastrutture ma anche dei criteri in base ai quali procedere nel prosieguo delle attività di programmazione e di realizzazione delle opere, identificando alcune famiglie di interventi come improcrastinabili.

L'individuazione di specifici criteri cui destinare le risorse disponibili e l'adozione di principi di ottimizzazione della spesa ha comportato, nel corso dell'ultimo anno, una evoluzione del Programma Infrastrutture Strategiche che ha privilegiato interventi caratterizzati da una spiccata specificità territoriale, ha esaltato la componente modale di alcuni investimenti con l'individuazione, l'approvazione e l'avvio della realizzazione di infrastrutture a più alto tasso di partecipazione di capitali privati piuttosto che infrastrutture a maggiore o esclusiva partecipazione pubblica; ha definito un nuovo concetto di strategicità riferendolo anche ad interventi frammentati nel territorio ma significativi per gli assetti urbani del territorio stesso, come le piccole e medie opere nel Mezzogiorno.

Se da un lato la mancata disponibilità di risorse finanziarie ha avuto l'effetto di privilegiare alcune scelte di investimento definendo meglio l'intervento privato nel settore, le disponibilità finanziarie da destinare all'adempimento di quegli obblighi che costituiscono lo zoccolo duro del welfare e che non possono essere svolte dai privati, sono state ridimensionate in modo rilevante. La riduzione delle risorse pubbliche determina una selezione stringente dei progetti e, automaticamente, privilegia gli interventi in cui è prevalente la copertura privata. Il profilo dell'intervento pubblico nel settore deve così passare attraverso una nuova stagione di riforme.

In tal modo l'evoluzione del Programma Infrastrutture Strategiche, con le sue nuove implementazioni, rappresenta ad oggi un sistema di nuovi vincoli da superare e di nuove opportunità da cogliere.

Come indicato in altra parte dell'Allegato, la legge 196/2009 di modifica della legge finanziaria, ha già segnato un percorso nuovo in tema di finanziabilità delle infrastrutture: la sempre più stretta coincidenza tra la disponibilità di competenza e la disponibilità di cassa, impone un nuovo modo di programmare gli investimenti ed attribuisce un significato più stringente agli strumenti a disposizione come la Legge Obiettivo.

Se da un lato è auspicabile che il debito pubblico sia effettivamente composto solo da impegni assumibili nell'arco di un quinquennio, dall'altro tale processo innovativo si innesta su un percorso che ha visto e vedrà sempre di più i finanziamenti pubblici assegnati ad Anas e ad RFI, passare da finanziamenti in conto capitale a finanziamenti in conto impianti, con un dettaglio di investimento ed una

destinazione sempre più vincolata dalla natura pubblica dell'erogazione finanziaria.

Gli investimenti, solo quelli concordati con uno strumento di programmazione, dovranno sempre più velocemente diventare obbligazione giuridicamente vincolante e questo per alcune amministrazioni, potrà generare problemi.

Riteniamo, quindi, indispensabile, per migliorare la valutazione dell'efficacia degli investimenti, dare inizio ad una nuova stagione del monitoraggio degli interventi e delle azioni programmatiche e strategiche contenute in questo documento che non può essere solo legato all'avanzamento fisico ed economico delle opere del Programma, ma deve effettuare a consuntivo, ed a partire dal 1° gennaio 2012, una rilettura delle reali esigenze del tessuto economico territoriale, rilettura da cui dovrebbero emergere le reali dinamiche economiche che generano o che attraggono spostamenti di persone e di merci<sup>2</sup>.

Ma questo nuovo approccio, questi cambiamenti degli strumenti normativi impone l'avvio di una stagione di riforme degli attori che attualmente garantiscono la intera offerta infrastrutturale del Paese.

Siamo di fronte ad un tornante della storia economica del Paese che ha pochi precedenti: **una rincorsa obbligata verso condizioni di crescita e contestuale assenza di risorse pubbliche per garantire lo sviluppo della offerta infrastrutturale**. Occorre quindi una rivisitazione non solo dello strumento che in questo decennio ha reso possibile la realizzazione dell'impianto infrastrutturale quanto di chi, direttamente o indirettamente, gestisce, organizza ed utilizza tale impianto.



Per quanto concerne la rivisitazione della Legge Obiettivo già in altra parte di questo testo si sono elencate sia le evoluzioni avvenute con un rilevante numero di norme nel decennio passato, sia le discrasie ed i limiti che devono essere superati proprio attraverso uno strumento che renda più snello ed incisivo l'intero iter approvativo, che renda più misurabile la strategicità e la valenza prioritaria degli interventi, che consenta, attraverso strumenti come il Partenariato Pubblico Privato o la Società di Corridoio, un reale coinvolgimento di capitali privati.



Già, con la Legge 111/2011, ha preso corpo una riforma sostanziale dell'ANAS.

---

<sup>2</sup> Un accenno alla metodologia che sarà utilizzata è rinvenibile nell'allegato A

Una riforma che distingue in modo trasparente i compiti dell'ANAS, quale soggetto preposto alla progettazione ed alla costruzione della rete viaria nazionale, da quelli del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per garantire e supportare le attività del Dicastero viene istituita una Agenzia; ebbene, per comprendere il cambiamento sostanziale che il Governo ed il Parlamento hanno ritenuto opportuno attivare, addirittura con un Decreto Legge, si riportano di seguito alcuni punti dell'articolo 36 della Legge da cui si evince il peso incisivo della riforma.

**In particolare competono alla Agenzia le seguenti funzioni:**

- a) soggetto preposto alla programmazione della costruzione di nuove strade statali, della costruzione di nuove autostrade, in concessione ovvero in affidamento diretto ad Anas s.p.a. a condizione che non comporti effetti negativi sulla finanza pubblica, nonché, subordinatamente alla medesima condizione, di affidamento diretto a tale società della concessione di gestione di autostrade per le quali la concessione sia in scadenza ovvero revocata;
- b) soggetto concedente e, quindi, preposto alla selezione dei concessionari autostradali;
- c) soggetto preposto alla approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti la rete stradale ed autostradale di interesse nazionale.

**Competono all'ANAS, nel limite delle risorse disponibili e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, le seguenti attività:**

- a) costruire e gestire le strade;
- b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica.

Ebbene, questa riforma sostanziale ha come comune denominatore la esigenza di distinguere i ruoli di concedente da quelli di concessionario, i ruoli di programmazione ed indirizzo da quelli di gestione operativa dei vari assi, di distinguere i soggetti preposti al controllo da quelli sottoposti al controllo.



Una simile esigenza di distinzioni di ruoli e di funzioni è presente nelle Direttive Comunitarie sin dal 1992 – anno di trasformazione da Ente pubblico economico in S.p.A. – anche per il Gruppo delle Ferrovie dello Stato.

Il nuovo contesto determinato da un lato dalla esigenza di garantire la funzione sociale attribuita alla Società RFI e dall'altro la evoluzione di RFI quale organismo terzo di tutti gli utilizzatori della rete,

impongono una riformulazione sostanziale del ruolo e delle funzioni della attuale Società RFI.

È necessario che RFI diventi sempre più soggetto garante nei confronti dello Stato della gestione della rete, diventi garante della ottimizzazione della intera offerta ferroviaria, diventi soggetto autonomo nella gestione della rete amplificando in tal modo lo sfruttamento, per conto del pubblico, della posizione di monopolista legale e naturale.



Una operazione riformatrice sin dall'inizio della Legislatura si sta portando avanti su due altri distinti ambiti della offerta trasportistica: **quella portuale e quella aeroportuale.**

Nel caso del sistema portuale il disegno di legge all'esame del Parlamento può, entro l'anno, diventare il riferimento portante di una riforma organica dell'intero comparto. Il provvedimento dovrà, anche alla luce di quanto l'Unione Europea sta definendo in termini di "core network" degli impianti portuali della Comunità, produrre:

- Un chiaro quadro programmatico della intera offerta portuale nazionale.
- Una autonomia finanziaria che regali, alle singole Autorità portuali, la possibilità di dare coerenza a scelte strategiche coerenti all'azione del Governo.
- Una precisa identificazione delle interazioni tra la nostra offerta portuale e le reti TEN-T, oggi in fase di rivisitazione.
- Il superamento concreto dei vincoli prodotti dall' "ultimo miglio" nell'accesso agli impianti portuali e ciò attraverso una adeguata infrastrutturazione delle reti stradali e ferroviarie.



Nel caso del sistema aeroportuale, come riportato in altro paragrafo del presente Allegato, l'avvio concreto del processo pianificatorio, attraverso precisi action plans della intera offerta, diventa, a tutti gli effetti, il completamento della riforma del comparto aereo iniziata con la ristrutturazione dell'ENAC. Il processo pianificatorio è, come detto in precedenza, finalizzato alla riorganizzazione della rete, all'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali e alla loro integrazione, con le altre modalità di trasporto, nell'armatura dei collegamenti nazionali ed europei.

Una improcrastinabile esigenza riformatrice è sentita da molti anni in due altri comparti del sistema trasporti: quello legato al **trasporto pubblico locale** e quello legato alla **logistica.**

Il trasporto pubblico locale, in tutto il mondo, è caratterizzato dalla funzione sociale di garantire a tutti i cittadini un adeguato diritto alla mobilità, in particolare nelle aree urbane e metropolitane.

In condizioni di ristrettezze economiche, quali quelle che si riscontrano nell'attuale fase congiunturale del Paese e dell'economia mondiale, risulta difficile pensare a nuove espansioni del servizio.

È altresì indispensabile riflettere sulle possibili aree di ottimizzazione della spesa: in un settore in cui oltre i due terzi, della spesa sostenuta complessivamente per il servizio, sono garantiti dall'intervento pubblico e solo un terzo deriva da proventi dal traffico, è ben lecito chiedersi se esistano servizi scarsamente utilizzati che possano essere adeguatamente riorganizzati, al fine di migliorare sia il beneficio per l'utenza sia il rapporto costi-benefici del servizio stesso.

Questo obiettivo è in gran parte oggi affidato alla potestà regolamentare delle regioni e degli enti locali, oggi chiamati a concorrere, assieme allo Stato centrale, all'allineamento ai parametri economici, che garantiscono il rispetto dei vincoli per la stabilità economica del Paese.

Negli Allegati Infrastrutture prodotti durante questa Legislatura si è ribadito sempre che una delle emergenze più gravi della intera offerta trasportistica era proprio quella legata al **"trasporto pubblico locale"** e, in modo critico, in entrambe gli Allegati si è sempre ammessa una responsabilità dell'organo centrale non nel sottovalutare l'emergenza quanto nel definire una azione organica mirata al superamento di una emergenza che rischia di diventare sempre più irreversibile.

Si ritiene, però, opportuno ricordare che nel 2009, con la Legge n. 2, il Governo ha fornito un primo segnale concreto di diretto interessamento: **per la prima volta è stato affrontato**, di intesa con le Regioni, **un segmento chiave della offerta trasportistica**, ci si riferisce, **in particolare al trasporto ferroviario regionale**.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto opportuno assegnare i 1.440 milioni di € alle Regioni per consentire a queste ultime di definire, come previsto dalla stessa norma, contratti pluriennali con Trenitalia, per garantire in tal modo una adeguata offerta nel trasporto ferroviario regionale. Questo trasferimento di risorse alle Regioni ha reso possibile:

- una chiara gestione contrattuale delle Regioni nei confronti dell'erogatore dei servizi, nel caso specifico Trenitalia;

- una identificazione certa delle risorse pubbliche trasferite al soggetto fruitore (le Regioni) e non al soggetto erogatore dei servizi (Trenitalia);
- una pluriennualità contrattuale e, quindi, una misurabile certezza nella erogazione dei servizi;
- una commessa certa da parte delle Regioni nei confronti del Gruppo FS, commessa che ha consentito l'acquisto di nuovo materiale rotabile da parte delle Ferrovie dello Stato da destinare al servizio di trasporto regionale.

Queste quattro positività, in realtà, hanno testimoniato la indispensabilità dell'organo centrale nell'affrontare una tematica che pur rientrando, in base al Titolo V della Costituzione, all'interno delle competenze regionali, riveste una dimensione socio – economica che di "locale" ha poco.

Riuscire, quindi, ad elevare la qualità dell'offerta di trasporto regionale delle Ferrovie dello Stato, significa dare al pendolarismo condizioni di vera convenienza e in tal modo ridimensionare di oltre il 30% il costo che le famiglie pagano annualmente per le proprie esigenze di trasporto in ambito locale (oltre 38 miliardi di €).

Ma sempre in tale norma, al comma 5 dell'articolo 25 si fa riferimento anche alle altre modalità di trasporto e si identifica un apposito Fondo le cui risorse vanno assegnate ai gestori virtuosi.

Nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno si ribadiva però la necessità di affrontare e risolvere altre due componenti che caratterizzano la offerta locale:

- il trasporto collettivo su gomma in ambito extraurbano;
- il trasporto urbano su gomma e su guida vincolata.

Non si vogliono creare, si precisava sempre nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, le condizioni per una nuova Legge 151/81 ma si vuole con le Regioni, anche alla luce delle logiche che caratterizzeranno a regime il federalismo fiscale, identificare un itinerario che possa portare ad una norma in cui siano affrontati e risolti i seguenti pilastri:

- le soglie che caratterizzano a scala nazionale i livelli legati all'obbligo di servizio pubblico;
- le soglie gestionali capaci di garantire il ripiano del disavanzo;
- le procedure di evidenza pubblica per l'affidamento a terzi della gestione dei servizi;
- la aggregazione delle aziende regionali preposte alla gestione, incentivando tali aggregazioni;

- l'automatismo annuale tra aumento della domanda trasferita dal trasporto privato al trasporto collettivo e aumento delle forme di incentivazione;
- il monitoraggio delegato alla Conferenza Unificata Stato Regioni dell'intero comparto con Conferenza trimestrale mirata alla verifica degli impegni assunti da tutti gli attori coinvolti nella operazione;
- il riassetto funzionale delle reti ferroviarie secondarie (gestione commissariale e gestione privata)
- la programmazione degli interventi in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianto fisso in ambito locale e regionale.



Per quanto concerne la **logistica** ormai tutte le analisi, tutti gli approfondimenti hanno prodotto un dato comune: il valore delle diseconomie, generate dalla assenza di una offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace della stessa, produce annualmente un danno per il Paese che varia tra **50 miliardi di € e 60 miliardi di €**.

Un dato che produce da solo:

- un abbattimento sostanziale della competitività della nostra produzione;
- una perdita di oltre 3 punti di PIL;
- un vero trasferimento ad altri operatori non nazionali di attività ad alto valore aggiunto (la Germania, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: **in realtà la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia**);
- una perdita secca di unità lavorative (un sistema competitivo potrebbe coinvolgere oltre 2 milioni di unità lavorative, siamo fermi alla soglia di 400.000 unità);
- una forte incidenza sui consumi energetici;
- una forte incidenza su tasso di inquinamento atmosferico.

Ebbene non è pensabile che, in presenza di una situazione economica in cui la crescita diventa l'obiettivo chiave, non si affronti, in modo organico, una emergenza che diventa sempre più grave.

I lavori finora svolti dal laboratorio che sta definendo un nuovo Piano della Logistica, strumento che quanto prima sarà sottoposto alla approvazione del CIPE, non solo denunciano la gravità di una simile emergenza ma prospettano anche le azioni necessarie per riportare, in ambito fisiologico, la serie di patologie che in modo capillare caratterizzano l'intero sistema.

Senza dubbio le cause principali di questa anomala incidenza dei costi sono da ricercarsi nei seguenti cinque fattori:

- il costo dell'ultimo miglio;
- la sempre più scarsa utilizzazione della offerta ferroviaria e la forte crescita del trasporto su gomma (siamo ormai un Paese monomodale);
- la assenza di una organizzazione efficiente ed efficace nella distribuzione delle merci in ambito urbano;
- la forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale e la carenza di interazioni funzionali tra porto e retroporto;
- i transiti attraverso le Alpi sempre più condizionati da forme di saturazione.

La diagnosi, in realtà, è nota occorre definire, con la massima urgenza, una terapia d'urto capace di annullare la serie di vincoli, molti di natura burocratica, che hanno reso così critica una funzione chiave della catena della "ricchezza Paese" come la logistica.

Senza dubbio oggi, una serie di norme, approvate proprio in questa Legislatura, cambieranno sostanzialmente la tradizione programmatica, la tradizione procedurale e finanziaria delle scelte. Sia la 196/2009 (riforma della legge di Bilancio: dalla logica della "competenza" alla logica di "cassa"), sia la Legge 39/2011 (che rende più forte la valenza strategica della 196), sia i Decreti Legge 70 e 98 del 2011, testimoniano infatti che non c'è più azione programmatica che non contempli due momenti obbligati:

- la garanzia di cassa;
- la condivisione non del singolo organo regionale ma della Conferenza Unificata Stato Regioni.

**Il Piano della Logistica ed in genere ogni azione pianificatoria si colloca, ormai, all'interno di un mosaico non più generico, non più gratuito ma chiaramente blindato.** Appare così evidente che lo strumento che si sottoporrà all'approvazione del CIPE non individua e sceglie nuovi siti, non rafforza e non legittima alcuni di essi, non incentiva una determinata modalità di trasporto invocando un ruolo dirigistico dello Stato.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella redazione del Piano ha ricercato essenzialmente le condizioni capaci di ottimizzare i processi logistici, le condizioni capaci di produrre "margini operativi netti" per tutti gli attori presenti all'interno del teatro economico generato dalla "logistica".



Lo Stato deve, quindi, sostenere una operazione finalizzata ad aumentare i proventi derivanti dall'intera filiera logistica.

Una logistica efficiente, una logistica intelligente non ha bisogno di incentivi, ha bisogno però di un sistema regolatorio certo, ha bisogno di reti e nodi infrastrutturali funzionali, ha bisogno di interlocutori istituzionali capaci di garantire il sistema regolatorio.

Il Piano in tal modo è proposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ma è uno strumento che, attraverso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e attraverso la approvazione del CIPE, si configura come strumento in cui lo Stato assume precisi impegni, precise **garanzie finanziarie mirate alla realizzazione di infrastrutture** che, generando reali convenienze, rivestono, a tutti gli effetti, la funzione di investimenti e, quindi, caratterizzano la tipologia infrastrutturale come "calda".

Anche in questo caso la infrastrutturazione portata avanti attraverso la Legge Obiettivo deve identificare gli indicatori che testimonino il reale ritorno di investimento legato proprio alle convenienze indotte nel comparto della logistica. In precedenza abbiamo indicato come un limite della Legge Obiettivo quello di non aver identificato sin dall'inizio un organismo capace di rendicontare nel tempo i reali ritorni generati dalla realizzazione di una nuova offerta infrastrutturale.

## **DECIMO PARAGRAFO: QUADRO DELLE RENDICONTAZIONI DERIVANTI DAGLI OBBLIGHI DI LEGGE SULL'AVANZAMENTO DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**

Si riportano di seguito le Tabelle 1, 2, 3, 4, 5 e 6. In particolare si sottolinea che:

**Nella TABELLA 1 (AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE LUGLIO 2011)** sono inseriti tutti gli interventi derivati dalle Delibere 121 del 2001 e 130 del 2006 e viene effettuata una capillare analisi sullo stato di avanzamento degli interventi.

Rispetto alla versione contenuta nella delibera CIPE 81/2010 c'è una variazione legata essenzialmente all'inserimento di interventi del Piano per il Sud: un Piano che esprime una chiara volontà programmatica del Governo.

La dimensione globale risulta pari a 233 mld di euro, una copertura distribuita su tutte le opere di cui si compone il Programma Infrastrutture Strategiche di 99,3 mld di euro ed un fabbisogno residuo di circa 134 miliardi di €.

L'altra novità, rispetto alle versioni precedenti, è rappresentata dall'ultima colonna in cui si riporta lo "Status del progetto". A far data dal prossimo aggiornamento, di tali valori si renderà conto solo per la componente monitoraggio lavori e non più per la componente monitoraggio programmatico.

**Nella TABELLA 2 (QUADRO PROGRAMMATICO PRIORITARIO 2010 - 2013)** sono inserite le opere prioritarie da avviare, da cantierare e, ove possibile, completare, comprese quelle del Piano per il Sud entro il 2013.

Tali opere sono coerenti ai criteri indicati nella seduta del CIPE del 13 maggio 2010, relativamente alla destinazione del residuo sui Fondi FAS ex articolo 18 delle Legge 2/2009.

Il valore globale di tali interventi è pari a 123,0 miliardi di €. Questo insieme di opere selezionate tra quelle della tabella 1, rappresenta il quadro delle esigenze programmatiche che confluisce nel Programma Nazionale di Riforma ai sensi del comma 8 dell'art 2 della legge 39/2011. La copertura finanziaria, pari a circa 50,8 mld di euro, determina un fabbisogno pari a circa 72,2 mld di euro.

**Nella TABELLA 3 (OPERE NON COMPRESSE NELLA TABELLA 2)** sono riportate le opere che non potranno essere realizzate entro il 2013, o perché completate, cantierate o comunque avviate, o perché sono opere con prevalente valenza regionale o che registrano un insufficiente avanzamento progettuale.

**Nella TABELLA 4 (OPERE DI VALENZA REGIONALE REALIZZABILI ENTRO IL 2013)** è riportato l'elenco delle opere già comprese nella TABELLA 3 di valenza regionale che hanno già coperture diverse da fonte pubblica nazionale e che possono rientrare nella Tabella 2 solo a seguito di coinvolgimento finanziario delle Regioni.

**Nella TABELLA 5 (STATO ATTUATIVO DEI PROGETTI APPROVATI DAL CIPE)** è riportato lo stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE. Il valore globale ad oggi è di circa 133 miliardi di €. Di tale volano globale il valore delle opere appaltate, cantierate e completate è pari a circa 65 miliardi di € ed è in corso di prossimo appalto un volano di circa ulteriori 6 miliardi di €.

**Nella TABELLA 6 (PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE. RENDICONTAZIONE FONDI FAS ACCELERAZIONE E INFRASTRUTTURE)** sono riportati i progetti del Programma Infrastrutture Strategiche finanziati con la Legge 2/2009.

**TABELLA 1 Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento  
Giugno 2011**

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
-		<b>Valichi</b>	*	18.058,06	2.671,20	15.386,86	----	-----
		<b>Trafo del Frejus</b>	<b>ANAS</b>	<b>372,66</b>	<b>204,70</b>	<b>167,96</b>	Piemonte,	----
173		Trafo di sicurezza del Frejus (parte italiana)	SITAF	204,71	204,70	0,01	Piemonte,	LAVORI AFFIDATI
		Trafo del Frejus - opere di messa in sicurezza	ANAS	167,95	-	167,95	Piemonte,	Attesa PP
		<b>Frejus ferroviario</b>	<b>RFI / LTF</b>	<b>6.521,00</b>	<b>1.265,00</b>	<b>5.256,00</b>	Piemonte,	----
40		Corridoio 5 collegamento internazionale Torino - Lione: tratta Bruzzeria/confine di Stato	RFI	2.300,00	349,00	1.951,00	Piemonte,	PP approvato da CIPE
40		Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)	LTF	4.221,00	916,00	3.305,00	Piemonte	PP approvato da CIPE
		<b>Sempione traforo ferroviario</b>	<b>RFI</b>	<b>3.005,00</b>	<b>3,00</b>	<b>3.002,00</b>	Piemonte,Lombardia,	----
		Prolungamento, Raddoppio linea Novara-Borgomanero-Sempione: studio raddoppio Laveno-Luino	RFI	1.270,00	-	1.270,00	Lombardia,	Attesa PP
		Linea Novara- Borgomanero-Sempione: Raddoppio Vignale-Oleggio-Arona ( Accesso da SUD )	RFI	535,00	3,00	532,00	Piemonte,	PP istruttori a MIT
		Studio nuovo valico del Sempione (galleria elicoidale Domodossola-Iselle)	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Piemonte	Attesa PP
		<b>Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona</b>	<b>RFI</b>	<b>8.159,40</b>	<b>1.198,50</b>	<b>6.960,90</b>	Trentino Alto Adige,Veneto	----
		<b>Brennero traforo ferroviario</b>	<b>RFI</b>	<b>4.140,00</b>	<b>1.138,30</b>	<b>3.001,70</b>	Trentino Alto Adige,	----
67		Valico ferroviario del Brennero	RFI / Brenner Base Tunnel	4.140,00	1.138,30	3.001,70	Trentino Alto Adige,	LAVORI AFFIDATI
		<b>Asse ferroviario Fortezza - Verona (P) Terminal ferroviario intermodale Isola della Scala</b>	<b>RFI</b>	<b>4.019,40</b>	<b>60,20</b>	<b>3.959,20</b>	Trentino Alto Adige,Veneto	----
		Quadruplicamento Fortezza - Verona: Fortezza - Ponte Gardena lotto 1	Provincia di Verona	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
152		Quadruplicamento Fortezza - Verona: Fortezza - Ponte Gardena lotto 1	RFI	1.618,40	36,12	1.582,28	Trentino Alto Adige,Veneto	PP approvato da CIPE
152		Quadruplicamento Fortezza - Verona: circonvallazione di Bolzano lotto 2	RFI	852,00	18,06	833,94	Trentino Alto Adige,Veneto	PP approvato da CIPE
		Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotto 3 Circonvallazione di Trento	RFI	1.300,00	-	1.300,00	Trentino Alto Adige,Veneto	Attesa PP
		Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotto 4 ingresso a Verona	RFI	249,00	6,02	242,98	Trentino Alto Adige,Veneto	PP istruttori a MIT
-		<b>Corridoio Plurimodale Padano</b>	*	47.878,11	22780,87	25.097,24	----	-----
		<b>Asse ferroviario Corridoio 5 LYON - KIEV (Torino - Trieste)</b>	<b>RFI</b>	<b>17.779,00</b>	<b>1.501,13</b>	<b>16.277,87</b>	Piemonte, Valle d Aosta,Lombardia,Veneto,Friuli Venezia Giulia,	----
41		Tratta AV/AC Milano-Verona	RFI	4.850,00	1.184,05	3.665,95	Lombardia,Veneto,	----

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci pe	P N S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
41		Tratta Treviglio- Brescia	RFI	2.050,00	1.131,05	918,95	Lombardia	LAVORI AFFIDATI
41		Tratta Brescia - Verona	RFI	2.800,00	53,00	2.747,00	Lombardia Veneto	PP approvato da CIPE
164		Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	RFI	670,00	18,45	651,55	Veneto,	PP istruttori a MIT
138		AV/AC Verona-Padova	RFI	5.130,00	161,00	4.969,00	Veneto,	PP approvato da CIPE
114		Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)	RFI	1.000,00	82,63	917,37	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		AV/AC Venezia Trieste - Tratta Ronchi Sud - Trieste Sud	RFI	1.929,00	42,00	1.887,00	Friuli Venezia Giulia,	PP istruttori a MIT
		Venezia Trieste AV/AC - Tratta Venezia-Ronchi Sud	RFI	4.200,00	13,00	4.187,00	Veneto, Friuli Venezia Giulia,	Attesa PP
		Linea ferroviaria Aosta - Martigny	RFI	450,00	20,00	430,00	Piemonte, Valle d Aosta,	----
		Nuova tratta Martigny - Aosta - Ivrea	RFI	450,00	20,00	430,00	Valle d Aosta,	PP istruttori a MIT
		Venezia - Udine - Vienna ferroviario	RFI	671,39	-	671,39	Friuli Venezia Giulia, Veneto	Attesa PP
		Accessibilità ferroviaria Malpensa	RFI	2.595,15	690,59	1.904,56	Piemonte, Lombardia,	----
86		Linea Novara Seregno. potenziamento e variante della tratta di Galliate	FerrovieNord Milano	78,85	-	78,85	Piemonte	PP approvato da CIPE
57		Riqualificazione linea Saronno - Seregno (FNME)	FerrovieNord Milano	65,79	65,79	-	Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
127		Raddoppio Milano - Mortara: Cascina Bruciata - Parona	RFI	391,90	-	391,90	Lombardia,	PP approvato da CIPE
95		Malpensa: potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3° Binario 1° stralcio	RFI	382,00	401,80	19,80	Piemonte, Lombardia,	PD approvato da CIPE
95		Malpensa: potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3° Binario completamente	RFI	345,70	-	345,70	Piemonte, Lombardia,	PP approvato da CIPE
63		Malpensa: nuovo collegamento Arcisate - Stabio (confine di Stato)	RFI	182,47	223,00	40,53	Piemonte, Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
		(P) Completamento raccordo ferroviario Y a Busto Arsizio	RFI	-	-	-	Lombardia	Attesa PP
		Accessibilità da Nord a Malpensa: nuova stazione di Malpensa e collegamento verso Milano (direttrice Sempione)	RFI	1.148,44	-	1.148,44	Lombardia,	PP istruttori a MIT
104		Grande ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	RFI	2.375,00	65,60	2.309,40	Piemonte,	PP approvato da CIPE
		Accessibilità Ferroviaria Valtellina	RFI	90,38	-	90,38	Lombardia,	Attesa PD
		Traforo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entrèves		516,46	258,23	258,23	Valle d Aosta,	Attesa PP

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.tl Disponibili Totali	Ulteriori finanz.tl necessari	Regioni	Status Progetto
		<b>Completamento stradale Corridoio 5 e dei valichi confinari</b>	<b>ANAS</b>	<b>5.874,15</b>	<b>4.441,95</b>	<b>1.432,20</b>	Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia,	----
92		A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	ANAS	160,22	160,22	-	Friuli Venezia Giulia,	GARA
89		A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana	ANAS	2.300,00	2.300,00	-	Veneto, Friuli Venezia Giulia,	PP approvato da CIPE
48		Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	ANAS	923,46	258,60	664,86	Lombardia,	GARA
87		Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	ANAS	345,72	154,19	191,53	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
148		Autostrada A4 Torino - Milano: interventi di adeguamento Novara - Milano (tronco 2) dal km 91 al km 127	ANAS	374,00	265,32	108,68	Piemonte, Lombardia,	GARA
171		Autostrada A4 Torino - Milano: variante autostradale di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220	ANAS	261,00	198,42	62,58	Piemonte, Lombardia,	PD approvato da CIPE
		Collegamento tra SS 464 a Sequals e la SS 13 a Gemona	ANAS	251,55	-	251,55	Friuli Venezia Giulia,	PP istruttori a MIT
		(P) Autostrada A4 Milano-Bergamo-Brescia: 4 corsia + emergenza Milano Est - Bergamo	ANAS	375,20	375,20	-	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		SS 51 "di Alemagna" - Variante all'abitato di Cortina d'Ampezzo - Lotto I e completamento	ANAS	153,00	-	153,00	Veneto,	PP istruttori a MIT
		(P) Autostrada A27 Alemagna e valichi confinari	Società Autostrada Br-Vr-Vi-Pd Spa	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) A4 Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale Veneto: collegamenti con le tratte Meolo Jesolo e Alvisopoli	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) SS 47 della Valsugana: ammodernamento in nuova sede tra Bassano del Grappa e confine regionale	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) Sistema delle Tangenziali Venete e strada mediana di collegamento	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) SR 10 nuova tratta Este Legnago	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		Opere integrate al passante di Mestre - Circonvallazione orbitale di Padova GRAP Asse intermodale Padova Venezia	Regione Veneto	730,00	730,00	-	Veneto,	PP istruttori a MIT
		(P) A8 (Milano Nord A9) - Quinta corsia	ANAS	70,00	70,00	-	Lombardia,	Attesa PD
		<b>Accessibilita' stradale Valtellina</b>	<b>ANAS</b>	<b>778,69</b>	<b>604,65</b>	<b>174,04</b>	Lombardia,	----
116165		SS 38 Stelvio - lotto 1°, 1° e II° stralcio	ANAS	501,43	475,13	26,30	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		SS 38 Stelvio - Tirano Stazzona-Lovero Str. A lotto 4°	ANAS	211,76	85,00	126,76	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		SS 38 Stelvio - Completamento Tang. di Sondrio lotto 7°	ANAS	65,50	44,52	20,98	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		<b>Accessibilita' stradale Malpensa</b>	<b>ANAS</b>	<b>862,30</b>	<b>394,38</b>	<b>467,92</b>	Lombardia,	----
142		Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallaratese, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8 - SS 527	ANAS	163,00	70,99	92,01	Lombardia,	PP approvato da CIPE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CIPE	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
141		Collegamento tra la SS 11 e la tangenziale Ovest Milano: variante di Abbiategrasso sulla SS 494	ANAS	418,30	281,09	137,21	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		SS 33 - Variante del Sempione	ANAS	281,00	42,30	238,70	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		<b>Autostrada Asti Cuneo.</b>	<b>Asti - Cuneo SpA</b>	<b>1.271,47</b>	<b>1.262,26</b>	<b>9,21</b>	Piemonte,	----
		Asti Cuneo - Tratta Massimini Perucca - Tronco I°, lotto 1	Asti - Cuneo SpA	35,90	35,90	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Perucca-Consovero - Tronco I°, lotto 2	Asti - Cuneo SpA	28,87	28,87	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Consovero-Castelletto S.-Cuneo - Tronco I°, lotto 3 & 4	Asti - Cuneo SpA	119,21	119,21	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Cuneo -SS 231 - Tronco I°, lotto 5	Asti - Cuneo SpA	71,79	71,79	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
166		Asti Cuneo - Tangenziale di Cuneo lotto 1-6	Asti - Cuneo SpA	127,70	118,49	9,21	Piemonte,	PP approvato da CIPE
		Asti Cuneo - Tratta Rocca Schivino - Isola d'Asti - Tronco II°, lotto 1	Asti - Cuneo SpA	14,46	14,46	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Isola d'Asti-Motta - Tronco II°, lotto 2	Asti - Cuneo SpA	59,88	59,88	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Motta - Govone - Tronco II°, lotto 3a	Asti - Cuneo SpA	70,43	70,43	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Govone-Neive-Guarene - Tronco II°, lotto 4/3b	Asti - Cuneo SpA	70,43	70,43	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Guarene Roddi - Tronco II°, lotto 4/3b	Asti - Cuneo SpA	212,78	212,78	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Roddi-Diga Enel - Tronco II°, lotto 6	Asti - Cuneo SpA	253,65	253,65	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Diga Enel - Cherasco - Tronco II°, lotto 7	Asti - Cuneo SpA	55,21	55,21	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Autostrada Asti Cuneo - Tratta Cherasco-Marene (A6) - Tronco II°, lotto 8	Asti - Cuneo SpA	74,00	74,00	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Aree di Servizio Beinale - Magliano Alpi - Cherasco - Alba Ovest ed Est - Guarene	Asti - Cuneo SpA	25,10	25,10	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti-Cuneo - Caselli Bra - Marene - Cherasco - Verduno - Roddi - Alba Ovest Alba Est	Asti - Cuneo SpA	14,87	14,87	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Asti-Cuneo - Impianti	Asti - Cuneo SpA	37,19	37,19	-	Piemonte,	Attesa PP
		<b>Autostrada Cuneo Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè</b>	<b>ANAS</b>	<b>836,56</b>	-	<b>836,56</b>	Piemonte,	Attesa PP
		<b>Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto</b>		<b>8.230,39</b>	<b>7.994,33</b>	<b>275,06</b>	Piemonte, Lombardia, Veneto,	-----
99		<i>Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse.</i>	CAL	4.166,00	4.166,00	-	Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
134		<i>Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana</i>	Provincia di Bergamo	53,05	25,82	27,23	Lombardia,	PD istruttori a MIT
135		<i>Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana</i>	Provincia di Bergamo	64,00	-	64,00	Lombardia,	PD istruttori a MIT
372		<i>Collegamento Lecco-Bergamo. variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte completamente</i>	Provincia di Lecco	130,50	71,67	58,83	Lombardia,	PP approvato da CIPE
139		<i>Superstrada pedemontana Veneta</i>	Regione Veneto	1.828,84	1.828,84	-	Veneto	PP approvato da CIPE
		<i>A31 Valdastico Nord</i>	Società Autostradale Br-Vr-Vi-Pd Spa	1.558,00	1.558,00	-	Veneto	Attesa PD
		<i>Pedemontana Piemontese - A4 santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano-Ghemme</i>	CAP	430,00	344,00	125,00	Piemonte,	PP istruttori a MIT
		<b>Asse Autostradale Medio Padano - Brescia-Milano e passante di Mestre</b>		<b>4.375,30</b>	<b>4.375,30</b>	-	Lombardia, Veneto,	-----
1		<i>Passante autostradale di Mestre</i>	Commissario Straord. Emergenza settore traffico e mobilità	1.186,00	1.186,00	-	Veneto,	COMPLETATO
105		<i>Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19</i>	CAL	1.611,30	1.611,30	-	Lombardia,	GARA
100		<i>Tangenziale EST di Milano</i>	CAL	1.578,00	1.578,00	-	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		<b>Riqualfica SS 415 Paullese</b>	Provincia di Milano	<b>167,35</b>	<b>167,93</b>	<b>0,58</b>	Lombardia,	-----
113		<i>(P) SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull'Adda.</i>	Provincia di Milano	5,13	5,13	-	Lombardia,	PP approvato da CIPE
112		<i>(P) Riqualfica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)</i>	Provincia di Milano	162,22	162,80	0,58	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
368		<b>(P) Autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara(VR)-Mare Adriatico</b>	Regione Veneto	<b>934,52</b>	<b>934,52</b>	-	Veneto,	PP approvato da CIPE
		<b>(P) Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona</b>	<b>ANAS</b>	-	-	-	Emilia Romagna	Attesa PP
-		<b>Corridolo Plurimodale Tirreno Brennero</b>	*	<b>5.650,97</b>	<b>2.126,24</b>	<b>3.524,73</b>	-----	-----
159		<b>Asse Ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia</b>		<b>2.664,00</b>	<b>294,24</b>	<b>2.369,76</b>	Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Liguria, Emilia Romagna, Toscana,	-----
159		<i>Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma -Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia</i>	RFI	2.304,00	294,24	2.009,76	Emilia Romagna, Toscana,	PP approvato da CIPE



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transpadano: Parma - Poggio Rusco	FER	360,00	-	360,00	Lombardia, Emilia Romagna,	PP istruttori a MIT
		<b>Asse Autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia</b>	<b>ANAS</b>	<b>2.730,97</b>	<b>1.832,00</b>	<b>898,97</b>	Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Liguria, Emilia Romagna,	----
65		Raccordo autostradale della CISA A15 - autostrada del Brennero A22: completamento tratta Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)	ANAS	2.217,97	1.319,00	898,97	Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Liguria, Emilia Romagna,	PD istruttori a MIT
65		Raccordo autostradale della CISA A15 - autostrada del Brennero A22: 1° lotto tratta Fontevivo (PR) - Terre Verdiane prolungamento per Mantova - Nogarole Rocca (VR)	ANAS	513,00	513,00		Emilia Romagna,	LAVORI AFFIDATI
		<b>Terza corsia autostradale tra A12 parte ligure Carrara-S. Stefano Magra: opere connesse</b>	<b>Provincia di La Spezia</b>	<b>256,00</b>	<b>-</b>	<b>256,00</b>	<b>Liguria,</b>	<b>PP istruttori a MIT</b>
		<b>Corridolo Plurimodale Tirreno - Nord Europa</b>	<b>*</b>	<b>52.858,21</b>	<b>20.946,88</b>	<b>32.014,43</b>	<b>----</b>	<b>----</b>
		<b>Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)</b>	<b>RFI</b>	<b>8.262,50</b>	<b>1.384,90</b>	<b>6.877,60</b>	Piemonte, Lombardia, Liguria,	----
36		Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	RFI	622,40	622,40	-	Liguria,	LAVORI IN CORSO
35		Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.	RFI	6.100,00	719,50	5.380,50	Piemonte, Liguria,	LAVORI AFFIDATI
98		Raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	RFI	1.540,10	43,00	1.497,10	Liguria,	PP approvata da CIPE
		<b>Potenziamento sistema Gottardo ferroviario</b>	<b>RFI</b>	<b>1.412,00</b>	<b>40,00</b>	<b>1.372,00</b>	<b>Lombardia,</b>	<b>----</b>
		Gottardo - Quadruplicamento Monza-Chiasso: tratta Bivio Rosales - Seregno	RFI	1.412,00	40,00	1.372,00	Lombardia,	PP istruttori a MIT
	si	<b>Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania</b>	<b>RFI</b>	<b>14.087,00</b>	<b>1.937,00</b>	<b>12.150,00</b>	Campania, Calabria, Basilicata, Sicilia,	----
91		Raddoppio linea Messina - Catania: tratta Giampilieri - Fiumefreddo	RFI	1.970,00	59,00	1.911,00	Sicilia,	PP approvata da CIPE
	si	Nuovo collegamento Palermo - Catania	RFI	2.851,00	104,00	2.747,00	Sicilia,	Attesa PP
		Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	RFI	1.855,00	52,00	1.803,00	Campania,	PP istruttori a MIT
		Linea Catania-Siracusa: studio di fattibilità raddoppio tratta	RFI	1.500,00	-	1.500,00	Sicilia,	Attesa PP
109	si	Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione): tratta Bicocca - Targia	RFI	81,00	81,00	-	Sicilia,	PP approvata da CIPE
		Palermo Messina: raddoppio Patti - Castelbuono	RFI	3.905,00	-	3.905,00	Sicilia,	Attesa PP
	si	Raddoppio Palermo - Messina: tratta Fiumetorto - Cefalù - Castelbuono	RFI	960,00	960,00	-	Sicilia,	Attesa PP
	si	Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)	RFI	230,00	230,00	-	Campania, Calabria, Basilicata,	PP istruttori a MIT
124		Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	RFI	26,00	26,00	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
	si	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica	RFI	420,00	420,00	-	Campania Calabria Sicilia	Attesa PE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Ponte sullo Stretto di Messina: opere ferroviarie connesse	RFI	289,00	5,00	284,00	Calabria, Sicilia	Attesa PP
		<b>SS 28</b>	<b>ANAS</b>	<b>614,28</b>	<b>9,77</b>	<b>604,51</b>	Liguria,	----
71		SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Arno-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28	ANAS	194,04	4,78	189,26	Piemonte,Liguria,	PP approvato da CIPE
		SS 28 del Colle di Nava - Variante da Pontedassio ad Imperia	ANAS	76,19	-	76,19	Liguria,	PP istruttori a MIT
76		SS 1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia	ANAS	344,05	4,99	339,06	Liguria,	PP approvato da CIPE
		<b>Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Milesimo</b>	<b>ANAS</b>	<b>260,00</b>	<b>260,00</b>	-	Liguria,	Attesa PP
172		<b>Asse Autostradale Cecina-Civitavecchia. Completamento Corridoio Autostradale Tirrenico</b>	<b>ANAS</b>	<b>2.000,00</b>	<b>2.000,00</b>	-	Toscana,Lazio,	----
172		Asse Autostradale A12 - tratto Cecina (Rosignano M.) - Civitavecchia	ANAS	2.000,00	2.000,00	-	Toscana,Lazio,	LAVORI AFFIDATI
		<b>Adeguamento Cassia Roma - Viterbo</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>295,02</b>	<b>6,64</b>	<b>288,38</b>	Lazio,	----
88		Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)	Regione Lazio	295,02	6,64	288,38	Lazio,	PP approvato da CIPE
		<b>Trasversale Nord Orte - Civitavecchia</b>	<b>ANAS</b>	<b>861,61</b>	<b>152,06</b>	<b>709,55</b>	Lazio,	----
154		SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A: tra S.S. 1 Aurelia km 21+500 e S.P. Vetralla-Tuscania km 5+800	ANAS	46,61	52,06	5,45	Lazio,	LAVORI IN CORSO
		SS 675 Umbro-Laziale - Collegamento Cinelli - SS1 Aurelia km 86+000 (tronco 3 Lotto 1° stralcio B e tronco 2 lotti 1 e 2)	ANAS	815,00	100,00	715,00	Lazio,	PD istruttori a MIT
		<b>Adeguamento Salaria</b>	<b>ANAS</b>	<b>1.500,00</b>	<b>60,00</b>	<b>1.440,00</b>	Lazio,	----
		SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	ANAS	1.500,00	60,00	1.440,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
		<b>Adeguamento SS 156</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>291,28</b>	<b>291,28</b>	-	Lazio,	----
		SS 156 Monti Lepini - Ulteriori interventi	Regione Lazio	225,32	225,32	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
15		SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	Regione Lazio	65,96	65,96	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
		<b>Dorsale stradale Atina-Colli al Voltorno</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>271,38</b>	<b>7,75</b>	<b>263,63</b>	Lazio,	Attesa PD
		<b>Pontina-A12-Appia</b>		<b>4.735,58</b>	<b>2.003,83</b>	<b>2.731,75</b>	Lazio,	----
		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - A12 - Tor de Cenci (RM)	Autostrade del Lazio	493,50	209,10	284,40	Lazio,	PP approvato da CIPE
58		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - Bretella Cisterna Valmontone	Autostrade del Lazio	709,20	281,90	427,30	Lazio,	PD approvato da CIPE
59		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - 1° stralcio f.le	Autostrade del Lazio	1.434,33	1.434,33	-	Lazio,	PD approvato da CIPE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - 2° stralcio f.le Latina Circonvallazione - Terracina	Regione Lazio	1.473,55	-	1.473,55	Lazio,	PP approvato da CIPE
131		Variante alla SS7 Appia in comune di Formia	ANAS	625,00	78,50	546,50	Lazio,	PP approvato da CIPE
	si	A1 (Capua) - Domiziana e adeguamento	ANAS	1.380,00	-	1.380,00	Campania,	----
121	si	SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone	ANAS	1.380,00	-	1.380,00	Campania,	PP approvato da CIPE
3	si	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	ANAS	10.385,50	7.656,18	2.832,43	Campania, Calabria, Basilicata,	-----
3		Sa-Rc Svincolo di Fratte km 002+500-003+000	ANAS	12,45	12,45	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 008+000-012+800 - Tronco 1° Tratto 1° Lotto 2° (Carreggiata Nord)	ANAS	30,06	30,06	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 008+000-012+800 - Tronco 1° Tratto 1° Lotto 2° (Carreggiata Sud)	ANAS	55,92	55,92	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 014+544-016+890 - Tronco 1° Tratto 2° Lotto 1° Stralcio 2°	ANAS	14,06	14,06	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 016+890-022+400 - Tronco 1° Tratto 2° Lotto 1° Stralcio 1°	ANAS	26,34	26,34	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 023+000-029+400 - Tronco 1° Tratto 3°	ANAS	31,82	31,82	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 030+000-036+000 - Tronco 1° Tratto 3° Lotto unico	ANAS	21,69	21,69	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 036+000-037+500 - Tronco 1° Tratto 4° Lotto 1 bis	ANAS	15,42	15,42	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 037+500-040+100 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 1	ANAS	19,78	19,78	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 040+100-044+100 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 2	ANAS	85,81	85,81	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 044+100-047+800 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 3	ANAS	142,74	142,74	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 082+330-088+657 - Tronco 1° Tratto 6° Lotto 2°	ANAS	39,02	39,02	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 103+840-108+000 - Tronco 1° Tratto 6° Lotto 4° (ex Gepco-Salc)	ANAS	7,79	7,79	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 213+500-222+000 - Tronco 2° Tratto 4° Lotto 2°	ANAS	30,99	30,99	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 225+800-234+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 1°	ANAS	29,38	29,38	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 234+700-244+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 2	ANAS	37,67	37,67	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 244+700-253+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 3°	ANAS	38,66	38,66	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 253+700-258+200 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 4°	ANAS	33,15	33,15	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 258+200-259+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 5°	ANAS	33,15	33,15	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 304+200-312+400 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 1°	ANAS	32,83	32,83	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 312+400-320+400 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 2°	ANAS	22,76	22,76	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 331+400-337+800 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 4° (ex mambri Carchella)	ANAS	28,25	28,25	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 348+600-359+400 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 1°	ANAS	81,98	81,98	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 378+500-383+000 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 3° Stralcio B	ANAS	38,39	38,39	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 383+000-393+500 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 4°	ANAS	50,87	50,87	-	Calabria,	COMPLETATO
3	si	Sa-Rc Km 47+800-53+800. Da sv Contursi Terme Postiglione a sv Sicignano	ANAS	283,52	283,52	-	Campania,	LAVORI IN CORSO

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponiblll Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
3		Sa-Rc Km 003+000-008+000 - Tronco 1° Lotto 1° Stralcio 2° (ammmodernamento e adeguamento alle norme CNR/80 tipo 1/b)	ANAS	117,70	117,70	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc km. 004+500 al km 005+500. Svincolo di S.Mango	ANAS	9,31	9,31	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 029+400-030+000 - Tronco 1° Tratto 3° Lotto unico Stralcio 1°	ANAS	10,05	10,05	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 053+800-082+330. Da svincolo Sicignano a svincolo Atena 1ª macrolotto (1ª megalotto)	ANAS	509,63	597,04	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 108+000-139+000 2ª maxilotto: lavori di ammodernamento ed adeguamento tipo 1/a norme CNR/80 (4ª megalotto)	ANAS	914,20	914,20	0,00	Campania,Basilicata,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 222+000-225+800 - Tronco 2° tratto 4° lotto 3° stralci 1° e 2° Ammodernamento e adeguamento	ANAS	140,18	140,18	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 286+000-304+200 - Dallo svincolo di Attilia Grimaldi (escluso) allo svincolo di Falerna (incluso) macrolotto 4b	ANAS	404,46	404,46	0,00	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 359+400-369+800 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 2° (dallo svincolo di Serre escluso allo svincolo di Mileto incluso)	ANAS	118,90	118,90	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 393+500 - 423+300 - Dallo svincolo Gioia Tauro escluso allo svincolo Scilla escluso 5ª macrolotto (2ª megalotto)	ANAS	1.130,32	1.130,32	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 423+300 sv Scilla incluso a Km 442+920 sv RC 6ª maxilotto (3ª Megalotto)	ANAS	634,22	634,22	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 012+800-014+454 - Tronco 1° Tratto 2° Lotto 1° Stralcio 2ª	ANAS	14,61	15,95	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 088+657-103+840 - Tronco 1° Tratto 6° Lotto 4° (ex CoopCostruttori)	ANAS	42,00	47,86	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 206+500-213+500 - Tronco 2° Tratto 4° Lotto 1° (ex Asfalti Sintex)	ANAS	22,32	30,82	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 353+000-355+800 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 1° stralcio A (Loc. La Motta)	ANAS	33,77	33,77	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Nuovo svincolo di Pontecagnano in località Pagliarone al km 17+750	ANAS	4,46	4,46	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 022+400-023+000 - Svincolo di Battipaglia incluso	ANAS	38,70	38,70	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 139+000-148+000 3ª maxilotto/1 Tronco 1° Tratto 7° Lotto 6° - Tronco 2° Tratto 3° Lotto 2°	ANAS	532,75	532,75	-	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 153+400-173+900 3ª maxilotto parte 2a	ANAS	654,37	654,37	-	Calabria,Basilicata,	GARA
3	si	Sa-Rc Km 173+900-185+000 3ª maxilotto parte 3a	ANAS	287,04	287,04	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 320+164-331+400 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 3° (Svincolo di Faverna-Svincolo di Bagnara)	ANAS	32,00	-	32,00	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 148+000-153+400 - Tronco 2° Tratto 1° Lotto 1°	ANAS	107,53	107,53	-	Calabria,	LAVORI AFFIDATI
3		Sa-Rc Km 185+000-206+500 3ª maxilotto parte 4a	ANAS	598,00	-	598,00	Calabria,	Attesa PD

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci pe	P N S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
3		Sa-Rc Km 259+700-286+000 4 <sup>a</sup> maxilotto (5 <sup>o</sup> Megalotto) parte 1a e 2a	ANAS	1.385,78	-	1.385,78	Calabria,	PD istruttori a MIT
3		Sa-Rc Km 369+800-378+500 - Tronco 3 <sup>o</sup> Lotto 3 <sup>o</sup> Stralcio A (ex CoopCostruttori)	ANAS	108,83	108,83	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc dal Km 31+600 - Nuovo sistema di svincoli di Cosenza Sud e viabilità di accesso alla città	ANAS	135,75	-	135,75	Calabria,	Attesa PD
3		Sa-Rc Km 382+475-383+100 - Svincolo di Rosarno	ANAS	18,47	18,47	-	Calabria,	GARA
3		Sa-Rc Nuovo Svincolo di Eboll situato al km 31+600	ANAS	22,00	-	22,00	Campania,	Attesa PP
3		Sa-Rc Svincolo di Sala Consilina Sud in località Trinità situato al km 95+244	ANAS	15,51	-	15,51	Campania,	Attesa PP
3		Sa-Rc Svincolo di Padula - Buonabitacolo situato al km 103+207	ANAS	18,86	-	18,86	Campania,	Attesa PP
3		Sa-Rc Svincolo di Lauredana di Borrello km 377+750	ANAS	25,00	-	25,00	Calabria,	Attesa PP
3		Sa-Rc Km 337+800-348+600. Svincolo di Pizzo Calabro e svincolo. di S. Onofrio inclusi	ANAS	451,84	-	451,84	Calabria,	Attesa PP
3		Sa-Rc ulteriori interventi	ANAS	602,44	454,75	147,69	Calabria,	Attesa PP/PD
73		Asse autostradale Palermo - Messina	Consorzio Autostrade Siciliane SpA	1.032,68	1.032,68	-	Sicilia,	----
73		Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	Consorzio Autostrade Siciliane SpA	1.032,68	1.032,68	-	Sicilia,	COMPL ETATO
		Asse Autostradale Messina - Siracusa - Gela	ANAS	980,85	954,44	26,41	Sicilia,	----
28		Autostrada Catania-Siracusa. Località Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	ANAS	573,61	804,00	230,39	Sicilia,	COMPL ETATO
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 9 "Scicli"	ANAS	150,44	150,44	-	Sicilia,	Attesa PE
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 10 Irmínio	ANAS	103,90	-	103,90	Sicilia,	Attesa PD
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 11 Ragusa	ANAS	152,90	-	152,90	Sicilia,	Attesa PD
	si	Asse Stradale Nord/Sud Stefano di Camastra - Gela	ANAS	810,92	399,00	411,92	Sicilia,	Attesa PP
		Agrigento - Caltanissetta - A19	ANAS	1.425,47	1.489,55	64,08	Sicilia,	----
11	1	Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicatti (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400	ANAS	435,47	499,55	64,08	Sicilia,	LAVORI IN CORSO
35	8	Agrigento-Caltanissetta A19: Canicatti - Caltanissetta tratto 2, dal Km 44+000 allo svincolo con l'A19	ANAS	990,00	990,00	-	Sicilia,	PD approvato da CIPE
12	6	si Ragusa-Catania	ANAS	815,38	815,37	0,00	Sicilia,	----
12	6	si Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaramonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114) alla sezione tipo B (4 corsie)	ANAS	815,38	815,37	0,00	Sicilia,	PP approvato da CIPE
	si	Gela-Agrigento-Trapani	ANAS	367,99	150,00	217,99	Sicilia,	----
	si	Trapani-Mazara del Vallo : variante con sezione tipo C1 tra lo svincolo "Birgi" sulla A29/dir e il collegamento alla SS 115	ANAS	367,99	150,00	217,99	Sicilia,	PP istruttori a MIT
		Palermo - Agrigento autostrada	ANAS	1.068,77	296,43	772,34	Sicilia,	----
16	8	Adeguamento della SS 121 dal nuovo svincolo Bolognetta (incluso) al bivio Manganaro e della SS189 dal bivio Manganaro a Lercara Friddi	ANAS	682,60	296,43	386,17	Sicilia,	PP approvato da CIPE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CIPE	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Adeguamento della SS121 completamente	ANAS	386,17	-	386,17	Sicilia,	PP approvato da CIPE
-		<b>Corridoio Plurimodale Adriatico</b>	*	1.711,52	1.474,64	236,88	----	----
		<b>Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto</b>	RFI	<b>688,59</b>	<b>688,59</b>	-	Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia,	----
56		Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto	RFI	219,26	219,26	-	Puglia,	LAVORI AFFIDATI
101		Nodo ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	RFI	210,00	210,00	-	Marche	PD istruttori a MIT
		Nodo ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	RFI	30,00	30,00	-	Abruzzo	Attesa PD
		Realizzazione del terzo binario tra la stazione di di Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova	RFI	17,00	17,00	-	Abruzzo	Attesa PD
		Raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli - Chieuti - Lesina	RFI	212,33	212,33	-	Molise, Puglia,	PP istruttori a MIT
		Teramo - Giulianova - S. Benedetto del Tronto (Strada)	ANAS	44,00	33,30	10,70	Marche, Abruzzo,	Attesa PP
		Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 16	ANAS	115,69	115,69	-	Puglia,	----
		SS 16 Adriatica variante di Cerignola Lavori di adeguamento sede stradale sez. III Norme C.N.R.	ANAS	20,72	20,72	-	Puglia,	LAVORI IN CORSO
		S.S. 16 Foggia-Cerignola 1° lotto (Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. III norme CNR)	ANAS	25,78	25,78	-	Puglia,	LAVORI IN CORSO
		S.S. 16 Foggia-Cerignola 2° lotto (Lavori di ammodernamento e adeguamento alla sez. III norme CNR)	ANAS	28,71	28,71	-	Puglia,	LAVORI IN CORSO
		S.S. 16 Foggia-Cerignola 3° lotto (ammodernamento ed adeguamento alla sez. III norme CNR) km 700+0 al Km 709+2	ANAS	40,48	40,48	-	Puglia,	LAVORI IN CORSO
		Bari - Matera (strada)	ANAS	179,17	144,40	34,77	Puglia, Basilicata,	Attesa PP
si		Gioia del Colle - Matera (progettazione)	ANAS	1,00	1,00	-	Puglia, Basilicata,	Attesa PP
si		SS 172 dei Trulli	ANAS	252,12	86,00	166,12	Puglia,	Attesa PD
		Ammodernamento SS 7-SS 106	ANAS	24,99	-	24,99	Puglia	Attesa PD
		Strada Maglie - S.M. di Leuca	ANAS	288,00	287,70	0,30	Puglia,	----
68		S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	ANAS	288,00	287,70	0,30	Puglia,	GARA
		Complet. SS16-SS613 variante esterna di Lecce	ANAS	117,96	117,96	-	Puglia,	----
64		(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio	ANAS	36,21	36,21	-	Puglia,	COMPLETATO
		SS 16 Adriatica tronco Maglie/Otranto - Ammodernamento per Km. 16	ANAS	81,75	81,75	-	Puglia,	Attesa PD
-		<b>Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale</b>	*	5.307,62	1.332,75	3.974,88	----	----
		<b>Asse ferroviario Bologna - Verona - Brennero</b>		<b>810,23</b>	-	<b>810,23</b>	Veneto, Trentino Alto Adige, Emilia Romagna, Lombardia	----
		Raddoppio Bologna-Verona	RFI	810,23	-	810,23	Veneto, Emilia Romagna,	Attesa PD
		Asse ferroviario Milano - Firenze	RFI	1.291,14	-	1.291,14	Lombardia, Emilia Romagna, Toscana,	Attesa PD

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci pe	P N S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Agglicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Linea ferroviaria Modena - Sassuolo e Sassuolo - Reggio Emilia	FER	227,50	-	227,50	Emilia Romagna,	Attesa PD
		Asse Autostradale Variante di Valico	ANAS	-	-	-	Emilia Romagna,Toscana,	Attesa PD
		Superstrada regionale Ferrara Mare - adeguamento ai fini della sicurezza	ANAS	634,00	454,00	180,00	Emilia Romagna	Attesa PD
		Completamento raddoppio di viale Leonardo da Vinci di Prato	Comune di Prato	16,00	-	16,00	Toscana	Attesa PP
		Nodo Stradale e Autostradale di Bologna	ANAS	1.583,25	133,25	1.450,00	Emilia Romagna,	Attesa PD
		Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo	ANAS	570,50	570,50	-	Emilia Romagna,	-----
90		Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano Km 313+000	ANAS	570,50	570,50	-	Emilia Romagna,	PD approvato da CIPE
		Ampliamento A1 A22 Borgo Panigale - Realizzazione 4° corsia tratta Modena/Bologna	ANAS	175,00	175,00	-	Emilia Romagna,	COMPLETATO
		Modena - Lucca.	ANAS	-	-	-	Emilia Romagna,Toscana,	-----
-		Salvaguardia della laguna e città di Venezia: sistema Mo.S.E.	*	5.496,19	3.473,90	2.022,29	-----	-----
9		Progetto salvaguardia della laguna e città di Venezia sistema Mo.S.E.	Magistrato alle Acque	5.496,19	3.473,90	2.022,29	Veneto	LAVORI IN CORSO
-		Ponte Stretto di Messina	*	6.950,00	1.650,00	5.300,00	-----	-----
34	si	Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente	Stretto di Messina SpA	6.100,00	1.650,00	4.450,00	Calabria,Sicilia,	LAVORI AFFIDATI
	si	Opere complementari Ponte sullo Stretto	Stretto di Messina SpA	850,00	-	850,00	Calabria,Sicilia,	Attesa PP
-		Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica	*	49.846,69	19.416,94	30.429,75	-----	-----
		Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	RFI	3.437,97	75,55	3.362,42	Umbria,Marche,	-----
96		Raddoppio Spoleto - Terni	RFI	532,37	17,55	514,82	Umbria	PP approvato da CIPE
130		Direttrice Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	RFI	1.918,50	-	1.918,50	Umbria,Marche,	PP approvato da CIPE
		Potenziamento della linea ferroviaria Foligno-Perugia-Terontola	RFI	414,00	58,00	356,00	Umbria,Marche,	Attesa PP
		Raddoppio Orte - Falconara: tratta Posto 228 - Castelplanio	RFI	573,10	-	573,10	Marche,	PP istruttori a MIT
		Linea ferroviaria Passo Corese - Rieti	RFI	792,20	-	792,20	Lazio,	-----
45		Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova	RFI	350,00	-	350,00	Lazio,	PD approvato da CIPE
45		Nuova linea Passo Corese - Rieti completamento	RFI	442,20	-	442,20	Lazio,	PP approvato da CIPE
		Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	RFI	182,31	42,87	139,44	Puglia,Calabria,Basilicata,	Attesa PP
	si	Linea AV AC Napoli Bari: completamento e raddoppio Napoli - Cancello - Frasso Telesino - Apice - Orsara	5755	5.735,00	2.151,00	3.584,00	Campania Puglia	Attesa PD
	si	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica	RFI	1.022,00	914,00	108,00	Campania Puglia	Attesa PE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
129		Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	ANAS	253,00	162,00	91,00	Emilia Romagna,	PP approvato da CIPE
		Orte Mestre : (completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea )	ANAS	9.768,00	8.340,00	1.428,00	Veneto, Emilia Romagna, Marche, Toscana, Umbria, Lazio	Attesa PP
		Valichi stradali Appenninici - Emilia Romagna	ANAS	343,44	22,21	321,24	Emilia Romagna	Attesa PP
		Valichi stradali Appenninici - Toscana	ANAS	1.042,00	18,59	1.023,41	Toscana,	----
		SS 12 Toscana - Viabilità Est di Lucca inclusi i collegamenti fra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzane e di Est.	ANAS	200,00	18,59	181,41	Toscana,	PP istruttori a MIT
		S.S. 63 Toscana - rettifiche Fivizzano - Interventi di miglioramento della viabilità tra il Km 11+970 e il Km 14+386	ANAS	20,00	-	20,00	Toscana,	PD istruttori a MIT
		Adeguamenti e/o potenziamenti SS 12, SS 62, SS 63 e nodo di Aulla, SS 64, SS 67.	ANAS	822,00	-	822,00	Toscana,	Attesa PP
		Raccordo autostradale Siena - Firenze	ANAS	700,00	350,00	350,00	Toscana	Attesa PP
		Asse viario Fano - Grosseto (E78) e bretella di collegamento SS 687	ANAS	3.165,24	271,12	2.894,12	Toscana, Umbria, Marche,	----
155		Tratto 1: Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8): da prog. 30+040 (Comune Civitella Paganico) a prog. 41+600 (Comune Monticiano)	ANAS	271,12	271,12	-	Toscana,	LAVORI AFFIDATI
		Tratto 5: lotto prioritario 10 collegamento del tratto in esercizio della bretella di Urbino	ANAS	233,00	-	233,00	Marche	Attesa PD
		Tratto 5: Selci-Lama(E45)-S. Stefano di Gaifa. Lotto 4 "Mercatello sul Metauro Ovest" - "Mercatello sul Metauro Est"	ANAS	204,00	-	204,00	Marche,	PD istruttori a MIT
		Fano - Grosseto completamento dei tratti 1-2-3-4-5	ANAS	2.457,12	-	2.457,12	Umbria, Marche, Toscana	Attesa PP
2		Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	2.177,26	1.734,30	442,96	Umbria, Marche,	----
2		Quadrilatero Umbria - Marche: maxilotto 1 parte 1	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	481,09	469,96	11,13	Umbria, Marche,	LAVORI IN CORSO
2		Quadrilatero Umbria - Marche: maxilotto 1 parte 2	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	801,56	647,63	153,93	Umbria, Marche,	LAVORI IN CORSO
2		Quadrilatero Umbria - Marche: maxilotto 2 parte 1	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	502,59	502,72	0,13	Umbria, Marche,	LAVORI IN CORSO
2		Quadrilatero Umbria - Marche: maxilotto 2 parte 2	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	303,53	93,99	209,54	Umbria, Marche,	GARA
2		Piano di Area Vasta per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici.	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	88,49	20,00	68,49	Umbria, Marche,	PP approvato da CIPE
		Nodo stradale di Perugia	ANAS	1.092,95	121,80	971,15	Umbria,	----
103		Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Collestrada/Ellera	ANAS	144,95	121,80	23,15	Umbria,	PP approvato da CIPE
102		Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Corciano l' stralcio	ANAS	518,00	-	518,00	Umbria,	PP approvato da CIPE



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci pe	P N S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
102		Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Corciano II° stralcio	ANAS	430,00	-	430,00	Umbria,	PP approvato da CIPE
		<b>Strada Tre Valli</b>	<b>Regione Umbria</b>	<b>809,83</b>	<b>14,56</b>	<b>795,27</b>	Umbria,	----
29		Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	Regione Umbria	9,83	14,56	- 4,73	Umbria,	LAVORI IN CORSO
30		Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	Regione Umbria	800,00	-	800,00	Umbria,	PP approvato da CIPE
		<b>Termini-Rieti (Strada)</b>	<b>ANAS</b>	<b>216,10</b>	<b>216,10</b>	-	Umbria,	----
44		Termini - Rieti strada: tratta Termini - confine Regionale stralcio A	ANAS	191,50	191,50	-	Umbria,	LAVORI IN CORSO
44		Termini - Rieti strada: tratta Termini - confine Regionale stralcio B	ANAS	24,60	24,60	-	Umbria,	LAVORI IN CORSO
		<b>Rieti - L'Aquila - Navelli (Strada)</b>	<b>ANAS</b>	<b>111,01</b>	<b>112,50</b>	<b>1,49</b>	Lazio,Abruzzo,	----
136		Variante Sud all'abitato di l'Aquila SS 17 ter.	ANAS	17,38	21,16	- 3,78	Abruzzo	LAVORI IN CORSO
		Adeguamenti e/o potenziamenti ulteriori	ANAS	93,63	91,34	2,29	Abruzzo	Attesa PP
		<b>Pedemontana Abruzzo - Marche (strada)</b>	<b>ANAS</b>	<b>569,94</b>	-	<b>569,94</b>	Marche,Abruzzo,	Attesa PP
	si	<b>Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (Termoli - S. Vittore)</b>	<b>ANAS</b>	<b>3.261,10</b>	<b>1.244,00</b>	<b>2.017,10</b>	Lazio,Molise,Campania	----
	si	Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli-S.Vittore Tratta 1 - S.Vittore-Venafro-Isernia-Bojano-Campobasso	ANAS	1.244,00	1.244,00	-	Lazio,Molise,Campania	PP istruttori a MIT
		Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli-S.Vittore Tratta 2 - Bojano - Guardalfiera e Larino II°Termoli	ANAS	1.620,35	-	1.620,35	Lazio,Molise,Campania	Attesa PP
		Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli-S.Vittore Variante di Guardalfiera (Guardalfiera - Larino II°)	ANAS	396,75	-	396,75	Lazio,Molise,Campania	Attesa PP
	si	<b>Benevento - Caserta - A1 - Caianello - Grazzanise e variante Caserta</b>		<b>1.608,96</b>	<b>655,41</b>	<b>953,55</b>	Campania,	----
6		Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Maddaloni SS 265 5°lotto ex 4°	Provincia di Benevento	20,33	23,09	- 2,76	Campania,	COMPLETATO
6		Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina SS7 Appia 4°lotto ex 6°	Provincia di Benevento	45,81	46,70	- 0,89	Campania,	LAVORI IN CORSO
120	si	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	ANAS	588,64	588,64	-	Campania,	PP approvato da CIPE
		Collegamento autostradale Caserta-Benevento con bretelle di collegamento alla variante di Caserta ed alla Tangenziale di Benevento	ANAS	957,20	-	957,20	Campania,	PP istruttori a MIT
	si	<b>Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termini-Candela.</b>	<b>ANAS</b>	<b>4.873,93</b>	<b>601,00</b>	<b>4.272,93</b>	Campania,Puglia,Basilicata,	----
		Lauria - Candela tra l' A3 e l' A16	ANAS	4.492,93	381,00	4.111,93	Puglia,Basilicata,	PP istruttori a MIT
	si	Lauria - Candela - 1°Lotto Fondo Valle Sauro	ANAS	381,00	220,00	161,00	Puglia,Basilicata,	Attesa PP
		Salerno - Potenza - Bari (Strada)	ANAS	552,00	-	552,00	Campania,Puglia,Basilicata,	Attesa PP
	si	<b>Murgia - Pollino</b>	<b>ANAS</b>	<b>849,40</b>	<b>57,60</b>	<b>791,80</b>	Puglia,Basilicata,	Attesa PP

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
	si	SS 182 - Trasversale delle Serre completamento	ANAS	221,60	221,60	-	Calabria	Attesa
	si	Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria	ANAS	7.058,43	2.087,72	4.970,71	Calabria, Basilicata,	----
75		S.S. 106 - Megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	ANAS	98,00	98,00	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
150	si	S.S. 106 - Megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI)	ANAS	1.234,75	698,40	536,35	Calabria,	PP approvato da CIPE
74		S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolungamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	ANAS	538,59	590,25	51,66	Calabria,	LAVORI IN CORSO
153		S.S. 106 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)	ANAS	88,06	88,05	0,01	Calabria, Basilicata,	GARA
		S.S. 106 - Megalotto 5 - Reggio Calabria - Bova: da Pellaro a Melito Porto Salvo lotti 1-2-3-4-5-6	ANAS	1.101,80	-	1.101,80	Calabria,	PP istruttori a MIT
	si	S.S. 106 - Ulteriori lotti di ammodernamento I fase	ANAS	3.997,23	613,02	3.384,21	Calabria,	Attesa PP
		<b>Sistemi Urbani</b>		25.716,14	14.757,93	10.958,21	----	----
18		Grandi Stazioni - Riqualficazione, edifici di stazione	Grandi Stazioni	233,50	293,74	60,24	Multiregionale,	LAVORI IN CORSO
19		Grandi Stazioni - Infrastrutture, opere complementari	Grandi Stazioni	242,40	284,47	42,07	Multiregionale,	LAVORI IN CORSO
		Metropolitana Milanese	Comune di Milano	3.969,44	2.509,96	1.459,48	Lombardia,	----
161		Metropolitana di Milano linea M2 - Prolungamento Cologno Nord - Vimercate	Comune di Milano	476,67	6,00	470,67	Lombardia,	PP approvato da CIPE
163		Metropolitana di Milano linea M3 - Tratta S. Donato - Paullo	Comune di Milano	798,02	8,60	789,42	Lombardia,	PP approvato da CIPE
143		Metropolitana di Milano linea M4 - Lorenteggio-Linate: prima tratta Funzionale Lorenteggio-Sforza/Policlinico	Comune di Milano	788,67	589,12	199,55	Lombardia,	PD istruttori a MIT
106		Metropolitana di Milano linea M4 - Lorenteggio-Linate: tratta Policlinico-Linate 2° lotto	Comune di Milano	910,02	910,03	0,01	Lombardia,	PD approvato da CIPE
151		Metropolitana di Milano linea M5 - Garibaldi - S. Siro lotto 2	Comune di Milano	781,85	782,00	0,15	Lombardia,	PD approvato da CIPE
		(P) Nodo ferroviario di Milano: fermata ferroviaria Forlanini	Comune di Milano	-	-	-	Lombardia,	Attesa PP
167		Metrotramvia di Milano - Parco Nord Desio / Seregno	Provincia di Milano	214,21	214,21	-	Lombardia,	GARA
		Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	ATM SpA	283,20	283,20	-	Lombardia,	----
20		Milano prolungamento della linea Metropolitana M1+ materiale Rotabile - 13 unità di trazione	ATM SpA	264,40	264,40	-	Lombardia,	COMPLETATO
93		Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto Pubblico-Privato su gomma	ATM SpA	18,80	18,80	-	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		Accessibilità Fiera di Milano	Provincia di Milano	267,75	341,84	74,09	Lombardia,	----
21		Accesso stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	Provincia di Milano	267,75	341,84	74,09	Lombardia,	COMPLETATO

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		<b>Torino - Metropolitana</b>	<b>Comune di Torino</b>	<b>803,94</b>	<b>497,87</b>	<b>306,07</b>	Piemonte,	----
		Torino - Metropolitana: tratta 3 Collegno - Cascine Vica	Comune di Torino	304,32	304,32	-	Piemonte,	PP istruttori a MIT
162		Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi	Comune di Torino	193,55	193,55	-	Piemonte,	PD approvato da CIPE
		Torino - Metropolitana: tratte di completamento.	Comune di Torino	306,07	-	306,07	Piemonte,	Attesa PP
		<b>Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase</b>	<b>RFI/GTT</b>	<b>221,75</b>	<b>70,00</b>	<b>151,75</b>	Piemonte	Attesa PP
		<b>(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche</b>	<b>CAP</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	Piemonte	Attesa PP
		<b>Monza - Metropolitana</b>	<b>Comune di Milano</b>	<b>689,64</b>	<b>763,77</b>	<b>74,13</b>	Lombardia,	----
61		Monza Metropolitana - Prolungamento della linea metropolitana M1: Monza - Bettola (lotto 1)	Comune di Milano	205,94	205,94	-	Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
60		Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami	Comune di Milano	483,70	557,83	74,13	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		<b>Brescia - Metropolitana</b>	<b>Brescia Mobilità</b>	<b>918,09</b>	<b>655,82</b>	<b>262,27</b>	Lombardia,	----
117		Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	Brescia Mobilità	655,82	655,82	-	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - Ulteriori adeguamenti	Brescia Mobilità	80,00	-	80,00	Lombardia,	PD istruttori a MIT
		Metropolitana Brescia tratta Prealpino-Concesio	Brescia Mobilità	37,43	-	37,43	Lombardia,	PD istruttori a MIT
		Metropolitana Brescia tratta La Marmora - Fiera	Brescia Mobilità	144,84	-	144,84	Lombardia,	Attesa PD
		<b>Veneto - Sistema Metropolitano</b>		<b>314,65</b>	<b>193,90</b>	<b>120,75</b>	Veneto,	----
170		Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	Regione Veneto	140,00	140,00	-	Veneto,	GARA
		Padova - Trasporto a guida vincolata SIR2 (Sistema Intermedio a Rete) : Rubano-Stazione-Vigonza	Comune di Padova	122,20	38,09	84,11	Veneto,	PP istruttori a MIT
		Padova - Trasporto a guida vincolata SIR3: Stazione-Ospedali-Voltabarozzo	Comune di Padova	52,45	15,81	36,64	Veneto,	PP istruttori a MIT
		<b>Metropolitana lagunare di Venezia</b>	<b>Regione Veneto</b>	<b>377,00</b>	<b>-</b>	<b>377,00</b>	Veneto,	Attesa PP
		<b>Penetrazione Nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio</b>	<b>Regione Friuli Venezia Giulia</b>	<b>516,46</b>	<b>-</b>	<b>516,46</b>	Friuli Venezia Giulia,	Attesa PP
		<b>(P) Bologna - SFM metropolitano</b>	<b>RFI</b>	<b>62,00</b>	<b>-</b>	<b>62,00</b>	Emilia Romagna,	Attesa PP
		<b>Bologna - Metropolitana</b>	<b>Comune di Bologna</b>	<b>788,86</b>	<b>388,86</b>	<b>400,00</b>	Emilia Romagna,	----
32		Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS) + opere civili al grezzo lotto 2A	Comune di Bologna	388,86	388,86	-	Emilia Romagna,	PD approvato da CIPE
32		Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2A (Stazione FS - Ospedale Maggiore) completamento	Comune di Bologna	297,03	-	297,03	Emilia Romagna,	PP approvato da CIPE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
32		Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2B (Ospedale Maggiore-Capolinea Normandia Borgo Panigale)	Comune di Bologna	102,97	-	102,97	Emilia Romagna,	PP approvato da CIPE
		<b>Modena - Metropolitana</b>	<b>Comune di Modena</b>	<b>408,20</b>	-	<b>408,20</b>	Emilia Romagna,	----
		Modena metroliviana Metropolitana: realizzazione e gestione del sistema di trasporto a guida vincolata con i comuni limitrofi.	Comune di Modena, ATCM, Agenzia Mobilità Modena	408,20	-	408,20	Emilia Romagna,	PP istruttori a MIT
		<b>Costa Romagnola - Metropolitana</b>	<b>Agenzia Mobilità exTRAM</b>	<b>185,75</b>	<b>89,98</b>	<b>95,77</b>	Emilia Romagna,	----
80		Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs	Agenzia Mobilità exTRAM	92,05	82,37	9,68	Emilia Romagna,	LAVORI AFFIDATI
		Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Rimini Fs - Rimini Fiera	Agenzia Mobilità exTRAM	49,57	7,61	41,96	Emilia Romagna,	PP istruttori a MIT
		Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Riccione Fs - Cattolica	Agenzia Mobilità exTRAM	44,13	-	44,13	Emilia Romagna,	Attesa PP
		<b>Genova - Metropolitana</b>	<b>Comune di Genova</b>	<b>263,39</b>	-	<b>263,39</b>	Liguria,	Attesa PP
		<b>Nodo stradale e autostradale di Genova</b>		<b>1.081,41</b>	<b>336,28</b>	<b>745,13</b>	Liguria,	----
		Genova - Tunnel Sottomarino/Sotterraneo infrastruttura subportuale	Tunnel di Genova SpA	421,00	326,00	95,00	Liguria,	PP istruttori a MIT
		Genova - Strada di scorrimento a mare del Ponente genovese (riassetto impianti ferroviari)	ANAS	650,13	-	650,13	Liguria,	PP istruttori a MIT
		Vallata dell'Entella: prolungamento viale Kasman connessione con casello Lavagna e viale Parma	Provincia di Genova	10,28	10,28	-	Liguria,	PP istruttori a MIT
		<b>Firenze sistema Tramviario</b>	<b>Comune di Firenze</b>	<b>1.025,10</b>	<b>654,90</b>	<b>370,20</b>	Toscana,	Attesa PP
		<b>Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare</b>		<b>4.001,74</b>	<b>2.941,48</b>	<b>1.060,26</b>	Lazio,	----
8		Grande Raccordo Anulare di Roma Quadrante Nord - Ovest	ANAS	622,05	624,56	2,51	Lazio,	COMPLETATO
33		Metropolitana linea C: tratte T6A, T7	Roma Metropolitane srl	881,33	881,33	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
33		Metropolitana linea C: tratte T4, T5 e stazione Teano	Roma Metropolitane srl	936,92	936,92	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
33		Metropolitana linea C: tratte T2, T3	Roma Metropolitane srl	1.561,44	498,67	1.062,77	Lazio,	LAVORI AFFIDATI
		<b>Nodo Urbano di Roma</b>	<b>RFI</b>	<b>1.392,00</b>	<b>16,00</b>	<b>1.376,00</b>	Lazio,	----
		Nodo Urbano di Roma Cintura Sud	RFI	847,00	-	847,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
		Nodo Urbano di Roma Cintura Nord e shunt merci	RFI	545,00	16,00	529,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
		<b>Viabilità complementare dell'autostrada Roma - aeroporto Fiumicino</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>151,50</b>	<b>151,50</b>	-	Lazio,	----
97		Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma - Civitavecchia e l'interporto	Regione Lazio	19,50	19,50	-	Lazio,	GARA
		Viabilità complementare dell'autostrada Roma - aeroporto Fiumicino potenziamenti	Regione Lazio	132,00	132,00	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		<b>Area castelli</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>245,00</b>	-	<b>245,00</b>	Lazio,	----
		Tangenziale Appia - 2° stralcio funzionale dal km 2,690 (svincolo del Crocefisso) al km 5,165 (svincolo del Ginestreto)	Regione Lazio	93,00	-	93,00	Lazio,	Attesa PP
		Tangenziale Appia - 3° stralcio funzionale dal km 5,165 (svincolo del Ginestreto) al km 9,223 (innesto S.S. nr. 7 "Appia")	Regione Lazio	152,00	-	152,00	Lazio,	Attesa PP
	si	<b>Sistema metropolitano regionale campano</b>		<b>4.448,95</b>	<b>3.672,40</b>	<b>776,55</b>	Campania,	----
7		Metropolitana di Napoli linea 1 - Collegamento linea Alifana (Aversa Piscinola)	Metrocampania Nord-Est	385,72	349,62	36,10	Campania,	LAVORI IN CORSO
371		Metropolitana di Napoli linea 1 - Collegamento linea Alifana (Aversa Piscinola) - adeguamenti stazione e impianti	Metrocampania Nord-Est	312,00	312,00	-	Campania,	PD approvato da CIPE
16		Metropolitana di Napoli linea 1 - Tratta Dante - Garibaldi / Centro Direzionale	Comune di Napoli	1.375,72	1.376,56	0,84	Campania,	LAVORI IN CORSO
17	si	Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Capodichino Aeroporto - Centro Direzionale: tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	Comune di Napoli	1.031,00	544,79	486,21	Campania,	LAVORI AFFIDATI
72		Metropolitana di Napoli linea 6 - 1° e 2° lotto tratta Mostra - Mergellina - Municipio	Comune di Napoli	588,50	588,50	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
72		Metropolitana di Napoli linea 6 - Completamento 2° lotto tratta Municipio - Arsenale	Comune di Napoli	141,47	141,47	-	Campania,	PD approvato da CIPE
	si	Tratta Piscinola/Secondigliano/Capodichino Aeroporto chiusura anello linea 1 Metropolitana Aversa-Capodichino	Comune di Napoli	304,92	58,20	246,72	Campania,	PD istruttori a MIT
369		Ferrovia Circumflegrea raddoppio della tratta Pianura-Pisani	SEPSA	26,40	27,00	0,60	Campania,	GARA
363	si	Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratta Parco S. Angelo-Terracina	SEPSA	121,17	121,17	-	Campania,	PD approvato da CIPE
	si	Circumvesuviana: tratta Napoli Torre Annunziata-Sorrento: raddoppio tratta Pioppaino-Castellammare di Stabia (via Nocera inclusa)	Circumvesuviana	34,06	25,10	8,96	Campania,	PD approvato da CIPE
362	si	Circumvesuviana tratta: T. Annunziata - Pompei: interrimento staz. di Pompei e doppio binario	Circumvesuviana	127,99	127,99	-	Campania,	GARA
		<b>Napoli risanamento del sottosuolo</b>	<b>Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli</b>	<b>29,23</b>	<b>30,97</b>	<b>1,74</b>	Campania,	----
5		Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (II lotto)	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	9,66	9,67	0,01	Campania,	LAVORI IN CORSO
5		Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (I lotto)	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	11,43	12,07	0,64	Campania,	LAVORI IN CORSO

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponiblll Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
4		Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	2,38	3,00	0,62	Campania,	COMPLETATO
4		Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona B	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	1,45	1,92	0,47	Campania,	COMPLETATO
		Consolidamento statico della cavità n° 385 Cupa Spinelli	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	4,31	4,31	-	Campania,	COMPLETATO
		<b>Bari - Tangenziale</b>	<b>ANAS</b>	<b>80,00</b>	<b>-</b>	<b>80,00</b>	Puglia,	Attesa PP
	si	<b>Bari nodo ferroviario e metropolitana</b>		<b>954,56</b>	<b>142,36</b>	<b>812,20</b>	<b>Puglia,</b>	----
	si	Stazione Interscambio FS-FNB: Bari Parco Nord	Ferrovie del Sud-Est e servizi	44,00	18,00	26,00	Puglia,	Attesa PP
	si	Bari Nord (interramento Santo Spirito - Pales)	RFI	633,00	7,00	626,00		
		Nodo di Bari - Completamento (piano del ferro)	RFI	36,15	36,15	-	Puglia,	PD istruttori a MIT
		Bari nodo: riqualificazione rete ferroviaria FSE con valenza di metropolitana di superficie	Ferrovie del Sud-Est e servizi	50,70	-	50,70	Puglia,	PD istruttori a MIT
	*	Bari - Nodo: riqualificazione delle aree adiacenti alla tratta ferroviaria metropolitana di Bari delle FSE, tra Bari Centrale e Bari FSE: rete ferroviaria FSE	Ferrovie del Sud-Est e servizi	124,50	30,00	94,50	Puglia,	PD approvato da CIPE
		Fabbricato servizi e nodo di scambio intermodale di Bari del Sud Est in località Mungivacca	Ferrovie del Sud-Est e servizi	15,00	-	15,00	Puglia,	PD istruttori a MIT
		Completamento linea Bari Bitritto: nuovo percorso da S.Andrea a Bari C.le	RFI	25,78	25,78	-	Puglia,	PP istruttori a MIT
		Collegamento ferroviario Bari - Quartiere S. Paolo: prolungamento da fermata Ospedale a St. delle Regioni	Ferrottramvia Bari	25,43	25,43	-	Puglia,	PD istruttori a MIT
		<b>Linea metropolitana di Messina</b>	<b>Comune di Messina</b>	<b>2,07</b>	<b>2,07</b>	<b>-</b>	<b>Sicilia,</b>	Attesa PP
	si	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto	RFI	<b>600,00</b>	<b>4,00</b>	<b>596,00</b>	Calabria,Sicilia,	Attesa PP
	si	<b>Nodo di Catania</b>	RFI	<b>1.079,00</b>	<b>353,00</b>	<b>726,00</b>	<b>Sicilia,</b>	----
53	si	Sistemazione Nodo di Catania: interramento stazione centrale	RFI	507,00	116,00	391,00	Sicilia,	PP approvato da CIPE
125	si	Linea ferroviaria circumetnea di Catania: tratta Stesicoro - Aereoporto e tratte Borgo-Nesima-Misterbianco Centro	Ferrovia Circumetnea	572,00	237,00	335,00	Sicilia,	PD approvato da CIPE
146		150 Anniversario Unità d'Italia - Nuovo palazzo del cinema, dei congressi di Venezia	MBAC - Dip. per lo sviluppo e competitività turismo	79,56	79,56	-	Veneto,	LAVORI IN CORSO
-		<b>Plastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna</b>	*	<b>2.887,94</b>	<b>1.315,95</b>	<b>1.571,99</b>	----	----
		<b>Adeguamento SS 131 "Carlo Felice" Cagliari - Sassari</b>	<b>ANAS</b>	<b>1.400,03</b>	<b>133,35</b>	<b>1.266,68</b>	<b>Sardegna,</b>	----

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
55		SS 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 32+300	ANAS	28,15	31,10	2,95	Sardegna,	LAVORI IN CORSO
55		SS 131 "Carlo Felice" da Km 32+300 a Km 41+000	ANAS	53,64	61,10	7,46	Sardegna,	LAVORI IN CORSO
55		SS 131 "Carlo Felice" da Km 41+000 a Km 47+600 - Abitato di Sanluri	ANAS	33,34	41,15	7,81	Sardegna,	COMPLETATO
		SS 131 "Carlo Felice" da Km 108+300 a 146+800 lotti V,VI,VII ed VIII	ANAS	570,00	-	570,00	Sardegna,	Attesa PD
		SS 131 "Carlo Felice" tratta Macomer-Sassari da Km 146+800 a 209+482	ANAS	714,90	-	714,90	Sardegna,	Attesa PD
		SS 131-SS 125 Interconnessioni con l'Aeroporto di Olbia	ANAS	37,37	-	37,37	Sardegna,	----
		SS 131-SS 125 Interconnessione aeroporto Olbia "Costa Smeralda" - lotto 1	ANAS	16,91	-	16,91	Sardegna,	PP istruttori a MIT
		SS 131-SS 125 Interconnessione aeroporto Olbia "Costa Smeralda" - lotto 2	ANAS	20,46	-	20,46	Sardegna,	PP istruttori a MIT
si		Olbia - Sassari: potenziamento	ANAS	850,00	850,00	-	Sardegna,	LAVORI IN CORSO
si		(P) SS 291 della Nurra: Sassari - Alghero/aeroporto Fertilia	ANAS	18,10	18,10	-	Sardegna,	Attesa PP
si		Interconnessione: asse mediano di scorrimento di Cagliari con le SS 130, 131, 554 e 195 - L. Funzionale	Regione Sardegna	45,00	45,00	-	Sardegna,	PP istruttori a MIT
si		Adeguamento SS 125 - 131/bis Nuoro - Olbia - S. Teresa di Gallura	Regione Sardegna	172,00	172,00	-	Sardegna,	Attesa PD
si		Percorso sotterraneo nell' area metropolitana di Cagliari	Comune di Cagliari	140,00	8,00	132,00	Sardegna,	PD istruttori a MIT
		Fermata di collegamento ferroviario tra Cagliari e l'aeroporto Cagliari-Elmas	RFI	8,64	4,24	4,40	Sardegna,	PP istruttori a MIT
si		Interventi di velocizzazione sulla dorsale Cagliari -Oristano	RFI	54,00	24,00	30,00	Sardegna,	Attesa PE
		Porto di Golfo Aranci	Regione Sardegna	2,99	-	2,99	Sardegna,	Attesa PD
si		Porto di Porto Torres	Regione Sardegna	74,73	50,65	24,08	Sardegna,	Attesa PD
		Porto di Olbia	Regione Sardegna	85,08	10,61	74,47	Sardegna,	Attesa PD
-		<b>HUB Portuali</b>	*	2.741,31	1.513,30	1.228,01	----	----
		Hub Portuale Ancona - Allacci Plurimodali	ANAS	479,77	479,77	-	Marche,	----
27	4	Ancona - Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità	ANAS	479,77	479,77	-	Marche,	PP approvato da CIPE
70		Hub Portuale Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto	Autorità portuale di Civitavecchia	482,02	200,64	281,38	Lazio,	----
70		Civitavecchia - Realizzazione antemurale C. Colombo, nuova darsena traghetti e nuova darsena servizi. (lotto 1)	Autorità portuale di Civitavecchia	194,65	194,65	-	Lazio,	LAVORI AFFIDATI
70		Civitavecchia - Completamento. (lotto 2)	Autorità portuale di Civitavecchia	287,37	5,99	281,38	Lazio,	PP approvato da CIPE
		Hub Portuale - Pescara: deviazione del porto canale e suo prolungamento oltre l' attuale diga foranea	Autorità portuale di Pescara	20,00	9,81	10,19	Abruzzo	Attesa PP

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
37		<b>Hub Portuale - Taranto</b>	<b>Autorità portuale di Taranto</b>	<b>189,74</b>	<b>189,74</b>	-	Puglia,	PD approvato da CIPE
		<b>Hub Portuale - Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia</b>		<b>803,52</b>	<b>513,84</b>	<b>289,68</b>	Liguria,	----
128		Genova: riassetto accesso portuale Voltri	Autorità portuale di Genova	35,00	35,08	0,08	Liguria,	PP approvato da CIPE
169		La Spezia: variante SS 1 Aurelia - 3° lotto tra Felettino e raccordo autostradale.	ANAS	239,35	239,35	-	Liguria,	LAVORI AFFIDATI
		La Spezia: variante SS 1 Aurelia - 4° lotto tra San Benedetto e Beverino	ANAS	152,22	-	152,22	Liguria,	PP istruttori a MIT
147		Savona: variante SS 1 Aurelia bis tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore	ANAS	239,41	239,41	-	Liguria,	LAVORI AFFIDATI
		Savona: variante SS 1 Aurelia bis tra torrente Letimbro e Savona/casello autostradale	ANAS	137,54	-	137,54	Liguria,	PP istruttori a MIT
79		<b>Hub Portuale - Trieste</b>	<b>Autorità portuale di Trieste</b>	<b>439,82</b>	<b>81,50</b>	<b>358,32</b>	Friuli Venezia Giulia,	----
79		Piattaforma Logistica Trieste - Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali	Autorità portuale di Trieste	329,82	81,50	248,32	Friuli Venezia Giulia,	PD istruttori a MIT
		Collegamenti ferroviari Piattaforma logistica di Trieste: Raddoppio raccordo linea bivio San Polo Monfalcone e potenziamento terminal ferroviario	RFI	30	-	30,00	Friuli Venezia Giulia,	Attesa PP
		Collegamenti ferroviari Piattaforma logistica di Trieste Raddoppio Ronchi Cervignano Udine circonvallazione di Udine 80 rfi	RFI	80	-	80,00	Friuli Venezia Giulia,	Attesa PP
		<b>(P) Hub Portuale di Venezia</b>	<b>Autorità portuale di Venezia</b>	-	-	-	Veneto	Attesa PP
		<b>Hub Portuale di Ravenna</b>	<b>Autorità portuale di Ravenna</b>	<b>108,00</b>	<b>38,00</b>	<b>70,00</b>	Emilia Romagna,	----
		<b>(P) Nuovo scalo merci canale Candiano - 1 fase</b>	RFI	38,00	38,00	-	Emilia Romagna,	Attesa PD
		Realizzazione approfondimento fondali a -14,50 metri e sistemazione banchine	Autorità portuale di Ravenna	70,00	-	70,00	Emilia Romagna,	Attesa PP
		<b>Hub Portuali di Napoli e di Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali</b>	<b>Autorità portuale di Napoli/Salerno</b>	<b>218,44</b>	-	<b>218,44</b>	Campania,	Attesa PP
-		<b>HUB Interportuali</b>	*	<b>1.674,61</b>	<b>684,65</b>	<b>989,96</b>	----	----
		<b>Hub Interportuale Poggio Mirteto - (C.I. Tevere)</b>	RFI	<b>55,00</b>	<b>0,00</b>	<b>55,00</b>	Lazio,	----
		Poggio Mirteto - C.I. Tevere a Stimigliano in sostituzione Scalo Mercè Roma/San Lorenzo	RFI	55,00	0,00	55,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
39		<b>Hub Interportuali Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale</b>	<b>Autorità Portuale di Gioia Tauro</b>	<b>71,03</b>	<b>22,03</b>	<b>49,00</b>	Calabria,	PD istruttori a MIT
		<b>Hub Interportuale Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni</b>		<b>205,59</b>	<b>109,75</b>	<b>95,84</b>	Campania,	----
85		Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	Presidente Regione Campania	17,00	16,63	0,37	Campania,	LAVORI IN CORSO
42		Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	Salerno Interporto	10,80	18,20	7,40	Campania,	LAVORI IN CORSO



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci pe	P N S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
43		Interporto di Battipaglia - 2°lotto	Salerno Interporto	23,58	0,00	23,58	Campania,	LAVORI AFFIDATI
43		Interporto di Battipaglia - completamento	Salerno Interporto	74,92	74,92	-	Campania,	LAVORI AFFIDATI
		Interporto di Marcianise / Maddaloni	Interporto Sud Europa	79,29	0,00	79,29	Campania,	Attesa PP
		Hub Interportuale Area romana	Regione Lazio	522,18	11,18	511,00	Lazio,	----
31		Piastra logistica di Civitavecchia	Regione Lazio	11,18	11,18	0,00	Lazio,	COMPLETATO
		Interporto Roma - Fiumicino	Regione Lazio	102,06	0,00	102,06	Lazio,	Attesa PP
		Piastra logistica Bagni di Tivoli	Regione Lazio	408,94	0,00	408,94	Lazio	Attesa PP
		Hub Interportuale Segrate - Opere complementari al centro intermodale 1°lotto, 2°stralcio	Comune di Milano	86,30	0,00	86,30	Lombardia,	PD istruttori a MIT
		Hub Interportuale Jesi - Infrastrutture di allaccio	Società Interporto Jesi	128,40	46,90	81,50	Marche,	Attesa PP
		Hub interportuale Novara	CIM Centro Interportuale Merici	94,64	107,01	12,37	Piemonte,	----
119		Hub Interportuali Novara centro merci - Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.	CIM Centro Interportuale Merici	3,99	2,05	1,94	Piemonte,	LAVORI IN CORSO
118		Hub Interportuali Novara centro merci - Terminale Ovest	CIM Centro Interportuale Merici	90,65	104,96	14,31	Piemonte,	COMPLETATO
		Hub Interportuale area brindisina	Regione Puglia	88,98	0,00	88,98	Puglia,	Attesa PP
38		Hub Interportuale Catania	Società degli Interporti Siciliani SpA	113,66	91,83	21,83	Sicilia,	----
38		Hub Interportuali Catania 1°stralcio della fase 1 - Piastra infrastrutture trasporto gomma-binario-mare e ruota	Società degli Interporti Siciliani SpA	85,60	73,95	11,65	Sicilia,	LAVORI IN CORSO
38		Hub Interportuali - Catania 2°stralcio fase 1	Società degli Interporti Siciliani SpA	28,06	17,88	10,18	Sicilia,	LAVORI AFFIDATI
286		Hub Interportuali - Termini Imerese	Regione Sicilia	79,03	78,87	0,16	Sicilia,	PP approvato da CIPE
		Hub Interportuali - Augusta	Regione Sicilia	85,00	85,00	-	Sicilia,	PP approvato da CIPE
		Hub Interportuale Palermo, Messina, Trapani - Piastra portuale	Regione Sicilia	-	0,00	-	Sicilia,	Attesa PP
47		Hub Interportuale Piastra Logistica Umbra - Terni, Foligno e Citta' di Castello.	Regione Umbria	94,72	70,31	24,41	Umbria,	----
47		Piastra Logistica Umbra - Citta' di Castello / S.Giustino.	Regione Umbria	16,97	16,97	-	Umbria,	LAVORI AFFIDATI
47		Piastra Logistica Umbra - Foligno 1° stralcio	Regione Umbria	30,52	30,52	-	Umbria,	LAVORI AFFIDATI
47		Piastra Logistica Umbra - Foligno 2° stralcio	Regione Umbria	8,22	0,00	8,22	Umbria,	PP approvato da CIPE
47		Piastra Logistica Umbra - Terni e Narni 1° stralcio	Regione Umbria	22,82	22,82	-	Umbria,	LAVORI AFFIDATI

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
47		Piastra Logistica Umbra - Terni e Narni 2° stralcio	Regione Umbria	16,19	0,00	16,19	Umbria,	PP approvato da CIPE
		(P) Hub Interportuale Sistema idroviario Padano-Veneto	Agenzia Interregionale Po	-	-	-	Lombardia Emilia Romagna	Attesa PP
69		Hub Interportuale Porto di Cremona	Agenzia Regionale Porti di Cremona - Mantova	24,00	35,69	11,69	Lombardia,	PP approvato da CIPE
156		Hub Interportuale Livorno Guasticce	Interporto Toscano A. Vespucci	26,08	26,08	-	Toscana,	LAVORI IN CORSO
-		Grandi HUB aeroportuali - Allacciamenti ferroviari e stradali	*	659,82	269,95	389,87	----	----
83		Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata - Parma	Metro Parma SpA	345,50	268,95	76,55	Emilia Romagna,	Definanziata x Legge ma non derubricata
94		Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	RFI	223,92	1,00	222,92	Veneto,	PP approvato da CIPE
		Collegamento ferroviario aeroporto di Verona (linea Modena-Verona)	RFI	90,40	0,00	90,40	Veneto,	PP istruttori a MIT
-		Schemi Idrici - Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	*	2.732,75	1.982,65	750,10	----	----
		<b>Schemi Idrici Abruzzo</b>		<b>191,78</b>	<b>36,81</b>	<b>154,97</b>	Abruzzo,	----
50		Potenziamento acquedotto del Ruzzo - lotto 1	Regione Abruzzo	36,81	36,81	-	Abruzzo,	COMPLETATO
		Potenziamento acquedotto del Ruzzo - Opere di completamento	Regione Abruzzo	50,30	0,00	50,30	Abruzzo,	PD istruttori a MIT
		Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara	Agenz. Consorzio Acquedotto ACA	5,17	0,00	5,17	Abruzzo,	Attesa PP
		Vasche di accumulo e impianti irrigui Piana del Fucino	Regione Abruzzo	99,50	0,00	99,50	Abruzzo,	Attesa PP
		<b>Schemi Idrici Basilicata</b>		<b>467,22</b>	<b>352,11</b>	<b>115,11</b>	Basilicata,	----
		Acquedotto Basento-Camastra, integrazione condotte maestre 1° lotto funzionale	Regione Basilicata	22,69	0,00	22,69	Basilicata,	GARA
		Acquedotto Basento-Camastra, integrazione condotte maestre 2° lotto funzionale	Regione Basilicata	15,00	0,00	15,00	Basilicata,	Attesa PP
52		Acquedotto dell' Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale	Regione Basilicata	12,99	17,28	4,29	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
		Acquedotto dell' Agri, integrazione condotte maestre e varie 2° lotto funzionale	Regione Basilicata	8,00	0,00	8,00	Basilicata,	Attesa PP
13		Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	Regione Basilicata	14,74	16,00	1,26	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
		Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 2° lotto funzionale	Regione Basilicata	14,00	0,00	14,00	Basilicata,	Attesa PP
77		Conturizzazione completa utenze civili, industriali e agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	Regione Basilicata	46,49	59,52	13,03	Basilicata,	LAVORI IN CORSO

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci pe	P N S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
51		Adeguamento opere di captazione, riefficientamento ed opere connesse valli Noce e Sinni	Regione Basilicata	22,64	21,57	1,07	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
122		Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	Regione Basilicata	85,70	85,70	-	Basilicata,	LAVORI AFFIDATI
		Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento irriguo settori A e T	Regione Basilicata	65,00	0,00	65,00	Basilicata,	Attesa PD
133		Schema idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza, distribuzione 3° lotto	Regione Basilicata	110,87	101,77	9,10	Basilicata,	LAVORI AFFIDATI
66		Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S. Giuliano - Ginosa (lotto 2)	Consorzio Bonifica Bradano/Metaponto	31,88	31,87	0,01	Basilicata,	LAVORI AFFIDATI
12		Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	Ente Irrigazione Puglia-Lucania-Irpinia	17,22	18,40	1,18	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
		<b>Schemi Idrici Calabria</b>		<b>106,23</b>	<b>104,07</b>	<b>2,16</b>	Calabria,	----
49	si	Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto)	Regione Calabria	35,37	33,60	1,77	Calabria,	LAVORI IN CORSO
110		Condotta forzata ed opere per centrale idroelettrica (II lotto)	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	17,12	17,12	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
110		Schema Menta: opere a valle della centrale idroelettrica (II lotto)	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	53,74	53,35	0,39	Calabria,	LAVORI IN CORSO
		<b>Schemi Idrici Campania</b>		<b>726,36</b>	<b>261,57</b>	<b>464,79</b>	Campania,	----
		Adeguamento ripartitrice principale acquedotto campano	Regione Campania	188,53	188,53	-	Campania,	PP istruttori a MIT
		Miglioramento e completamento sistema di ripartizione primaria acquedotto Campano	Regione Campania	387,43	15,89	371,54	Campania,	PP istruttori a MIT
		Adeguamento direttrice principale dell'Acquedotto del Sarno	Regione Campania	61,75	12,79	48,96	Campania,	PD istruttori a MIT
		Completamento schema Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Voltumo	Regione Campania	45,05	44,36	0,69	Campania,	PD istruttori a MIT
		Ristrutturazione ed ammodernamento rete irrigua ed impianti tecnologici comuni di Albanella - Altavilla Silentina - Serre - Capaccio	Consorzio di bonifica Paestum - Sinistra Sele	43,60	0,00	43,60	Campania,	Attesa PP
		<b>Sistema di adduzione principale città di Napoli</b>		<b>74,38</b>	<b>24,46</b>	<b>49,92</b>	Campania,	----
		Potenziamento dell'Acquedotto del Serino - I° lotto	ARIN Spa	44,46	24,46	20,00	Campania,	PP istruttori a MIT
		Integrazione funzionale del nuovo acquedotto in pressione del Serino	ARIN Spa	29,92	-	29,92	Campania,	PP istruttori a MIT
		<b>Schemi Idrici Molise</b>		<b>217,49</b>	<b>213,75</b>	<b>3,74</b>	Molise,	----
22		Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	Regione Molise	82,76	83,27	0,51	Molise,	LAVORI IN CORSO
23		Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	30,39	30,47	0,08	Molise,	LAVORI IN CORSO
115		Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	Consorzio Bonifica Integrale Larinese	75,00	75,00	-	Molise,	LAVORI AFFIDATI

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. CI pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
158		Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno lavori di completamento 2° stralcio	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	29,34	25,01	4,33	Abruzzo, Molise,	PD approvato da CIPE
		<b>Schemi Idrici Puglia</b>		<b>299,96</b>	<b>306,87</b>	<b>6,91</b>	Puglia,	----
14		Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello	Consorzio Bonifica Vulture Alto Bradano	19,68	19,88	0,20	Puglia,	LAVORI IN CORSO
123		Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	Regione Campania	157,29	157,29	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
78		Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania	AQP	53,00	53,00	-	Puglia,	COMPLETATO
149		Acquedotto del Sinni - Condotta Adduttrice dal Torrino di Monte Ciminiello al serbatoio S. Paolo, al serbatoio Secll e ampliamento lotti 1,2,3	AQP	69,99	76,70	6,71	Puglia,	LAVORI IN CORSO
	si	Acquedotto del Sinni - Raddoppio	AQP	180,00	180,00	-	Puglia,	Attesa PP
	si	<b>Schemi Idrici Sardegna</b>		<b>266,92</b>	<b>261,72</b>	<b>5,20</b>	Sardegna,	----
26		Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1° e 2° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	53,87	54,56	0,69	Sardegna,	COMPLETATO
27	si	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 3° e 4° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	65,10	68,58	3,48	Sardegna,	LAVORI IN CORSO
54		Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu Is Canargius e bacini minori - lotto 1	Consorzio Bonifica della Sardegna	83,22	83,22	-	Sardegna,	GARA
		Condotta pedemontana di adduzione irrigua (diga di Sa Stria sul Rii Monti Nieddu Traversa di Medau Ainiu sul Rio Is Canargius) - lotto 2	Consorzio Bonifica della Sardegna	9,40	0,00	9,40	Sardegna,	Attesa PD
25		Schema n° 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° lotto - Picocca	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	55,17	55,20	0,03	Sardegna,	LAVORI AFFIDATI
24		Opere di Collegamento Flumineddu - Tirso lavori di indagine e sviluppo progetto definitivo	Consorzio di Bonifica dell'Oristanese	0,16	0,16	-	Sardegna,	PP approvato da CIPE
		<b>Schemi idrici Sicilia</b>		<b>202,41</b>	<b>241,29</b>	<b>38,88</b>	Sicilia,	----
10		Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	Commissario Emergenza Idrica Sicilia	38,16	65,89	27,73	Sicilia,	COMPLETATO
11		Acquedotto Gela - Aragona	Commissario Emergenza Idrica Sicilia	89,94	89,20	0,74	Sicilia,	LAVORI IN CORSO
82		Acquedotto Montescuro Ovest	Agenzia regionale rifiuti e acque regione Sicilia	74,31	86,20	11,89	Sicilia,	LAVORI IN CORSO
		<b>Piano degli interventi nel comparto energetico</b>		<b>1.656,20</b>	<b>1.656,20</b>	<b>-</b>	----	----
160		<b>Giacimenti idrocarburi</b>	<b>Total Italia SpA</b>	<b>964,70</b>	<b>964,70</b>	<b>-</b>	Basilicata,	----
160		Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	Total Italia SpA	964,70	964,70	-	Basilicata,	PP approvato da CIPE
		<b>Rete elettrica di trasmissione</b>	<b>Terna SpA</b>	<b>691,50</b>	<b>691,50</b>	<b>-</b>	Basilicata, Lazio, Lombardia, Sardegna, Toscana	----
62		Rete Elettrica - Linea Turbigio-Bovisio tratta Turbigio-Rho	Terna SpA	46,50	46,50	-	Lombardia,	COMPLETATO

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Cipe	P.N.S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
46		Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 kV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia tema d' interconnessione	Terna SpA	23,00	23,00	-	Lombardia,	COMPLETATO
107		Rete Elettrica - Elettrodotto 380 kV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	Terna SpA	12,00	12,00	-	Basilicata,	COMPLETATO
108		Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina	Terna SpA	520,00	520,00	-	Lazio, Sardegna,	LAVORI IN CORSO
157		Rete elettrica - Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina e opere connesse	Terna SpA	90,00	90,00	-	Toscana,	LAVORI IN CORSO
-		Piano degli Interventi nel comparto delle telecomunicazioni	*	-	-	-	-----	-----
-		Mantenimento in efficienza edifici sedi di organi istituzionali	*	1.338,68	1.277,91	60,77	-----	-----
81		Edifici istituzionali	Provveditore Abruzzo-Lazio-Sardegna	346,30	285,53	60,77	Lazio	LAVORI IN CORSO
366		Edilizia carceraria	Commissario delegato emergenza carceri	503,30	503,30	-	Multiregionale,	GARA
84		Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici	Comuni e Province	489,08	489,08	-	Multiregionale,	GARA
-		Riepilogo globale	*	233.164,81	99.331,95	133.935,97	-----	

**TABELLA 2 Quadro Programmatico Prioritario 2011 – 2013 Programma Nazionale di Riforma**

Co d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicator e	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
-		<b>Vallchi</b>	*	13.336,11	2.662,18	10.673,93	-----	-----
		<b>Trafo del Frejus</b>	<b>ANAS</b>	<b>204,71</b>	<b>204,70</b>	<b>0,01</b>	Piemonte,	-----
173		Trafo di sicurezza del Frejus (parte italiana)	SITAF	204,71	204,70	0,01	Piemonte,	LAVORI AFFIDATI
		<b>Frejus ferroviario</b>	<b>RFI / LTF</b>	<b>6.521,00</b>	<b>1.265,00</b>	<b>5.256,00</b>	Piemonte,	-----
40		Corridoio 5 collegamento internazionale Torino - Lione: tratta Bruzzola/confine di Stato	RFI	2.300,00	349,00	1.951,00	Piemonte,	PP approvato da CIPE
40		Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)	LTF	4.221,00	916,00	3.305,00	Piemonte	PP approvato da CIPE
		<b>Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona</b>	<b>RFI</b>	<b>6.610,40</b>	<b>1.192,48</b>	<b>5.417,92</b>	Trentino Alto Adige, Veneto	-----
		<b>Brennero traforo ferroviario</b>	<b>RFI</b>	<b>4.140,00</b>	<b>1.138,30</b>	<b>3.001,70</b>	Trentino Alto Adige,	-----
67		Valico ferroviario del Brennero	RFI / Brenner Base Tunnel	4.140,00	1.138,30	3.001,70	Trentino Alto Adige,	LAVORI AFFIDATI
		<b>Asse ferroviario Fortezza - Verona</b>	<b>RFI</b>	<b>2.470,40</b>	<b>54,18</b>	<b>2.416,22</b>	Trentino Alto Adige, Veneto	-----
		(P) Terminal ferroviario intermodale Isola della Scala	Provincia di Verona	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
152		Quadruplicamento Fortezza - Verona: Fortezza - Ponte Gardena lotto 1	RFI	1.618,40	36,12	1.582,28	Trentino Alto Adige, Veneto	PP approvato da CIPE
152		Quadruplicamento Fortezza - Verona: circonvallazione di Bolzano lotto 2	RFI	852,00	18,06	833,94	Trentino Alto Adige, Veneto	PP approvato da CIPE
-		<b>Corridoio Plurimodale Padano</b>	*	20.000,59	9.339,29	10.861,30	-----	-----
		<b>Asse ferroviario Corridoio 5 LYON - KIEV (Torino - Trieste)</b>	<b>RFI</b>	<b>11.650,00</b>	<b>1.446,13</b>	<b>10.203,87</b>	Piemonte, Valle d Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia,	-----
41		Tratta AV/AC Milano-Verona	RFI	4.850,00	1.184,05	3.665,95	Lombardia, Veneto,	-----
41		Tratta Treviglio- Brescia	RFI	2.050,00	1.131,05	918,95	Lombardia	LAVORI AFFIDATI

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
41		Tratta Brescia - Verona	RFI	2.800,00	53,00	2.747,00	Lombardia Veneto	PP approvato da CIPE
164		Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	RFI	670,00	18,45	651,55	Veneto,	PP istruttoria MIT
138		AV/AC Verona-Padova	RFI	5.130,00	161,00	4.969,00	Veneto,	PP approvato da CIPE
114		Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)	RFI	1.000,00	82,63	917,37	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		<b>Linea ferroviaria Aosta - Martigny</b>	RFI	<b>450,00</b>	<b>20,00</b>	<b>430,00</b>	Piemonte, Valle d Aosta,	----
		Nuova tratta Martigny - Aosta - Ivrea	RFI	450,00	20,00	430,00	Valle d Aosta,	PP istruttoria MIT
		<b>Accessibilità ferroviaria Malpensa</b>	RFI	<b>78,85</b>	-	<b>78,85</b>	Piemonte, Lombardia,	----
86		Linea Novara Seregno. potenziamento e variante della tratta di Galliate	FerrovieNord Milano	78,85	-	78,85	Piemonte	PP approvato da CIPE
		<b>Completamento stradale Corridoio 5 e dei valichi confinari</b>	ANAS	<b>3.451,22</b>	<b>3.388,64</b>	<b>62,58</b>	Piemonte, Valle d Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia,	----
92		A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	ANAS	160,22	160,22	-	Friuli Venezia Giulia,	GARA
89		A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana	ANAS	2.300,00	2.300,00	-	Veneto, Friuli Venezia Giulia,	PP approvato da CIPE
171		Autostrada A4 Torino - Milano: variante autostradale di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220	ANAS	261,00	198,42	62,58	Piemonte, Lombardia,	PD approvato da CIPE
		(P) Autostrada A27 Alemagna e valichi confinari	Società Autostrada Br-Vr-Vi-Pd Spa	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) A4 Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale Veneto: collegamenti con le tratte Meolo Jesolo e Alvisopoli	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) SS 47 della Valsugana: ammodernamento in nuova sede tra Bassano del Grappa e confine regionale	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		(P) Sistema delle Tangenziali Venete e strada mediana di collegamento	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		(P) SR 10 nuova tratta Este Legnago	Regione Veneto	-	-	-	Veneto,	Attesa PP
		Opere integrate al passante di Mestre - Circonvallazione orbitale di Padova GRAP Asse intermodale Padova Venezia	Regione Veneto	730,00	730,00	-	Veneto,	PP istruttoria MIT
		(P) A8 (Milano Nord A9) - Quinta corsia	ANAS	70,00	70,00	-	Lombardia,	Attesa PD
		Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto		1.988,00	1.902,00	86,00	Piemonte, Lombardia, Veneto,	-----
		A31 Valdastico Nord	Società Autostrada Br-Vr-Vi-Pd Spa	1.558,00	1.558,00	-	Veneto	Attesa PD
		Pedemontana Piemontese - A4 santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano-Ghemme	CAP	430,00	344,00-	86,00	Piemonte,	Attesa PP
		Asse Autostradale Medio Padano - Brescia-Milano e passante di Mestre		1.578,00	1.578,00	-	Lombardia, Veneto,	-----
100		Tangenziale EST di Milano	CAL	1.578,00	1.578,00	-	Lombardia,	PP approvato da CIPE
368		(P) Autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara(VR)-Mare Adriatico	Regione Veneto	934,52	934,52	-	Veneto,	PP approvato da CIPE
		(P) Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona	ANAS	-	-	-	Emilia Romagna	Attesa PP
-		Corridolo Plurimodale Tirreno Brennero	*	5.394,97	2.126,24	3.268,73	-----	-----
159		Asse Ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia		2.664,00	294,24	2.369,76	Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Liguria, Emilia Romagna, Toscana,	-----
159		Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma - Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia	RFI	2.304,00	294,24	2.009,76	Emilia Romagna, Toscana,	PP approvato da CIPE
		Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e transpadano: Parma - Poggio Rusco	FER	360,00	-	360,00	Lombardia, Emilia Romagna,	PP istruttoria MIT
		Asse Autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	ANAS	2.730,97	1.832,00	898,97	Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Liguria, Emilia Romagna,	-----



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cip e	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progett o
65		Raccordo autostradale della CISA A15 - autostrada del Brennero A22: completamento tratta Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR)	ANAS	2.217,97	1.319,00	898,97	Lombardia,Veneto,Trentino Alto Adige,Liguria,Emilia Romagna,	PD istrutto ria MIT
65		Raccordo autostradale della CISA A15 - autostrada del Brennero A22: 1° lotto tratta Fontevivo (PR) - Terre Verdiane prolungamento per Mantova - Nogarole Rocca (VR)	ANAS	513,00	513,00		Emilia Romagna,	LAVO R AFFID ATI
-		<b>Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa</b>	*	22.149,36	6.497,18	15.652,18	-----	-----
		<b>Asse ferroviario Ventimiglia-Genova- Novara-Milano (Sempione)</b>	RFI	6.100,00	719,50	5.380,50	Piemonte,Lombardia,Liguria,	-----
35		Tratta AV/AC Milano- Genova: Terzo Valico dei Giovi.	RFI	6.100,00	719,50	5.380,50	Piemonte,Liguria,	LAVO RI AFFID ATI
		<b>Potenziamento sistema Gottardo ferroviario</b>	RFI	1.412,00	40,00	1.372,00	Lombardia,	-----
		Gottardo - Quadruplicamento Monza- Chiasso: tratta Bivio Rosales - Seregno	RFI	1.412,00	40,00	1.372,00	Lombardia,	PP istrutto ria MIT
	si	<b>Asse ferroviario Salerno- Reggio Calabria- Palermo-Catania</b>	RFI	4.845,00	847,00	3.998,00	Campania,Calabria,Basilicata, Sicilia,	-----
91		Raddoppio linea Messina - Catania: tratta Giampileri - Fiumefreddo	RFI	1.970,00	59,00	1.911,00	Sicilia,	PP approv ato da CIPE
		Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	RFI	1.855,00	52,00	1.803,00	Campania,	PP istrutto ria MIT
10 9	si	Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione): tratta Bicocca - Targia	RFI	81,00	81,00	-	Sicilia,	PP approv ato da CIPE
	si	Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione)	RFI	230,00	230,00	-	Campania,Calabria,Basilicata,	PP istrutto ria MIT
	si	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica	RFI	420,00	420,00	-	Campania Calabria Sicilia	Attesa PE
		Ponte sullo Stretto di Messina: opere ferroviarie connesse	RFI	289,00	5,00	284,00	Calabria, Sicilia	Attesa PP
17 2		<b>Asse Autostradale Cecina-Civitavecchia. Completamento Corridoio Autostradale Tirrenico</b>	ANAS	2.000,00	2.000,00	-	Toscana,Lazio,	-----

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cip e	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progett o
17 2		Asse Autostradale A12 - tratto Cecina (Rosignano M.) - Civitavecchia	ANAS	3.783,08	3.369,39	413,69	Toscana,Lazio,	LAVO RI AFFID ATI
		<b>Adeguamento Cassia Roma - Viterbo</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>295,02</b>	<b>6,64</b>	<b>288,38</b>	Lazio,	----
88		Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)	Regione Lazio	295,02	6,64	288,38	Lazio,	PP approv ato da CIPE
		<b>Trasversale Nord Orte - Civitavecchia</b>	<b>ANAS</b>	<b>815,00</b>	<b>100,00</b>	<b>715,00</b>	Lazio,	----
		SS 675 Umbro-Laziale - Collegamento Cinelli - SS1 Aurelia km 86+000 (tronco 3 Lotto 1° stralcio B e tronco 2 lotti 1 e 2)	ANAS	815,00	100,00	715,00	Lazio,	PD istrutto ria MIT
		<b>Pontina-A12-Appia</b>		<b>2.637,03</b>	<b>1.925,33</b>	<b>711,70</b>	Lazio,	----
		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - A12 - Tor de Cenci (RM)	Autostrade del Lazio	493,50	209,10	284,40	Lazio,	PP approv ato da CIPE
58		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - Bretella Sistema Valmontone	Autostrade del Lazio	709,20	281,90	427,30	Lazio,	PD approv ato da CIPE
59		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - 1° stralcio f.le	Autostrade del Lazio	1.434,33	1.434,33	-	Lazio,	PD approv ato da CIPE
3	si	<b>Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria</b>	<b>ANAS</b>	<b>3.362,71</b>	<b>562,28</b>	<b>2.800,43</b>	Campania,Calabria,Basilicata,	----
3		Sa-Rc Km 148+000- 153+400 - Tronco 2° Tratto 1°Lotto 1°	ANAS	107,53	107,53	-	Calabria,	LAVO RI AFFID ATI
3		Sa-Rc Km 185+000- 206+500 3 <sup>A</sup> maxilotto parte 4a	ANAS	598,00	-	598,00	Calabria,	Attesa PD
3		Sa-Rc Km 259+700- 286+000 4 <sup>A</sup> maxilotto (5° Megalotto) parte 1a e 2a	ANAS	1.385,78	-	1.385,78	Calabria,	PD istrutto ria MIT
3		Sa-Rc dal Km 31+600 - Nuovo sistema di svincoli di Cosenza Sud e viabilità di accesso alla città	ANAS	135,75	-	135,75	Calabria,	Attesa PD
3		Sa-Rc Nuovo Svincolo di Eboli situato al km 31+600	ANAS	22,00	-	22,00	Campania,	Attesa PP
3		Sa-Rc Svincolo di Sala Consilina Sud in località Trinità situato al km 95+244	ANAS	15,51	-	15,51	Campania,	Attesa PP
3		Sa-Rc Svincolo di Padula - Buonabitacolo situato al km 103+207	ANAS	18,86	-	18,86	Campania,	Attesa PP
3		Sa-Rc Svincolo di Lauredana di Borrello km 377+750	ANAS	25,00	-	25,00	Calabria,	Attesa PP

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co. d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
3		Sa-Rc Km 337+800-348+600. Svincolo di Pizzo Calabro e svincolo di S. Onofrio inclusi	ANAS	451,84	-	451,84	Calabria,	Attesa PP
3		Sa-Rc ulteriori interventi	ANAS	602,44	454,75	147,69	Calabria,	Attesa PP/PD
		Palermo - Agrigento autostrada	ANAS	682,60	296,43	386,17	Sicilia,	----
168		Adeguamento della SS 121 dal nuovo svincolo Bolognetta (incluso) al bivio Manganaro e della SS189 dal bivio Manganaro a Lercara Friddi	ANAS	682,60	296,43	386,17	Sicilia,	PP approvato da CIPE
-		Corridolo Plurimodale Adriatico	*	535,11	344,00	191,11	----	----
		Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	RFI	257,00	257,00	-	Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia,	----
101		Nodo ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	RFI	210,00	210,00	-	Marche	PD istruttoria MIT
		Nodo ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	RFI	30,00	30,00	-	Abruzzo	Attesa PD
		Realizzazione del terzo binario tra la stazione di Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova	RFI	17,00	17,00	-	Abruzzo	Attesa PD
	si	Gioia del Colle - Matera (progettazione)	ANAS	1,00	1,00	-	Puglia, Basilicata,	Attesa PP
	si	SS 172 dei Trulli	ANAS	252,12	86,00	166,12	Puglia,	Attesa PD
		Ammodernamento SS 7-SS 106	ANAS	24,99	-	24,99	Puglia	Attesa PD
-		Corridolo Plurimodale Dorsale Centrale	*	2.803,75	1.157,75	1.646,00	----	----
		Superstrada regionale Ferrara Mare - adeguamento ai fini della sicurezza	ANAS	634,00	454,00	180,00	Emilia Romagna	Attesa PD
		Completamento raddoppio di viale Leonardo da Vinci di Prato	Comune di Prato	16,00	-	16,00	Toscana	Attesa PP
		Nodo Stradale e Autostradale di Bologna	ANAS	1.583,25	133,25	1.450,00	Emilia Romagna,	Attesa PD
		Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo	ANAS	570,50	570,50	-	Emilia Romagna,	----
90		Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano Km 313+000	ANAS	570,50	570,50	-	Emilia Romagna,	PD approvato da CIPE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cip e	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progett o
-		Salvaguardia della laguna e città di Venezia: sistema Mo.S.E.	*	5.496,19	3.473,90	2.022,29	----	----
9		Progetto salvaguardia della laguna e città di Venezia sistema Mo.S.E.	Magistrato alle Acque	5.496,19	3.473,90	2.022,29	Veneto	LAVO RI IN CORS O
-		Ponte Stretto di Messina	*	6.950,00	1.650,00	5.300,00	----	----
34	si	Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente	Stretto di Messina SpA	6.100,00	1.650,00	4.450,00	Calabria,Sicilia,	LAVO RI AFFID ATI
	si	Opere complementari Ponte sullo Stretto	Stretto di Messina SpA	850,00	-	850,00	Calabria,Sicilia,	Attesa PP
-		Corridolo Trasversale e Dorsale Appenninica	*	29.730,07	16.015,43	13.714,64	----	----
		Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	RFI	182,31	42,87	139,44	Puglia,Calabria,Basilicata,	Attesa PP
	si	Linea AV AC Napoli Bari: completamento e raddoppio Napoli - Cancello - Frasso Telesino - Apice -Orsara	RFI	5.735,00	2.151,00	3.584,00	Campania Puglia	Attesa PD
	si	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale appenninica	RFI	1.022,00	914,00	108,00	Campania Puglia	Attesa PE
12 9		Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	ANAS	253,00	162,00	91,00	Emilia Romagna,	PP approv ato da CIPE
		Orte Mestre : (completamento itinerario europeo E45- E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e Riqualificazione E 55 Nuova Romea )	ANAS	9.768,00	8.340,00	1.428,00	Veneto, Emilia Romagna, Marche, Toscana, Umbria, Lazio	Attesa PP
		Raccordo autostradale Siena - Firenze	ANAS	700,00	350,00	350,00	Toscana	Attesa PP
		Asse viario Fano - Grosseto (E78) e bretella di collegamento SS 687	ANAS	2.894,12	-	2.894,12	Toscana,Umbria,Marche,	----
		Tratto 5: lotto prioritario 10 collegamento del tratto in esercizio della bretella di Urbino	ANAS	233,00	-	233,00	Marche	Attesa PD

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Tratto 5: Selci-Lama(E45)-S.Stefano di Gaifa. Lotto 4 "Mercatello sul Metauro Ovest" - "Mercatello sul Metauro Est"	ANAS	204,00	-	204,00	Marche,	PD istruttoria MIT
		Fano - Grosseto completamente dei tratti 1-2-3-4-5	ANAS	2.457,12	-	2.457,12	Umbria, Marche, Toscana	Attesa PP
2		Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	1.586,18	1.211,58	374,60	Umbria, Marche,	----
2		Quadrilatero Umbria - Marche: maxilotto 1 parte 1	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	481,09	469,96	11,13	Umbria, Marche,	LAVORI IN CORSO
2		Quadrilatero Umbria - Marche: maxilotto 1 parte 2	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	801,56	647,63	153,93	Umbria, Marche,	LAVORI IN CORSO
2		Quadrilatero Umbria - Marche: maxilotto 2 parte 2	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	303,53	93,99	209,54	Umbria, Marche,	GARA
		Nodo stradale di Perugia	ANAS	518,00	-	518,00	Umbria,	----
102		Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Corciano I° stralcio	ANAS	518,00	-	518,00	Umbria,	PP approvato da CIPE
		Rieti - L'Aquila - Navelli (Strada)	ANAS	93,63	91,34	2,29	Lazio, Abruzzo,	----
		Adeguamenti e/o potenziamenti ulteriori	ANAS	93,63	91,34	2,29	Abruzzo	Attesa PP
		Pedemontana Abruzzo - Marche (strada)	ANAS	569,94	-	569,94	Marche, Abruzzo,	Attesa PP
	si	Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (Termoli - S. Vittore)	ANAS	3.261,10	1.244,00	2.017,10	Lazio, Molise, Campania,	----
	si	Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli-S. Vittore Tratta 1 - S. Vittore-Venafro-Isernia-Bojano-Campobasso	ANAS	1.244,00	1.244,00	-	Lazio, Molise, Campania,	PP istruttoria MIT
		Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli-S. Vittore Tratta 2 - Bojano - Guardalfiera e Larino II° Termoli	ANAS	1.620,35	-	1.620,35	Lazio, Molise, Campania,	Attesa PP
		Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli-S. Vittore Variante di Guardalfiera (Guardalfiera - Larino II°)	ANAS	396,75	-	396,75	Lazio, Molise, Campania,	Attesa PP
	si	Benevento - Caserta- A1 - Calanello - Grazzanise e variante Caserta		588,64	588,64	-	Campania,	----
120	si	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	ANAS	588,64	588,64	-	Campania,	PP approvato da CIPE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
	si	<b>SS 182 - Trasversale delle Serre completamente</b>	<b>ANAS</b>	<b>221,60</b>	<b>221,60</b>	-	Calabria	Attesa
	si	<b>Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria</b>	<b>ANAS</b>	<b>2.336,55</b>	<b>698,40</b>	<b>1.638,15</b>	Calabria,Basilicata,	----
150	si	S.S. 106 - Megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI)	ANAS	1.234,75	698,40	536,35	Calabria,	PP approvato da CIPE
		S.S. 106 - Megalotto 5 - Reggio Calabria - Bova: da Pellarò a Melito Porto Salvo lotti 1-2-3-4-5-6	ANAS	1.101,80	-	1.101,80	Calabria,	PP istruttoria MIT
-		<b>Sistemi Urbani</b>		<b>10.860,62</b>	<b>4.887,10</b>	<b>5.973,52</b>	----	----
		<b>Metropolitana Milanese</b>	<b>Comune di Milano</b>	<b>3.969,44</b>	<b>2.509,96</b>	<b>1.459,48</b>	Lombardia,	----
161		Metropolitana di Milano linea M2 - Prolungamento Cologno Nord - Vimercate	Comune di Milano	476,67	6,00	470,67	Lombardia,	PP approvato da CIPE
163		Metropolitana di Milano linea M3 - Tratta S.Donato - Paolo	Comune di Milano	798,02	8,60	789,42	Lombardia,	PP approvato da CIPE
143		Metropolitana di Milano linea M4 - Lorenteggio-Linate: prima tratta Funzionale Lorenteggio-Sforza/Policlinico	Comune di Milano	788,67	589,12	199,55	Lombardia,	PD istruttoria MIT
106		Metropolitana di Milano linea M4 - Lorenteggio-Linate: tratta Policlinico-Linate 2° lotto	Comune di Milano	910,02	910,03	0,01	Lombardia,	PD approvato da CIPE
151		Metropolitana di Milano linea M5 - Garibaldi - S.Siro lotto 2	Comune di Milano	781,85	782,00	0,15	Lombardia,	PD approvato da CIPE
		(P) Nodo ferroviario di Milano: fermata ferroviaria Forlanini	Comune di Milano	-	-	-	Lombardia,	Attesa PP
167		Metrotramvia di Milano - Parco Nord Desio / Seregno	Provincia di Milano	214,21	214,21	-	Lombardia,	GARA
		<b>Torino - Metropolitana</b>	<b>Comune di Torino</b>	<b>304,32</b>	<b>304,32</b>	-	Piemonte,	----
		Torino - Metropolitana: tratta 3 Collegno - Cascine Vica	Comune di Torino	304,32	304,32	-	Piemonte,	PP istruttoria MIT
		<b>Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase</b>	<b>RFI/GTT</b>	<b>221,75</b>	<b>70,00</b>	<b>151,75</b>	Piemonte	Attesa PP
		<b>(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche</b>	<b>CAP</b>	-	-	-	Piemonte	Attesa PP
		<b>Brescia - Metropolitana</b>	<b>Brescia Mobilità</b>	<b>80,00</b>	-	<b>80,00</b>	Lombardia,	----
		Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - Ulteriori adeguamenti	Brescia Mobilità	80,00	-	80,00	Lombardia,	PD istruttoria MIT

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co. d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		<b>(P) Bologna - SFM metropolitano</b>	<b>RFI</b>	<b>62,00</b>	-	<b>62,00</b>	Emilia Romagna,	Attesa PP
		<b>Bologna - Metropolitana</b>	<b>Comune di Bologna</b>	<b>297,03</b>	-	<b>297,03</b>	Emilia Romagna,	----
32		<i>Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2A (Stazione FS - Ospedale Maggiore) completamento</i>	<i>Comune di Bologna</i>	<i>297,03</i>	-	<i>297,03</i>	<i>Emilia Romagna,</i>	<i>PP approvato da CIPE</i>
		<b>Nodo stradale e autostradale di Genova</b>		<b>10,28</b>	<b>10,28</b>	-	Liguria,	----
		<i>Vallata dell'Entella: prolungamento viale Kasman connessione con casello Lavagna e viale Parma</i>	<i>Provincia di Genova</i>	<i>10,28</i>	<i>10,28</i>	-	<i>Liguria,</i>	<i>PP istruttoria MIT</i>
		<b>Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare</b>		<b>1.561,44</b>	<b>498,67</b>	<b>1.062,77</b>	Lazio,	----
33		<i>Metropolitana linea C: tratte T2, T3</i>	<i>Roma Metropolitan e srl</i>	<i>1.561,44</i>	<i>498,67</i>	<i>1.062,77</i>	<i>Lazio,</i>	<i>LAVORI AFFIDATI</i>
	si	<b>Sistema metropolitano regionale campano</b>		<b>1.787,01</b>	<b>1.045,72</b>	<b>741,29</b>	Campania,	----
17	si	<i>Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Capodichino Aeroporto - Centro Direzionale: tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale</i>	<i>Comune di Napoli</i>	<i>1.031,00</i>	<i>544,79</i>	<i>486,21</i>	<i>Campania,</i>	<i>LAVORI AFFIDATI</i>
72		<i>Metropolitana di Napoli linea 6 - Completamento 2° lotto tratta Municipio - Arsenale</i>	<i>Comune di Napoli</i>	<i>141,47</i>	<i>141,47</i>	-	<i>Campania,</i>	<i>PD approvato da CIPE</i>
	si	<i>Tratta Piscinola/Secondigliano/Capodichino Aeroporto chiusura anello linea 1 Metropolitana Aversa-Capodichino</i>	<i>Comune di Napoli</i>	<i>304,92</i>	<i>58,20</i>	<i>246,72</i>	<i>Campania,</i>	<i>PD istruttoria MIT</i>
369		<i>Ferrovia Circumflegrea raddoppio della tratta Pianura-Pisani</i>	<i>SEPSA</i>	<i>26,40</i>	<i>27,00</i>	<i>0,60</i>	<i>Campania,</i>	<i>GARA</i>
363	si	<i>Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratta Parco S. Angelo-Terracina</i>	<i>SEPSA</i>	<i>121,17</i>	<i>121,17</i>	-	<i>Campania,</i>	<i>PD approvato da CIPE</i>
	si	<i>Circumvesuviana: tratta Napoli Torre Annunziata-Sorrento: raddoppio tratta Pioppaino-Castellammare di Stabia (via Nocera inclusa)</i>	<i>Circumvesuviana</i>	<i>34,06</i>	<i>25,10</i>	<i>8,96</i>	<i>Campania,</i>	<i>PD approvato da CIPE</i>
362	si	<i>Circumvesuviana tratta: T. Annunziata - Pompei: interramento staz. di Pompei e doppio binario</i>	<i>Circumvesuviana</i>	<i>127,99</i>	<i>127,99</i>	-	<i>Campania,</i>	<i>GARA</i>
	si	<b>Bari nodo ferroviario e metropolitana</b>		<b>888,35</b>	<b>91,15</b>	<b>797,20</b>	Puglia,	----
	si	<i>Stazione Interscambio FS-FNB: Bari Parco Nord</i>	<i>Ferrovie del Sud-Est e servizi</i>	<i>44,00</i>	<i>18,00</i>	<i>26,00</i>	<i>Puglia,</i>	<i>Attesa PP</i>

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cip e	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progett o
	si	Bari Nord (interramento Santo Spirito - Pales)	RFI	633,00	7,00	626,00		
		Nodo di Bari - Completamento (piano del ferro)	RFI	36,15	36,15	-	Puglia,	PD istrutto ria MIT
		Bari nodo: riqualificazione rete ferroviaria FSE con valenza di metropolitana di superficie	Ferrovie del Sud-Est e servizi	50,70	-	50,70	Puglia,	PD istrutto ria MIT
*		Bari - Nodo: riqualificazione delle aree adiacenti alla tratta ferroviaria metropolitana di Bari delle FSE, tra Bari Centrale e Bari FSE. rete ferroviaria FSE	Ferrovie del Sud-Est e servizi	124,50	30,00	94,50	Puglia,	PD approv ato da CIPE
	si	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S.Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto	RFI	600,00	4,00	596,00	Calabria, Sicilia,	Attesa PP
	si	Nodo di Catania	RFI	1.079,00	353,00	726,00	Sicilia,	----
53	si	Sistemazione Nodo di Catania: interramento stazione centrale	RFI	507,00	116,00	391,00	Sicilia,	PP approv ato da CIPE
12 5	si	Linea ferroviaria circumetnea di Catania: tratta Stesicoro - Aeroporto e tratte Borgo- Nesima-Misterbianco Centro	Ferrovia Circumetne a	572,00	237,00	335,00	Sicilia,	PD approv ato da CIPE
-		Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna	*	2.564,00	1.117,10	1.446,90	----	----
		Adeguamento SS 131 "Carlo Felice" Cagliari - Sassari	ANAS	1.284,90	-	1.284,90	Sardegna,	----
		SS 131 "Carlo Felice" da Km 108+300 a 146+800 lotti V, VI, VII ed VIII	ANAS	570,00	-	570,00	Sardegna,	Attesa PD
		SS 131 "Carlo Felice" tratta Macomer-Sassari da Km 146+800 a 209+482	ANAS	714,90	-	714,90	Sardegna,	Attesa PD
	si	Olbia - Sassari: potenziamento	ANAS	850,00	850,00	-	Sardegna,	LAVO RI IN CORS O
	si	(P) SS 291 della Nurra: Sassari - Alghero/aeroporto Fertilia	ANAS	18,10	18,10	-	Sardegna,	Attesa PP
	si	Interconnessione: asse mediano di scorrimento di Cagliari con le SS 130, 131, 554 e 195 - L Funzionale	Regione Sardegna	45,00	45,00	-	Sardegna,	PP istrutto ria MIT



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cip e	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progett o
	si	Adeguamento SS 125 - 131/bis Nuoro - Olbia - S. Teresa di Gallura	Regione Sardegna	172,00	172,00	-	Sardegna,	Attesa PD
	si	Percorso sotterraneo nell' area metropolitana di Cagliari	Comune di Cagliari	140,00	8,00	132,00	Sardegna,	PD istrutto ria MIT
	si	Interventi si velocizzazione sulla dorsale Cagliari - Oristano	RFI	54,00	24,00	30,00	Sardegna,	Attesa PE
-		<b>HUB Portuali</b>	*	1.431,70	792,08	639,62	----	----
		<b>Hub Portuale Ancona - Allacci Plurimodali</b>	ANAS	479,77	479,77	-	Marche,	----
27 4		Ancona - Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità	ANAS	479,77	479,77	-	Marche,	PP approv ato da CIPE
70		<b>Hub Portuale Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto</b>	Autorità portuale di Civitavecch ia	287,37	5,99	281,38	Lazio,	----
70		Civitavecchia - Completamento. (lotto 2)	Autorità portuale di Civitavecchi a	287,37	5,99	281,38	Lazio,	PP approv ato da CIPE
37		<b>Hub Portuale - Taranto</b>	Autorità portuale di Taranto	189,74	189,74	-	Puglia,	PP approv ato da CIPE
		<b>Hub Portuale - Allacciamenti plurimodali Genova Savona La Spezia</b>		35,00	35,08	0,08	Liguria,	----
12 8		Genova: riassetto accesso portuale Voltri	Autorità portuale di Genova	35,00	35,08	0,08	Liguria,	PP approv ato da CIPE
79		<b>Hub Portuale - Trieste</b>	Autorità portuale di Trieste	439,82	81,50	358,32	Friuli Venezia Giulia,	----
79		Piattaforma Logistica Trieste - Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali	Autorità portuale di Trieste	329,82	81,50	248,32	Friuli Venezia Giulia,	PD istrutto ria MIT
		Collegamenti ferroviari Piattaforma logistica di Trieste: Raddoppio raccordo linea bivio San Polo Monfalcone e potenziamento terminal ferroviario	RFI	30	-	30,00	Friuli Venezia Giulia,	Attesa PP
		Collegamenti ferroviari Piattaforma logistica di Trieste Raddoppio Ronchi Cervignano Udine circonvallazione di Udine 80 rfi	RFI	80	-	80,00	Friuli Venezia Giulia,	Attesa PP
-		<b>HUB Interportuali</b>	*	235,06	185,90	49,16	----	----

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
39		Hub Interportuali Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale	Autorità Portuale di Gioia Tauro	71,03	22,03	49,00	Calabria,	PD istruttoria MIT
286		Hub Interportuali - Termini Imerese	Regione Sicilia	79,03	78,87	0,16	Sicilia,	PP approvato da CIPE
		Hub Interportuali - Augusta	Regione Sicilia	85,00	85,00	-	Sicilia,	PP approvato da CIPE
		(P) Hub Interportuale Sistema idrovialario Padano-Veneto	Agenzia Interegionale Po	-	-	-	Lombardia Emilia Romagna	Attesa PP
-		Schemi Idrici - Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	*	1.341,55	559,62	781,93	----	----
		Schemi Idrici Abruzzo		154,97	0,00	154,97	Abruzzo,	----
		Potenziamento acquedotto del Ruzzo - Opere di completamento	Regione Abruzzo	50,30	0,00	50,30	Abruzzo,	PD istruttoria MIT
		Completamento sistema acquedottistico della Val Pescara	Agenz. Consorzio Acquedotto ACA	5,17	0,00	5,17	Abruzzo,	Attesa PP
		Vasche di accumulo e impianti irrigui Piana del Fucino	Regione Abruzzo	99,50	0,00	99,50	Abruzzo,	Attesa PP
		Schemi Idrici Basilicata		102,00	0,00	102,00	Basilicata,	----

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cip e	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progett o
		Acquedotto Basenta- Camastra, integrazione condotte maestre 2° lotto funzionale	Regione Basilicata	15,00	0,00	15,00	Basilicata,	Attesa PP
		Acquedotto dell' Agri, integrazione condotte maestre e varie 2° lotto funzionale	Regione Basilicata	8,00	0,00	8,00	Basilicata,	Attesa PP
		Acquedotto Frida-Sinni- Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 2° lotto funzionale	Regione Basilicata	14,00	0,00	14,00	Basilicata,	Attesa PP
		Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento irriguo settori A e T	Regione Basilicata	65,00	0,00	65,00	Basilicata,	Attesa PD
		<b>Schemi Idrici Campania</b>		<b>726,36</b>	<b>261,57</b>	<b>464,79</b>	Campania,	----
		Adeguamento ripartitrice principale acquedotto campano	Regione Campania	188,53	188,53	-	Campania,	PP istrutto ria MIT
		Miglioramento e completamento sistema di ripartizione primaria acquedotto Campano	Regione Campania	387,43	15,89	371,54	Campania,	PP istrutto ria MIT
		Adeguamento direttrice principale dell'Acquedotto del Sarno	Regione Campania	61,75	12,79	48,96	Campania,	PD istrutto ria MIT
		Completamento schema Campania Occidentale. Alimentazione area Flegrea e Basso Voltumo	Regione Campania	45,05	44,36	0,69	Campania,	PD istrutto ria MIT
		Ristrutturazione ed ammodernamento rete irrigua ed impianti tecnologici comuni di Albanella - Altavilla Silentina - Serre - Capaccio	Consorzio di bonifica Paestum - Sinistra Sele	43,60	0,00	43,60	Campania,	Attesa PP
		<b>Sistema di adduzione principale città di Napoli</b>		<b>74,38</b>	<b>24,46</b>	<b>49,92</b>	Campania,	----

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cip e	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicator e	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progett o
		Potenziamento dell'Acquedotto del Serino - 1° lotto	ARIN Spa	44,46	24,46	20,00	Campania,	PP istrutto ria MIT
		Integrazione funzionale del nuovo acquedotto in pressione del Serino	ARIN Spa	29,92	-	29,92	Campania,	PP istrutto ria MIT
		<b>Schemi Idrici Molise</b>		<b>29,34</b>	<b>25,01</b>	<b>4,33</b>	Molise,	----
15 8		Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno lavori di completamento 2° stralcio	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	29,34	25,01	4,33	Abruzzo,Molise,	PD approv ato da CIPE
		<b>Schemi Idrici Puglia</b>		-	<b>0,00</b>	-	Puglia,	----
	si	Acquedotto del Sinni - Raddoppio	AQP	180,00	180,00	-	Puglia,	Attesa PP
	si	<b>Schemi Idrici Sardegna</b>		<b>74,50</b>	<b>68,58</b>	<b>5,92</b>	Sardegna,	----
27	si	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro- Zeppara) 3° e 4° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	65,10	68,58	3,48	Sardegna,	LAVO RI IN CORS O
		Condotta pedemontana di adduzione irrigua (diga di Sa Stria sul Rio Monti Nieddu Traversa di Medau Ainiu sul Rio Is Canargius) - lotto 2	Consorzio Bonifica della Sardegna	9,40	0,00	9,40	Sardegna,	Attesa PD
-		<b>Riepilogo globale</b>	*	<b>123.029,08</b>	<b>50.807,76</b>	<b>72.221,32</b>	----	



**TABELLA 3 Programma delle Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2**

Cod. Ci pe	PNS	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
-		Valichi	*	4.721,95	9,02	4.712,93	----	----
		Trafo del Frejus - opere di messa in sicurezza	ANAS	167,95	-	167,95	Piemonte,	Attesa PP
		<b>Sempione traforo ferroviario</b>	RFI	<b>3.005,00</b>	<b>3,00</b>	<b>3.002,00</b>	<b>Piemonte,Lombardia,</b>	----
		Prolungamento, Raddoppio linea Novara-Borgomanero-Sempione: studio raddoppio Laveno-Luino	RFI	1.270,00	-	1.270,00	Lombardia,	Attesa PP
		Linea Novara- Borgomanero- Sempione: Raddoppio Vignale-Oleggio-Arona ( Accesso da SUD )	RFI	535,00	3,00	532,00	Piemonte,	PP istruttori a MIT
		Studio nuovo valico del Sempione (galleria elicoidale Domodossola-Iselle)	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Piemonte	Attesa PP
		<b>Asse ferroviario Monaco - Verona: valico del Brennero e Fortezza - Verona</b>	RFI	<b>1.549,00</b>	<b>6,02</b>	<b>1.542,98</b>	<b>Trentino Alto Adige,Veneto</b>	----
		<b>Asse ferroviario Fortezza - Verona</b>	RFI	<b>1.549,00</b>	<b>6,02</b>	<b>1.542,98</b>	<b>Trentino Alto Adige,Veneto</b>	----
		Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotto 3 Circonvallazione di Trento	RFI	1.300,00	-	1.300,00	Trentino Alto Adige,Veneto	Attesa PP
		Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotto 4 ingresso a Verona	RFI	249,00	6,02	242,98	Trentino Alto Adige,Veneto	PP istruttori a MIT
-		Corridoio Plurimodale Padano	*	27.667,52	13.441,58	14.235,94	----	----
		<b>Asse ferroviario Corridoio 5 LYON - KIEV (Torino - Trieste)</b>	RFI	<b>6.129,00</b>	<b>55,00</b>	<b>6.074,00</b>	<b>Piemonte, Valle d Aosta,Lombardia,Veneto,Friuli Venezia Giulia,</b>	----
		AV/AC Venezia Trieste - Tratta Ronchi Sud - Trieste Sud	RFI	1.929,00	42,00	1.887,00	Friuli Venezia Giulia,	PP istruttori a MIT
		Venezia Trieste AV/AC - Tratta Venezia-Ronchi Sud	RFI	4.200,00	13,00	4.187,00	Veneto,Friuli Venezia Giulia,	Attesa PP
		<b>Venezia - Udine - Vienna ferroviario</b>	RFI	<b>671,39</b>	-	<b>671,39</b>	<b>Friuli Venezia Giulia, Veneto</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Accessibilità ferroviaria Malpensa</b>	RFI	<b>2.516,30</b>	<b>690,59</b>	<b>1.825,71</b>	<b>Piemonte,Lombardia,</b>	----
57		Riqualificazione linea Saronno - Seregno (FNME)	FerrovieNord Milano	65,79	65,79	-	Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
127		Raddoppio Milano - Mortara: Cascina Bruciata - Parona	RFI	391,90	-	391,90	Lombardia,	PP approvato da CIPE
95		Malpensa: potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3° Binario i° stralcio	RFI	382,00	401,80	19,80	Piemonte,Lombardia,	PD approvato da CIPE
95		Malpensa: potenziamento Gallarate - Rho realizzazione 3° Binario completamento	RFI	345,70	-	345,70	Piemonte,Lombardia,	PP approvato da CIPE
63		Malpensa: nuovo collegamento Arcisate - Stabio (confine di Stato)	RFI	182,47	223,00	40,53	Piemonte,Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
		(P) Completamento raccordo ferroviario Y a Busto Arsizio	RFI	-	-	-	Lombardia	Attesa PP
		Accessibilità da Nord a Malpensa: nuova stazione di Malpensa e collegamento verso Milano (direttrice Sempione)	RFI	1.148,44	-	1.148,44	Lombardia,	PP istruttori a MIT

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
104		<b>Gronde ferroviaria Merce Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno</b>	RFI	2.375,00	65,60	2.309,40	Piemonte,	PP approvato da CIPE
		<b>Accessibilita' Ferroviaria Valtellina</b>	RFI	90,38	-	90,38	Lombardia,	Attesa PD
		<b>Trafo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entrèves</b>		516,46	258,23	258,23	Valle d Aosta,	Attesa PP
		<b>Completamento stradale Corridoio 5 e dei valichi confinari</b>	ANAS	2.422,93	1.053,31	1.369,62	Piemonte, Valle d Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia,	----
48		Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	ANAS	923,46	258,60	664,86	Lombardia,	GARA
87		Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	ANAS	345,72	154,19	191,53	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
148		Autostrada A4 Torino - Milano: interventi di adeguamento Novara - Milano (tronco 2°) dal km 91 al km 127	ANAS	374,00	265,32	108,68	Piemonte, Lombardia,	GARA
		Collegamento tra SS 464 a Sequals e la SS 13 a Gemona	ANAS	251,55	-	251,55	Friuli Venezia Giulia,	PP istruttori a MIT
		(P) Autostrada A4 Milano-Bergamo-Brescia: 4 corsia + emergenza Milano Est - Bergamo	ANAS	375,20	375,20	-	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		SS 51 "di Alemagna" - Variante all'abitato di Cortina d'Ampezzo - Lotto I e completamento	ANAS	153,00	-	153,00	Veneto,	PP istruttori a MIT
		<b>Accessibilita' stradale Valtellina</b>	ANAS	778,69	604,65	174,04	Lombardia,	----
116165		SS 38 Stelvio - lotto 1°, 1° e 11° stralcio	ANAS	501,43	475,13	26,30	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		SS 38 Stelvio - Tirano Stazzona-Lovero Str. A lotto 4°	ANAS	211,76	85,00	126,76	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		SS 38 Stelvio - Completamento Tang. di Sondrio lotto 7°	ANAS	65,50	44,52	20,98	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		<b>Accessibilita' stradale Malpensa</b>	ANAS	862,30	394,38	467,92	Lombardia,	----
142		Collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallaratese, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8 - SS 527	ANAS	163,00	70,99	92,01	Lombardia,	PP approvato da CIPE
141		Collegamento tra la SS 11 e la tangenziale Ovest Milano: variante di Abbiategrasso sulla SS 494	ANAS	418,30	281,09	137,21	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		SS 33 - Variante del Sempione	ANAS	281,00	42,30	238,70	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		<b>Autostrada Asti Cuneo.</b>	<b>Asti - Cuneo SpA</b>	<b>1.271,47</b>	<b>1.262,26</b>	<b>9,21</b>	<b>Piemonte,</b>	<b>----</b>
		Asti Cuneo - Tratta Massimini Perucca - Tronco I°, lotto 1	Asti - Cuneo SpA	35,90	35,90	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Perucca-Consovero - Tronco I°, lotto 2	Asti - Cuneo SpA	28,87	28,87	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Consovero-Castelletto S.-Cuneo - Tronco I°, lotto 3 & 4	Asti - Cuneo SpA	119,21	119,21	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Cuneo -SS 231 - Tronco I°, lotto 5	Asti - Cuneo SpA	71,79	71,79	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
166		Asti Cuneo - Tangenziale di Cuneo lotto 1-6	Asti - Cuneo SpA	127,70	118,49	9,21	Piemonte,	PP approvato da CIPE
		Asti Cuneo - Tratta Rocca Schivino - Isola d'Asti - Tronco II°, lotto 1	Asti - Cuneo SpA	14,46	14,46	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Asti Cuneo - Tratta Isola d'Asti-Motta - Tronco II°, lotto 2	Asti - Cuneo SpA	59,88	59,88	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Motta - Govone - Tronco II°, lotto 3a	Asti - Cuneo SpA	70,43	70,43	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Govone-Neive-Guarene - Tronco II°, lotto 4/3b	Asti - Cuneo SpA	70,43	70,43	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Guarene Roddi - Tronco II°, lotto 4/3b	Asti - Cuneo SpA	212,78	212,78	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Roddi-Diga Enel - Tronco II°, lotto 6	Asti - Cuneo SpA	253,65	253,65	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Tratta Diga Enel - Cherasco - Tronco II°, lotto 7	Asti - Cuneo SpA	55,21	55,21	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Autostrada Asti Cuneo - Tratta Cherasco-Marene (A6) - Tronco II°, lotto 8	Asti - Cuneo SpA	74,00	74,00	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti Cuneo - Aree di Servizio Beinale - Magliano Alpi - Cherasco - Alba Ovest ed Est - Guarene	Asti - Cuneo SpA	25,10	25,10	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti-Cuneo - Caselli Bra - Marene - Cherasco - Verduno - Roddi - Alba Ovest Alba Est	Asti - Cuneo SpA	14,87	14,87	-	Piemonte,	No iter L. Obiettivo
		Asti-Cuneo - Impianti	Asti - Cuneo SpA	37,19	37,19	-	Piemonte,	Attesa PP
		<b>Autostrada Cuneo Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè</b>	<b>ANAS</b>	<b>836,56</b>	<b>-</b>	<b>836,56</b>	<b>Piemonte,</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto</b>		<b>6.252,39</b>	<b>6.092,33</b>	<b>150,06</b>	<b>Piemonte, Lombardia, Veneto,</b>	<b>----</b>
99		Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse.	CAL	4.166,00	4.166,00	-	Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
134		Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana	Provincia di Bergamo	53,05	25,82	27,23	Lombardia,	PD istruttori a MIT
135		Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	Provincia di Bergamo	64,00	-	64,00	Lombardia,	PD istruttori a MIT
372		Collegamento Lecco-Bergamo. variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte completamento	Provincia di Lecco	130,50	71,67	58,83	Lombardia,	PP approvato da CIPE
139		Superstrada pedemontana Veneta	Regione Veneto	1.828,84	1.828,84	-	Veneto	PP approvato da CIPE
		<b>Asse Autostradale Medio Padano - Brescia-Milano e passante di Mestre</b>		<b>2.797,30</b>	<b>2.797,30</b>	<b>-</b>	<b>Lombardia, Veneto,</b>	<b>----</b>
1		Passante autostradale di Mestre	Commissario Straord. Emergenza settore traffico e mobilità	1.186,00	1.186,00	-	Veneto,	COMPLETATO
105		Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	CAL	1.611,30	1.611,30	-	Lombardia,	GARA
		<b>Riqualfica SS 415 Paullese</b>	<b>Provincia di Milano</b>	<b>167,35</b>	<b>167,93</b>	<b>-</b>	<b>Lombardia,</b>	<b>----</b>
113		(P) SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull'Adda.	Provincia di Milano	5,13	5,13	-	Lombardia,	PP approvato da CIPE
112		(P) Riqualfica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)	Provincia di Milano	162,22	162,80	0,58	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
-		Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	*	256,00	-	256,00	----	----
		<b>Terza corsia autostradale tra A12 parte ligure Carrara-S. Stefano Magra: opere connesse</b>	<b>Provincia di La Spezia</b>	<b>256,00</b>	<b>-</b>	<b>256,00</b>	<b>Liguria,</b>	<b>PP istruttori a MIT</b>
-		Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa	*	30.708,85	14.449,70	16.362,25	----	----



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice	PN	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
		<b>Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)</b>	<b>RFI</b>	<b>2.162,50</b>	<b>665,40</b>	<b>1.497,10</b>	<b>Piemonte,Lombardia,Liguria,</b>	<b>----</b>
36		Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	RFI	622,40	622,40	-	Liguria,	LAVORI IN CORSO
98		Raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	RFI	1.540,10	43,00	1.497,10	Liguria,	PP approvato da CIPE
	si	<b>Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania</b>	<b>RFI</b>	<b>9.242,00</b>	<b>1.090,00</b>	<b>8.152,00</b>	<b>Campania,Calabria,Basilicata,Sicilia,</b>	<b>----</b>
	si	Nuovo collegamento Palermo - Catania	RFI	2.851,00	104,00	2.747,00	Sicilia,	Attesa PP
		Linea Catania-Siracusa: studio di fattibilità raddoppio tratta	RFI	1.500,00	-	1.500,00	Sicilia,	Attesa PP
		Palermo Messina: raddoppio Patti - Castelbuono	RFI	3.905,00	-	3.905,00	Sicilia,	Attesa PP
	si	Raddoppio Palermo - Messina: tratta Fiumetorto - Cefalù - Castelbuono	RFI	960,00	960,00	-	Sicilia,	Attesa PP
124		Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	RFI	26,00	26,00	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
		<b>SS 28</b>	<b>ANAS</b>	<b>614,28</b>	<b>9,77</b>	<b>604,51</b>	<b>Liguria,</b>	<b>----</b>
71		SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Arno-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28	ANAS	194,04	4,78	189,26	Piemonte,Liguria,	PP approvato da CIPE
		SS 28 del Colle di Nava - Variante da Pontedassio ad Imperia	ANAS	76,19	-	76,19	Liguria,	PP istruttori a MIT
76		SS 1 Aurelia bis - Variante all' abitato di Imperia	ANAS	344,05	4,99	339,06	Liguria,	PP approvato da CIPE
		<b>Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Milesimo</b>	<b>ANAS</b>	<b>260,00</b>	<b>260,00</b>	<b>-</b>	<b>Liguria,</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Trasversale Nord Orte - Civitavecchia</b>	<b>ANAS</b>	<b>46,61</b>	<b>52,06</b>	<b>5,45</b>	<b>Lazio,</b>	<b>----</b>
154		SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A: tra S.S. 1 Aurelia km 21+500 e S.P. Vetralla-Tuscania km 5+800	ANAS	46,61	52,06	5,45	Lazio,	LAVORI IN CORSO
		<b>Adeguamento Salaria</b>	<b>ANAS</b>	<b>1.500,00</b>	<b>60,00</b>	<b>1.440,00</b>	<b>Lazio,</b>	<b>----</b>
		SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	ANAS	1.500,00	60,00	1.440,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
		<b>Adeguamento SS 156</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>291,28</b>	<b>291,28</b>	<b>-</b>	<b>Lazio,</b>	<b>----</b>
		SS 156 Monti Lepini - Ulteriori interventi	Regione Lazio	225,32	225,32	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
15		SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontina/Sezze	Regione Lazio	65,96	65,96	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
		<b>Dorsale stradale Atina-Colli al Volturno</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>271,38</b>	<b>7,75</b>	<b>263,63</b>	<b>Lazio,</b>	<b>Attesa PD</b>
		<b>Pontina-A12-Appia</b>		<b>2.098,55</b>	<b>78,50</b>	<b>2.020,05</b>	<b>Lazio,</b>	<b>----</b>
		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - 2° stralcio f.le Latina Circonvallazione - Terracina	Regione Lazio	1.473,55	-	1.473,55	Lazio,	PP approvato da CIPE
131		Variante alla SS7 Appia in comune di Formia	ANAS	625,00	78,50	546,50	Lazio,	PP approvato da CIPE
	si	<b>A1 (Capua) - Domiziana e adeguamento</b>	<b>ANAS</b>	<b>1.380,00</b>	<b>-</b>	<b>1.380,00</b>	<b>Campania,</b>	<b>----</b>

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
121	si	SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone	ANAS	1.380,00	-	1.380,00	Campania,	PP approvato da CIPE
3	si	<b>Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria</b>	<b>ANAS</b>	<b>7.022,79</b>	<b>7.093,90</b>	<b>32,00</b>	<b>Campania, Calabria, Basilicata,</b>	-----
3		Sa-Rc Svincolo di Fratte km 002+500-003+000	ANAS	12,45	12,45	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 008+000-012+800 - Tronco 1° Tratto 1° Lotto 2° (Carreggiata Nord)	ANAS	30,06	30,06	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 008+000-012+800 - Tronco 1° Tratto 1° Lotto 2° (Carreggiata Sud)	ANAS	55,92	55,92	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 014+544-016+890 - Tronco 1° Tratto 2° Lotto 1° Stralcio 2°	ANAS	14,06	14,06	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 016+890-022+400 - Tronco 1° Tratto 2° Lotto 1° Stralcio 1°	ANAS	26,34	26,34	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 023+000-029+400 - Tronco 1° Tratto 3°	ANAS	31,82	31,82	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 030+000-036+000 - Tronco 1° Tratto 3° Lotto unico	ANAS	21,69	21,69	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 036+000-037+500 - Tronco 1° Tratto 4° Lotto 1 bis	ANAS	15,42	15,42	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 037+500-040+100 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 1	ANAS	19,78	19,78	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 040+100-044+100 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 2	ANAS	85,81	85,81	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 044+100-047+800 - Tronco 1° Tratto 5° Lotto 3	ANAS	142,74	142,74	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 082+330-088+657 - Tronco 1° Tratto 6° Lotto 2°	ANAS	39,02	39,02	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 103+840-108+000 - Tronco 1° Tratto 6° Lotto 4° (ex Geppo-Salc)	ANAS	7,79	7,79	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 213+500-222+000 - Tronco 2° Tratto 4° Lotto 2°	ANAS	30,99	30,99	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 225+800-234+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 1°	ANAS	29,38	29,38	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 234+700-244+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 2	ANAS	37,67	37,67	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 244+700-253+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 3°	ANAS	38,66	38,66	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 253+700-258+200 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 4°	ANAS	33,15	33,15	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 258+200-259+700 - Tronco 2° Tratto 5° Lotto 5°	ANAS	33,15	33,15	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 304+200-312+400 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 1°	ANAS	32,83	32,83	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 312+400-320+400 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 2°	ANAS	22,76	22,76	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 331+400-337+800 - Tronco 3° Tratto 1° Lotto 4° (ex mambrini Carchella)	ANAS	28,25	28,25	-	Campania,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 348+600-359+400 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 1°	ANAS	81,98	81,98	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 378+500-383+000 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 3° Stralcio B	ANAS	38,39	38,39	-	Calabria,	COMPLETATO
3		Sa-Rc Km 383+000-393+500 - Tronco 3° Tratto 2° Lotto 4°	ANAS	50,87	50,87	-	Calabria,	COMPLETATO
3	si	Sa-Rc Km 47+800-53+800. Da sv Contursi Terme Postiglione a sv Sicignano	ANAS	283,52	283,52	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 003+000-008+000 - Tronco 1° Lotto 1° Stralcio 2° (ammodernamento e adeguamento alle norme CNR/80 tipo 1/b)	ANAS	117,70	117,70	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc km. 004+500 al km 005+500. Svincolo di S.Mango	ANAS	9,31	9,31	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 029+400-030+000 - Tronco 1° Tratto 3° Lotto unico Stralcio 1°	ANAS	10,05	10,05	-	Campania,	LAVORI IN CORSO

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Codice	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
3		Sa-Rc Km 053+800-082+330. Da svincolo Sicignano a svincolo Atena 1 <sup>a</sup> macrolotto (1 <sup>o</sup> megalotto)	ANAS	509,63	597,04	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 108+000-139+000 2 <sup>a</sup> maxilotto: lavori di ammodernamento ed adeguamento tipo 1/a norme CNR/80 (4 <sup>o</sup> megalotto)	ANAS	914,20	914,20	0,00	Campania,Basilicata,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 222+000-225+800 - Tronco 2 <sup>o</sup> tratto 4 <sup>o</sup> lotto 3 <sup>o</sup> stralci 1 <sup>o</sup> e 2 <sup>o</sup> Ammodernamento e adeguamento	ANAS	140,18	140,18	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 286+000-304+200 - Dallo svincolo di Attilia Grimaldi (escluso) allo svincolo di Falerna (incluso) macrolotto 4b	ANAS	404,46	404,46	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 359+400-369+800 - Tronco 3 <sup>o</sup> Tratto 2 <sup>o</sup> Lotto 2 <sup>o</sup> (dallo svincolo di Serre escluso allo svincolo di Mileto incluso)	ANAS	118,90	118,90	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 393+500 - 423+300 - Dallo svincolo Gioia Tauro escluso allo svincolo Scilla escluso 5 <sup>a</sup> macrolotto (2 <sup>o</sup> megalotto)	ANAS	1.130,32	1.130,32	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 423+300 sv Scilla incluso a Km 442+920 sv RC 6 <sup>a</sup> maxilotto (3 <sup>o</sup> Megalotto)	ANAS	634,22	634,22	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 012+800-014+454 - Tronco 1 <sup>o</sup> Tratto 2 <sup>o</sup> Lotto 1 <sup>o</sup> Stralcio 2 <sup>a</sup>	ANAS	14,61	15,95	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 088+657-103+840 - Tronco 1 <sup>o</sup> Tratto 6 <sup>o</sup> Lotto 4 <sup>o</sup> (ex CoopCostruttori)	ANAS	42,00	47,86	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 206+500-213+500 - Tronco 2 <sup>o</sup> Tratto 4 <sup>o</sup> Lotto 1 <sup>o</sup> (ex Asfalti Sintex)	ANAS	22,32	30,82	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 353+000-355+800 - Tronco 3 <sup>o</sup> Tratto 2 <sup>o</sup> Lotto 1 <sup>o</sup> stralcio A (Loc. La Motta)	ANAS	33,77	33,77	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Nuovo svincolo di Pontecagnano in località Pagliarone al km 17+750	ANAS	4,46	4,46	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 022+400-023+000 - Svincolo di Battipaglia incluso	ANAS	38,70	38,70	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 139+000-148+000 3 <sup>a</sup> maxilotto/1 Tronco 1 <sup>o</sup> Tratto 7 <sup>o</sup> Lotto 6 <sup>o</sup> - Tronco 2 <sup>o</sup> Tratto 3 <sup>o</sup> Lotto 2 <sup>o</sup>	ANAS	532,75	532,75	-	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 153+400-173+900 3 <sup>a</sup> maxilotto parte 2a	ANAS	654,37	654,37	-	Calabria,Basilicata,	GARA
3	si	Sa-Rc Km 173+900-185+000 3 <sup>a</sup> maxilotto parte 3a	ANAS	287,04	287,04	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 320+164-331+400 - Tronco 3 <sup>o</sup> Tratto 1 <sup>o</sup> Lotto 3 <sup>o</sup> (Svincolo di Faverna-Svincolo di Bagnara)	ANAS	32,00	-	32,00	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 369+800-378+500 - Tronco 3 <sup>o</sup> Lotto 3 <sup>o</sup> Stralcio A (ex CoopCostruttori)	ANAS	108,83	108,83	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 382+475-383+100 - Svincolo di Rosarno	ANAS	18,47	18,47	-	Calabria,	GARA
73		<b>Asse autostradale Palermo - Messina</b>	<b>Consorzio Autostrade Siciliane SpA</b>	<b>1.032,68</b>	<b>1.032,68</b>	-	<b>Sicilia,</b>	----
73		Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	Consorzio Autostrade Siciliane SpA	1.032,68	1.032,68	-	Sicilia,	COMPL ETATO
		<b>Asse Autostradale Messina - Siracusa - Gela</b>	<b>ANAS</b>	<b>980,85</b>	<b>954,44</b>	<b>26,41</b>	<b>Sicilia,</b>	----
28		Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	ANAS	573,61	804,00	-	Sicilia,	COMPL ETATO
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 9 "Scicli"	ANAS	150,44	150,44	-	Sicilia,	Attesa PE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. Pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 10 Iminio	ANAS	103,90	-	103,90	Sicilia,	Attesa PD
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 11 Ragusa	ANAS	152,90	-	152,90	Sicilia,	Attesa PD
	si	<b>Asse Stradale Nord/Sud Stefano di Camastra - Gela</b>	<b>ANAS</b>	<b>810,92</b>	<b>399,00</b>	<b>411,92</b>	<b>Sicilia,</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Agrigento - Caltanissetta - A19</b>	<b>ANAS</b>	<b>1.425,47</b>	<b>1.489,55</b>	<b>64,08</b>	<b>Sicilia,</b>	<b>----</b>
111		Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicatti (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400	ANAS	435,47	499,55	64,08	Sicilia,	LAVORI IN CORSO
358		Agrigento-Caltanissetta A19: Canicatti - Caltanissetta tratto 2, dal Km 44+000 allo svincolo con l'A19	ANAS	990,00	990,00	-	Sicilia,	PD approvato da CIPE
126	si	<b>Ragusa-Catania</b>	<b>ANAS</b>	<b>815,38</b>	<b>815,37</b>	<b>0,00</b>	<b>Sicilia,</b>	<b>----</b>
126	si	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaramonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114) alla sezione tipo B (4 corsie)	ANAS	815,38	815,37	0,00	Sicilia,	PP approvato da CIPE
	si	<b>Gela-Agrigento-Trapani</b>	<b>ANAS</b>	<b>367,99</b>	<b>150,00</b>	<b>217,99</b>	<b>Sicilia,</b>	<b>----</b>
	si	Trapani-Mazara del Vallo : variante con sezione tipo C1 tra lo svincolo "Birgi" sulla A29/dir e il collegamento alla SS 115	ANAS	367,99	150,00	217,99	Sicilia,	PP istruttori a MIT
		<b>Palermo - Agrigento autostrada</b>	<b>ANAS</b>	<b>386,17</b>	<b>-</b>	<b>386,17</b>	<b>Sicilia,</b>	<b>----</b>
		Adeguamento della SS121 completamente	ANAS	386,17	-	386,17	Sicilia,	PP approvato da CIPE
-		<b>Corridoio Plurimodale Adriatico</b>	<b>*</b>	<b>1.176,41</b>	<b>1.130,64</b>	<b>45,77</b>	<b>----</b>	<b>----</b>
		<b>Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto</b>	<b>RFI</b>	<b>431,59</b>	<b>431,59</b>	<b>-</b>	<b>Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia,</b>	<b>----</b>
56		Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto	RFI	219,26	219,26	-	Puglia,	LAVORI AFFIDATI
		Raddoppio Pescara-Bari: tratta Termoli - Chieti - Lesina	RFI	212,33	212,33	-	Molise, Puglia,	PP istruttori a MIT
		<b>Teramo - Giulianova - S. Benedetto del Tronto (Strada)</b>	<b>ANAS</b>	<b>44,00</b>	<b>33,30</b>	<b>10,70</b>	<b>Marche, Abruzzo,</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 16</b>	<b>ANAS</b>	<b>115,69</b>	<b>115,69</b>	<b>-</b>	<b>Puglia,</b>	<b>----</b>
		SS 16 Adriatica variante di Cerignola Lavori di adeguamento sede stradale sez. III Norme C.N.R.	ANAS	20,72	20,72	-	Puglia,	LAVORI IN CORSO
		S.S. 16 Foggia-Cerignola 1° lotto (Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. III norme CNR)	ANAS	25,78	25,78	-	Puglia,	LAVORI IN CORSO
		S.S. 16 Foggia-Cerignola 2° lotto (Lavori di ammodernamento e adeguamento alla sez. III norme CNR)	ANAS	28,71	28,71	-	Puglia,	LAVORI IN CORSO
		S.S. 16 Foggia-Cerignola 3° lotto (ammodernamento ed adeguamento alla sez. III norme CNR) km 700+0 al Km 709+2	ANAS	40,48	40,48	-	Puglia,	LAVORI IN CORSO
		<b>Bari - Matera (strada)</b>	<b>ANAS</b>	<b>179,17</b>	<b>144,40</b>	<b>34,77</b>	<b>Puglia, Basilicata,</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Strada Maglie - S.M. di Leuca</b>	<b>ANAS</b>	<b>288,00</b>	<b>287,70</b>	<b>0,30</b>	<b>Puglia,</b>	<b>----</b>
68		S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	ANAS	288,00	287,70	0,30	Puglia,	GARA
		<b>Complef. SS16-SS613 variante esterna di Lecce</b>	<b>ANAS</b>	<b>117,96</b>	<b>117,96</b>	<b>-</b>	<b>Puglia,</b>	<b>----</b>

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co di ci pe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibi li Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
64		(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio	ANAS	36,21	36,21	-	Puglia,	COMPL ETATO
		SS 16 Adriatica tronco Maglie/Otranto - Ammodernamento per Km. 16	ANAS	81,75	81,75	-	Puglia,	Attesa PD
-		Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale *		2.503,87	175,00	2.328,87	----	----
		<b>Asse ferroviario Bologna - Verona - Brennero</b>		<b>810,23</b>	-	<b>810,23</b>	<b>Veneto,Trentino Alto Adige,Emilia Romagna,Lombardia</b>	----
		Raddoppio Bologna-Verona	RFI	810,23	-	810,23	Veneto,Emilia Romagna, Lombardia,Emilia Romagna,Toscana,	Attesa PD
		<b>Asse ferroviario Milano - Firenze</b>	RFI	<b>1.291,14</b>	-	<b>1.291,14</b>		Attesa PD
		<b>Linea ferroviaria Modena - Sassuolo e Sassuolo - Reggio Emilia</b>	FER	<b>227,50</b>	-	<b>227,50</b>	Emilia Romagna,	Attesa PD
		<b>Asse Autostradale Variante di Valico</b>	ANAS	-	-	-	Emilia Romagna,Toscana,	Attesa PD
		<b>Ampliamento A1 A22 Borgo Panigale - Realizzazione 4° corsia tratta Modena/Bologna</b>	ANAS	<b>175,00</b>	<b>175,00</b>	-	Emilia Romagna,	COMPL ETATO
		<b>Modena - Lucca.</b>	ANAS	-	-	-	Emilia Romagna,Toscana,	----
-		Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica *		20.116,62	3.401,52	16.715,11	----	----
		<b>Trasversale ferroviaria Orte - Falconara</b>	RFI	<b>3.437,97</b>	<b>75,55</b>	<b>3.362,42</b>	<b>Umbria,Marche,</b>	----
96		Raddoppio Spoleto - Terni	RFI	532,37	17,55	514,82	Umbria	PP approvat o da CIPE
130		Direttrice Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	RFI	1.918,50	-	1.918,50	Umbria,Marche,	PP approvat o da CIPE
		Potenziamento della linea ferroviaria Foligno-Perugia-Terontola	RFI	414,00	58,00	356,00	Umbria,Marche,	Attesa PP
		Raddoppio Orte - Falconara: tratta Posto 228 - Castelplanio	RFI	573,10	-	573,10	Marche,	PP istruttori a MIT
		<b>Linea ferroviaria Passo Corese - Rieti</b>	RFI	<b>792,20</b>	-	<b>792,20</b>	<b>Lazio,</b>	----
45		Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova	RFI	350,00	-	350,00	Lazio,	PD approvat o da CIPE
45		Nuova linea Passo Corese - Rieti completamento	RFI	442,20	-	442,20	Lazio,	PP approvat o da CIPE
		<b>Valichi stradali Appenninici - Emilia Romagna</b>	ANAS	<b>343,44</b>	<b>22,21</b>	<b>321,24</b>	<b>Emilia Romagna</b>	Attesa PP
		<b>Valichi stradali Appenninici - Toscana</b>	ANAS	<b>1.042,00</b>	<b>18,59</b>	<b>1.023,41</b>	<b>Toscana,</b>	----
		SS 12 Toscana - Viabilità Est di Lucca inclusi i collegamenti fra Ponte a Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzane e di Est.	ANAS	200,00	18,59	181,41	Toscana,	PP istruttori a MIT
		S.S. 63 Toscana - rettifiche Fivizzano - Interventi di miglioramento della viabilità tra il Km 11+970 e il Km 14+386	ANAS	20,00	-	20,00	Toscana,	PD istruttori a MIT
		Adeguamenti e/o potenziamenti SS 12, SS 62, SS 63 e nodo di Aulla, SS 64, SS 67.	ANAS	822,00	-	822,00	Toscana,	Attesa PP
		<b>Asse viario Fano - Grosseto (E78) e bretella di collegamento SS 687</b>	ANAS	<b>271,12</b>	<b>271,12</b>	-	<b>Toscana,Umbria,Marche,</b>	----
155		Tratto 1: Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8): da prog. 30+040 (Comune Civitella Paganico) a prog. 41+600 (Comune Monticiano)	ANAS	271,12	271,12	-	Toscana,	LAVORI AFFIDA TI

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
2		<b>Asse viario Marche - Umbria e quadrilatero di penetrazione interna</b>	<b>Quadrilatero Umbria-Marche SpA</b>	<b>591,08</b>	<b>522,72</b>	<b>68,36</b>	<b>Umbria, Marche,</b>	-----
2		Quadrilatero Umbria - Marche: maxilotto 2 parte 1	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	502,59	502,72	- 0,13	Umbria, Marche,	LAVORI IN CORSO
2		Piano di Area Vasta per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici.	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	88,49	20,00	68,49	Umbria, Marche,	PP approvato da CIPE
		<b>Nodo stradale di Perugia</b>	<b>ANAS</b>	<b>574,95</b>	<b>121,80</b>	<b>453,15</b>	<b>Umbria,</b>	-----
10	3	Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Collestrada/Ellera	ANAS	144,95	121,80	23,15	Umbria,	PP approvato da CIPE
10	2	Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Corciano II° stralcio	ANAS	430,00	-	430,00	Umbria,	PP approvato da CIPE
		<b>Strada Tre Valli</b>	<b>Regione Umbria</b>	<b>809,83</b>	<b>14,56</b>	<b>795,27</b>	<b>Umbria,</b>	-----
29		Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	Regione Umbria	9,83	14,56	- 4,73	Umbria,	LAVORI IN CORSO
30		Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	Regione Umbria	800,00	-	800,00	Umbria,	PP approvato da CIPE
		<b>Terni-Rieti (Strada)</b>	<b>ANAS</b>	<b>216,10</b>	<b>216,10</b>	<b>-</b>	<b>Umbria,</b>	-----
44		Terni - Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale stralcio A	ANAS	191,50	191,50	-	Umbria,	LAVORI IN CORSO
44		Terni - Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale stralcio B	ANAS	24,60	24,60	-	Umbria,	LAVORI IN CORSO
		<b>Rieti - L'Aquila - Navelli (Strada)</b>	<b>ANAS</b>	<b>17,38</b>	<b>21,16</b>	<b>3,78</b>	<b>Lazio, Abruzzo,</b>	-----
13	6	Variante Sud all'abitato di l' Aquila SS 17 ter.	ANAS	17,38	21,16	- 3,78	Abruzzo	LAVORI IN CORSO
	si	<b>Benevento - Caserta- A1 - Caianello - Grazzanise e variante Caserta</b>		<b>1.023,34</b>	<b>69,79</b>	<b>953,55</b>	<b>Campania,</b>	-----
6		Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Maddaloni SS 265 5°lotto ex 4°	Provincia di Benevento	20,33	23,09	- 2,76	Campania,	COMPL ETATO
6		Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina SS7 Appia 4°lotto ex 6°	Provincia di Benevento	45,81	46,70	- 0,89	Campania,	LAVORI IN CORSO
		Collegamento autostradale Caserta-Benevento con bretelle di collegamento alla variante di Caserta ed alla Tangenziale di Benevento	ANAS	957,20	-	957,20	Campania,	PP istruttori a MIT
	si	<b>Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termini-Candela.</b>	<b>ANAS</b>	<b>4.873,93</b>	<b>601,00</b>	<b>4.272,93</b>	<b>Campania, Puglia, Basilicata,</b>	-----
		Lauria - Candela tra l' A3 e l' A16	ANAS	4.492,93	381,00	4.111,93	Puglia, Basilicata,	PP istruttori a MIT
	si	Lauria - Candela - 1°Lotto Fondo Valle Sauro	ANAS	381,00	220,00	161,00	Puglia, Basilicata,	Attesa PP
		<b>Salerno - Potenza - Bari (Strada)</b>	<b>ANAS</b>	<b>552,00</b>	<b>-</b>	<b>552,00</b>	<b>Campania, Puglia, Basilicata,</b>	Attesa PP
	si	<b>Murgia - Pollino</b>	<b>ANAS</b>	<b>849,40</b>	<b>57,60</b>	<b>791,80</b>	<b>Puglia, Basilicata,</b>	Attesa PP
	si	<b>Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria</b>	<b>ANAS</b>	<b>4.721,88</b>	<b>1.389,32</b>	<b>3.332,56</b>	<b>Calabria, Basilicata,</b>	-----
75		S.S. 106 - Megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	ANAS	98,00	98,00	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
74		S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Cricchi (lotti 1-2-3-4-5) e prolungamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	ANAS	538,59	590,25	- 51,66	Calabria,	LAVORI IN CORSO
153		S.S. 106 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)	ANAS	88,06	88,05	0,01	Calabria, Basilicata,	GARA
	si	S.S. 106 - Ulteriori lotti di ammodernamento I fase	ANAS	3.997,23	613,02	3.384,21	Calabria,	Attesa PP
-		Sistemi Urbani	*	14.855,52	9.870,83	4.984,69	----	----
18		Grandi Stazioni - Riqualficazione, edifici di stazione	Grandi Stazioni	233,50	293,74	- 60,24	Multiregionale,	LAVORI IN CORSO
19		Grandi Stazioni - Infrastrutture, opere complementari	Grandi Stazioni	242,40	284,47	- 42,07	Multiregionale,	LAVORI IN CORSO
		Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	ATM SpA	283,20	283,20	-	Lombardia,	----
20		Milano prolungamento della linea Metropolitana M1+ materiale Rotabile - 13 unità di trazione	ATM SpA	264,40	264,40	-	Lombardia,	COMPLETATO
93		Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto Pubblico-Privato su gomma	ATM SpA	18,80	18,80	-	Lombardia,	PP approvato da CIPE
		Accessibilità Fiera di Milano	Provincia di Milano	267,75	341,84	- 74,09	Lombardia,	----
21		Accesso stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Però	Provincia di Milano	267,75	341,84	- 74,09	Lombardia,	COMPLETATO
		Torino - Metropolitana	Comune di Torino	499,62	193,55	306,07	Piemonte,	----
162		Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi	Comune di Torino	193,55	193,55	-	Piemonte,	PD approvato da CIPE
		Torino - Metropolitana: tratte di completamento.	Comune di Torino	306,07	-	306,07	Piemonte,	Attesa PP
		Monza - Metropolitana	Comune di Milano	689,64	763,77	- 74,13	Lombardia,	----
61		Monza Metropolitana - Prolungamento della linea metropolitana M1: Monza - Bettola (lotto 1)	Comune di Milano	205,94	205,94	-	Lombardia,	LAVORI AFFIDATI
60		Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami	Comune di Milano	483,70	557,83	- 74,13	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		Brescia - Metropolitana	Brescia Mobilità	838,09	655,82	182,27	Lombardia,	----
117		Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	Brescia Mobilità	655,82	655,82	-	Lombardia,	LAVORI IN CORSO
		Metropolitana Brescia tratta Prealpino-Concesio	Brescia Mobilità	37,43	-	37,43	Lombardia,	PD istruttori a MIT
		Metropolitana Brescia tratta La Marmora - Fiera	Brescia Mobilità	144,84	-	144,84	Lombardia,	Attesa PD
		Veneto - Sistema Metropolitano		314,65	193,90	120,75	Veneto,	----
170		Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	Regione Veneto	140,00	140,00	-	Veneto,	GARA
		Padova - Trasporto a guida vincolata SIR2 (Sistema Intermedio a Rete) : Rubano-Stazione-Vigonza	Comune di Padova	122,20	38,09	84,11	Veneto,	PP istruttori a MIT
		Padova - Trasporto a guida vincolata SIR3: Stazione-Ospedali-Voltabarozzo	Comune di Padova	52,45	15,81	36,64	Veneto,	PP istruttori a MIT
		Metropolitana lagunare di Venezia	Regione Veneto	377,00	-	377,00	Veneto,	Attesa PP

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
		<b>Penetrazione Nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio</b>	<b>Regione Friuli Venezia Giulia</b>	<b>516,46</b>	-	<b>516,46</b>	<b>Friuli Venezia Giulia,</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Bologna - Metropolitana</b>	<b>Comune di Bologna</b>	<b>491,83</b>	<b>388,86</b>	<b>102,97</b>	<b>Emilia Romagna,</b>	----
32		Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS) + opere civili al grezzo lotto 2A	Comune di Bologna	388,86	388,86	-	Emilia Romagna,	PD approvato da CIPE
32		Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2B (Ospedale Maggiore-Capolinea Normandia Borgo Panigale)	Comune di Bologna	102,97	-	102,97	Emilia Romagna,	PP approvato da CIPE
		<b>Modena - Metropolitana</b>	<b>Comune di Modena</b>	<b>408,20</b>	-	<b>408,20</b>	<b>Emilia Romagna,</b>	----
		Modena metroliviana Metropolitana: realizzazione e gestione del sistema di trasporto a guida vincolata con i comuni limitrofi.	Comune di Modena, ATCM, Agenzia Mobilità Modena	408,20	-	408,20	Emilia Romagna,	PP istruttori a MIT
		<b>Costa Romagnola - Metropolitana</b>	<b>Agenzia Mobilità exTRAM</b>	<b>185,75</b>	<b>89,98</b>	<b>95,77</b>	<b>Emilia Romagna,</b>	----
80		Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs	Agenzia Mobilità exTRAM	92,05	82,37	9,68	Emilia Romagna,	LAVORI AFFIDATI
		Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Rimini Fs - Rimini Fiera	Agenzia Mobilità exTRAM	49,57	7,61	41,96	Emilia Romagna,	PP istruttori a MIT
		Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Riccione Fs - Cattolica	Agenzia Mobilità exTRAM	44,13	-	44,13	Emilia Romagna,	Attesa PP
		<b>Genova - Metropolitana</b>	<b>Comune di Genova</b>	<b>263,39</b>	-	<b>263,39</b>	<b>Liguria,</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Nodo stradale e autostradale di Genova</b>		<b>1.071,13</b>	<b>326,00</b>	<b>745,13</b>	<b>Liguria,</b>	----
		Genova - Tunnel Sottomarino/Sotterraneo infrastruttura subportuale	Tunnel di Genova SpA	421,00	326,00	95,00	Liguria,	PP istruttori a MIT
		Genova - Strada di scorrimento a mare del Ponente genovese (riassetto impianti ferroviari)	ANAS	650,13	-	650,13	Liguria,	PP istruttori a MIT
		<b>Firenze sistema Tramviario</b>	<b>Comune di Firenze</b>	<b>1.025,10</b>	<b>654,90</b>	<b>370,20</b>	<b>Toscana,</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare</b>		<b>2.440,30</b>	<b>2.442,81</b>	<b>2,51</b>	<b>Lazio,</b>	----
8		Grande Raccordo Anulare di Roma Quadrante Nord - Ovest	ANAS	622,05	624,56	2,51	Lazio,	COMPLETATO
33		Metropolitana linea C: tratte T6A,T7	Roma Metropolitane srl	881,33	881,33	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
33		Metropolitana linea C: tratte T4,T5 e stazione Teano	Roma Metropolitane srl	936,92	936,92	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO
		<b>Nodo Urbano di Roma</b>	<b>RFI</b>	<b>1.392,00</b>	<b>16,00</b>	<b>1.376,00</b>	<b>Lazio,</b>	----
		Nodo Urbano di Roma Cintura Sud	RFI	847,00	-	847,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
		Nodo Urbano di Roma Cintura Nord e shunt merci	RFI	545,00	16,00	529,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
		<b>Viabilità complementare dell' autostrada Roma - aeroporto Fiumicino</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>151,50</b>	<b>151,50</b>	-	<b>Lazio,</b>	----
97		Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma - Civitavecchia e l'interporto	Regione Lazio	19,50	19,50	-	Lazio,	GARA
		Viabilità complementare dell' autostrada Roma - aeroporto Fiumicino potenziamenti	Regione Lazio	132,00	132,00	-	Lazio,	LAVORI IN CORSO



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Cipe	P.N.S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
		<b>Area castelli</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>245,00</b>	-	<b>245,00</b>	<b>Lazio,</b>	<b>----</b>
		Tangenziale Appia - 2° stralcio funzionale dal km 2,690 (svincolo del Crocefisso) al km 5,165 (svincolo del Ginestreto)	Regione Lazio	93,00	-	93,00	Lazio,	Attesa PP
		Tangenziale Appia - 3° stralcio funzionale dal km 5,165 (svincolo del Ginestreto) al km 9,223 (innesto S.S. nr. 7 "Appia")	Regione Lazio	152,00	-	152,00	Lazio,	Attesa PP
	<b>si</b>	<b>Sistema metropolitano regionale campano</b>		<b>2.661,94</b>	<b>2.626,68</b>	<b>35,26</b>	<b>Campania,</b>	<b>----</b>
7		Metropolitana di Napoli linea 1 - Collegamento linea Alifana (Aversa Piscinola)	Metrocampania Nord-Est	385,72	349,62	36,10	Campania,	LAVORI IN CORSO
371		Metropolitana di Napoli linea 1 - Collegamento linea Alifana (Aversa Piscinola) - adeguamenti stazione e impianti	Metrocampania Nord-Est	312,00	312,00	-	Campania,	PD approvato da CIPE
16		Metropolitana di Napoli linea 1 - Tratta Dante - Garibaldi / Centro Direzionale	Comune di Napoli	1.375,72	1.376,56	0,84	Campania,	LAVORI IN CORSO
72		Metropolitana di Napoli linea 6 - 1° e 2° lotto tratta Mostra - Mergellina - Municipio	Comune di Napoli	588,50	588,50	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
		<b>Napoli risanamento del sottosuolo</b>	<b>Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli</b>	<b>29,23</b>	<b>30,97</b>	<b>- 1,74</b>	<b>Campania,</b>	<b>----</b>
5		Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (II lotto)	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	9,66	9,67	0,01	Campania,	LAVORI IN CORSO
5		Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (I lotto)	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	11,43	12,07	0,64	Campania,	LAVORI IN CORSO
4		Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	2,38	3,00	0,62	Campania,	COMPL ETATO
4		Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona B	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	1,45	1,92	0,47	Campania,	COMPL ETATO
		Consolidamento statico della cavità n° 385 Cupa Spinelli	Commissario Straord. Emergenza sottosuolo di Napoli	4,31	4,31	-	Campania,	COMPL ETATO
		<b>Bari - Tangenziale</b>	<b>ANAS</b>	<b>80,00</b>	-	<b>80,00</b>	<b>Puglia,</b>	<b>Attesa PP</b>
	<b>si</b>	<b>Bari nodo ferroviario e metropolitana</b>		<b>66,21</b>	<b>51,21</b>	<b>15,00</b>	<b>Puglia,</b>	<b>----</b>
		Fabbricato servizi e nodo di scambio intermodale di Bari del Sud Est in località Mungivacca	Ferrovie del Sud-Est e servizi	15,00	-	15,00	Puglia,	PD istruttori a MIT
		Completamento linea Bari Bitritto: nuovo percorso da S.Andrea a Bari C.le	RFI	25,78	25,78	-	Puglia,	PP istruttori a MIT
		Collegamento ferroviario Bari - Quartiere S. Paolo: prolungamento da fermata Ospedale a St. delle Regioni	Ferrottramvia Bari	25,43	25,43	-	Puglia,	PD istruttori a MIT
		<b>Linea metropolitana di Messina</b>	<b>Comune di Messina</b>	<b>2,07</b>	<b>2,07</b>	-	<b>Sicilia,</b>	<b>Attesa PP</b>



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
		<b>Hub Portuali di Napoli e di Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali</b>	<b>Autorità portuale di Napoli/Salerno</b>	<b>218,44</b>	<b>-</b>	<b>218,44</b>	<b>Campania,</b>	<b>Attesa PP</b>
-		<b>HUB Interportuali</b>	*	<b>1.439,55</b>	<b>498,75</b>	<b>940,80</b>	<b>----</b>	<b>----</b>
		<b>Hub Interportuale Poggio Mirteto - (C.I. Tevere)</b>	<b>RFI</b>	<b>55,00</b>	<b>0,00</b>	<b>55,00</b>	<b>Lazio,</b>	<b>----</b>
		Poggio Mirteto - C.I. Tevere a Stimigliano in sostituzione Scalo Mercè Roma/San Lorenzo	RFI	55,00	0,00	55,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
		<b>Hub Interportuale Nola, Battipaglia, Marcanise/Maddaloni</b>		<b>205,59</b>	<b>109,75</b>	<b>95,84</b>	<b>Campania,</b>	<b>----</b>
85		Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	Presidente Regione Campania	17,00	16,63	0,37	Campania,	LAVORI IN CORSO
42		Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc. .	Salerno Interporto	10,80	18,20	7,40	Campania,	LAVORI IN CORSO
43		Interporto di Battipaglia - 2° lotto	Salerno Interporto	23,58	0,00	23,58	Campania,	LAVORI AFFIDATI
43		Interporto di Battipaglia - completamento	Salerno Interporto	74,92	74,92	-	Campania,	LAVORI AFFIDATI
		Interporto di Marcanise / Maddaloni	Interporto Sud Europa	79,29	0,00	79,29	Campania,	Attesa PP
		<b>Hub Interportuale Area romana</b>	<b>Regione Lazio</b>	<b>522,18</b>	<b>11,18</b>	<b>511,00</b>	<b>Lazio,</b>	<b>----</b>
31		Piastra logistica di Civitavecchia	Regione Lazio	11,18	11,18	0,00	Lazio,	COMPL ETATO
		Interporto Roma - Fiumicino	Regione Lazio	102,06	0,00	102,06	Lazio,	Attesa PP
		Piastra logistica Bagni di Tivoli	Regione Lazio	408,94	0,00	408,94	Lazio	Attesa PP
		<b>Hub Interportuale Segrate - Opere complementari al centro intermodale 1° lotto, 2° stralcio</b>	<b>Comune di Milano</b>	<b>86,30</b>	<b>0,00</b>	<b>86,30</b>	<b>Lombardia,</b>	<b>PD istruttori a MIT</b>
		<b>Hub Interportuale Jesi - Infrastrutture di allaccio</b>	<b>Società Interporto Jesi</b>	<b>128,40</b>	<b>46,90</b>	<b>81,50</b>	<b>Marche,</b>	<b>Attesa PP</b>
		<b>Hub Interportuale Novara</b>	<b>CIM Centro Interportuale Mercè</b>	<b>94,64</b>	<b>107,01</b>	<b>12,37</b>	<b>Piemonte,</b>	<b>----</b>
119		Hub Interportuali Novara centro merci - Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.	CIM Centro Interportuale Mercè	3,99	2,05	1,94	Piemonte,	LAVORI IN CORSO
118		Hub Interportuali Novara centro merci - Terminale Ovest	CIM Centro Interportuale Mercè	90,65	104,96	14,31	Piemonte,	COMPL ETATO
		<b>Hub Interportuale area brindisina</b>	<b>Regione Puglia</b>	<b>88,98</b>	<b>0,00</b>	<b>88,98</b>	<b>Puglia,</b>	<b>Attesa PP</b>
38		<b>Hub Interportuale Catania</b>	<b>Società degli Interporti Siciliani SpA</b>	<b>113,66</b>	<b>91,83</b>	<b>21,83</b>	<b>Sicilia,</b>	<b>----</b>
38		Hub Interportuali Catania 1° stralcio della fase 1 - Piastra infrastrutture trasporto gomma-binario-mare e ruota	Società degli Interporti Siciliani SpA	85,60	73,95	11,65	Sicilia,	LAVORI IN CORSO
38		Hub Interportuali - Catania 2° stralcio fase 1	Società degli Interporti Siciliani SpA	28,06	17,88	10,18	Sicilia,	LAVORI AFFIDATI
		<b>Hub Interportuale Palermo, Messina, Trapani - Piastra portuale</b>	<b>Regione Sicilia</b>	<b>-</b>	<b>0,00</b>	<b>-</b>	<b>Sicilia,</b>	<b>Attesa PP</b>
47		<b>Hub Interportuale Piastra Logistica Umbra - Terni, Foligno e Città' di Castello.</b>	<b>Regione Umbria</b>	<b>94,72</b>	<b>70,31</b>	<b>24,41</b>	<b>Umbria,</b>	<b>----</b>
47		Piastra Logistica Umbra - Città' di Castello / S.Giustino.	Regione Umbria	16,97	16,97	-	Umbria,	LAVORI AFFIDATI
47		Piastra Logistica Umbra - Foligno 1° stralcio	Regione Umbria	30,52	30,52	-	Umbria,	LAVORI AFFIDATI

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Cipe	P.N.S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
47		Piastra Logistica Umbra - Foligno 2° stralcio	Regione Umbria	8,22	0,00	8,22	Umbria,	PP approvato da CIPE
47		Piastra Logistica Umbra -Terni e Narni 1° stralcio	Regione Umbria	22,82	22,82	-	Umbria,	LAVORI AFFIDATI
47		Piastra Logistica Umbra -Terni e Narni 2° stralcio	Regione Umbria	16,19	0,00	16,19	Umbria,	PP approvato da CIPE
69		Hub Interportuale Porto di Cremona	Agenzia Regionale Porti di Cremona - Mantova	24,00	35,69	11,69	Lombardia,	PP approvato da CIPE
156		Hub Interportuale Livorno Guasticce	Interporto Toscano A. Vespucci	26,08	26,08	-	Toscana,	LAVORI IN CORSO
-		Grandi HUB aeroportuali - Allacciamenti ferroviari e stradali	*	659,82	269,95	389,87	----	----
83		Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata - Parma	Metro Parma SpA	345,50	268,95	76,55	Emilia Romagna,	LAVORI IN CORSO
94		Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	RFI	223,92	1,00	222,92	Veneto,	PP approvato da CIPE
		Collegamento ferroviario aeroporto di Verona (linea Modena-Verona)	RFI	90,40	0,00	90,40	Veneto,	PP istruttoria MIT
-		Schemi Idrici - Interventi per l' emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	*	1.391,20	1.423,03	31,83	----	----
		<b>Schemi Idrici Abruzzo</b>		<b>36,81</b>	<b>36,81</b>	<b>-</b>	<b>Abruzzo,</b>	<b>----</b>
50		Potenziamento acquedotto del Ruzzo - lotto 1	Regione Abruzzo	36,81	36,81	-	Abruzzo,	COMPLETATO
		<b>Schemi Idrici Basilicata</b>		<b>365,22</b>	<b>352,11</b>	<b>13,11</b>	<b>Basilicata,</b>	<b>----</b>
		Acquedotto Basento-Camastra, integrazione condotte maestre 1°lotto funzionale	Regione Basilicata	22,69	0,00	22,69	Basilicata,	GARA
52		Acquedotto dell' Agri, integrazione condotte maestre e varie 1°lotto funzionale	Regione Basilicata	12,99	17,28	4,29	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
13		Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1°lotto funzionale	Regione Basilicata	14,74	16,00	1,26	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
77		Conturizzazione completa utenze civili, industriali e agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	Regione Basilicata	46,49	59,52	13,03	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
51		Adeguamento opere di captazione, riefficientamento ed opere connesse valli Noce e Sinni	Regione Basilicata	22,64	21,57	1,07	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
122		Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	Regione Basilicata	85,70	85,70	-	Basilicata,	LAVORI AFFIDATI
133		Schema idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza, distribuzione 3°lotto	Regione Basilicata	110,87	101,77	9,10	Basilicata,	LAVORI AFFIDATI
66		Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosà (lotto 2)	Consorzio Bonifica Bradano/Metaponto	31,88	31,87	0,01	Basilicata,	LAVORI AFFIDATI
12		Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	Ente Irrigazione Puglia-Lucania-Irpinia	17,22	18,40	1,18	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
		<b>Schemi Idrici Calabria</b>		<b>106,23</b>	<b>104,07</b>	<b>2,16</b>	<b>Calabria,</b>	<b>----</b>

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
49	si	Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto)	Regione Calabria	35,37	33,60	1,77	Calabria,	LAVORI IN CORSO
110		Condotta forzata ed opere per centrale idroelettrica (II lotto)	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	17,12	17,12	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
110		Schema Menta: opere a valle della centrale idroelettrica (II lotto)	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	53,74	53,35	0,39	Calabria,	LAVORI IN CORSO
		<b>Schemi Idrici Campania</b>		-	<b>0,00</b>	-	<b>Campania,</b>	<b>----</b>
		<b>Schemi Idrici Molise</b>		<b>188,15</b>	<b>188,74</b>	<b>0,59</b>	<b>Molise,</b>	<b>----</b>
22		Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	Regione Molise	82,76	83,27	0,51	Molise,	LAVORI IN CORSO
23		Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	30,39	30,47	0,08	Molise,	LAVORI IN CORSO
115		Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	Consorzio Bonifica Integrale Larinese	75,00	75,00	-	Molise,	LAVORI AFFIDATI
14		Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello	Consorzio Bonifica Vulture Alto Bradano	19,68	19,88	0,20	Puglia,	LAVORI IN CORSO
123		Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	Regione Campania	157,29	157,29	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
78		Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania	AQP	53,00	53,00	-	Puglia,	COMPLETATO
149		Acquedotto del Sinni - Condotta Adduttrice dal Torrino di Monte Ciminiello al serbatoio S. Paolo, al serbatoio Seclì e ampliamento lotti 1,2,3	AQP	69,99	76,70	6,71	Puglia,	LAVORI IN CORSO
	si	<b>Schemi Idrici Sardegna</b>		<b>192,42</b>	<b>193,14</b>	<b>0,72</b>	<b>Sardegna,</b>	<b>----</b>
26		Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1° e 2° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	53,87	54,56	0,69	Sardegna,	COMPLETATO
54		Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu Is Canargius e bacini minori - lotto 1	Consorzio Bonifica della Sardegna	83,22	83,22	-	Sardegna,	GARA
25		Schema n°39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° lotto - Picocca	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	55,17	55,20	0,03	Sardegna,	LAVORI AFFIDATI
24		Opere di Collegamento Flumineddu - Tirso lavori di indagine e sviluppo progetto definitivo	Consorzio di Bonifica dell'Oristanese	0,16	0,16	-	Sardegna,	PP approvato da CIPE
		<b>Schemi idrici Sicilia</b>		<b>202,41</b>	<b>241,29</b>	<b>38,88</b>	<b>Sicilia,</b>	<b>----</b>
10		Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	Commissario Emergenza Idrica Sicilia	38,16	65,89	27,73	Sicilia,	COMPLETATO
11		Acquedotto Gela - Aragona	Commissario Emergenza Idrica Sicilia	89,94	89,20	0,74	Sicilia,	LAVORI IN CORSO
82		Acquedotto Montescuro Ovest	Agenzia regionale rifiuti e acque regione Sicilia	74,31	86,20	11,89	Sicilia,	LAVORI IN CORSO
-		Piano degli interventi nel comparto energetico	*	1.656,20	1.656,20	-	----	----
<b>160</b>		<b>Giacimenti idrocarburi</b>	<b>Total Italia SpA</b>	<b>964,70</b>	<b>964,70</b>	<b>-</b>	<b>Basilicata,</b>	<b>----</b>

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cod. Ci. pe	P. N. S.	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Costo	Finanz. ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz. ti necessari	Regioni	Status Progetto
160		Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	Total Italia SpA	964,70	964,70	-	Basilicata,	PP approvato da CIPE
		<b>Rete elettrica di trasmissione</b>	<b>Terna SpA</b>	<b>691,50</b>	<b>691,50</b>	-	<b>Basilicata, Lazio, Lombardia, Sardegna, Toscana</b>	----
62		Rete Elettrica - Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	Terna SpA	46,50	46,50	-	Lombardia,	COMPLETATO
46		Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 kV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia tratta d'interconnessione	Terna SpA	23,00	23,00	-	Lombardia,	COMPLETATO
107		Rete Elettrica - Elettrodotto 380 kV Matera - S. Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	Terna SpA	12,00	12,00	-	Basilicata,	COMPLETATO
108		Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina	Terna SpA	520,00	520,00	-	Lazio, Sardegna,	LAVORI IN CORSO
157		Rete elettrica - Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina e opere connesse	Terna SpA	90,00	90,00	-	Toscana,	LAVORI IN CORSO
-		Mantenimento in efficienza edifici sedi di organi istituzionali	*	1.338,68	1.277,91	60,77	----	----
81		Edifici istituzionali	Provveditore Abruzzo-Lazio-Sardegna	346,30	285,53	60,77	Lazio	LAVORI IN CORSO
366		Edilizia carceraria	Ministero della Giustizia	503,30	503,30	-	Multiregionale,	GARA
84		Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici	Comuni e Province	489,08	489,08	-	Multiregionale,	GARA
-		Riepilogo globale	*	110.135,73	48.524,20	61.714,65	----	



TABELLA 4 Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013

Co d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicat ore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
-		Corridolo Plurimodale Padano	*	2.548,02	2.159,84	388,18	-----	-----
		(P) Completamento raccordo ferroviario Y a Busto Arsizio	RFI	-	-	-	Lombardia	Attesa PP
		Accessibilita' Ferroviaria Valtellina	RFI	90,38	-	90,38	Lombardia,	Attesa PD
		SS 38 Stelvio - Tirano Stazzona-Lovero Str. A lotto 4°	ANAS	211,76	85,00	126,76	Lombardia,	PP istruttori a MIT
		SS 38 Stelvio - Completamento Tang. di Sondrio lotto 7°	ANAS	65,50	44,52	20,98	Lombardia,	PP istruttori a MIT
134		Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all' abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana	Provincia di Bergamo	53,05	25,82	27,23	Lombardia,	PD istruttori a MIT
135		Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	Provincia di Bergamo	64,00	-	64,00	Lombardia,	PD istruttori a MIT
372		Collegamento Lecco-Bergamo. variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte l° stralcio	Provincia di Lecco	98,86	98,86	-	Lombardia,	PD approvato da CIPE
372		Collegamento Lecco-Bergamo. variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte completamento	Provincia di Lecco	130,50	71,67	58,83	Lombardia,	PP approvato da CIPE
139		Superstrada pedemontana Veneta	Regione Veneto	1.828,84	1.828,84	-	Veneto	PP approvato da CIPE
113		(P) SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull' Adda.	Provincia di Milano	5,13	5,13	-	Lombardia,	PP approvato da CIPE
-		Corridolo Plurimodale Tirreno - Nord Europa	*	6.854,26	695,69	6.158,57	-----	-----
		SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	ANAS	1.500,00	60,00	1.440,00	Lazio,	PP istruttori a MIT
		Dorsale stradale Atina-Colli al Voltumo	Regione Lazio	271,38	7,75	263,63	Lazio,	Attesa PD
		Sistema Intermodale Integrato RM-LT (EX CTM) - 2° stralcio f.le Latina Circonvallazione - Terracina	Regione Lazio	1.473,55	-	1.473,55	Lazio,	PP approvato da CIPE
131		Variante alla SS7 Appia in comune di Formia	ANAS	625,00	78,50	546,50	Lazio,	PP approvato da CIPE
121	si	SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone	ANAS	1.380,00	-	1.380,00	Campania,	PP approvato da CIPE
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 9 "Scicli"	ANAS	150,44	150,44	-	Sicilia,	Attesa PE
		Rosolini Ragusa Tronco 2 -	ANAS	-	-	-	Sicilia,	Attesa



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cipe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicat ore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		Lotto 10 Iminio		103,90		103,90		PD
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 11 Ragusa	ANAS	152,90	-	152,90	Sicilia,	Attesa PD
	si	Asse Stradale Nord/Sud Stefano di Camastra - Gela	ANAS	810,92	399,00	411,92	Sicilia,	Attesa PP
		Adeguamento della SS121 completamento	ANAS	386,17	-	386,17	Sicilia,	PP approvato da CIPE
-		Corridoio Plurimodale Adriatico	*	260,92	226,15	34,77	----	----
		Bari - Matera (strada)	ANAS	179,17	144,40	34,77	Puglia,Basilicata,	Attesa PP
		SS 16 Adriatica tronco Maglie/Otranto - Ammodernamento per Km. 16	ANAS	81,75	81,75	-	Puglia,	Attesa PD
-		Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica	*	6.866,01	216,95	6.649,06	----	----
96		Raddoppio Spoleto - Terni	RFI	532,37	17,55	514,82	Umbria	PP approvato da CIPE
130		Direttrice Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	RFI	1.918,50	-	1.918,50	Umbria,Marche,	PP approvato da CIPE
		Raddoppio Orte - Falconara: tratta Posto 228 - Castelplanio	RFI	573,10	-	573,10	Marche,	PP istruttori a MIT
		S.S. 63 Toscana - rettifiche Fivizzano - Interventi di miglioramento della viabilità tra il Km 11+970 e il Km 14+386	ANAS	20,00	-	20,00	Toscana,	PD istruttori a MIT
2		Piano di Area Vasta per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici.	Quadrilatero Umbria-Marche SpA	88,49	20,00	68,49	Umbria,Marche,	PP approvato da CIPE
103		Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Collestrada/Elera	ANAS	144,95	121,80	23,15	Umbria,	PP approvato da CIPE
102		Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Corciano II° stralcio	ANAS	430,00	-	430,00	Umbria,	PP approvato da CIPE
30		Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	Regione Umbria	800,00	-	800,00	Umbria,	PP approvato da CIPE
		Collegamento autostradale Caserta-Benevento con bretelle di collegamento alla variante di Caserta ed alla Tangenziale di Benevento	ANAS	957,20	-	957,20	Campania,	PP istruttori a MIT
		Salerno - Potenza - Bari (Strada)	ANAS	552,00	-	552,00	Campania,Puglia,Basilicata,	Attesa PP
	si	Murgia - Pollino	ANAS	849,40	57,60	791,80	Puglia,Basilicata,	Attesa PP
-		Sistemi Urbani	*	1.899,76	716,41	1.183,35	----	----
		Torino - Metropolitana: tratte di completamento.	Comune di Torino	306,07	-	306,07	Piemonte,	Attesa PP
		Metropolitana Brescia tratta Prealpino-Concesio	Brescia Mobilità	37,43	-	37,43	Lombardia,	PD istruttori a MIT

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Cip e	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicat ore	Costo	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progett o
		Metropolitana Brescia tratta La Marmora - Fiera	Brescia Mobilità	144,84	-	144,84	Lombardia,	Attesa PD
		Padova - Trasporto a guida vincolata SIR2 (Sistema Intermedio a Rete) : Rubano-Stazione-Vigonza	Comune di Padova	122,20	38,09	84,11	Veneto,	PP istruttori a MIT
		Padova - Trasporto a guida vincolata SIR3: Stazione- Ospedali-Voltabarozzo	Comune di Padova	52,45	15,81	36,64	Veneto,	PP istruttori a MIT
32		Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2B (Ospedale Maggiore-Capolinea Normandia Borgo Panigale)	Comune di Bologna	102,97	-	102,97	Emilia Romagna,	PP approvat o da CIPE
		Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Rimini Fs - Rimini Fiera	Agenzia Mobilità exTRAM	49,57	7,61	41,96	Emilia Romagna,	PP istruttori a MIT
		Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini: tratta Riccione Fs - Cattolica	Agenzia Mobilità exTRAM	44,13	-	44,13	Emilia Romagna,	Attesa PP
		Firenze sistema Tramviario	Comune di Firenze	1.025,10	654,90	370,20	Toscana,	Attesa PP
		Fabbricato servizi e nodo di scambio intermodale di Bari del Sud Est in località Mungivacca	Ferrovie del Sud-Est e servizi	15,00	-	15,00	Puglia,	PD istruttori a MIT
-		HUB Portuali	*	70,00	-	70,00	----	----
		Realizzazione approfondimento fondali a - 14,50 metri e sistemazione banchine	Autorità portuale di Ravenna	70,00	-	70,00	Emilia Romagna,	Attesa PP
-		HUB Interportuali	*	24,41	-	24,41	----	----
47		Piastra Logistica Umbra - Foligno 2° stralcio	Regione Umbria	8,22	0,00	8,22	Umbria,	PP approvat o da CIPE
47		Piastra Logistica Umbra - Terni e Narni 2° stralcio	Regione Umbria	16,19	0,00	16,19	Umbria,	PP approvat o da CIPE
-		Grandi HUB aeroportuali - Allacciamenti ferroviari e stradali	*	314,32	1,00	313,32	----	----
94		Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	RFI	223,92	1,00	222,92	Veneto,	PP approvat o da CIPE
		Collegamento ferroviario aeroporto di Verona (linea Modena-Verona)	RFI	90,40	0,00	90,40	Veneto,	PP istruttori a MIT
-		Riepilogo globale	*	18.837,70	4.016,04	14.821,66	----	



**TABELLA 5 Stato attuativo dei progetti approvati al CIPE 2002-2011**

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
01.Valichi	Brennero	67	Nuovo Valico del Brennero	31/03/11	2010	4140,4	Attesa Progetto Esecutivo
01.Valichi	Frejus	40	Corridoio 5 potenziamento Torino Lione		2003	2300	Progetto Preliminare
01.Valichi	Frejus	40	Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)		2003	4221	Progetto Preliminare
01.Valichi	Traforo del Frejus	173	Traforo di sicurezza del Frejus (parte italiana)	31/03/11	2009	204,7	Attesa Progetto Esecutivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Accessibilità Ferroviaria Malpensa	57	Linea Saronno Seregno	31/03/11	2006	65,79	In Realizzazione
02.Corridoio Plurimodale Padano	Accessibilità Ferroviaria Malpensa	63	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	31/03/11	2008	182,46	In Realizzazione
02.Corridoio Plurimodale Padano	Accessibilità Ferroviaria Malpensa	86	Linea Novara Seregno potenz. e variante Galliate	31/12/10	2005	78,85	Progetto Definitivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Accessibilità Ferroviaria Malpensa	95	Potenziamento linea Gallarate - Rho	30/06/09	2010	727,7	Attesa Progetto Esecutivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Accessibilità Ferroviaria Malpensa	127	Raddoppio MI-Mortara: Cascina Bruciata-Parona	31/03/11	2006	391,9	Progetto Definitivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Accessibilità stradale Malpensa	141	Milano-Abbategrasso-Magenta-Malpensa	31/12/10	2008	418,3	Progetto Definitivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Accessibilità stradale Malpensa	142	Collegamento A8 e A4 Variante SS 341 Gallaratese	31/03/11	2008	163	Progetto Definitivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Accessibilità stradale Valtellina	116	SS 38 Stelvio 1°Lotto 1°Str. Fuentes Cosio	31/03/11	2005	221,53	In Realizzazione
02.Corridoio Plurimodale Padano	Accessibilità stradale Valtellina	165	SS 38 Stelvio - 1°Lotto 2°Str. Cosio Tartano	30/09/10	2008	279,9	Progetto Definitivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Asse Autostradale Medio Padano	1	Passante autostradale di Mestre	31/03/11	2008	1185,99	Iter Completato
02.Corridoio Plurimodale Padano	Asse Autostradale Medio Padano	100	(P) Tangenziale EST Milano	30/09/10	2005	1578,9	Progetto Definitivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Asse Autostradale Medio Padano	105	Brescia-Bergamo-Milano Brebemi	31/03/11	2009	1611,3	In Realizzazione
02.Corridoio Plurimodale Padano	Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV	41	AV/AC: Brescia Verona	31/03/11	2003	2800	Progetto Definitivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV	41	Linea AV/AC MI - VR (tratta Treviglio - Brescia)	31/12/10	2010	2049	Attesa Progetto Esecutivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV	114	Tratta Bergamo Seregno	31/03/11	2005	1000	Progetto Definitivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV	138	Tratta AV / AC Verona Padova	31/03/11	2006	5130	Progetto Definitivo

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
02. Corridoio Plurimodale Padano	Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-KIEV	164	Nodo AV/AC di Verona	31/12/10	2008	670	Progetto Definitivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Asse Pedemontano - Piemonte, Lombardia,	99	Dalmine Como Varese Valico G. opere varie connesse	31/03/11	2009	4166	In Realizzazione
02. Corridoio Plurimodale Padano	Asse Pedemontano - Piemonte, Lombardia, Veneto	134	Bergamo Lecco: variante ex SS 639	31/12/10	2006	53,05	Progetto Definitivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Asse Pedemontano - Piemonte, Lombardia, Veneto	135	Bergamo Lecco: collegamento Calusco - Temo	31/12/10	2006	64	Progetto Definitivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Asse Pedemontano - Piemonte, Lombardia, Veneto	139	Superstrada pedemontana Veneta	31/03/11	2006	1828,84	Progetto Definitivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Asse Pedemontano - Piemonte, Lombardia, Veneto	372	Bergamo Lecco: Var SS 639 prov Lecco L. S. Gerolamo	31/03/11	2010	93,67	Attesa Progetto Esecutivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Asse Pedemontano - Piemonte, Lombardia, Veneto	372	Bergamo Lecco: Var. SS 639 prov. Lecco L. lavello	31/03/11	2009	36,83	Progetto Definitivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Autostrada Asti Cuneo.	166	05 Asti Cuneo - tangenziale di Cuneo	31/12/10	2008	127,7	Progetto Definitivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Autostrada reg. Medio Padana Veneta	368	Autostr. regionale Medio Padana Veneta	31/12/10	2010	934,51	Progetto Preliminare
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	48	(P) A4 la Valtrompia (coll. Brescia-Lumezzane) T2		2004	664,89	Progetto Preliminare
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	48	(P) A4 la Valtrompia (coll. Brescia - Lumezzane) T1	31/03/11	2004	258,57	Attesa Consegna Lavori
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	87	(P) Tang. Sud Brescia Ospitaletto (A4) Montichiari	31/03/11	2005	345,72	In Realizzazione
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	89	A4 VE-TS - Quarto D'Altino - S. Donà' di Piave	31/03/11	2009	365,55	Attesa Progetto Esecutivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	89	A4 VE-TS S. Donà di PIAVE - Sv. lo di Alvisopoli	31/03/11	2005	560,65	Progetto Definitivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	89	A4 VE-TS Casello Alvisopoli e coll. con la S.S. 14	31/03/11	2005	67,35	Progetto Definitivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	89	A4 VE-TS Nuovo Casello Auto.le di Meolo KM 19+690	31/03/11	2009	35,19	In Realizzazione
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	89	A4 VE-TS P.te sul Tagliamento e Sv. lo Palmanova	31/03/11	2005	440,69	Progetto Definitivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	89	A4 VE-TS Tratto Gonars - Villesse	31/03/11	2009	215,28	Attesa Progetto Esecutivo
02. Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	92	A4 Raccordo autostradale Villesse Gorizia	31/03/11	2009	160,23	In Realizzazione

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
02.Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	148	Autostrada A4 Torino Milano	31/03/11	2007	374,0	Attesa Progetto Esecutivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Completamento stradale Corridoio 5	171	Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	31/03/11	2008	261	Attesa Progetto Esecutivo
02.Corridoio Plurimodale Padano	Gronde Ferroviaria Merici - Nord Torino	104	Gronde Ferroviaria Merici Nord To		2005	2375	Progetto Preliminare
02.Corridoio Plurimodale Padano	Riqualifica SS 415 Paullese	112	SS 415 Paullese Peschiera Borromeo Spino d'Adda	31/03/11	2005	162,22	In Realizzazione
02.Corridoio Plurimodale Padano	Riqualifica SS 415 Paullese	113	SS 415 Paullese: Ponte sull' Adda.	31/12/10	2007	5,13	Progetto Definitivo
03.Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	Asse Autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	65	Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 1	31/03/11	2010	513,53	Attesa Progetto Esecutivo
03.Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	Asse Autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	65	Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 2	31/03/11	2006	2217,43	Progetto Definitivo
03.Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	Asse Autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	159	Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fomovo	31/03/11	2009	2304	Progetto Definitivo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	A1(Capua) - Domiziana ed Adeguamento	121	SS 7 Quater Domitiana - Garigliano e C.Volturno N	31/03/11	2006	870	Progetto Definitivo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	A1(Capua) - Domiziana ed Adeguamento	121	SS 7 Quater Domitiana-sv.S.Aurunca sv.Mondragone S	31/03/11	2006	510	Progetto Definitivo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo	88	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)	31/03/11	2005	295,02	Progetto Definitivo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Adeguamento SS 156	15	S.S. 156 Monti Lepini	31/03/11	2002	65,96	In Realizzazione
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Agrigento-Caltanissetta. A19 SS640	111	Agrigento Caltanissetta: A19 lotto 1	31/03/11	2009	435,47	In Realizzazione
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Agrigento-Caltanissetta. A19 SS640	358	Agrigento-Caltanissetta A19: lotto 2	31/03/11	2009	990,0	Attesa Progetto Esecutivo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse Autostradale Cecina-Civitavecchia	172	Cecina-Civitavecchia Corrid. Autostr. Tirrenico L1	31/03/11	2010	44,37	In Realizzazione
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse Autostradale Cecina-Civitavecchia	172	Cecina-Civitavecchia Corrid. Autostr. Tirrenico L2	30/09/10	2008	1784,71	Progetto Definitivo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse Autostradale Cecina-Civitavecchia	172	Cecina-Civitavecchia L. 6A Tarquinia Civitavecchia		2011	170,92	Attesa Progetto Esecutivo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse Autostradale Messina - Siracusa - Gela	28	Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino	31/03/11	2003	573,81	Iter Completato

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Palermo-Messina	73	Asse autostradale Palermo Messina completamento		2003	1032,68	Collaudo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Consuntivo lotti rescissi		2002	75,24	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Nord		2002	30,06	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Sud		2002	55,92	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 014+544-016+890		2002	14,06	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 016+890-022+400		2002	26,34	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 023+000-029+400		2002	31,82	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 030+000-036+000		2002	21,69	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 036+000-037+500		2002	15,42	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 037+500-040+100		2002	19,78	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 040+100-044+100		2002	85,81	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 044+100-047+800		2002	142,74	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 082+330-088+657		2002	39,02	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 103+840-108+000		2002	7,79	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 213+500-222+000		2002	30,99	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 225+800-234+700		2002	29,38	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 234+700-244+700		2002	37,67	Iter Completato

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 244+700-253+700		2002	38,66	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 253+700-258+200		2002	33,15	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 258+200-259+700		2002	33,15	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 304+200-312+400		2002	32,83	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 312+400-320+400		2002	22,76	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 320+164-331+400	31/03/11	2002	111,07	Collaudo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 331+400-337+800		2002	28,25	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 348+600-359+400		2002	81,98	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 359+400-369+800	31/03/11	2002	103,08	Collaudo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 378+500-383+000		2002	38,39	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc Km 383+000-393+500		2002	50,87	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Autostr. Sa Rc: Sv. di Fratte km 002+500-003+000		2002	12,45	Iter Completato
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa Rc Km 369+800-378+500	31/03/11	2002	83,44	In Realizzazione
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 003+000-008+000	31/03/11	2002	95,34	Collaudo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 004+500-005+500	31/03/11	2002	9,52	Collaudo
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 012+800-014+454	31/03/11	2002	14,16	Esercizio
04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 022+400-023+000	31/03/11	2002	38,11	In Realizzazione



## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 029+400-030+000	31/03/11	2002	11,02	Collaudo
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 047+800-053+800	31/03/11	2005	269,94	In Realizzazione
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 053+800-082+330	31/03/10	2002	509,63	Iter Completato
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 088+657-103+840	31/03/11	2002	43,69	Collaudo
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 108+000-139+000	31/03/11	2006	917,07	In Realizzazione
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 139+000-148+000 3 <sup>a</sup> maxilotto/1	31/03/11	2002	517,86	In Realizzazione
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 148+000-153+400	31/03/11	2010	107	Attesa Progetto Esecutivo
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 153+400-173+900 3 <sup>a</sup> maxilotto/2	31/03/11	2002	511,65	Attesa Progetto Esecutivo
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 173+900-185+000 3 <sup>a</sup> maxilotto/3	31/03/11	2002	289,03	In Realizzazione
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 185+000-206+500 3 <sup>a</sup> maxilotto/4	31/03/11	2002	598	Progetto Definitivo
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 206+500-213+500	31/12/10	2002	6,61	Esercizio
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 222+000-225+800	31/03/11	2005	142,04	In Realizzazione
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 259+700-270+700 4 <sup>a</sup> maxilotto/1	31/03/11	2002	588,52	Progetto Definitivo
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 270+700-286+000 4 <sup>a</sup> maxilotto/2	30/09/10	2002	780,78	Progetto Definitivo
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 286+000-304+200	31/03/11	2002	403,87	In Realizzazione
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 337+800-348+600		2002	705,42	Progetto Preliminare
04.Corradoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 353+000-355+700	31/03/11	2002	13,08	Collaudo

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 382+475-383+100	31/03/11	2002	15,67	Attesa Consegna Lavori
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 393+500-423+300	31/03/11	2004	1137,16	In Realizzazione
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Km 423+300-442+920	31/03/11	2004	634,28	In Realizzazione
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Svincolo di Eboli km 31+600		2002	15,76	Progetto Preliminare
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Svincolo Laureana km 377+750		2002	25,34	Progetto Preliminare
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Svincolo Padula km 103+207		2002	48,73	Progetto Preliminare
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc Svincolo Sala Consilina km 95+244		2002	36,51	Progetto Preliminare
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc: ulteriori interventi	31/03/11	2002	562,59	Iter Completato
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3	Sa-Rc: Nuovo svincolo di Pontecagnano km 17+750	31/03/11	2002	3,31	Iter Completato
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse ferroviario Salerno-RCalabria-Palermo-Catania	91	Messina Catania radd. Giampilieri - Fiumefreddo	31/03/11	2005	1970	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse ferroviario Salerno-RCalabria-Palermo-Catania	109	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	31/03/11	2005	81	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse ferroviario Salerno-RCalabria-Palermo-Catania	124	Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	31/03/11	2009	26	In Realizzazione
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara	35	Linea MI - GE - Terzo Valico dei Giovi.	31/03/11	2010	6200	Attesa Progetto Esecutivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara	36	Potenziamento Infrastrutturale Voltri Brignole	31/03/11	2008	622,22	In Realizzazione
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara	98	Compl. Raddoppio GE Ventimiglia Andora F. Ligure	31/03/11	2005	1540,3	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Palermo-Agrigento: SS 189-SS 121	168	Adeguamento SS 121 - Completamento lotto 1		2008	389,27	Progetto Preliminare
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Palermo-Agrigento: SS 189-SS 121	168	Adeguamento SS 121 - Completamento lotto 2		2008	0	Progetto Preliminare

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Palermo-Agrigento: SS 189-SS 121	168	Rotatoria Bolognetta # Bivio Manganaro	31/03/11	2008	293,33	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna Valmontone	131	Variante alla S.S. 7 Appia in comune di Formia	30/09/10	2006	734,43	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna Valmontone	5859	Cisterna - Valmontone e opere connesse		2008	709,20	Attesa Progetto Esecutivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna Valmontone	5859	Collegamento A12 # Roma (Tor de# Cenci)	31/03/11	2008	-	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna Valmontone	5859	Corridoio Intermod. Integr. Pontinio Roma - Latina		2008	1.434,33	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Ragusa - Catania	126	Ragusa-Catania - Adeguamento	31/03/11	2010	815,38	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	SS 28	71	SS 28 del Colle di Nava gall. Armo-Cantarana	31/03/11	2004	194,08	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	SS 28	76	SS 1 Aurelia bis: Variante all' abitato di Imperia	31/03/11	2004	344,05	Progetto Definitivo
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Trasversale Nord Orte-Civitavecchia	154	SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A	31/03/11	2008	46,61	In Realizzazione
05. Corridoio Plurimodale Adriatico	Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	56	Raddoppio Bari-Taranto (tratta S. Andrea-Bitetto)	31/03/11	2006	219,27	Attesa Progetto Esecutivo
05. Corridoio Plurimodale Adriatico	Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	101	Nodo di Falconara	31/12/10	2005	210	Progetto Definitivo
05. Corridoio Plurimodale Adriatico	Completo SS16-SS613 variante esterna di Lecce	64	Variante est. di Lecce completamente 2° str.	31/03/11	2004	36,21	Collaudo
05. Corridoio Plurimodale Adriatico	Strada Maglie - S.M. Leuca	68	Strada Maglie S.M. di Leuca	31/03/11	2009	288,0	Attesa Progetto Esecutivo
06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero	152	Quadruplicamento Fortezza Verona L 1	31/03/10	2010	1456,96	Attesa Progetto Esecutivo
06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero	152	Quadruplicamento Fortezza Verona L 2	31/03/10	2007	794,01	Progetto Definitivo
06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	Collegamento strad. Campogalliano-Sassuolo	90	Colleg. strad. Campogalliano-Sassuolo	31/12/10	2009/10	570,5	Progetto Definitivo
07. Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. 1° assegnazione	31/03/11	2002	494,98	In Realizzazione
07. Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. 2° assegnazione	31/03/11	2004	689	In Realizzazione

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. 3° assegnazione	31/03/11	2006	380,29	In Realizzazione
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. 4° assegnazione	31/03/11	2007	243,17	In Realizzazione
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. 5° assegnazione	31/03/11	2008	400	In Realizzazione
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. 6° assegnazione	31/03/11	2008	320	In Realizzazione
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. 6° assegnazione 7 stralcio	31/03/11	2008	480	In Realizzazione
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. 7° assegnazione	31/03/11	2010	230	In Realizzazione
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. Fondi D.L. 159/2007 art.22 c.2	31/03/11		170	In Realizzazione
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. opere complementari (legge speciale)	31/03/11	2002	108,69	Collaudo
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	Progetto salvaguardia della laguna e di Venezia	9	MO.S.E. Ulteriori assegnazioni future	31/03/11		1980,06	Attesa Progetto Esecutivo
08.Ponte Stretto di Messina	Ponte Stretto di Messina-Collegamento stabile	34	Ponte Stretto di Messina Collegamento stabile	31/03/11	2009	6100,0	Progetto Definitivo
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	(*) Bologna Casalecchio di Reno	129	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno	31/03/11	2006	253,0	Progetto Definitivo
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Fano-Grosseto	155	Tratto1 : Grosseto Siena (lotti 5-6-7-8)	31/03/11	2007	271,12	Attesa Progetto Esecutivo
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	01 S.S.77 Collesentino II-Pontelatrave ML1/L1/1.1	31/03/11	2004	45	Collaudo
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	02 SS77 Foligno-Pontelatrave ML1/L1/1.2	31/03/11	2008	388,52	In Realizzazione
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	03 Allaccio SS77 - SS16 ML1/L1/1.3	31/03/11	2004	28,36	Progetto Definitivo
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	04. Allaccio SS77 - SS3 ML1/L1/1.4	31/03/11	2004	23	Progetto Definitivo
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	05. SS77 Foligno-Pontelatrave ML1 / L2 / 2.1	31/03/11	2008	673,11	In Realizzazione

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	06. Intervalliva Macerata ML1 / L2 /2.2	31/03/11	2004	14,22	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	07. Intervalliva Tolentino-San Severino ML1 /L2/2.3	31/03/11	2004	43,01	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	08 SS78 Sforzacosta-Samano ML1/L2/2.4	31/03/11	2004	71,22	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	09 SS3 Pontecentesimo-Foligno ML1/L2/2.5	31/03/11	2004	23,33	Attesa Progetto Esecutivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	10 SS76 F. di Vico e Serra San Quirico ML2 /L1/1.1	31/03/11	2004	350,15	In Realizzazione
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	11 SS318 Pianello-Valfabbrica ML2 / L1 / 1.2	31/03/11	2004	134,88	In Realizzazione
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	12 Pedemontana Marche-sub lotto n. 1 ML2 / L2/2.1	31/03/11	2004	111,25	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	13 Pedemontana Marche-sub lotto n. 2 ML2 / L2/2.2	31/03/11	2004	201,38	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	Area sosta Gualdo Tadino A. sosta bifronte (AL 14)	31/03/11	2006	10,13	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	Fabriano - Piastra logistica (AL 12):	31/03/11	2006	39,08	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	Fabriano Centro innov.ne incubatore impresa (AL11)	31/03/11	2006	11,14	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	Falconara -Polo fieristico direzionale (AL 5):	31/03/11	2006	151,29	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	Foligno # #Servizi alla piastra logistica# (AL 13)	31/03/11	2006	5,45	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	Muccia # #polo produttivo agroalimentare# (AL 9):	31/03/11	2006	15,59	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	Serrapetrona # #Polo turistico commerciale# (AL):	31/03/11	2006	21,03	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Asse viario Marche-Umbria	2	Valfabbrica Att. prod.sett tessile servizi (AL 6)	31/03/11	2006	14,75	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Benev.-Caserta-A1-Caian.-Grazz. e variante Caserta	6	"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 4° lotto ex 6"	31/03/11	2002	45,81	Esercizio

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Benev.-Caserta-A1-Caian.-Grazz. e variante Caserta	6	"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 5° lotto ex 4°"	31/03/11	2002	20,62	Iter Completato
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Benev.-Caserta-A1-Caian.-Grazz. e variante Caserta	6	Strada fondo valle isclero svincolo SS 7 Appia	31/03/11	2002	6,3	In Realizzazione
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Benev.-Caserta-A1-Caian.-Grazz. e variante Caserta	120	Adeguamento Telesina dal Km 0+000 al km 60+900	31/12/09	2006	588,64	Progetto Preliminare
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari	74	S.S. 106 megalotto 2 Tratto 4° Squillace S. Crichi	31/03/11	2004	538,59	In Realizzazione
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari	75	S.S. 106 megalotto 5 bis lotto 2 Palizzi Marina	31/03/10	2004	98	In Realizzazione
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari	150	SS 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo S.	31/03/11	2007	1234,75	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Corridoio stradale Jonico Taranto-Sibari	153	S.S. 106 - Tratto 9° lotti 1-2-3-4 variante Nova Siri	31/03/11	2009	88,06	Attesa Progetto Esecutivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Linea ferroviaria Passo Corese Rieti	45	Nuova linea Passo Corese Rieti	31/03/11	2003	442,2	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Linea ferroviaria Passo Corese Rieti	45	Tratta Passo Corese Osteria Nuova	31/03/11	2006	350	Attesa Progetto Esecutivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Nodo Stradale Perugia	102	Nodo Stradale di Perugia: M. del Piano-Corciano	31/12/10	2006	947,94	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Nodo Stradale Perugia	103	Nodo Stradale di Perugia: M. del Piano -Collestrada	31/12/10	2006	145	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Rieti L'Aquila Navelli (Strada)	136	Variante Sud all'abitato de L'Aquila 2° Lotto	31/03/11	2008	17,38	Collaudo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Strada Tre valli	29	Strada Tre valli - Tratto Eggi S. Sabino	31/03/11	2003	11,04	Collaudo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Strada Tre valli	30	Strada Tre valli - Tratta Eggi Acquasparta	31/03/11	2005	800	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Terni-Rieti (Strada)	44	Terni Rieti strada stralci A e B	31/03/11	2003	219,1	In Realizzazione
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Trasv. ferroviaria Orte-Falconara	96	Raddoppio Spoleto - Terni	31/03/11	2005	532,34	Progetto Definitivo
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	Trasv. ferroviaria Orte-Falconara	130	Orte Falconara: Raddoppio Foligno Fabriano	31/03/11	2006	1918,5	Progetto Definitivo

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
10.Sistemi Urbani	Access. Metropolitana Fiera di Milano	20	Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1		2003	152,9	Iter Completato
10.Sistemi Urbani	Access. Metropolitana Fiera di Milano	20	Milano prolungamento M1 - materiale rotabile	31/03/11	2003	111,5	Collaudo
10.Sistemi Urbani	Access. Metropolitana Fiera di Milano	93	Nodo di interscambio AC/SFR/MM	31/03/11	2007	18,8	Progetto Definitivo
10.Sistemi Urbani	Accesso Fiera di Milano	21	Accesso Strad. Fiera Milano polo fiero Rho-Pero	30/09/10	2003	267,75	Iter Completato
10.Sistemi Urbani	Bologna - Metropolitana	32	Bologna - Metropolitana Linea 1 compl. Lotto 2A	31/03/11	2005	297,03	Progetto Definitivo
10.Sistemi Urbani	Bologna - Metropolitana	32	Bologna Metropolitana Linea 1 Lotto 1 +op. L. 2A	31/03/11	2011	388,87	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Bologna - Metropolitana	32	Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2B	31/03/11	2005	102,97	Progetto Definitivo
10.Sistemi Urbani	Brescia - Metropolitana	117	Metropolitana Brescia tratta Prealpino S.Eufemia	31/03/11	2006	655,82	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Costa Romagnola - Metropolitana	80	T. R. C. 1 tratta Rimini Fs Riccione Fs	31/03/11	2006	80,06	Attesa Consegna Lavori
10.Sistemi Urbani	Costa Romagnola - Metropolitana	80	T.R.C. 1° TRATTA RIMINI FS-RICCIONE FS: sottopassi	31/03/11	2006	11,95	Esercizio
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	BA - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	14,78	Attesa Consegna Lavori
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	Bo e Fi - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	33,2	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	GE - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	14,74	Attesa Consegna Lavori
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	MI - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	7,77	Attesa Consegna Lavori
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	NA - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	23,72	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	PA - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	4,89	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	Realizzazione sistema di videosorveglianza		2004	9	Collaudo
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	RM - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	102,86	Attesa Consegna Lavori
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	TO - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	9,87	Attesa Consegna Lavori
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	Ve - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	6,32	Attesa Consegna Lavori

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Infrastrutture opere complementari	19	Vr - Infrastrutture stazione	31/03/10	2006	15,25	Attesa Consegna Lavori
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz .Genova P.Principe - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	12,61	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Bari - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	9,33	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Bologna - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	18,96	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Firenze - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	10,02	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Genova Brignole- Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	8,78	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Milano - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	82	Esercizio
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Napoli - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	33,45	Esercizio
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Palermo - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	9,97	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Torino - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	26,22	Esercizio
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Venezia Mestre - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	6,48	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Venezia S. Lucia - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	11,22	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Grandi Stazioni Riqualficazione, edifici stazione	18	Staz. Verona - Riqualficazione stazione	31/03/10	2003	4,46	Attesa Consegna Lavori
10.Sistemi Urbani	Metropolitana Milanese	161	M2 Prolungamento Cologno Nord-Vimercate		2009/2010	476,66	Progetto Preliminare
10.Sistemi Urbani	Metropolitana Milanese	163	M3 Tratta S.Donato Paullo	30/06/09	2007	798,02	Progetto Definitivo
10.Sistemi Urbani	Metropolitana Milanese	167	Metrotramvia Milano Parco Nord Desio Seregno	31/03/11	2008	214,21	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Monza - Metropolitana	60	Metropolitana M5 lotto1 Garibaldi Bettola+variante	31/03/11	2007	552,12	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Monza - Metropolitana	61	Prolungamento linea M1: Monza - Bettola	31/03/11	2008	205,93	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Monza - Metropolitana	151	Metropolitana M5 lotto 2 : Garibaldi-S.Siro	31/03/11	2009	781,85	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Napoli - Metropolitana	7	Collegamento Linea Alifana L 1 Aversa Piscinola	31/03/11	2009	385,72	Collaudo



## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
10.Sistemi Urbani	Napoli - Metropolitana	16	Metro Napoli Linea 1 Dante-Garibaldi/C.Dir.	31/03/11	2008	1375,72	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Napoli - Metropolitana	17	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	31/03/11	2005	1031	Progetto Definitivo
10.Sistemi Urbani	Napoli - Metropolitana	72	metropolitana di Napoli linea 6 lotto 2	31/03/11	2007	588,5	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Napoli - Metropolitana	72	metropolitana di Napoli Linea 6 lotto 2 compl.to		2007	141,47	Progetto Definitivo
10.Sistemi Urbani	Napoli - Metropolitana	362	interramento staz. di Pompei e doppio binario	31/03/11	2009	127,98	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Napoli - Metropolitana	363	Bretella tra la linea Cumana e Circumflegrea	31/03/11	2009	390,7	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Napoli - Metropolitana	369	Risanamento e Adeguamento Galleria Camaldoli	31/03/11	2009	26,4	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Napoli - Metropolitana	371	Linea Alifana: adeguamenti stazione ed impianti	31/03/11	2009	312,0	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Napoli Risanamento sottosuolo	4	Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona A	30/06/09	2002	2,38	Iter Completato
10.Sistemi Urbani	Napoli Risanamento sottosuolo	4	Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona B	30/06/09	2002	1,45	Iter Completato
10.Sistemi Urbani	Napoli Risanamento sottosuolo	5	Risanamento S.Rocco 2 lotto	31/03/11	2002	9,66	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Napoli Risanamento sottosuolo	5	Risanamento vallone S.Rocco 1 lotto	31/03/11	2002	11,55	Collaudo
10.Sistemi Urbani	Nodo di Catania	53	Nodo di Catania interramento stazione centrale	31/03/11	2004	507	Progetto Definitivo
10.Sistemi Urbani	Nodo di Catania	125	Circumetnea Catania tratta Stesicoro Aeroporto e tratta Borgonesima-Misterbianco Centro	31/12/10	2006	572,0	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Nodo Stradale ed Autostradale di Genova	140	Genova prolungamento viale Kasman		2006	10,28	Progetto Preliminare
10.Sistemi Urbani	Palazzo del cinema e congressi Venezia	146	Palazzo del cinema e congressi di Venezia		2007	79,56	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	8	GRA Adeg. a tre corsie - 2°lotto 1°stralcio	31/03/11	2008	63,75	Collaudo
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	8	GRA - Adeg. a tre corsie - 2°lotto 2°stralcio	31/03/11	2008	55,68	Iter Completato
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	8	GRA - Adeg. a tre corsie - 3°lotto 1°stralcio	31/03/11	2008	95,67	Collaudo
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	8	GRA - Adeg. a tre corsie - 3°lotto 2°stralcio	31/03/11	2008	79,55	Collaudo

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	8	GRA - Adeg. a tre corsie - 3°lotto 3°stralcio	31/03/11	2008	133,13	Collaudo
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	8	GRA - Adeg. a tre corsie - 4°lotto	31/03/11	2008	34,88	Collaudo
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	8	GRA - Adeg. a tre corsie - 5°lotto	31/03/11	2008	63	Iter Completato
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	8	GRA - Adeg. a tre corsie - 6°lotto	31/03/11	2008	96,38	Collaudo
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	33	Metropolitana C: tratta T6A,T7,Deposito graniti	31/03/11	2010	881,67	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	33	Metropolitana C: tratta T2	31/03/11	2004	769,44	Progetto Definitivo
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	33	Metropolitana C: tratta T3		2010	792,0	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	33	Metropolitana C: tratte T4,T5	31/03/11	2010	936,92	In Realizzazione
10.Sistemi Urbani	Torino - Metropolitana	162	Torino Metropolitana tr.4 prol. Lingotto-Bengasi	31/03/11	2009	193,55	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Veneto - Sistema Metropolitan	170	SFMR Veneto fase 2	30/09/10	2008	140	Attesa Progetto Esecutivo
10.Sistemi Urbani	Viabilità complementare autostrada Roma	97	Interporto Roma Fiumicino svincolo autostrad. A12	31/03/11	2006	19,5	Attesa Progetto Esecutivo
11.Piastra Logistica Sardegna	Adeguamento SS 131 Cagliari - Sassari	55	"SS 131 ""Carlo Felice"" km 23+475 a km 32+300"	31/03/11	2004	28,15	In Realizzazione
11.Piastra Logistica Sardegna	Adeguamento SS 131 Cagliari - Sassari	55	"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 32+300 a Km 41+000"	31/03/11	2004	53,64	In Realizzazione
11.Piastra Logistica Sardegna	Adeguamento SS 131 Cagliari - Sassari	55	"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 41+000 a Km 47+600"	31/12/09	2004	33,34	Iter Completato
11.Piastra Logistica Sardegna	Olbia-Sassari	-	Potenziamento	31/12/09	2004	850,0	Iter Completato
12.HUB Portuali	Allacciamenti plurimodali Genova Savona	128	Genova riassetto dell'accesso portuale Voltri	31/12/10	2006	35	Progetto Definitivo
12.HUB Portuali	Allacciamenti plurimodali Genova Savona	147	Savona: variante SS 1 Aurelia bis Albisola	31/03/11	2007	239,41	Attesa Progetto Esecutivo
12.HUB Portuali	Allacciamenti plurimodali Genova Savona	169	La Spezia variante SS 1 Aurelia 3°lotto	31/03/11	2008	239,35	Attesa Progetto Esecutivo
12.HUB Portuali	Hub Portuali - Trieste	79	Hub Trieste piattaforma logistica 1 stralcio	30/09/10	2006	141,43	Attesa Progetto Esecutivo

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
12.HUB Portuali	Hub Portuali - Trieste	79	Hub Trieste piattaforma logistica 2 stralcio	30/09/10	2006	188,4	Progetto Definitivo
12.HUB Portuali	Hub Portuali - Ancona	274	Coll.to viario tra porto Ancona e grande viabilità	31/03/11	2010	479,77	Progetto Definitivo
12.HUB Portuali	Hub Portuali - Civitavecchia	70	Hub Portuale - Civitavecchia Lotto 1	31/03/11	2007	194,61	Attesa Consegna Lavori
12.HUB Portuali	Hub Portuali - Civitavecchia	70	Hub Portuale di Civitavecchia Lotto 2	31/03/11	2004	287,42	Progetto Definitivo
12.HUB Portuali	Hub Portuali - Taranto	37	piastra portuale di Taranto	30/06/09	2010	219,1	Attesa Progetto Esecutivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuale - Nola Battipaglia Marcianise	42	Interporto di Battipaglia - 1 lotto	31/12/10	2005	10,8	In Realizzazione
13.HUB Interportuali	Hub Interportuale - Nola Battipaglia Marcianise	43	Interporto di Battipaglia - 2 lotto	31/12/10	2008	23,58	Attesa Progetto Esecutivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuale - Nola Battipaglia Marcianise	43	Interporto di Battipaglia - lotto di completamento	31/12/10	2008	74,92	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuale - Nola Battipaglia Marcianise	85	Hub Interportuali Nola potenziamento infrastrutture	31/03/11	2005	17	Collaudo
13.HUB Interportuali	Hub interportuale - Novara	118	Centro Interportuale Merce Novara Terminale Ovest	31/03/11	2006	90,65	Iter Completato
13.HUB Interportuali	Hub interportuale - Novara	119	Hub Interportuali Novara ponte sul Terdoppio.	31/03/11	2006	3,99	Collaudo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Area romana	31	Piastra Civitavecchia rampe d' ingresso	30/09/10	2003	1,13	Iter Completato
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Area romana	31	Piastra log. di Civitavecchia Civitavecchia Orte	30/09/10	2003	0,1	Esercizio
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Area romana	31	Piastra logistica Civitavecchia Adeguamento sedime	30/09/10	2003	4,17	Esercizio
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Area romana	31	Piastra logistica Civitavecchia coll.tore fognario	30/09/10	2003	1,16	Esercizio
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Area romana	31	Piastra logistica Civitavecchia Recinzione	30/09/10	2003	2,48	Esercizio
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Area romana	31	Piastra logistica Civitavecchia spost.to Acquedotto	30/09/10	2003	0,16	Esercizio
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Catania	38	Hub Interportuali - Catania 1° stralcio fase 1	31/03/11	2008	85,60	Esercizio
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Catania	38	Hub Interportuali - Catania 2° stralcio fase 1	31/03/11	2008	28,06	Attesa Consegna Lavori
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	"Gioia Tauro magazzini ""Piastra del freddo""	31/03/11	2003	30	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	Gioia Tauro Allacciamenti ferroviari	31/03/11	2003	3	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	Gioia Tauro capannoni prefabbricati	31/03/11	2003	5,53	Progetto Definitivo

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	Gioia Tauro coll.to rigassificatore piastra freddo	31/03/11	2003	11,7	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	Gioia Tauro ingresso pedonale aereo zona MCT	31/03/11	2003	1,58	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	Gioia Tauro laboratori Fitopatologici	31/03/11	2003	0,25	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	Gioia Tauro parcheggio multipiano zona MCT	31/03/11	2003	8	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	Gioia Tauro sistemazione piazzale Nord del Porto	31/03/11	2003	0,5	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	Gioia Tauro strada S. Ferdinando - piazz.le Porto	31/03/11	2003	2,1	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Gioia Tauro	39	Hub Int. G.Tauro Prog. reti materiali e viabilità	31/03/11	2003	13,5	Attesa Progetto Esecutivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Piastra Logistica Umbra	47	Piastra Logistica Umbra Citta' di Castello	31/03/11	2007	18,65	Attesa Progetto Esecutivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Piastra Logistica Umbra	47	Piastra Logistica Umbra Foligno 1° stralcio	31/03/11	2008	30,71	Attesa Progetto Esecutivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Piastra Logistica Umbra	47	Piastra Logistica Umbra Foligno 2° stralcio	31/03/11	2004	8,21	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Piastra Logistica Umbra	47	Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 1° stralcio	31/03/11	2008	23,5	Attesa Progetto Esecutivo
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Piastra Logistica Umbra	47	Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 2° stralcio	31/03/11	2004	16,19	Progetto Definitivo
13.HUB Interportuali	Hub interportuali Livorno Guasticce	156	Hub Interportuali - Livorno/Guasticce	31/03/11	2007	26,04	In Realizzazione
13.HUB Interportuali	Hub Interportuali - Termini Imerese 2	286	Hub Interportuali Termini Imerese	31/03/11	2009	79,03	Progetto Definitivo
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	Collegamenti ferroviari Aeroporti Verona e Venezia	94	Collegamento ferroviario Aeroporto Venezia	31/03/11	2005	223,92	Progetto Definitivo
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	Collegamento Metropolitano con l'aeroporto Parma	83	Metropolitana di Parma linea B			267,34	Progetto Preliminare
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	Collegamento Metropolitano con l'aeroporto Parma	83	Metropolitana Parma linee A e C	31/12/09	2006	78,26	Attesa Progetto Esecutivo
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	M4 Lorenteggio-Linate Lorenteggio-Policlinico	106	M4 Lorenteggio Linate Policlinico Linate	31/03/11	2009	910,04	Attesa Progetto Esecutivo
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	M4 Lorenteggio-Linate Lorenteggio-Policlinico	143	M4 Lorenteggio Linate Lorenteggio Policlinico	31/03/11	2007	788,67	Progetto Definitivo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Abruzzo	50	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo Lotto1	30/09/10	2004	18,36	Iter Completato

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Abruzzo	158	Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno 2° stralcio	31/03/11	2007	29,34	Progetto Definitivo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Basilicata	12	Ristrutturazione telecontrollo adduttore Sinni	30/06/09	2002	17,22	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Basilicata	13	Acq. Frida Sinni Pertusillo Montalbano I. 1°lotto	31/03/11	2002	14,88	Collaudo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Basilicata	51	Adeguamento Opere Captazione valli Noce e Sinni	31/03/11	2004	21,56	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Basilicata	52	Acquedotto dell'Agri condotte maestre 1°lotto	31/03/11	2004	12,99	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Basilicata	66	Ristrutturazione adduttore S.Giuliano Ginosa L 2	31/03/11	2004	31,88	Attesa Progetto Esecutivo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Basilicata	77	Prog. cont.ne utenze civili industriali agricole	31/03/11	2004	45,4	Collaudo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Basilicata	122	Completamento schema Basento Bradano settori G	31/03/11	2006	85,7	Attesa Progetto Esecutivo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Basilicata	133	Schema Basento Bradano tronco di Acerenza 3°lotto	31/03/11	2008	101,78	Attesa Progetto Esecutivo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Calabria	49	3 Menta compl.to galleria derivaz. e opera presa	31/03/11	2004	35,37	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Calabria	110	1A Menta condotta forzata e c.le idroelettrica	31/03/11	2007	14,39	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Calabria	110	1B Menta c.le idroelettrica op. elettromeccaniche	31/03/11	2007	6,83	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Calabria	110	2A Menta opere a valle della c.le elettrica	31/03/11	2007	42,24	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Calabria	110	2B Menta Impianto di potabilizzazione	31/03/11	2007	11,13	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Campania	123	Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis	30/09/10	2006	157,29	Esercizio
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Molise	22	Acquedotto Molisano Centrale e schema B.M.	31/03/11	2006	83,27	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Molise	23	Ristrutturazione dell'Acquedotto Molisano destro	31/03/11	2009	30,39	Collaudo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Molise	115	Irrigazione basso Molise acque Biferno e Fortore	31/03/11	2005	75	Attesa Consegna Lavori
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Puglia	14	Compl.to impianti dx Ofanto Rendina A. di Lavello	31/03/11	2002	19,68	Collaudo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Puglia	78	Impianto potabilizz.ne acque Conza della Campania	31/03/11	2006	53	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Puglia	149	Acquedotto del Sinni 1 lotto Condotta	31/03/11	2007	18,07	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Puglia	149	Acquedotto del Sinni 2 lotto serbatoio S. Paolo	31/03/11	2007	14,41	In Realizzazione

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Puglia	149	Acquedotto del Sinni 3 Lotto serbatoio di Secli	31/03/11	2010	37,5	Attesa Progetto Esecutivo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Sardegna	24	Opere di Collegamento Flumineddu - Tirso		2003	39,19	Progetto Preliminare
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Sardegna	25	Schema n°39 P.R.G.A. approvvigionamento L 2° e 3°	31/03/11	2007	55,17	Attesa Progetto Esecutivo
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Sardegna	26	Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 1° e 2° lotto	31/03/11	2003	53,87	Iter Completato
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Sardegna	27	Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 3° lotto e 4° lotto	31/03/11	2007	65,10	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi Idrici Sardegna	54	Utilizzazione irrigua Rii Monti Nieddu L 1	31/03/11	2004	83,22	Attesa Consegna Lavori
15.Schemi Idrici	Schemi idrici Sicilia	10	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	31/03/10	2002	38,16	Iter Completato
15.Schemi Idrici	Schemi idrici Sicilia	11	Acquedotto Gela Licata Aragona e serbatoio S.Leo	31/03/11	2002	62,69	In Realizzazione
15.Schemi Idrici	Schemi idrici Sicilia	82	"Acquedotto ""Montescuro Ovest""	31/03/11	2006	74,31	In Realizzazione
16.Giacimenti Idrocarburi	Giac. Idrocarburi - Tempa Rossa	160	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	31/12/10	2007	964,70	Progetto Definitivo
17.Rete Elettrica di Trasmissione	Coll. SAPEI 500KVcc Fiume Santo Latina	108	Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc		2005	520	In Realizzazione
17.Rete Elettrica di Trasmissione	Elettrodotto 380kV Matera - Santa Sofia 2	107	Elettrodotto 380kV Matera S.Sofia		2005	12	Iter Completato
17.Rete Elettrica di Trasmissione	Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina	157	Elettrodotto 380kV S.Barbara Tavarnuzze Casellina		2007	90	Attesa Consegna Lavori
17.Rete Elettrica di Trasmissione	Rete Elettrica - Linea Turbigo - Bovisio	62	Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho		2004	46,5	Iter Completato
17.Rete Elettrica di Trasmissione	Rete Elettrica - San Fiorano/ Robbia	46	Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) Robbia (CH)		2004	23	Iter Completato
19.Infrastrutture Istituzionali	Altre sedi istituzionali	81	Museo Storico Comunicazioni.	31/03/10	2006	4,99	Attesa Consegna Lavori
19.Infrastrutture Istituzionali	Altre sedi istituzionali	81	P.S. Fiumicino Polaria.		2006	6,82	In Realizzazione
19.Infrastrutture Istituzionali	Altre sedi istituzionali	81	-Palazzo Venezia-	31/03/10	2006	8,34	In Realizzazione
19.Infrastrutture Istituzionali	Altre sedi istituzionali	81	Scuola Nazionale del Cinema.	31/03/10	2006	11,72	In Realizzazione
19.Infrastrutture Istituzionali	Altre sedi istituzionali	81	Università degli Studi -- Teatro Ateneo		2006	6,1	In Realizzazione
19.Infrastrutture Istituzionali	Altre sedi istituzionali	81	Viminale Museo della Fisica e Centro Studi Fermi		2006	17,73	In Realizzazione
19.Infrastrutture Istituzionali	Edilizia carceraria	366	Opere di edilizia carceraria		2009	503,3	Progetto Preliminare

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sistema	Infrastruttura	Prg. CIPE	Intervento	Data sessione ultima validazione effettuata	Anno Ultima Delibera CIPE (seduta)	Valore dell'intervento aggiornato	Stato Intervento
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Camera Auletta gruppi parlamentari		2006	22,08	Collaudo
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Camera Complesso del seminario	31/03/10	2006	6,44	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Camera Palazzo Montecitorio	31/03/10	2006	4,44	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Camera Vicolo Valdina	31/03/10	2006	30,57	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Caserma P.S. F. di Savoia edifici D,E,F,G,H,L,M		2006	35,08	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Corte dei Conti ristr. zione Caserma Montezemolo	31/03/10	2006	22,39	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Ministero BB AA Collegio Romano	31/03/10	2006	5,54	Attesa Consegna Lavori
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Ministero delle Politiche Agricole	31/03/10	2006	24,03	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	P.C.M. palazzo Chigi 2 lotto	31/03/10	2006	17,04	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	P.C.M. ex ministero Comunicazioni		2006	23,59	Iter Completato
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	P.C.M. palazzo Chigi 1 lotto	31/03/10	2006	13,5	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Quirinale - Alta affidabilità A	31/03/10	2006	12,46	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Quirinale - Alta affidabilità B	31/03/10	2006	5,12	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Senato-Complesso Minerva	31/03/10	2006	31,5	Collaudo
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Senato-Largo Toniolo	31/03/10	2006	13,72	In Realizzazione
19. Infrastrutture Istituzionali	Sedi Istituzionali	81	Senato-S. Maria in Aquiro	31/03/10	2006	24,98	Collaudo
20. Edilizia scolastica	Edilizia scolast.	84	Edilizia Scolastica		2006	489,08	Attesa Progetto Esecutivo
<b>Totale generale</b>						<b>132.590,16</b>	

**TABELLA 6 Programma delle Infrastrutture Strategiche Rendicontazione  
fondi FAS Accelerazione e Infrastrutture**

Co d. Cl pe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudica tore	Costo	Finanz.ti Disponibi li Totali	di cui FAS	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
-		Valichi	*	204,71	204,70	30,00	0,01	----	-----
		Trafo del Frejus	ANAS	204,71	204,70	30,00	0,01	Piemonte,	-----
173		Trafo di sicurezza del Frejus (parte italiana)	SITAF	204,71	204,70	30,00	0,01	Piemonte,	PD approvato da CIPE
-		Corridoio Plurimodale Padano	*	2.180,50	1.202,72	171,57	977,78	----	-----
		Asse ferroviario Corridoio 5 LYON - KIEV (Torino - Trieste)	RFI	2.050,00	1.131,05	99,90	918,95	Piemonte, Valle d Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia,	-----
41		Tratta AV/AC Milano-Verona	RFI	2.050,00	1.131,05	99,90	918,95	Lombardia, Veneto,	-----
41		Tratta Treviglio- Brescia	RFI	2.050,00	1.131,05	99,90	918,95	Lombardia	LAVORI AFFIDATI
		Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto		130,50	71,67	71,67	58,83	Piemonte, Lombardia, Veneto,	-----
372		Collegamento Lecco-Bergamo, variante alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte completamento	Provincia di Lecco	130,50	71,67	71,67	58,83	Lombardia,	PP approvato da CIPE
-		Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa	*	10.791,10	5.474,68	2.566,55	5.316,42	----	-----
		Asse ferroviario Ventimiglia- Genova- Novara-Milano (Sempione)	RFI	6.100,00	719,50	100,00	5.380,50	Piemonte, Lombardia, Ligu ria,	-----
35		Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.	RFI	6.100,00	719,50	100,00	5.380,50	Piemonte, Liguria,	LAVORI AFFIDATI
	Si	Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria- Palermo- Catania	RFI	26,00	26,00	7,00	-	Campania, Calabria, Basili cata, Sicilia,	-----



## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Ci pe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudica tore	Costo	Finanz.ti Disponibi li Totali	di cui FAS	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
124		Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	RFI	26,00	26,00	7,00	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3	Si	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	ANAS	2.206,95	2.206,95	1.581,30	0,00	Campania, Calabria, Basili cata,	----
3	Si	Sa-Rc Km 47+800-53+800. Da sv Contursi Terme Postiglione a sv Sicignano	ANAS	283,52	283,52	248,98	-	Campania,	LAVORI IN CORSO
3	si	Sa-Rc Km 108+000- 139+000 2^ maxilotto: lavori di ammodernamen to ed adeguamento tipo 1/a norme CNR/80 (4^ megalotto)	ANAS	914,20	914,20	659,45	0,00	Campania, Basilicata,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 222+000- 225+800 - Tronco 2° tratto 4° lotto 3° stralci 1° e 2° Ammodernamen to e adeguamento	ANAS	140,18	140,18	136,09	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3	Si	Sa-Rc Km 423+300 sv Scilla incluso a Km 442+920 sv RC 6^ maxilotto (3^ Megalotto)	ANAS	634,22	634,22	349,54	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 148+000- 153+400 - Tronco 2° Tratto 1° Lotto 1°	ANAS	107,53	107,53	107,53	-	Calabria,	LAVORI AFFIDATI
3		Sa-Rc Km 369+800- 378+500 - Tronco 3° Lotto 3° Stralcio A (ex CoopCostruttori)	ANAS	108,83	108,83	61,24	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
3		Sa-Rc Km 382+475- 383+100 - Svincolo di Rosarno	ANAS	18,47	18,47	18,47	-	Calabria,	GARA
73		Asse autostradale Palermo - Messina	Consorzio Autostrade Siciliane SpA	1.032,68	1.032,68	492,53	-	Sicilia,	----
73		Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	Consorzio Autostrade Siciliane SpA	1.032,68	1.032,68	492,53	-	Sicilia,	COMPLET ATO
		Agrigento - Caltanissetta - A19	ANAS	1.425,47	1.489,55	385,73	64,08	Sicilia,	----

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Ci pe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludica tore	Costo	Finanz.ti Disponibi li Totali	di cui FAS	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
111		Agrigento- Caltanissetta A19: Agrigento Canicatti (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400	ANAS	435,47	499,55	143,73	- 64,08	Sicilia,	LAVORI IN CORSO
358		Agrigento- Caltanissetta A19: Canicatti - Caltanissetta tratto 2, dal Km 44+000 allo svincolo con l'A19	ANAS	990,00	990,00	242,00	-	Sicilia,	PD approvato da CIPE
-		Corridoio Plurimodale Adriatico	*	288,00	287,70	135,30	0,30	----	----
		Strada Maglie - S.M. di Leuca	ANAS	288,00	287,70	135,30	0,30	Puglia,	----
68		S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	ANAS	288,00	287,70	135,30	0,30	Puglia,	PD approvato da CIPE
-		Ponte Stretto di Messina	*	6.100,00	1.650,00	1.300,00	4.450,00	----	----
34	Si	Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente	Stretto di Messina SpA	6.100,00	1.650,00	1.300,00	4.450,00	Calabria,Sicilia,	LAVORI AFFIDATI
-		Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninica	*	724,65	776,30	209,82	- 51,65	----	----
	Si	Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari - Reggio Calabria	ANAS	724,65	776,30	209,82	- 51,65	Calabria,Basilicata,	----
75		S.S. 106 - Megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	ANAS	98,00	98,00	98,00	-	Calabria,	LAVORI IN CORSO
74		S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolungamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	ANAS	538,59	590,25	77,44	- 51,66	Calabria,	LAVORI IN CORSO
153		S.S. 106 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1- 2-3-4 (4 corsie)	ANAS	88,06	88,05	34,38	0,01	Calabria,Basilicata,	GARA
-		Sistemi Urbani	*	4.168,51	4.075,61	860,62	92,90	----	----

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Ci pe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudica tore	Costo	Finanz.ti Disponibi li Totali	di cui FAS	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		<b>Metropolitana Milanese</b>	<b>Comune di Milano</b>	<b>1.691,87</b>	<b>1.692,03</b>	<b>441,13</b>	- <b>0,16</b>	Lombardia,	----
106		Metropolitana di Milano linea M4 - Lorenteggio-Linate: tratta Policlinico-Linate 2° lotto	Comune di Milano	910,02	910,03	56,13	- 0,01	Lombardia,	PD approvato da CIPE
151		Metropolitana di Milano linea M5 - Garibaldi - S.Siro lotto 2	Comune di Milano	781,85	782,00	385,00	- 0,15	Lombardia,	PD approvato da CIPE
		<b>Bologna - Metropolitana</b>	<b>Comune di Bologna</b>	<b>388,86</b>	<b>388,86</b>	<b>35,22</b>	-	Emilia Romagna,	----
32		Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS) + opere civili al grezzo lotto 2A	Comune di Bologna	388,86	388,86	35,22	-	Emilia Romagna,	PD approvato da CIPE
	si	<b>Sistema metropolitano regionale campano</b>		<b>1.963,28</b>	<b>1.964,72</b>	<b>354,27</b>	- <b>1,44</b>	Campania,	----
371		Metropolitana di Napoli linea 1 - Collegamento linea Alifana (Aversa Piscinola)- adeguamenti stazione e impianti	Metrocamp ania Nord-Est	312,00	312,00	33,04	-	Campania,	PD approvato da CIPE
16		Metropolitana di Napoli linea 1 - Tratta Dante - Garibaldi / Centro Direzionale	Comune di Napoli	1.375,72	1.376,56	115,00	- 0,84	Campania,	LAVORI IN CORSO
369		Ferrovia Circumflegrea raddoppio della tratta Pianura-Pisani	SEPSA	26,40	27,00	26,40	- 0,60	Campania,	GARA
363	si	Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratta Parco S. Angelo-Terracina	SEPSA	121,17	121,17	121,17	-	Campania,	PD approvato da CIPE
362	si	Circumvesuvian a tratta: T. Annunziata - Pompei: interramento staz. di Pompei e doppio binario	Circumvesu viana	127,99	127,99	58,66	-	Campania,	GARA
	si	<b>Bari nodo ferroviario e metropolitana</b>		<b>124,50</b>	<b>30,00</b>	<b>30,00</b>	<b>94,50</b>	Puglia,	----
*		Bari - Nodo: riqualificazione delle aree adiacenti alla tratta ferroviaria metropolitana di Bari delle FSE,	Ferrovie del Sud-Est e servizi	124,50	30,00	30,00	94,50	Puglia,	PD approvato da CIPE

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Ci pe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudica tore	Costo	Finanz.ti Disponibi li Totali	di cui FAS	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		tra Bari Centrale e Bari FSE.rete ferroviaria FSE							
-		<b>HUB Interportuali</b>		<b>10,80</b>	<b>18,20</b>	<b>7,75</b>	<b>7,40</b>	----	----
		<b>Hub Interportuale Nola, Battipaglia, Marcianise/Mad daloni</b>		<b>10,80</b>	<b>18,20</b>	<b>7,75</b>	<b>7,40</b>	Campania,	----
42		Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	Salerno Interporto	10,80	18,20	7,75	7,40	Campania,	LAVORI IN CORSO
-		<b>Schemi Idrici - Interventi per l' emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare</b>		<b>213,38</b>	<b>226,61</b>	<b>223,61</b>	<b>13,23</b>	----	----
		<b>Schemi Idrici Basilicata</b>		<b>46,49</b>	<b>59,52</b>	<b>59,52</b>	<b>13,03</b>	Basilicata,	----
77		Conturizzazione completa utenze civili, industriali e agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	Regione Basilicata	46,49	59,52	59,52	13,03	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
		<b>Schemi Idrici Calabria</b>		<b>53,74</b>	<b>53,35</b>	<b>53,35</b>	<b>0,39</b>	Calabria,	----
110		Schema Menta: opere a valle della centrale idroelettrica (II lotto)	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	53,74	53,35	53,35	0,39	Calabria,	LAVORI IN CORSO
		<b>Schemi Idrici Molise</b>		<b>113,15</b>	<b>113,74</b>	<b>110,74</b>	<b>0,59</b>	Molise,	----

## XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Co d. Ci pe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudica tore	Costo	Finanz.ti Disponibi li Totali	di cui FAS	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
22		Acquedotto Molisano Centrale ed interconnession e con lo schema B.M.	Regione Molise	82,76	83,27	82,27	- 0,51	Molise,	LAVORI IN CORSO
23		Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	30,39	30,47	28,47	- 0,08	Molise,	LAVORI IN CORSO
-		Riepilogo globale	*	24.681,65	13.916,52	5.505,22	10.765,13	-----	

## **Allegato A**

### **Riquadro 1 Misurare l'efficacia dell'investimento ex post: indicatori di dotazione infrastrutturale ed indicatori della dotazione di servizi**

Il sistema dei trasporti inteso nella sua complessità di infrastrutture ferroviarie, stradali, portuali, aeroportuali ed intermodali, sta vivendo una stagione di grandi mutamenti. Il quadro macroeconomico europeo in materia di infrastrutture è sempre più caratterizzato da una strategia di lungo periodo ispirata soprattutto alla separazione delle aree di responsabilità di natura pubblica da quelle di natura privata. Se questa strategia rimane evidente per gli investimenti in infrastrutture e per la gestione dei servizi di trasporto ferroviario, le nuove regolamentazioni europee non risparmiano nessuna modalità di trasporto ed inducono ad una segmentazione dei mercati dell'offerta dei servizi mai conosciuta prima. La nuova idea che governa queste scelte strategiche nasce non solo dalla consapevolezza della limitatezza delle risorse finanziarie a disposizione, ma anche dalla necessità di coniugare le esigenze della mobilità sempre più evolute e complesse con quella di garantire sviluppo economico e duraturo ad un territorio, che nella teoria coincide con quello dello Spazio Economico Europeo, ma che nella realtà deve superare il localismo della semplice sommatoria di regioni di cui è costituito. Nasce così l'esigenza di dover coniugare spese per gli investimenti in infrastrutture di trasporto con le esigenze di mobilità del territorio, allo scopo di garantire equità territoriale, di distribuire a tutte le popolazioni e a tutte le attività economiche residenti nel territorio dello Spazio Economico Europeo le stesse eque condizioni di accesso alle infrastrutture ed ai servizi di trasporto.

Generalmente si ritiene che in sistemi economici complessi come quello italiano e quello europeo, la spesa per gli investimenti in infrastrutture di trasporto rappresenti uno degli strumenti principali e necessari per garantire sostenibilità duratura allo sviluppo economico o per indurre nuove aree allo sviluppo economico, per sostenere cioè le esigenze locali di mobilità o di indurre, tramite la fornitura dei mezzi essenziali, alla creazione di quelle esigenze di mobilità.

A fronte di quello sforzo economico ingente, al sistema dei trasporti si chiede di migliorare la competitività dei territori, di diminuire il gap tra le aree centrali e quelle periferiche nell'accessibilità ai servizi di trasporto e di indurre, per questa via, a nuovi percorsi di sviluppo. Si chiede, in poche parole, di governare le relazioni intercorrenti tra il territorio inteso come domanda di contatti ed il sistema dei trasporti inteso come prestazioni a servizio di un territorio, governo che in un'ottica federalista nuova, vede nuove responsabilità per le amministrazioni regionali italiane.

È indubbio che i rapporti che intercorrono tra il territorio inteso come aggregazione amministrativa regionale caratterizzato da esigenze di spostamento delle persone e delle merci, la dotazione fisica di infrastrutture e l'erogazione di servizi di trasporto regolari, sono complessi e tutti insieme concorrono a costituire non solo la competitività di un territorio, ma anche la sua coesione economica e sociale. Quale sia la direzione di questa relazione se cioè sia il territorio a determinare la dotazione di infrastrutture e quindi l'erogazione dei servizi o se sia l'offerta di patrimonio infrastrutturale e di servizi a disposizione l'elemento discriminante il grado di sviluppo economico di un'area, di un distretto industriale, di un territorio interessato a patti territoriali, è un argomento che esula dai confini di questo allegato. L'elemento che rimane significativo consiste nel fatto che dalle spinte liberalizzatrici si attendono almeno due risultati: far diminuire i costi unitari di

produzione dei servizi di trasporto e far aumentare la qualità dei servizi offerti.

Il sistema dei trasporti inteso nel suo complesso o nelle sue componenti monomodali, eroga servizi qualitativamente superiori se:

- I servizi sono resi disponibili nel tempo e nello spazio;
- sono servizi regolari;
- sono accessibili, indipendentemente dalla disponibilità locale di infrastrutture.

Ed è proprio il trinomio territorio, infrastrutture e servizi che rappresenterà, a consuntivo, la misurazione dell'efficacia degli interventi finanziati con procedura di "legge obiettivo", efficacia che deve essere intesa e tradotta in termini di equità territoriale, cioè di parità di condizioni di accesso di tutto il territorio a sistemi e servizi di trasporto. E, a ben vedere, la dotazione quantitativa e qualitativa delle infrastrutture ferroviarie, stradali, aeroportuali, portuali, intermodali a disposizione di un territorio, non può essere l'unica misura o l'unico metro per descrivere la congruità tra le esigenze di spostamento e la disponibilità delle infrastrutture, ovvero la bontà o meno delle prestazioni erogate dal sistema dei trasporti e dalle sue componenti modali.

E' la fruibilità dei servizi a disposizione di un territorio o di sue porzioni a costituire la qualità dei servizi di trasporto ed è questa fruibilità che si è tentato di misurare con questo studio. La presenza fisica di una infrastruttura o meglio, la sua assenza in un territorio o in una sua porzione, è elemento necessario ma da solo non sufficiente a determinare la capacità o l'incapacità a produrre servizi di trasporto. L'obiettivo ultimo di questo studio rimane, infatti, la volontà di fotografare il territorio italiano, un sistema economico complesso ed economicamente evoluto, in molte aree ampiamente infrastrutturato ma che ancora registra necessità di investimento in infrastrutture e/o di miglioramenti dei livelli di erogazione dei servizi.

La fruibilità di servizi di trasporto, distinti in questo lavoro sia per servizi di trasporto ai passeggeri ed alle merci che sulla base delle tipologie di infrastrutture prese in considerazione, è intesa come sinonimo di accessibilità dei residenti nel territorio all'erogazione di quei servizi, cioè come "rimozione degli ostacoli e delle barriere fisiche alla circolazione delle persone e delle merci".

Per ogni unità provinciale, sarà individuata una batteria di indicatori in grado di descrivere non solo la quantità e la qualità delle infrastrutture di trasporto presenti sul territorio, ma anche la quantità e qualità dei servizi di trasporto erogati su di esse. Sulla base della metodologia utilizzata, è possibile ottenere tre gruppi di indicatori complessi, calcolati su base 100 Italia.:

- 1) *Indicatori* di dotazione di patrimonio infrastrutturale
- 2) *Indicatori* di dotazione di servizi a disposizione della popolazione e delle attività economiche residenti nelle province
- 3) *Indicatori* della domanda di spostamento passeggeri e merci

Il confronto tra l'indicatore descrittivo delle esigenze di spostamento e l'indicatore

dell'offerta complessiva di tutti i servizi di trasporto e di ogni singola modalità di trasporto, è una misura della *congruità* delle prestazioni erogate dal sistema inteso come un unicum rispetto alle effettive esigenze del territorio. Nel concetto di *congruità* tra quanto domandato dal territorio e quanto effettivamente erogato, risiede un giudizio di valore sulla capacità che il sistema dei trasporti ha di essere efficace e di soddisfare le esigenze di mobilità del territorio. Nel seguito useremo come sinonimi il termine di *congruità* e quello di *equilibrio*, intendendo con questo termine una variazione tra gli indicatori di domanda di spostamento e di offerta di servizi non superiore all'intervallo del 10%. Con il termine di *squilibrio per scarsità di offerta o domanda insoddisfatta*, uno scarto tra i due indicatori superiore al valore del + 10%. Con il termine di *squilibrio per eccesso di offerta di servizi o domanda debole*, una variazione tra i due indicatori considerata più bassa del -10%. Si ottengono così tre classi all'interno delle quali è possibile far rientrare tutto il territorio italiano, articolate per qualità di servizi offerti.

1. Macroregioni in equilibrio;
2. Macroregioni in squilibrio per carenza di offerta (o a domanda di spostamento insoddisfatta);
3. Macroregioni in squilibrio per eccesso di offerta (o a domanda di spostamento debole).



