

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

Doc. LVII

n. 2

ALLEGATO I

DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA RELATIVO ALLA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER GLI ANNI 2008-2011

(Articolo 3 della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni)

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(PRODI)

e dal Ministro dell'economia e delle finanze

(PADOA-SCHIOPPA)

—————
Comunicato alla Presidenza il 3 luglio 2007
—————

ALLEGATO I

Programma delle infrastrutture

INDICE

A IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

1. Lo scenario di riferimento	Pag.	9
2. Le opere prioritarie programmate per il periodo 2008-2012	»	13
2.1 <i>Opere ultimate</i>	»	13
2.2 <i>Opere in corso</i>	»	13
2.3 <i>Opere da avviare entro il 2012</i>	»	15
2.4 <i>Ulteriori opere da avviare entro il 2012</i>	»	17
2.5 <i>Le principali caratteristiche delle opere individuate</i>	»	18
3. Le risorse necessarie per la realizzazione degli interventi	»	19
4. Le reti TEN e i grandi valichi alpini	»	19
5. Gli interventi al sud cofinanziati dalla U.E.	»	19
6. Il federalismo infrastrutturale	»	23
7. Il quadro di sintesi	»	24
8. Le politiche della casa	»	25

B RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. L'Italia nel contesto europeo	»	29
1.1 Tra competitività e coesione: Europa e Italia nell'economia globale	»	29
<i>La strategia di Lisbona e le Linee Guida Strategiche</i>	»	29
<i>L'Italia a rischio marginalità</i>	»	31
<i>Competitività e coesione del territorio italiano</i> ...	»	31
<i>Italia e Mediterraneo</i>	»	32
1.2 Corridoi transeuropei e piattaforme territoriali ...	»	33
<i>Il Master Plan delle infrastrutture dell'Unione allargata</i>	»	34
<i>Lo sviluppo dei Corridoi nazionali nell'ambito della programmazione TEN-T 2007-2013</i>	»	37
<i>Corridoi transnazionali e piattaforme territoriali strategiche</i>	»	38

2. Lo stato di attuazione delle opere approvate dal Cipe.	Pag.	40
<i>I dati più recenti</i>	»	40
<i>Le principali criticità risolte nel primo anno di Governo</i>	»	41
3. La programmazione unitaria	»	47
3.1 Le opere prioritarie e i criteri di allocazione delle risorse	»	47
<i>I criteri di allocazione temporale delle risorse</i>	»	48
<i>La prima linea d'azione</i>	»	50
<i>La seconda linea d'azione</i>	»	50
<i>La questione settentrionale</i>	»	51
<i>La questione meridionale</i>	»	52
3.2 Le Infrastrutture prioritarie e le linee fondamentali di assetto del territorio	»	54
<i>Un progetto di sviluppo territoriale che coniughi competitività e coesione</i>	»	54
<i>Condivisione, coerenza, efficacia</i>	»	55
<i>Il Master Plan delle Infrastrutture prioritarie</i>	»	56
3.3 La programmazione operativa del quinquennio	»	58
<i>Gli interventi sul sistema stradale: il Piano ANAS 2007-2011</i>	»	58
<i>Gli interventi sul sistema ferroviario: il Piano RFI 2007-2011</i>	»	61
<i>Sicurezza delle gallerie stradali e ferroviarie</i>	»	62
<i>Gli interventi sul sistema portuale</i>	»	63
<i>Gli interventi sul sistema aeroportuale</i>	»	65
<i>Interventi nel settore idrico</i>	»	66
<i>Edilizia Statale: interventi conseguenti alle azioni legate alla sicurezza</i>	»	67
<i>Interventi infrastrutturali connessi alle celebrazioni per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia</i>	»	68
<i>La politica regionale unitaria: PON e PNM Reti e mobilità 2007-2013</i>	»	68
4. La nuova «Questione urbana»	»	72
4.1 Il decongestionamento dei nodi urbani	»	72
<i>Linee di azione per il decongestionamento delle città</i>	»	73
<i>Verso un modello di sviluppo più equilibrato</i>	»	74
<i>Trasformazioni urbane e modelli di governance</i>	»	74
4.2 La qualità dello spazio urbano	»	75
<i>Una nuova politica nazionale per la città</i>	»	76
<i>Le risorse</i>	»	77
<i>Il programma nazionale sulle politiche abitative</i>	»	79

ALLEGATI

A	<i>Legge Obiettivo: stato d'attuazione</i>	Pag.	83
B	<i>Legge Obiettivo: quadro complessivo degli interventi</i>	«	105
C	<i>Articolazione degli interventi selezionati tra PON «Reti e Mobilità» e PNM «Reti e Mobilità»</i>	«	119
D	<i>Documento finale del tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative</i>	«	141
E	<i>Piattaforme territoriali transnazionali: schede di diagnosi strategica</i>	«	155
F	<i>Appendice cartografica al Cap. 2</i>	«	177
G	<i>Infrastrutture prioritarie</i>	«	181
H	<i>Appendice cartografica al Cap. 3</i>	«	413
I	<i>Appendice cartografica al Cap. 4</i>	«	421

A. IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

A. IL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

1. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Esiste un reale pericolo di indebolimento dell'integrazione economica sia tra le aree forti del Paese ed il resto d'Europa, sia tra le regioni più deboli, come il Mezzogiorno, e quelle più competitive del Centro Nord e della UE.

Il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale - in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica - e soprattutto il completamento dei grandi assi di collegamento - i corridoi paneuropei e nazionali - costituiscono, con tutta evidenza, una prima condizione necessaria per prevenire i fenomeni di marginalizzazione ed incrementare la competitività territoriale.

Per il settore dei trasporti, si tratta di dare una più approfondita risposta alla domanda di mobilità espressa da territorio attraverso interventi infrastrutturali programmati a scala urbana, nazionale ed europea, che tendono a realizzare un sistema di trasporti sicuro, efficace e sostenibile.

Nel quadro della strategia tendente ad inserire il nostro Paese nel mercato globale, gli interventi sulle infrastrutture portuali e sui grandi assi europei consentiranno il miglioramento dei collegamenti internazionali verso l'Europa, il Mediterraneo ed il resto del mondo.

Verso l'Europa occorre consolidare le politiche dei valichi pervenendo a decisioni che tengano conto anche di quanto espresso dai territori locali.

Per il Mediterraneo si tratta di dare corpo alle indicazioni emerse nel processo di Barcellona, anche per quanto riguarda il progetto prioritario delle Autostrade del Mare (per il tramite di infrastrutture di connessione con la grande rete nazionale; interventi finalizzati al controllo telematico dei flussi; misure di sostegno al trasferimento modale, anche attraverso l'uso dell'ecobonus), al fine di assicurare una efficace comunicazione con i Paesi del Nord Africa, del Mediterraneo orientale, del Mar Nero e dei Balcani (attraverso il Corridoio VIII), con il rafforzamento dei porti del Tirreno e dell'Adriatico, attraverso l'interconnessione stradale e ferroviaria con le piattaforme logistiche e con le reti (realizzazione dell'ultimo miglio).

Analoghe misure di sostegno dovranno essere avviate per rafforzare i servizi di combinato ferroviario e quelli di interoperabilità fra porti, interporti e retroporti.

I progetti infrastrutturali, stradali e ferroviari, marittimi ed aerei, dovranno essere supportati dai sistemi telematici di controllo (ITS, ERTMS, ATM, VTS) per la gestione del traffico in condizioni di sicurezza, così come prescritto dalla Direttiva U.E. per lo sviluppo delle reti transeuropee.

Un insieme organico e coerente di interventi e di opere prioritarie fondamentali per lo sviluppo del Paese è il disegno generale di programmazione territoriale e settoriale che il Ministero delle infrastrutture ha elaborato, attraverso l'integrazione, su scala nazionale, dei programmi dei grandi gestori di rete nazionali e delle proposte formulate dalle Regioni d'intesa con gli enti locali.

Si tratta di progetti con un elevato valore simbolico ed al tempo stesso decisivi per lo sviluppo dei territori interessati (le metropolitane, le reti di trasporto pubblico locale, il Mo.S.E.) e per la loro **interconnessione con le grandi direttrici di traffico internazionale** (AV/AC sul Corridoio V Lisbona–Kiev, il completamento delle reti infrastrutturali sul Corridoio I Berlino–Palermo, il rafforzamento dei Porti dell'Adriatico a favore dei collegamenti con i Balcani, lungo il Corridoio VIII).

Il costante impegno del Governo per la riduzione del divario infrastrutturale del Mezzogiorno è rappresentato, tra le opere selezionate, dal completamento della Salerno–Reggio Calabria, dagli interventi sulla SS 106 Ionica e sulla rete ferroviaria (Bari-Foggia-Napoli, Taranto-Bari, Nodo di Palermo e Palermo-Messina).

La valorizzazione delle potenzialità dei territori peninsulari e insulari del **Mezzogiorno come piattaforma strategica** è perseguita, in stretta sinergia con gli obiettivi della politica regionale, attraverso la realizzazione dei collegamenti transnazionali, il rafforzamento delle trasversali ed il completamento dei programmi infrastrutturali avviati.

Parallelamente si offre una prima risposta alla domanda di mobilità espressa dalle regioni del Centro Nord, grazie agli interventi sulla Pedemontana Lombarda, sulla Bre.Be.Mi., sull'accessibilità ferroviaria e stradale a Malpensa, sugli attraversamenti appenninici della Grosseto-Fano e della Nuova Romea, sul nodo di Perugia, sulla Salaria e sulla Pontina. Le opere selezionate garantiscono l'aggancio del sistema territoriale e produttivo del Centro Nord con le regioni più sviluppate dell'Europa centro-settentrionale ed il miglioramento delle condizioni di vivibilità, della qualità urbana ed ambientale, della fruibilità stessa del territorio, in considerazione degli attuali livelli di saturazione e dei futuri possibili incrementi derivanti dall'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati.

Le diagnosi condotte per la definizione del disegno generale di programmazione territoriale e settoriale evidenziano l'emergere di **tre questioni decisive per lo sviluppo del Paese: la mobilità, la città e la casa.**

La **prima questione** attiene alla necessità di considerare il territorio nazionale, pur nella valutazione delle specificità di ciascun contesto, come un unico spazio economico e di vita, all'interno del quale garantire efficaci collegamenti merci e passeggeri tra le principali città e sistemi urbani e dove lavorare per una integrazione tra i diversi nodi del sistema dei trasporti. Occorre, pertanto, potenziare il sistema infrastrutturale per assicurare idonee condizioni di accessibilità territoriale, intervenendo sulle grandi direttrici strategiche ed i relativi nodi di rango internazionale, sul decongestionamento dei nodi urbani, favorendo condizioni di migliore equilibrio modale dei sistemi di trasporto e accelerando la realizzazione degli interventi sostenibili e di quelli mirati allo sviluppo della logistica.

La **seconda questione** riguarda il riconoscimento delle città come motori dello sviluppo, come i luoghi, i nodi di eccellenza dello spazio europeo deputati ad imprimere impulso alla crescita della competitività economica e della coesione sociale. Intervenire sulla città significa operare, a partire dalle reti infrastrutturali e dalle interconnessioni delle stesse con gli spazi urbani, considerando la città, insieme al più vasto territorio di appartenenza, come un'unica infrastruttura di contesto. In

questo, la politica nazionale per la città deve mirare al miglioramento dei servizi ed offrire risposte ai nuovi fabbisogni emergenti, deve contrapporsi al degrado ed elevare i livelli di sicurezza.

Nell'ambito del più generale intervento sulle città e sui sistemi urbani si pone la **terza questione**: le politiche per la residenza, ove l'edilizia residenziale sociale è definita come materia di interesse generale, in modo da poter soddisfare il diritto all'abitazione anche grazie a nuovi modelli di finanziamento, fermo restando l'intervento pubblico diretto in materia di edilizia sovvenzionata. Si tratta di una prospettiva emersa anche dal Tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative, istituito ai sensi dell'art. 4, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9, e che può concretizzarsi attraverso la definizione di un quadro normativo nazionale, coordinato con il livello regionale, che attivi programmi strategici, tesi prevalentemente ad accrescere la disponibilità di alloggi, realizzabili non solo con risorse pubbliche, ma anche attraverso schemi di partenariato pubblico-privato e che consenta di fornire una risposta alle esigenze sociali riscontrate nel settore, mobilitando al contempo un volume complessivo di risorse finanziarie in grado di dare slancio significativo al comparto dell'edilizia, con positivi effetti sull'intero sistema economico-produttivo ed occupazionale.

Le tre questioni sono strettamente interrelate, tanto da dover essere necessariamente affrontate insieme, definendo strumenti di programmazione ed azioni, che pur nella diversità delle componenti specifiche lavorino in stretta sinergia e complementarietà.

Avendo come filo conduttore le tre questioni richiamate, l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012, a partire dalle disposizioni introdotte dall'art. 1 della Legge 443/2001, inserisce la programmazione delle opere incluse nel 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche (Programma) nell'ambito di un più generale disegno di sviluppo, articolato in due famiglie di interventi:

1. le **infrastrutture strategiche**, ovvero le opere già ricomprese in Legge Obiettivo, o che si ritiene di inserire nel Programma;
2. le **infrastrutture di completamento**, ovvero le opere ricomprese negli altri strumenti di programmazione a valere sulle risorse ordinarie o sui finanziamenti aggiuntivi offerti dalla politica regionale comunitaria e nazionale (fra questi principalmente le opere programmate con i Fondi Strutturali Europei 2007- 2013 e con i Contratti di Programma RFI e ANAS 2007-2011).

Le due famiglie di interventi sono riportate a sistema nel documento Infrastrutture prioritarie, presentato in sede di Conferenza Unificata nel novembre 2006, che si configura come vero e proprio **Master Plan**, come piano d'azione articolato su due diversi orizzonti temporali:

- nel medio-lungo termine, costituisce la cornice strategica di riferimento, il quadro di coerenza complessivo degli assetti di lungo periodo;
- nel breve termine, si configura come piano operativo che mette a sistema le diverse programmazioni di settore in una logica finalmente unitaria ed integrata con una forte attenzione agli aspetti territoriali.

L'individuazione delle priorità infrastrutturali dovrà avvenire, ferme le necessarie valutazioni "costi-benefici", in coerenza con gli obiettivi generali e di sistema finalizzati alla riduzione delle emissioni di gas serra nel comparto trasportistico, nonché degli obiettivi ambientali del protocollo di Kyoto e della direttiva europea sulla qualità dell'aria e della direttiva 2001/81/CE sui tetti nazionali alle emissioni inquinanti, da perseguire, in primo luogo, attraverso il riequilibrio modale.

I programmi degli interventi dovranno essere attentamente valutati sotto il profilo ambientale, non solo per gli impatti che questi possono causare, ma anche per i risvolti positivi che questi devono poter garantire rispetto a problematiche quali la decongestione delle aree metropolitane, il rafforzamento del trasporto su rotaia, la disincentivazione dell'uso del mezzo privato, lo sviluppo del cabotaggio e delle cosiddette autostrade del mare.

La selezione strategica degli interventi dovrà dunque poter incidere positivamente nel contrasto dei cambiamenti climatici che in Italia vede il comparto trasportistico pesare per oltre un quarto del totale delle emissioni di gas serra e nel superamento delle criticità della qualità dell'aria su cui il comparto incide in misura preponderante.

Un'attenzione particolare è dedicata al tema della sicurezza, sia in relazione alla rete infrastrutturale, con particolare riferimento alle gallerie stradali e ferroviarie, sia alle esigenze legate al presidio del territorio, per le quali è necessario porre in essere interventi sulle strutture insediative delle forze dell'ordine.

Nell'ambito delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo, ferma restando la possibilità di meglio definire il perimetro, i contenuti generali e specifici nonché l'individuazione delle stesse opere, il documento aggiorna lo stato di avanzamento del Programma riportando per ogni intervento approvato dal CIPE le informazioni previste dall'articolo 13, comma 4, della legge n. 166 del 2002 relative al costo, copertura finanziaria, stato di avanzamento e previsioni di spesa (vedi Allegato A – tabelle A1 e A2).

Le indicazioni in termini di priorità emerse da tale aggiornamento sono state integrate alla luce degli incontri con le Regioni, finalizzati a definire le esigenze infrastrutturali più immediate, nonché della programmazione delle opere inserite nei contratti di programma RFI e ANAS del prossimo quinquennio e, infine, dei programmi operativi nazionali "reti e mobilità" del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013.

Ne emerge un quadro articolato che distingue le opere in base allo stato di avanzamento e alla rilevanza strategica emersa nei predetti ambiti di programmazione; e consente altresì di individuare le opere prioritarie alle quali assegnare i contributi della Legge Obiettivo nel periodo 2008-2012.

2. LE OPERE PRIORITARIE PROGRAMMATE PER IL PERIODO 2008- 2012

Partendo dall'insieme delle opere inserite nella Legge Obiettivo, il quadro complessivo delle opere realisticamente programmabili risulta così articolato:

2.1 Opere ultimate.

Sono quelle riportate nell'allegato B - tabella B.1. Presentano un costo complessivo pari a circa 2,2 miliardi di euro; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

- Rete Elettrica linea Turbigo - Bovisio: tratta Turbigo – Rho;
- Rete Elettrica 380kV linea S. Fiorano - Robbia (Svizzera);
- Grande Raccordo Anulare – Roma (GRA) - Adeguamento a tre corsie- lotti ultimati;
- Consolidamento costoni collina dei Camaldoli: lato Soccavo zona A e B;
- Salerno - Reggio Calabria: lotti ultimati;
- Rete Elettrica 380kV Matera - S. Sofia: variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture;
- Asse Autostradale Palermo – Messina;
- Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis - Mogoro - Zeppara) 1° e 2° lotto;

2.2 Opere in corso.

Sono quelle riportate nell'allegato B - tabelle B.2 e B.3 con l'indicazione, per ogni singolo intervento, dei dati relativi al costo, alle fonti di copertura finanziaria e al fabbisogno.

Gli interventi in corso appartengono a due distinti sottogruppi:

A. opere con integrale copertura finanziaria già assicurata, che presentano un costo complessivo pari a circa 13,7 miliardi di euro; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

- Autostrada Asti – Cuneo;
- Centro Interportuale Merci di Novara;
- Riqualifica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte);
- Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero;
- Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari;
- Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia;
- Accessibilità Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio;
- Riqualificazione Linea ferroviaria Saronno - Seregno (Ferrovie Nord Milano Esercizio);
- Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale;
- Passante di Mestre;

- Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino;
- Terni-Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale;
- Grande Raccordo Anulare – Roma (GRA) - Adeguamento a tre corsie- lotti in completamento;
- S.S. 156 Monti Lepini: 2° Tronco 2° Lotto tratta Pontinia / Sezze;
- Piastra logistica di Civitavecchia;
- Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SARdegna PEnisola Italiana (SAPEI) 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e stazione elettrica di Latina;
- Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo;
- Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema Basso Molise.;
- Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro;
- Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina S.S.7 Appia 4° lotto ex 6°;
- Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante - Garibaldi - Centro Direzionale;
- Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola);
- Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.;
- Hub interportuale Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso;
- Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis;
- Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania;
- Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico;
- S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2° lotto km 49+485 al km 51+750;
- S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolugamento della S.S. 280 (lotti 1-2);
- S.S. 106 variante dell'abitato di Marina di Gioiosa Jonica;
- S.S. 106 megalotto 1: località (S. Ilario - Gioiosa);
- Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto);
- Schema Menta: condotta forzata, opere centrale idroelettrica e interventi a valle (2° lotto);
- Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni);
- Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale;
- Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale;
- Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni;
- Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni;
- Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosa (lotto 2);
- Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce (solo procedure);
- Raddoppio ferroviario Bari - Taranto (escluso tratta S.Andrea - Bitetto);
- Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello;

- Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progr. 130+400 della S.S. 114;
- Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicattì (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400;
- Raddoppio ferroviario Palermo – Messina;
- Hub Interportuali – Catania;
- Acquedotto Favara di Burgio - lavori di rifacimento;
- Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo;
- Acquedotto Montescuro Ovest;
- S.S. 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 47+600;
- Grandi Stazioni - Riqualficazione stazioni;
- Grandi Stazioni - Infrastrutture complementari;
- Edifici in cui sono collocate le sedi istituzionali in Roma (Presidenza della Repubblica, Presidenza del Consiglio, Senato della Repubblica, Camera dei Deputati).

B. opere di cui viene completato il fabbisogno finanziario residuo per circa 8,6 miliardi, a fronte di un costo complessivo pari a 21,3 miliardi di euro; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

- Metropolitana di Torino – tratta 3 (Collegno - Cascine Vica) e tratta 4 (Lingotto – Bengasi);
- Genova – Ventimiglia: raddoppio ferroviario tratta Andora – Finale Ligure Marina;
- Sistema Mo.S.E.;
- SGC E78 Grosseto – Fano: tratta stradale toscana (lotti 4-5-6-7-8-9);
- Asse viario Umbria – Marche (il Quadrilatero);
- Metropolitana di Roma - linea C: tracciato fondamentale;
- S.S. 675 Umbro-Laziale: (tronco 2, lotti 1 e 2; tronco 3, lotto 1, stralci A e B);
- S.S. 17 – Variante dell'Aquila;
- Metropolitana di Napoli - linea 6;
- Schema idrico Basento Bradano – Acerenza (3° lotto);
- A3 Salerno – Reggio Calabria: lotti di completamento;
- Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici.

2.3 Opere da avviare entro il 2012.

Sono quelle riportate nell'allegato B - tabella B. 4 con l'indicazione, per ogni singolo intervento, dei dati relativi al costo, alle fonti di copertura finanziaria e al fabbisogno.

Presentano un costo complessivo pari a circa 55,9 miliardi di euro, con un fabbisogno finanziario residuo per 19,8 miliardi; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

- Galleria di sicurezza del traforo stradale del Frejus;
- S.S. 1 Aurelia bis: viabilità di accesso ai porti di Savona e La Spezia;
- Tunnel stradale di Genova;

- Progettazione S.S. 28 Colle di Nava: variante all'abitato di Imperia;
- Raddoppio ferroviario Voltri – Brignole;
- Pedemontana Lombarda;
- Brescia - Bergamo - Milano (BreBeMi);
- Tangenziale Est di Milano;
- Autostrada A4 Torino - Milano: adeguamento Novara - Milano e variante di Bernate – Ticino;
- S.S. 341 Gallaratese: tratta Samarate e confine provinciale di Novara;
- S.S. 11 Padana Superiore: tratta Magenta - Tangenziale Ovest Milano
- AV/AC: tratta Treviglio – Brescia;
- Accessibilità ferroviaria a Malpensa: potenziamento tratta Gallarate – Rho e collegamento Arcisate – Stabio (confine di Stato);
- Metropolitana di Milano M1: tratta Monza – Bettola;
- Metropolitana di Milano – linea M4: tratta Lorenteggio – Sforza Policlinico;
- Metropolitana di Milano M5: tratta Garibaldi – Bignami;
- AV/AC: tratta Brescia – Verona e nodo di Verona;
- Superstrada Pedemontana Veneta;
- Progettazione collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia;
- Collegamento ferroviario Fortezza – Verona (lotti 1, 2 e 4);
- Ampliamento autostrada A4: tratta Qualto d'Altino – Villesse;
- Raccordo A4 Villesse – Gorizia;
- AV/AC: tratta Ronchi dei Legionari – Trieste;
- Riqualficazione S.S. 56 di Gorizia: tratta Villesse/Gorizia – Villanova;
- Hub Portuale di Trieste;
- Raccordo Autostradale CISA (TiBre : Tirreno - Brennero);
- E 45 - E55 Roma: tratta stradale Orte – Mestre (incluso nodo di Perugia);
- Bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo;
- Metropolitana di Bologna – 1° lotto funzionale (tratta Fiera Michelino – Stazione FS);
- Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: tratta Rimini Fs - Riccione Fs;
- Metropolitana di Parma;
- Progettazione raddoppio Pontremolese;
- Asse Autostradale A12: tratta Rosignano – Civitavecchia;
- Hub Interportuale di Guasticci;
- Elettrodotto S. Barbara - Tarnuzze – Casilina;
- Porto di Ancona: collegamento stradale con la grande viabilità ed opere di potenziamento infrastrutturale;
- Progettazione nodo ferroviario di Falconara;
- Collegamento ferroviario Orte – Falconara: tratta Spoleto - Terni;
- Piastra Logistica Umbra - Interporto Città di Castello - S. Giustino;
- S.S. 148 Pontina e bretella Cisterna – Valmontone;
- Variante alla S.S.7 Appia in Comune di Formia;
- Adeguamento SS 4 Salaria: tratta Passo Corese – Rieti;

- Progettazione adeguamento Cassia: tratta Roma – Viterbo;
- Nuova linea ferroviaria Passo Corese - Rieti: tratta Passo Corese - Osteria Nuova;
- Gronda merci di Roma: progettazione cintura nord;
- Porto di Civitavecchia: 1° lotto;
- Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto
- S.S. 81 Teramo - Ascoli Piceno: tratta Villa Lempra - Contrada La Cona;
- Bretella di collegamento A1 – A14 Termoli – S. Vittore: tratta S. Vittore – Boiano – Campobasso;
- Irrigazione basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore;
- Adeguamento della S.S. 372 Telesina: tratta Benevento – Caianello;
- S.S. 7 quater Domitiana: lavori di ammodernamento;
- Velocizzazione ferroviaria Battipaglia - Paola - Reggio Calabria;
- S.S. 106 – megalotto 3 (SS 354 e Roseto Capo Spulico) e megalotto 5 (località S. Gregorio km 7+700 allo svincolo di Melito Porto Salvo km 34+400); S.S. 106 megalotto 4: raccordo S.S. 106 Sibari e Sa-RC Firmo; S.S. 106 variante di Nova Siri;
- Itinerario Nord - Sud Tirrenico: Lauria - Candela (1° tronco Fondo Valle Sauro);
- Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G;
- S.S. 275 Maglie - S. Maria di Leuca: 1° lotto (Maglie - Montesano Salentino);
- S.S. 96 Barese: tronco Altamura - inizio variante Toritto 1° lotto;
- S.S. 96 Barese: tronco inizio variante Toritto – Modugno;
- S.S. 172 dei Trulli;
- Piastra portuale di Taranto;
- Ragusa – Catania: adeguamento S.S. 514 Chiaromonte e S.S. 194 Ragusana;
- Palermo - Agrigento: tratta Palermo - Lercara Freddi;
- Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela (lotti B2, B4a, B4b, C3);
- Autostrada Siracusa - Gela: tratta Rosolini - Scicli (lotto 9);
- Nodo ferroviario di Palermo;
- Raddoppio ferroviario Messina - Catania: tratta Giampileri – Fiumefreddo;
- Progettazione nodo di Catania: interrimento stazione centrale;
- Metropolitana di Catania Stesicoro - Aeroporto: tratta Stesicoro - Vittorio Emanuele;
- S.S. 291 della Nurra (lotti 1 e 4);
- Schemi idrici Sardegna: schema 39 (lotti 2 e 3)
- Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento).

2.4 Ulteriori opere da avviare entro il 2012.

Insieme alle opere e agli interventi strategici ricompresi nell'ambito della Legge Obiettivo è possibile avviare, entro il 2012, ulteriori opere che sono riportate nell'allegato B - tabella B. 5 con l'indicazione, per ogni singolo intervento, dei dati relativi al costo, alle fonti di copertura finanziaria e al fabbisogno.

Presentano un costo complessivo pari a circa 4,9 miliardi di euro, con un fabbisogno finanziario residuo per 3,7 miliardi; a questo gruppo appartengono i seguenti interventi:

- Completamento SS 27 di accesso al traforo del S. Bernardo;
- S.S. 36 Cinisello Balsamo: sotterraneo Viale Lombardia;
- Tangenziale sud di Bergamo;
- Porto di Ravenna;
- Complanari stradali A24;
- Raddoppio ferroviario Roma – Pescara;
- AC Napoli – Bari: raddoppio ferroviario tratta Bovino – Cervaro e tratta Apice – Orsara di Puglia;
- Raddoppio ferroviario Matera – Altamura.

2.5 Le principali caratteristiche delle opere individuate.

L'insieme delle opere prioritarie delinea, in coerenza con l'impianto strategico impostato nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011, un sistema di azioni finalizzato principalmente a:

1. **potenziare le capacità trasportistiche e logistiche del sistema infrastrutturale** intervenendo su:
 - le grandi direttrici strategiche ed i relativi nodi di rango internazionale, ovvero i corridoi transeuropei che interessano il territorio italiano, la rete delle autostrade del mare, il sistema dei grandi hub aeroportuali;
 - gli assi di rilevanza nazionale, ovvero i corridoi tirrenico e adriatico e le direttrici trasversali peninsulari;
2. **rafforzare le connessioni di secondo livello ed i sistemi urbani e territoriali** intervenendo sulle direttrici di "gronda" e di supporto rispetto al sistema principale e sul decongestionamento dei nodi urbani.

L'esigenza di perseguire, parallelamente al rafforzamento delle principali direttrici infrastrutturali, il decongestionamento dei principali nodi urbani, è rappresentato, nell'ambito delle priorità infrastrutturali del Paese, dall'individuazione di specifiche linee di azione finalizzate principalmente a smistare i flussi a lunga percorrenza al di fuori dell'ambito metropolitano, a rafforzare le linee di penetrazione urbana, i collegamenti con i grandi hub ed i sistemi infrastrutturali destinati al trasporto pubblico locale, in particolare le metropolitane.

Come già rimarcato, però, il solo intervento sui sistemi infrastrutturali, pur rilevante, non assicura risposte risolutive ai nuovi fabbisogni emergenti nei sistemi urbani: per perseguire una nuova qualità urbana è necessario configurare azioni a carattere non episodico, che offrano continuità alle politiche di potenziamento infrastrutturale e di riqualificazione degli insediamenti..

3. LE RISORSE NECESSARIE PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Nel complesso, a fronte di un costo complessivo di circa 98 miliardi di euro, il fabbisogno finanziario per la realizzazione delle opere nell'arco dei prossimi cinque anni è pari a circa 32 miliardi di euro che viene coperto, nel quinquennio, con i limiti di impegno già autorizzati dalla Legge Finanziaria 2007, nonché con quelli delle Leggi Finanziarie per il 2008, 2009, 2010 e 2011.

Il comma 977, articolo 1, della LF 2007 autorizza, infatti, la concessione di contributi quindicennali pari a 300 milioni di Euro (100 milioni per il 2007, 100 milioni per il 2008 e 100 milioni per il 2009). Il volume attivabile complessivo è stimabile in circa 3,3 miliardi di Euro. La stessa LF 2007 predetermina una parte della assegnazione delle suddette risorse (158 milioni di Euro, pari al 52,6 per cento del totale) per interventi specifici.

Il residuo disponibile per assegnazioni da parte del CIPE è pari a 142 milioni di Euro, corrispondente ad un volume di investimenti di circa 1,5 miliardi di Euro, al netto del 5 per cento finalizzato ad interventi destinati ai beni ed attività culturali (Legge 289/2002 e Legge 43/2005). L'importo è invece al lordo del contributo finanziario assegnato dal CIPE in data 15 giugno 2007 al progetto definitivo della tratta T6A - T7 e Deposito Graniti della linea C della metropolitana di Roma, la cui delibera è tuttora in corso di registrazione presso la Corte dei Conti.

4. LE RETI TEN E I GRANDI VALICHI ALPINI

Alle predette opere si aggiungono, anzi le precedono, gli interventi prioritari delle Reti TEN-T per i quali sono in corso di definizione le opportune forme di finanziamento, anche attraverso il cofinanziamento da parte dell'Unione Europea, in attuazione del bando pubblicato in data 25 maggio 2007.

Tra i progetti prioritari, figurano la tratta ferroviaria AV/AC Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi) che ha un costo di circa 5 miliardi di euro, la tratta ferroviaria Lione – Torino lungo il V Corridoio con un costo di circa 5,4 miliardi di euro e la galleria ferroviaria di base del Brennero che ha un costo di 3 miliardi di euro e per la quale sono già stati affidati i lavori per il cunicolo esplorativo.

Le predette opere sono riportate nell'allegato B - tabella B. 6 con l'indicazione, per ogni singolo intervento, dei dati relativi al costo, alle fonti di copertura finanziaria e al fabbisogno.

5. GLI INTERVENTI AL SUD COFINANZIATI DALLA U.E.

Il quadro delle opere prioritarie da attivare nel prossimo quinquennio è completato dalla programmazione del Quadro Strategico Nazionale (vedi Allegato C).

Il QSN prevede risorse finanziarie aggiuntive per i Programmi Nazionali "reti e mobilità" per la realizzazione di infrastrutture nel mezzogiorno, a valere sui fondi strutturali dell'Unione Europea (FESR) e sui fondi per le aree sottoutilizzate (FAS).

Ai fini della ripartizione su base regionale delle risorse a disposizione del Ministero delle Infrastrutture, sono state adottate le “chiavi di riparto” del FAS e dei Fondi Strutturali, discusse e condivise con le Regioni, su cui il CIPE si è espresso in sede di approvazione del Quadro Strategico Nazionale..

Applicando le percentuali individuate dalle “chiavi di riparto” alla quota di risorse attribuita ai programmi a titolarità del Ministero delle Infrastrutture si ottiene il quadro analitico riportato in tabella 3: le ultime due colonne rappresentano in valore assoluto ed in termini percentuali le quote attribuibili alle singole regioni, già richiamate in precedenza.

Tabella 1 – PON e PNM “Reti e mobilità” – Ipotesi di ripartizione territoriale delle risorse

Regioni	PON “Reti e mobilità”		PNM “Reti e Mobilità”		FAS	Totale (M€)	Quota %
	Quota %	Risorse FESR (M€)	Quota %	Risorse (M€)			
Abruzzo			4,73	190,5		190,5	2,81
Basilicata			4,98	200,6		200,6	2,96
Calabria	14,29	392,8	10,34	416,5		809,3	11,94
Campania	29,57	812,9	22,72	915,1		1.728,0	25,50
Molise			2,64	106,3		106,3	1,57
Puglia	24,14	663,6	18,11	729,4		1.393,0	20,56
Sardegna			12,61	507,9		507,9	7,49
Sicilia	32,00	879,7	23,87	961,4		1.841,1	27,17
Totale	100,00	2.749,5	100,00	4.027,6		6.777,1	100,00

L’analisi dei dati riportati in tabella 1 evidenzia che:

- * la parte più cospicua delle risorse è attribuibile a tre regioni, che assorbono nel complesso oltre il 73% delle risorse totali:
 - la Sicilia beneficia di M€ 1.841,1 (27,17%);
 - la Campania di M€ 1.728,0(25,50%);
 - e la Puglia di M€ 1.393,0 (20,56%);
- * altre due regioni presentano quote significative:
 - la Calabria beneficia di M€ 809,3 (11,94%);
 - e la Sardegna di M€ 507,9 (7,49%);
- * le restanti regioni - Basilicata (2,96%), Abruzzo (2,81%) e Molise (1,57%) - mostrano quote marginali in termini percentuali, ma comunque non del tutto trascurabili in valore assoluto:
 - la Basilicata beneficia di M€ 200,6;
 - l’Abruzzo di M€ 190,5;
 - e il Molise di M€ 106,3.

Va, in ogni caso, evidenziato che la ripartizione territoriale delle risorse, in un settore quale quello delle opere infrastrutturali, può essere considerata come un obiettivo di programmazione più che come un fine, da confrontare con la localizzazione fisica

degli interventi e con le ricadute che essi determinano. Per loro stessa natura, infatti, gli investimenti infrastrutturali si caratterizzano per la capacità di generare ricadute ed effetti rilevanti anche su ambiti territoriali diversi da quelli interessati alla loro localizzazione.

Il quadro complessivo delle opere finanziate, nelle regioni sopra citate, risulta così articolato:

1. *Abruzzo:*

- Porto di Ortona;
- Aeroporto d'Abruzzo – Pescara;
- Velocizzazione / potenziamento rete ferroviaria Roma – Pescara;
- Teramo – Mare: casello autostradale A14 di Mosciano S. Angelo – S.S. 16 (4° lotto);
- S.S. 652 Fondo Valle Sangro: collegamento stradale tra il km 54+000 e km 56+000.

2. *Basilicata:*

- Collegamento Nord – Sud Tirrenico – Adriatico tra l'A3 e A16, Lauria – Candela: 1° tronco funzionale Corleto Perticara (PZ) – Camastra (Saurina).

3. *Calabria:*

- Adeguamento linea ferroviaria tirrenica tra Scalea e Reggio Calabria;
- S.S. 106 megalotto 4 – Collegamento SA- RC (Firmo) – S.S. 106 (Sibari);
- S.S. 106 megalotto 3 – (Sibari – Roseto);
- Completamento dell'itinerario della S.S. 182 “trasversale delle Serre da Soverato all'A3 svincolo delle Serre”.

4. *Campania:*

- Nuova linea Ac Napoli – Bari: variante linea Cannello – Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC;
- Stazione di interscambio AV/AC Vesuvio Est;
- Hub portuale di Napoli e Salerno – Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali;
- Collegamento autostradale tra l'A1, l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice Domiziana;
- Linea 1 della Metropolitana di Napoli – tratta Dante – Garibaldi – Centro Direzionale;
- A3 Salerno – Reggio Calabria – dal km 44+100 al km 47+800;
- S.S. 7 quater Domiziana: svincolo di Mondragone nord (km 19+943) – svincolo di Mondragone sud (km 28+000);
- Potenziamento del raccordo Salerno – Avellino, S.S. 7 e S.S. 7 bis – 1° lotto Mercato S. Severino – Fratte;
- S.S. 372 “Telesina”: adeguamento a 4 corsie 1° stralcio funzionale tra Benevento e Teleso.

5. Molise:

- Bretella di collegamento autostradale A1-A14, Termoli – S. Vittore: tratto casello autostradale S. Vittore (A1) – Variante di Venafro.

6. Puglia:

- Nodo ferroviario di Bari – Interramento della linea RFI tratta S. Spirito – Palese, con realizzazione dei binari per l'esercizio provvisorio in affiancamento linea esistente;
- Nodo ferroviario di Bari – Variante della linea RFI tratta Bari C.Le – Bari S. Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale;
- Collegamento linea ferroviaria Bari – Bitetto, con variante d'ingresso a Bari Centrale;
- Porto di Brindisi - Consolidamento e messa in sicurezza delle Dighe di Punta Riso e Bocca di Puglia;
- Porto di Taranto: Dragaggi per l'approfondimento dei fondali darsena molo polisettoriale e per manutenzione fondali del porto in rada;
- Porto di Taranto: rifiorimento e ampliamento delle opere di protezione dall'agitazione oncosa del porto interno e della rada di Taranto;
- Porto di Taranto: collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale;
- Porto di Taranto: centro servizi polivalente al molo San Caldo;
- Ferrovie sud est: soppressione di 70 passaggi a livello nell'area del Salento;
- Ferrovie sud est: interrimento della stazione e raddoppio delle tratte Triggiano Capurso, Mungivacca-Triggiano e Capurso-Noicattaro;
- Ferrovie sud est: Rinnovo del binario con 50 UNI e traverse legno bi-blocco di alcuni tratti delle ferrovie del sud-est;
- Ferrovie sud est: elettrificazione 2° lotto e 3° lotto;
- Ferrovie sud est: nuova variante di Monteromi (in Lecce) e nuova stazione di Ecotekne, Monteroni, Ippodromo;
- Ferrovie sud est: impianti di sicurezza e segnalamento - 2° lotto del segnalamento IV - Area salentina;
- Nodo di Bari - raddoppio Bari-Barletta;
- SS 16 Recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - 1° lotto;
- SS 96 variante Torritto-Modugno;
- SS 172 Adeguamento e ammodernamento in sede e in variante – IV corsie Orimini Superiore;
- SS 172 tronco Casamassima-Putignano;
- SS 7 tronco Matera-Taranto 1° lotto Taranto-Massafra;
- SS 16-613 Completamento funzionale della variante di Lecce;
- SS 16 Completamento delle aste di collegamento tra SS 16 a nord e a sud di Molfetta e Giovinazzo;
- SS 100 tronco Bari-Taranto: completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 27+200 e 44+500;
- Nodo di Bari - asse viario - terza mediana bis;
- Aeroporto di Brindisi: Opere di mitigazione impatto ambientale e rifacimento del piazzale di sosta aeromobili e relativa viabilità connessa;

- Aeroporto di Bari: Opere di mitigazione impatto ambientale, riqualifica raccordi C e D e piazzale antistante e ammaloramento piazzali di sosta aeromobili.

7. *Sardegna:*

- Porto Canale di Cagliari;
- Variante ferroviaria di Bornova-Torralba;
- Variante ferroviaria di Campamela-Sassari;
- S.S. 131: realizzazione svincoli e messa in sicurezza dal km 108+000 al km 209+000;
- S.S. 125: primo lotto.

8. *Sicilia:*

- Interporto di Termini Imprese;
- Nodo ferroviario di Palermo;
- Collegamento Siracusa - Catania: tratta Bicocca-Targia;
- Itinerario Palermo-Catania;
- Velocizzazione Catenanuova-Enna-Caltanissetta;
- Completamento dell'autostrada Siracusa - Gela da Cassibile a Rosolino- lotto 9;
- Itinerario nord-sud S. Stefano di Camastra - Gela lotti B2,B4a,B4b e C3;
- Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19;
- Itinerario Palermo-Agrigento: 1° tratto Palermo-Lercara Friddi – II lotto funzionale;
- SS V Licodia-Eubea-A19: tronco svincolo Ragalmesi innesto S.S. 117 bis;
- Itinerario Ragusa-Catania.

6. IL FEDERALISMO INFRASTRUTTURALE

Nell'ultima Legge Finanziaria è stata prevista la prima concreta applicazione di un sistema di federalismo infrastrutturale che si fonda sulla stretta collaborazione tra lo Stato, la Regione e gli enti locali.

Il modello operativo adottato con la CAL (Concessioni Autostrade Lombarde) consente di superare i limiti funzionali riscontrati nel passato e di assicurare un contesto di maggiore efficienza, funzionalità e tempestività nell'attività di programmazione esecuzione e gestione di nuove infrastrutture autostradali con una significativa riduzione dei tempi e dei costi di realizzazione.

La CAL S.p.a. è il soggetto concedente per la realizzazione della Pedemontana Lombarda, della Brebemi e della Tangenziale Est Esterna di Milano.

L'esempio lombardo costituisce punto di riferimento da implementare in altre realtà territoriali ai fini della realizzazione di importanti arterie autostradali (ad esempio, il Passante di Mestre, il Corridoio Tirrenico Meridionale – “Nuova Pontina” e la Termoli – S. Vittore, etc.).

7. IL QUADRO DI SINTESI

La tabella successiva rappresenta il quadro di sintesi del complesso delle risorse finanziarie, suddivise per tipologia d'intervento, necessaria per la realizzazione degli interventi previsti:

Tabella 2 –Quadro di Sintesi

(milioni di euro)		
Tipologia	Costo Complessivo	Fabbisogni da reperire
Interventi di Legge Obiettivo		
Opere ultimate	2.171,79	-
Opere in corso	35.060,11	6.593,83
<i>integralmente coperte</i>	13.696,36	-
<i>finanziate parzialmente</i>	21.363,73	6.593,83
Opere da avviare entro il 2012	55.906,64	19.816,04
Riepilogo Legge Obiettivo	93.158,54	28.409,87
Ulteriori Opere d'avviare entro il 2012		
	4.971,07	3.739,58
Reti TEN		
Collegamento ferroviario Torino - Lione	5.365,00	5.016,00
AV/AC Milano - Genova	5.060,00	4.837,00
Galleria di base del Brennero	3.000,00	2.740,00
Riepilogo Reti TEN	13.425,00	12.593,00
Programma Operativo Nazionale (PON) e Programma Nazionale Mezzogiorno (PNM) - Reti e Mobilità		
Ferrovie	2.205,63	
Porti	553,50	
Autostrade	354,30	
Strade	3.204,50	
Metropolitane	243,00	
Aeroporti	56,34	
Interporti	63,00	
Riepilogo PON e PNM - Reti e Mobilità	6.680,47	-
Totale Generale	118.235,08	44.742,45

8. LE POLITICHE PER LA CASA

La casa rappresenta un grave fattore di disuguaglianza nelle *chances* di vita. Il problema abitativo colpisce settori di popolazione urbana rilevanti per dimensioni e per caratteristiche di composizione sociale. Crea sentimenti di sfiducia nei confronti del proprio futuro e indebolisce la convinzione che le istituzioni pubbliche possano contribuire alla costruzione di condizioni di vita più sicure ed eque per tutti.

Per circa un decennio, lungo tutti gli anni '90, il tema della casa è scomparso dall'agenda dei problemi degni di attenzione per il Governo, le forze politiche, le amministrazioni regionali e locali. Si è ritenuto, a torto, che lo sforzo compiuto negli anni '70 e '80, i cui risultati in termini statistici facevano apparire sostanzialmente soddisfatto il bisogno primario di abitazioni, avesse definitivamente accantonato un problema che per quasi mezzo secolo aveva rappresentato una delle principali emergenze del Paese.

Ci si è, inoltre, illusi che l'approvazione della legge n. 431 del 1998, di riforma del sistema delle locazioni, di per sé avrebbe dato risposta alle residue esigenze abitative, presumendo che la sostanziale liberalizzazione del mercato dell'affitto potesse portare ad un incremento dell'offerta abitativa. Ma non è andata così, anche per l'assenza di prodotti residenziali adeguati a dare risposte alla domanda emergente e, di conseguenza, il problema abitativo, specie nel segmento della domanda sociale, è tornato prepotentemente alla ribalta e rischia di trasformarsi di nuovo, in alcune aree del Paese, in un fatto emergenziale.

All'interno del più generale intervento sulla città, emerge, pertanto, con evidenza la necessità di ridisegnare le politiche per la residenza, inserendole in un approccio più ampio e strutturato che, tramite l'elaborazione di programmi e progetti finalizzati a sperimentare nuovi modelli di cooperazione interistituzionale e di partenariato sociale ed economico, verticale e orizzontale, sui temi dei diritti di cittadinanza e della "valorizzazione sociale" consenta di affrontare con efficacia le questioni centrali: il diritto alla casa, i nuovi bisogni di accoglienza e tutela, i servizi residenziali per la terza età, i supporti logistici e strumentali alle attività produttive a debole valore aggiunto, quali l'artigianato o le produzioni tradizionali.

Anche in questo caso si tratta di individuare risorse e strumenti adeguati che consentano, nell'immediato, di dare una prima risposta all'emergenza abitativa e, in una prospettiva di medio-lungo termine, di affrontare in maniera più strutturata ed organica la materia.

L'attuazione di una nuova politica nazionale sulla città passa prioritariamente attraverso la definizione di un **programma nazionale sulle politiche abitative**, che, a partire dalla definizione dell'edilizia residenziale sociale come materia di interesse generale, sia finalizzato all'incremento dello stock di alloggi disponibili sul mercato della locazione a canone agevolato, di alloggi in proprietà per particolari categorie sociali e di alloggi di edilizia residenziale pubblica, secondo le indicazioni (vedi Allegato D) del citato Tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative.

Antonio Di Pietro

B. RELAZIONE ILLUSTRATIVA

B. RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. L'ITALIA NEL CONTESTO EUROPEO

1.1 Tra competitività e coesione: Europa e Italia nell'economia globale

Lo spazio economico dei nostri giorni appare profondamente diverso da come si era strutturato nei due decenni precedenti. L'esplosione delle reti tecniche e finanziarie è indifferente alle frontiere e disegna uno spazio policentrico, nel quale il commercio tra aree geografiche assume un ruolo sempre più rilevante così come gli scambi intersettoriali legati alla specializzazione di una singola zona. L'Oriente entra con progressione crescente nei circuiti internazionali. È un mondo più interdipendente ma anche più destrutturato, più diviso, nel quale si accrescono le differenze tra le zone che partecipano della mondializzazione e quelle che ne sono escluse, che restano ai margini per eredità negative del passato, per debolezza delle strategie, per un persistente deficit progettuale.

In questo contesto l'Europa è posta dinanzi alla sfida della competitività globale, rispetto alla quale l'Unione ha elaborato, tra le altre, due linee d'azione di fondamentale importanza: la "Strategia di Lisbona" e le Linee Guida Strategiche per la programmazione 2007-2013.

*La Strategia
di Lisbona e
le Linee
Guida
Strategiche*

L'attenzione allo *spatial planning* caratterizza la **Strategia di Lisbona** per la competitività e l'attrattività del territorio europeo¹. La morfologia e le caratteristiche funzionali dello spazio fisico sono considerate tra i fattori necessari e qualificanti per la creazione del valore. D'altra parte, la considerazione della distribuzione geografica delle disuguaglianze economiche e sociali permette di vigilare affinché anche i territori più fragili abbiano le stesse *chances* di crescita e di progresso.

Il tema è trattato estesamente dalle Linee Guida Strategiche (LGS) per la Programmazione 2007-2013², che accolgono le indicazioni di *policy* e programmatiche formulate dallo Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE). In più paragrafi delle LGS trovano riscontro le esigenze di una più matura ed efficace considerazione delle peculiarità spaziali dell'Europa allargata, anche ai fini del potenziamento dei livelli di competitività e di coesione territoriale.

¹ Nel marzo del 2000 si è tenuto a Lisbona un Consiglio Europeo straordinario dedicato ai temi economici e sociali dell'Unione Europea. In tale sede sono state introdotte importanti novità nella *guidance* delle politiche economiche degli Stati membri e dell'area nel suo insieme. È stato istituzionalizzato il Consiglio Europeo di Primavera, un vertice tra i Capi di Stato e di Governo da tenersi ogni anno a marzo e focalizzato in particolare sui temi economici e sociali. In secondo luogo, è stato definito un obiettivo strategico decennale e una strategia per attuarlo, la cosiddetta "Strategia di Lisbona", incentrata sulla connessione tra occupazione, riforme economiche e coesione sociale.

² "Politica di coesione a sostegno della crescita e dell'occupazione: linee guida della strategia comunitaria per il periodo 2007-2013", COM(2005) 299 del 5 luglio 2005.

Ogni regione europea possiede un proprio “capitale territoriale”, che si distingue da quello espresso da altre aree e che invita a riflettere sulla necessità di politiche di sviluppo e di coesione economica più selettive in quanto maggiormente sensibili alle differenze tra un contesto territoriale e l'altro.

La logica delle politiche di sviluppo territoriale vuole che la crescita economica si fondi anche sull'organizzazione di uno spazio modellato da un ampio ventaglio di politiche multilivello, da comportamenti sociali dinamici e coesi, da innovazioni tecnologiche, da positivi orientamenti di mercato. Il capitale territoriale delle città e delle regioni d'Europa è un patrimonio da mettere in valore secondo molteplici strategie di azione: facendo emergere il potenziale endogeno di ogni contesto territoriale; precisando e tutelando i caratteri geografici, storici, culturali di un'area; promuovendo l'integrazione e la connessione tra contesti e livelli territoriali differenziati; realizzando forme efficaci di *governance* che sappiano rendere coerenti, in senso verticale e orizzontale, le politiche settoriali intraprese.

Nella visione proposta dalle LGS, la crescita dell'Europa come spazio economico coeso e vitale è in primo luogo collegata al potenziamento delle reti infrastrutturali di primo e di secondo livello, condizione di base per l'unificazione dei mercati ed il rafforzamento delle capacità di attrazione e di radicamento territoriale dei flussi di persone, merci, conoscenze. La competitività è rafforzata dalla riduzione dei costi (di breve e, soprattutto, di lungo periodo) di trasferimento dei flussi. Le situazioni di congestione, le strozzature – materiali ed immateriali - allungano i tempi del lavoro, degli investimenti, del consumo e del tempo libero, soffocano l'ambiente e, riducendo l'attrattività di un territorio, favoriscono la migrazione delle attività economiche. D'altra parte, molti vantaggi competitivi derivano dall'innovazione, dal marketing, dai servizi professionali, dalla progettazione – tutte attività che tendono sia all'esternalizzazione dagli ordinari mix aziendali sia alle nuove forme di concentrazione permesse dalle tecnologie dell'informazione. Le scelte di localizzazione vivono così una dicotomia tra decentramento fisico e concentrazione immateriale che indebolisce le tradizionali politiche di sviluppo.

Il rafforzamento e la qualificazione funzionale delle reti infrastrutturali non esauriscono il contributo che l'attrattività e la competitività di un territorio richiedono all'organizzazione degli assetti spaziali. È ormai consolidata l'idea che le infrastrutture non portino sviluppo sempre e comunque. Nel quadro complessivo delle grandi infrastrutture transnazionali, nazionali e interregionali, la competitività si declina individuando i territori urbani sede degli elementi che la generano. Si tratta di aree vaste, non necessariamente legate ai confini amministrativi, nelle quali l'azione economica è connessa dalle infrastrutture ma guarda più all'obiettivo di queste ultime che non alla loro materialità, manifesta una domanda di prestazioni che colloca le infrastrutture oltre la loro caratterizzazione come puri dispositivi tecnici e funzionali ed amplia il campo di generazione delle esternalità possibili.

Le considerazioni fin qui richiamate a proposito delle strategie di sviluppo dell'Unione Europea assumono pregnanza del tutto particolare se rapportate alla realtà italiana, che lascia emergere tre questioni principali.

La prima questione: per l'Italia, i possibili effetti su scala territoriale del processo di allargamento, prevalentemente indotti dalla maggiore "vulnerabilità competitiva" del nostro Paese e da una rilevante marginalità territoriale di alcune regioni, potrebbero comportare un parziale indebolimento dell'integrazione economica tra le regioni più deboli, come il Mezzogiorno, e quelle più forti del Paese e della UE. Poiché alla determinazione di tale rischio contribuisce in modo certamente non marginale la conformazione fisica dello spazio, il rafforzamento della competitività passa, in Italia, anche e soprattutto attraverso la riduzione della sua duplice perifericità: sia interna, tra regioni e aree del territorio nazionale, sia esterna, tra il Paese nel suo complesso e il resto dell'Europa, il cui baricentro spaziale è oggi, più che mai, spostato verso le regioni mitteleuropee e del nord.

*L'Italia a
rischio
marginalità*

Una prima questione che ha immediate ricadute e implicazioni di carattere territoriale, connesse all'ampliamento delle distanze, alla riarticolazione delle reti urbane, alla ri-organizzazione degli assetti territoriali, al fine di creare le condizioni capaci di assecondare lo sviluppo sostenibile delle vocazioni economiche delle diverse aree del Paese ed alimentare i processi di inclusione sociale.

Queste considerazioni aprono immediatamente alla seconda questione, che è il portato, l'interfaccia della precedente. Se, infatti, il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale (in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica) e soprattutto dei grandi assi di collegamento, dei corridoi paneuropei e nazionali, costituiscono, con tutta evidenza, una prima condizione necessaria per prevenire fenomeni di marginalizzazione ed incrementare, di contro, la competitività territoriale, accrescendo la performatività dei fattori di produzione ovvero abbattendone i costi di acquisizione, d'altro canto, questa stessa condizione non appare – di per sé - sufficiente a perseguire quegli obiettivi. Ciò in quanto le grandi armature infrastrutturali, necessariamente caratterizzate da un basso numero di nodi logistici (passeggeri e merci), prevalentemente coincidenti con i grandi centri urbani e metropolitani, sono pericolosamente orientate a decretare l'insorgere di nuove marginalità nei territori non direttamente serviti e il depauperamento, prima di tutto ambientale, di quelli che, pur attraversati dai fasci infrastrutturali, non assurgono a nodi del sistema. Una eventualità che, se non adeguatamente controllata e prevenuta attraverso politiche di riequilibrio territoriale, produrrebbe, paradossalmente, effetti esattamente opposti all'obiettivo prioritario di crescita della coesione, all'incremento diffuso del capitale fisso sociale e del capitale ambientale; divenendo freno e detrimento – di fatto – per lo sviluppo dell'intera Unione, finanche delle aree più forti e trainanti, fatalmente a rischio di congestionamento.

*Competitività
e coesione
del territorio
italiano*

In altri termini, la perifericità geografica e naturale del territorio peninsulare e insulare italiano, sopra richiamata, la sua conformazione orografica e, ad un tempo, la densità insediativa, il numero di centri urbani e di città impongono, nel loro insieme, un "progetto" di sviluppo del territorio che guardi alle grandi armature infrastrutturali non solo in termini trasportistici, ma come "opere territoriali", vale a dire opere capaci di innescare – per la loro vocazione a radicarsi nel contesto in cui sono inseriti – diffusi ed equilibrati processi di sviluppo sostenibile.

La terza questione. Ulteriori e necessarie considerazioni sulla perifericità geografica *Italia e*
del territorio italiano, rispetto al nuovo spazio europeo, portano a dire che essa non *Mediterraneo*
può trovare compiuta soluzione guardando esclusivamente al riequilibrio interno ed
al rafforzamento delle connessioni e delle cooperazioni con gli altri territori
dell'Unione, in una logica di autoreferenzialità tutta europea.

Questo per un motivo tanto ovvio quanto drammatico: l'UE e, prime tra tutte, le sue
regioni più sviluppate - e quindi più attrattive - sono oggetto di una persistente e
crescente pressione esercitata dalle povertà presenti nei Paesi del sud del mondo, di
cui il sud del Mediterraneo costituisce l'avamposto e la testa di ponte della speranza.
In questo contesto l'Italia rappresenta certamente uno dei Paesi più direttamente
esposti in quanto, per la sua prossimità, costituisce uno dei luoghi eletti a primo
approdo dagli incoercibili tentativi di quelle popolazioni di accedere a condizioni di
vita più umane.

Si tratta di un fenomeno epocale di tali dimensioni che appare del tutto miope
pensare di affrontarlo e risolverlo con mezzi di contrasto meramente ostativi. E,
d'altra parte, i principi che informano la nuova Costituzione europea sono principi di
solidarietà e inclusione a valenza universale, laddove la crescita di competitività,
obiettivo permanente delle politiche comunitarie, è - ad un tempo - parte integrante,
sinergica e ineludibile dello sviluppo della coesione. Ebbene, appare fin troppo ovvio
ammettere e riconoscere che non può darsi sviluppo equilibrato e, quindi, coeso dello
spazio comune europeo escludendo da tale processo inclusivo e dalle politiche di
sviluppo territoriale i Paesi del sud del Mediterraneo, relegando la questione
nell'alveo della solidarietà e dei meri regimi di aiuto. Perché questo significherebbe
retrocedere rispetto ad un percorso di esperienza comune europea, che sta
progressivamente, seppur lentamente, portando le politiche comuni di sviluppo
territoriale in una posizione di pari dignità e attenzione rispetto alle politiche
strettamente economiche e "mercatali". L'attenzione degli ultimi anni ai programmi
di infrastrutturazione paneuropea ne sono, se mai fosse necessario ricordarlo, uno dei
possibili esempi tangibili.

Il portato della terza questione è dunque questo: concepire le linee d'azione delle
politiche di sviluppo del territorio europeo secondo criteri e obiettivi di promozione,
di contaminazione dello sviluppo verso i Paesi del sud del Mediterraneo, assunti
come primo referente / primo avamposto per innescare un processo virtuoso di
sviluppo non eterodiretto, bensì stimolato attraverso forme solidali di partenariato.

È in quest'ottica che il Ministero delle infrastrutture si è reso promotore, nell'ambito
della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea e dell'Area MEDA³,
dell'attivazione di un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest, il "Corridoio
Meridiano" (vedi fig. 1), con funzione di redistributore di flussi, di attivatore di
nuove reti e di potenziatore di sistemi locali, in una prospettiva più generale di

³ Dando seguito agli orientamenti già definiti dai Consigli europei di Lisbona (giugno 1992), Corfù (giugno 1994) e Essen (dicembre 1994) e alle proposte della Commissione, l'Unione Europea ha avviato un processo di rafforzamento delle relazioni con i Paesi del bacino mediterraneo. Nel 1995 a Barcellona i quindici ministri degli Esteri degli Stati membri dell'UE e quelli di Algeria, Cipro, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Malta, Marocco, Siria, Tunisia, Turchia e Autorità palestinese, hanno sottoscritto un documento comune che dava inizio al nuovo partenariato euro-mediterraneo, nell'ambito del quale il programma MEDA, avviato nel 1995, costituisce il principale strumento di supporto finanziario.

“ricentralizzazione” del Mediterraneo. L’attivazione di tale Corridoio Meridiano, funge da “dispositivo territoriale” in grado di alimentare la creazione di una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie e di promozione delle eccellenze, nel quadro della redazione di un Piano Strategico per il Mediterraneo capace di agire per la definizione di politiche di convergenza verso obiettivi di sviluppo comuni dell’area MEDA fondati sull’uso equilibrato e competitivo delle risorse locali.

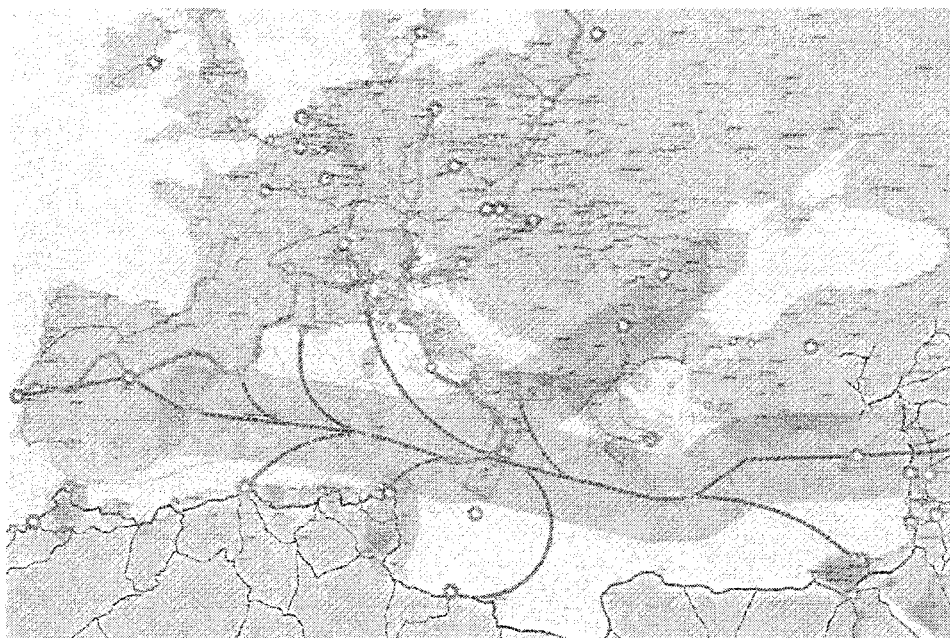


Figura 1 - Il Corridoio Meridiano

1.2 Corridoi transeuropei e piattaforme territoriali

La politica delle reti è stata inserita nelle competenze comunitarie dal trattato di Maastricht entrato in vigore nel 1993, che promuove l’interconnessione e l’interoperabilità delle reti, affinché l’Europa possa beneficiare interamente dei vantaggi che derivano da uno spazio senza frontiere.

La Decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996, contiene gli orientamenti comunitari che contemplano gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee (*Trans European Network – TEN T*).

L’obiettivo principale di questa politica era – e resta – quella di colmare le lacune delle grandi reti che ostacolano la libera circolazione dei beni e delle persone (trasporto), dell’elettricità e del gas (energia) e delle idee (telecomunicazioni).

Le lacune che caratterizzano le reti sono principalmente dovute al fatto che la pianificazione è stata, fino ad un’epoca recente, di competenza nazionale e non

teneva debitamente conto della dimensione transeuropea. Questa assenza di visione transeuropea è all'origine dei persistenti ostacoli al buon funzionamento del mercato interno.

In tal senso, gli obiettivi della rete transeuropea di trasporto sono:

- * garantire la mobilità delle persone e dei beni;
- * offrire agli utenti buone infrastrutture;
- * sfruttare l'insieme dei modi di trasporto;
- * permettere un utilizzo ottimale delle capacità esistenti;
- * essere interoperabile in tutti i suoi elementi;
- * servire l'insieme della Comunità;
- * prevedere la sua estensione verso i paesi dell'EFTA⁴, i paesi dell'Europa centrale e orientale ed i paesi mediterranei.

La Decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio approvata in data 29 aprile 2004, nel corso del semestre di presidenza italiano, modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e rappresenta il quadro di programmazione ufficiale della politica europea in materia⁵, disegnando il “*Master Plan*” delle

Il Master Plan delle infrastrutture dell'Unione allargata

⁴ L'EFTA (*European Free Trade Association*) è attualmente costituita da quattro stati: Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera. Essa nacque nel 1960 in seguito alla sottoscrizione della Convenzione di Stoccolma da parte di sette stati: Austria, Danimarca, Norvegia, Portogallo, Svezia, Svizzera e Regno Unito. L'anno successivo, la Finlandia si associò all'EFTA, diventandone un membro a tutti gli effetti nel 1986. Nel 1970 entrò a farne parte l'Islanda e nel 1991 fu il turno del Liechtenstein. Già nel 1972 Danimarca e Regno Unito decisero di lasciare l'Associazione, preferendole la CEE; lo stesso fecero il Portogallo nel 1985 e l'Austria, la Finlandia e la Svezia nel 1995 (nel frattempo la CEE aveva preso il nome di UE).

⁵ La Decisione n. 884/2004/CE individua, nello specifico, le seguenti priorità:

- a) creazione e sviluppo dei collegamenti e delle interconnessioni principali necessari per eliminare le strozzature, ultimare i raccordi mancanti e completare i grandi assi, specialmente quelli transfrontalieri e quelli che attraversano le barriere naturali, nonché migliorare l'interoperabilità dei grandi assi;
- b) creazione e sviluppo delle infrastrutture che promuovono l'interconnessione delle reti nazionali per facilitare i collegamenti delle regioni insulari, o di aree ad esse analoghe, nonché delle regioni intercluse, periferiche e ultraperiferiche con le regioni centrali della Comunità soprattutto al fine di ridurre gli elevati costi di trasporto per queste aree;
- c) misure necessarie per la graduale realizzazione di una rete ferroviaria interoperabile, inclusi, ove fattibile, assi adatti al trasporto di merci;
- d) misure necessarie per promuovere la navigazione marittima a lungo raggio, a corto raggio e la navigazione interna;
- e) misure necessarie per integrare il trasporto aereo e ferroviario, in particolare attraverso accessi ferroviari agli aeroporti, laddove opportuno, nonché le infrastrutture e gli impianti necessari;
- f) ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete attraverso la realizzazione e il

infrastrutture dei trasporti dell'Unione europea "allargata" a 25, Master Plan che include vari "corridoi" che interessano il territorio italiano.

All'interno del Master Plan (vedi fig. 2) è stato possibile valorizzare la posizione dell'Italia, coinvolgendo il Paese nella rete di trasporti e comunicazioni europea in misura notevolmente maggiore di quanto previsto in passato.

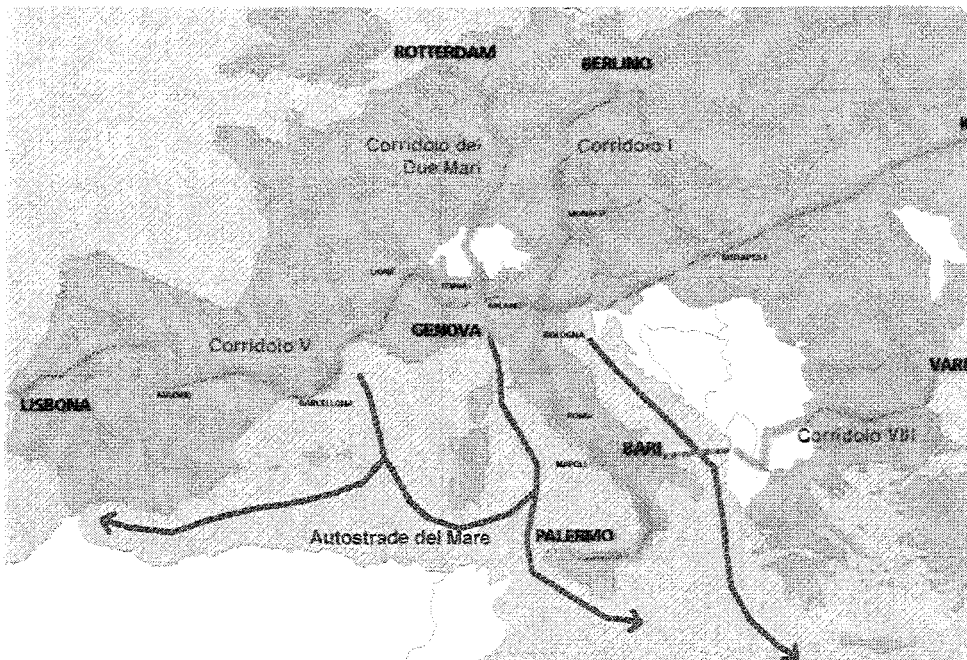


Figura 2 - I corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano

Il Master Plan, in particolare, prevede:

- * il **Corridoio V**, asse stradale e ferroviario sulla direttrice Kiev - Trieste - Milano - Torino - Lione - Lisbona;
- * il **Corridoio I**, asse stradale e ferroviario sulla direttrice Berlino - Verona - Bologna - Roma - Napoli - Reggio Calabria - Palermo;
- * il **Corridoio dei Due Mari**, ovvero l'asse ferroviario Genova - Rotterdam, attestato, per la parte italiana, sul Terzo Valico dei Giovi e la direttrice del Sempione;

-
- miglioramento di terminali intermodali e delle loro infrastrutture di accesso e/o utilizzando sistemi intelligenti;
 - g) integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti;
 - h) sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, conformemente agli obiettivi dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile.

- * il **Corridoio VIII**, originalmente previsto fra Varna e Durazzo, esteso fino alle coste pugliesi;
- * le **Autostrade del Mare**, riferite al bacino del Mediterraneo occidentale e del Mediterraneo orientale.

La Decisione n. 884/2004/CE individua, inoltre, **30 progetti prioritari**, per i quali l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010, le relative sezioni e le date convenute per il completamento dei lavori (vedi fig. 3).

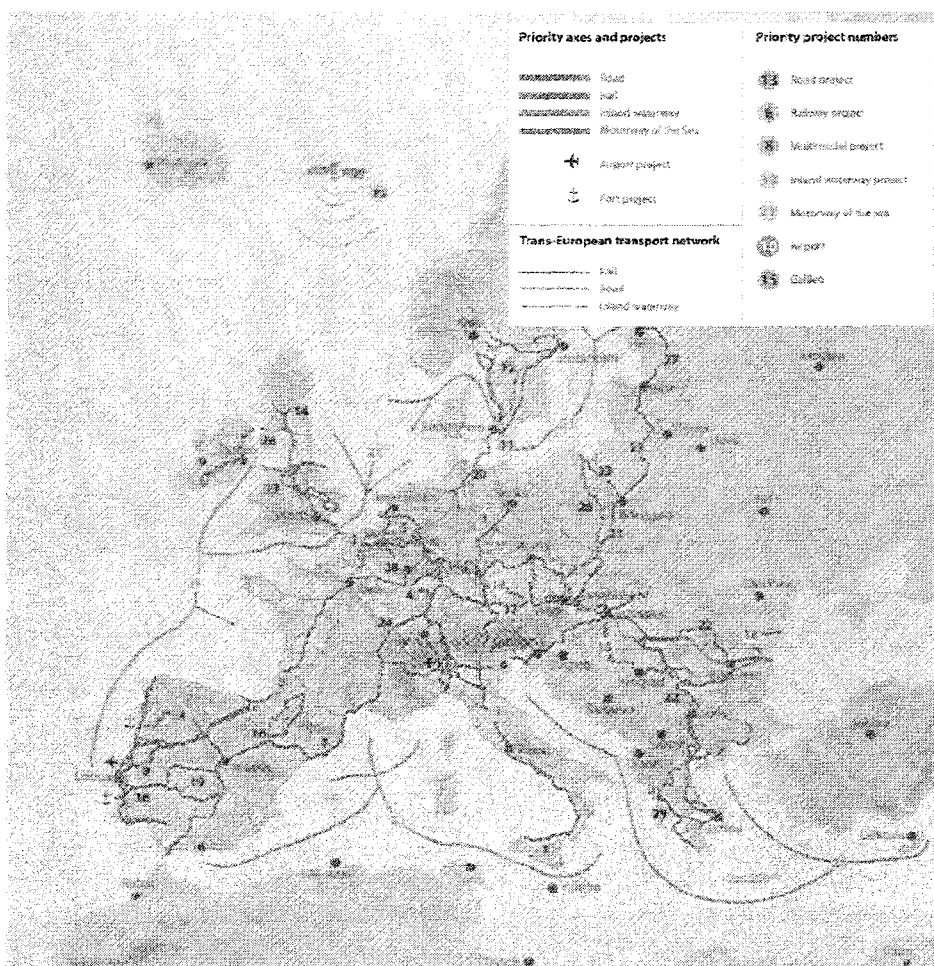


Figura 3- Rete TEN-T: 30 progetti prioritari

Come si evince dalla mappa, nella lista dei progetti prioritari sono annoverati i seguenti interventi che interessano l'Italia:

- * il Corridoio I, ovvero l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo;
- * il Corridoio V, ovvero l'asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-Kiev;
- * l'aeroporto di Malpensa, completato nel 2001;
- * il Corridoio dei Due Mari, ovvero l'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa;
- * le Autostrade del mare.

Nell'ambito dei suddetti Corridoi, la Commissione europea prevede di finanziare un insieme di interventi.

Per i progetti prioritari nazionali inseriti nella rete TEN-T, ovvero i progetti prioritari n.1 "Berlino-Palermo", n.6 "Lione-Torino", n.24 "terzo valico Genova-Rotterdam", il bando europeo, pubblicato il 25 maggio 2007, mette a disposizione circa 6,4/6,8 miliardi di euro.

Le procedure di accesso a tali fondi comunitari sono previste all'interno del nuovo regolamento finanziario adottato il 23 maggio 2007, con scadenza per la presentazione dei progetti al 20 luglio 2007.

Fra i criteri di selezione dei progetti presentati dagli Stati membri, rivestono particolare importanza il livello di "maturità del progetto" (ovvero il livello di elaborazione dell'attività di progettazione e/o di realizzazione) ed una programmazione finanziaria legata alla realizzazione dell'opera credibile.

Oltre alla rete europea, la Commissione ha individuato cinque assi transnazionali che si proiettano verso il medio ed estremo oriente, e verso il nord Africa.

La Commissione ritiene, infatti, che la portata del concetto di corridoi e spazi pan-europei debba essere aggiornato per riflettere il nuovo contesto geopolitico formatosi in seguito all'allargamento e per collegare meglio i grandi assi delle reti transeuropee con quelle dei Paesi vicini.

A scala regionale, l'Italia è direttamente coinvolta in due processi di allargamento:

- nei Balcani occidentali partecipa al processo di sviluppo della rete regionale di trasporto con due progetti: il miglioramento ed il potenziamento della **linea ferroviaria Bar-Belgrado**, d'intesa con i Governi del Montenegro e della Serbia, e lo sviluppo del **Corridoio VIII stradale** e, in uno scenario di medio termine, anche ferroviario, d'intesa con i Governi di Albania, Macedonia e Bulgaria;
- nel bacino del Mediterraneo la cooperazione nel settore dei trasporti, lanciata nel 1995 nell'ambito del processo di Barcellona, ha fissato alcuni obiettivi intesi a condurre alla creazione di una zona di libero scambio nel bacino del Mediterraneo entro il 2010.

Al fine di far fronte agli impegni derivanti dalle iniziative comunitarie risulta necessaria l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture di uno specifico stanziamento, non inferiore a 3 milioni di euro nel triennio 2008-2010, per lo

*Lo sviluppo
dei Corridoi
nazionali
nell'ambito
della
programmazio-
ne TEN-T
2007-2013*

sviluppo e la co-partecipazione ai progetti di interesse europeo, nonché per continuare a sostenere, come Paese leader, le strutture dei Segretariati dei Corridoi pan-europei.

Il disegno dei corridoi transnazionali rappresenta l'impalcatura fondamentale rispetto alla quale si collocano e con la quale si relazionano i sistemi infrastrutturali di rilievo nazionale.

*Corridoi
transnazionali
e piattaforme
territoriali
strategiche*

I punti più sensibili della rete dei corridoi transnazionali sono costituiti dai nodi territoriali transfrontalieri, in quanto contigui alle frontiere infraeuropee o in quanto ultimi nodi logistici della rete in territorio nazionale, poiché essi rappresentano gli "agganci" del sistema Paese all'Europa e al bacino del Mediterraneo.

Le sezioni transfrontaliere possono, in alternativa, divenire luoghi strategici dello sviluppo, se capaci di valorizzare in modo ottimale le esternalità derivabili dalla presenza del fascio infrastrutturale e generare sviluppo; ovvero, ridursi a meri luoghi di transito, perdendo competitività per sé e per i sistemi territoriali di riferimento.

In altre parole esse hanno le potenzialità per assurgere a *piattaforme territoriali*, intese come spazi di azione nei quali sembrano condensarsi, al grado più elevato, i flussi di relazione, materiali e immateriali, che connettono l'Italia al resto del mondo, "masse critiche territoriali" che presentano caratteri endogeni e relazionali tali da facilitare l'intercettazione e il rafforzamento di filiere produttive di beni e servizi e, quindi, il conseguimento di livelli di eccellenza della "offerta territoriale".

Il disegno di programmazione nazionale riconosce tali potenzialità attraverso la definizione di *sei piattaforme territoriali strategiche transnazionali* (vedi fig. 4), finalizzate alla valorizzazione del potenziale competitivo locale, attraverso la creazione di spazi di saldatura dei sistemi nazionali al sistema europeo ed extraeuropeo, ed il rafforzamento, in questa prospettiva, dei corridoi transeuropei e dei nodi infrastrutturali.

I caratteri fondamentali delle piattaforme transnazionali individuate sono descritti nelle schede di sintesi riportate nell'Allegato E, che rappresentano l'esito delle attività di diagnosi strategica promosse dal Ministero delle infrastrutture. Esse offrono un quadro delle linee fondamentali di assetto esistente e prospettico degli spazi territoriali indagati, evidenziando le domande di *policy* in essi emergenti unitamente alle prime indicazioni rispetto alle linee di azione da promuovere per la contestualizzazione degli interventi infrastrutturali.

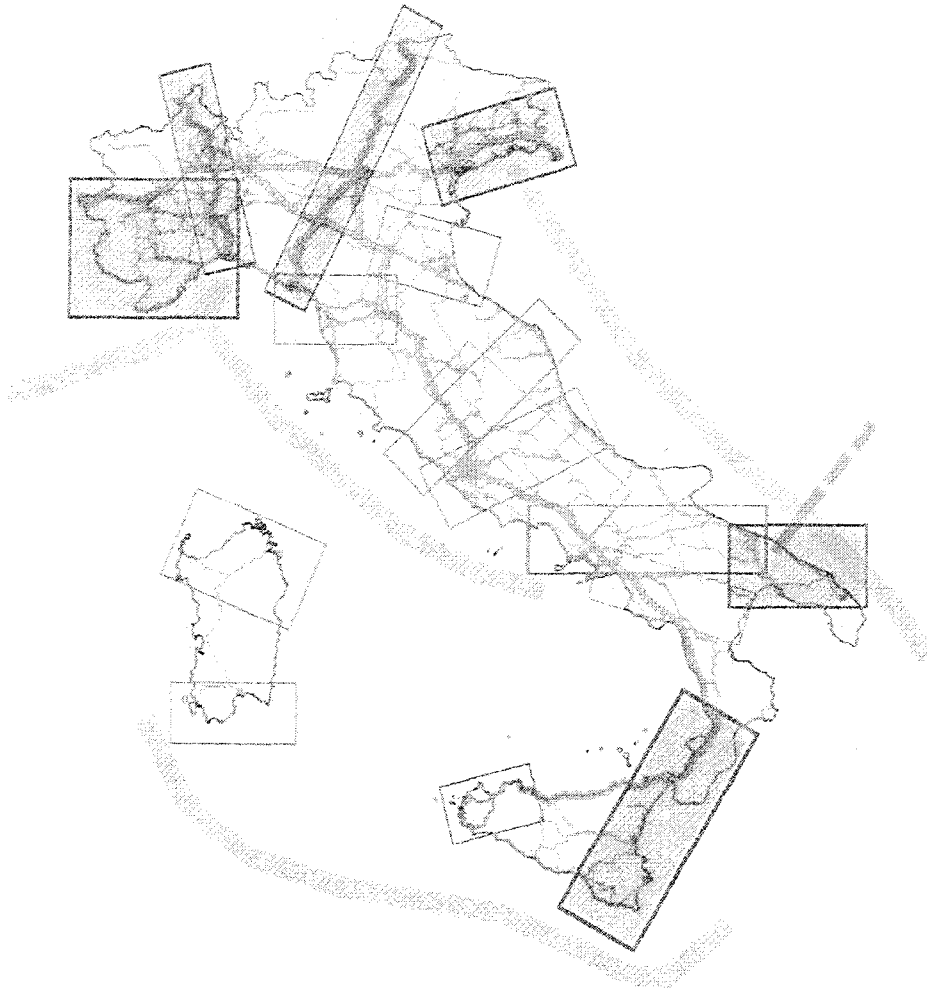


Figura 4 - Le piattaforme territoriali strategiche transnazionali

2. LO STATO DI ATTUAZIONE DELLE OPERE APPROVATE DAL CIPE

Nella seduta del 17 novembre 2006 il CIPE ha approvato gli esiti della "Ricognizione sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo" elaborata sulla base dei dati aggiornati al 24 ottobre 2006 certificati dai Ministeri delle infrastrutture, trasporti, economia e dalla Presidenza del Consiglio – Segreteria CIPE.

La ricognizione era finalizzata a evidenziare gli impegni assunti dal CIPE in sede di approvazione e finanziamento dei progetti riportando, per ogni intervento, i dati relativi al costo, alle coperture finanziarie e allo stato di attuazione.

Dalla ricognizione di novembre 2006 risultava che il costo complessivo delle opere esaminate dal CIPE era pari a 90,9 miliardi di Euro, già coperti per 36,6 miliardi con risorse finanziarie pubbliche (25,9 miliardi, di cui circa 9 miliardi a valere sui fondi della Legge Obiettivo) e private (10,7 miliardi). Si evidenziava, inoltre, l'esistenza di ulteriori fondi privati per 8,9 miliardi di euro, attivabili a seguito del perfezionamento dell'iter di approvazione delle convenzioni con i concessionari di importanti opere a pedaggio. Con riferimento allo stato di avanzamento del PIS, risultavano ultimate l'1,2 per cento delle opere approvate dal CIPE, cantierate il 16,8 per cento, affidate il 14,1 per cento, in gara il 6,5 per cento. Il restante 61,1 per cento degli interventi risultava in progettazione, per lo più allo stadio del definitivo.

Il costo delle opere esaminate dal CIPE, anche per effetto delle decisioni assunte dal Comitato tra novembre 2006 e giugno 2007, è ora salito a circa 97,3 miliardi di euro e le risorse disponibili ammontano a 47,3 miliardi. Il costo dei singoli interventi e la relativa copertura finanziaria, come da delibere CIPE, sono riportati in tabella A.1 dell'allegato A.

*I dati più
recenti*

Lo stato di attuazione e le criticità in fase di realizzazione degli interventi approvati dal CIPE sono monitorati per il tramite della banca dati della Legge Obiettivo e dei Provveditori alle OO.PP. che hanno rilevato le funzioni precedentemente svolte dai Commissari straordinari.

Dall'aggiornamento dei dati sullo stato di avanzamento al 31 dicembre 2006, risultano completate il 2 per cento delle opere, cantierate il 25 per cento, affidate l'8,5 per cento, in gara il 2,5 per cento. Resta costante il dato relativo agli interventi in progettazione, intorno al 62 per cento, che stentano a essere messi in gara anche a causa dello stato di criticità delle finanze pubbliche.

Gli stati d'avanzamento dei lavori e le previsioni di spesa dei singoli interventi, distinguendo tra le opere dotate della sola progettazione preliminare e quelle per cui è già stato approvato il progetto definitivo, sono riportati in tabella A.2 sempre dell'allegato A. Come si evince dalla tabella, gran parte della spesa prevista si concentra nell'anno 2012. Ciò deriva dal fatto che per le opere ferroviarie le previsioni di spesa, soprattutto quelle dei progetti preliminari, si fermano al 2011, ultimo anno di vigenza del Contratto di programma RFI, imputando all'anno 2012 tutta la parte di costo non realizzato. Nel corso del 2007, verranno adottate le necessarie iniziative per migliorare le previsioni di spesa di tutte le opere monitorate, anche al fine di rendere più accurate le richieste di finanziamento.

Come emerso nel corso della citata ricognizione del novembre 2006, il Programma delle Infrastrutture Strategiche presentava diverse criticità, in buona parte affrontate e risolte nel primo anno di Governo attraverso le seguenti attività:

Le principali criticità risolte nel primo anno di Governo

1. sblocco delle opere tariffabili;
2. individuazione di nuove modalità attuative per il programma AV/AC;
3. riavvio delle progettazioni da parte di RFI e ANAS;
4. accelerazione delle opere localizzate nel Mezzogiorno.

Relativamente al primo punto, lo **sblocco delle opere tariffabili**, sono stati trasmessi al CIPE, sulla base delle nuove norme introdotte dall'art. 2, comma 82 e seguenti, della Legge n. 286/2006, gli schemi di convenzione unica relativi ad alcune concessioni autostradali⁶ inserite nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, ovvero:

⁶ Convenzione Asti – Cuneo

La convenzione approvata dal CIPE in data 23 maggio 2007 riprende gli esiti della gara aggiudicata al raggruppamento di imprese "SALT – Grassetto – Itinera" e i principi fissati dall'articolo 2, commi 82 e seguenti della Legge n. 286/2006. In dettaglio, la convenzione disciplina:

- la gestione dei lotti già realizzati dall'ANAS per complessivi 39,5 km;
- la costruzione e gestione dei rimanenti lotti pari a 50,6 km.

L'inizio e la fine lavori del concessionario sono fissate rispettivamente tra gennaio 2008 e dicembre 2011. Il costo dell'opera è pari a 1.039 milioni di Euro. La scadenza della concessione è fissata dopo 23,5 anni dall'entrata in esercizio. TIR di progetto pari a 8,5. La copertura finanziaria è assicurata anche da un contributo pubblico di 200 milioni di Euro più IVA e dalla partecipazione dell'ANAS al capitale sociale per un importo di 70 milioni di Euro.

Convenzione Bre.Be.Mi.

Si tratta della prima convenzione stipulata tra un concessionario autostradale e un soggetto concedente misto ANAS – Società di emanazione della Regione Lombardia, denominato CAL, ai sensi del comma 979, articolo 1 della LF 2007.

La convenzione approvata dal CIPE in data 17 maggio 2007 riguarda l'autostrada Brescia – Bergamo – Milano che risulta in concessione fino al 2003 ad una società di progetto che si è aggiudicata la gara di concessione ad evidenza pubblica indetta dall'ANAS. Il CIPE con delibera 93/2005 ha approvato il progetto preliminare dell'opera, fissando in 1.580 milioni di Euro il limite di spesa. La lunghezza del progetto preliminare approvato è di 62,1 km (come indicato nell'allegato J della convenzione). Il dato di 49,7 km riportato nella citata delibera CIPE 93/2005 non tiene conto delle nuove opere con caratteristiche autostradali (piattaforma, sedime e opere d'arte) oggetto di specifica prescrizione (vedi Allegato alla delibera: Variante di Liscate -circa 5 km- e tratto iniziale dalla ex SS 11 al Raccordo autostradale Ospitaletto -Montichiari -circa 8km-).

Il costo attuale complessivo lordo dell'intervento è pari a 1.552 milioni di euro (rientrante nel citato limite di spesa) a cui si aggiungono 157 milioni di Euro delle opere interferenti con l'AV/AC Treviglio - Brescia, il cui onere è a carico di RFI. L'opera ferroviaria è inserita tra le opere prioritarie da avviare nel Contratto RFI 2007-2011 siglato dalle parti e approvato dal CIPE in linea tecnica nella seduta del 15 giugno 2007. Tale Contratto già prevede la copertura finanziaria di competenza a valere sulle risorse della LF 2007.

Convenzione Pedemontana Lombarda

Il CIPE con delibera n. 77/2006 ha approvato il progetto preliminare dell'opera, fissando in 4.665 milioni di Euro il limite di spesa.

Nella definizione della convenzione CAL - Autostrada Pedemontana si è provveduto a un adeguamento del costo dell'opera ai nuovi listini prezzi (ANAS 2005) e a una ottimizzazione delle somme a disposizione che ha portato a un importo complessivo lordo di 4.758 milioni di Euro, nuovo limite di spesa.

La lunghezza del progetto preliminare approvato è di 85,2 km (come indicato nell'allegato J della convenzione). Il dato di 76,5 km riportato nella citata delibera CIPE 77/2006 è riferito al progetto di prima pubblicazione in cui non era presente il tratto B2 di riqualifica autostradale dell'attuale provinciale ex SS 35 da Cesano Maderno a Cermenate, oggetto appunto della successiva ripubblicazione e approvazione ai sensi di legge.

Il piano economico finanziario della durata di 48 anni è relativo al periodo di gestione necessario a consentire il completo ammortamento dell'opera garantendo l'equilibrio economico finanziario sulla base del contributo richiesto. L'equilibrio economico finanziario del Concessionario, vincolato contrattualmente ai 30 anni di gestione, si basa pertanto sulla possibilità

- * Asti – Cuneo;
- * Bre.Be.Mi.;
- * Pedemontana Lombarda;
- * Autocamionale della CISA;
- * Brescia – Verona – Vicenza – Padova.

Con l'avvenuta approvazione da parte del CIPE delle suddette convenzioni, tra maggio e giugno 2007, si sono raggiunti i seguenti obiettivi:

- * l'avvio delle procedure di affidamento di opere per quasi 420 chilometri di nuove autostrade;
- * l'attivazione di investimenti per oltre 13 miliardi di euro, rendendo effettiva la disponibilità di fondi pubblici (2,5 miliardi) e privati (circa 4 miliardi) che nella ricognizione del CIPE di novembre 2006 risultavano tra le cosiddette "risorse da confermare";
- * l'accelerazione dei tempi previsti per la progettazione e la realizzazione degli interventi;

di procedere all'ammortamento parziale dell'opera a fronte del riconoscimento, a fine concessione, di un indennizzo da parte del subentrante/Concedente pari a 1.315,8 milioni di Euro. Si prevede che i lavori inizino entro il 2010 e ultimati entro il 2014.

La copertura finanziaria dell'opera è assicurata anche da contributi pubblici rispettivamente pari a 61,5 e 51,4 milioni di Euro già nella disponibilità di ANAS nonché dei "contributi quindicennali" previsti dalle LF 2006 e 2007 per un totale di investimenti pari a 36,912 milioni di Euro e 878,136 milioni di Euro. Il valore del tasso di congrua remunerazione del capitale investito, necessario a garantire i rendimenti del progetto e del capitale di rischio, è in termini reali pari al 6,95%.

Convenzione Brescia Padova.

La convenzione disciplina il rapporto tra L'ANAS e il Concessionario per la costruzione e gestione delle autostrade A4 Brescia Padova e A31 da Rovigo a Trento, comprendente la tratta Sud Vicenza (A4) – Rovigo, in corso di esecuzione, e la tratta Nord che collega la A4 (Piovene Rocchette - Vicenza) con la A22 (Trento). L'inizio dei lavori della tratta Valdistico Nord è previsto a ottobre 2010; la fine lavori a giugno 2016.

In funzione di tale ultimo intervento la scadenza della concessione, originariamente fissata al 30 giugno 2013 in caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo alla citata tratta Nord entro il 30 giugno 2013, l'ANAS e il concessionario dovranno definire gli effetti sul piano economico finanziario e sulla convenzione.

In ottemperanza alle determinazioni assunte in sede UE, è stato escluso dalla convenzione il Raccordo autostradale della Valirompia (42 km), che sarà realizzato e gestito direttamente da ANAS, alla quale la società concessionaria verserà i 258 milioni di euro destinati – e già accantonati sulla base del precedente piano finanziario - alla realizzazione del citato Raccordo.

Gli investimenti complessivi previsti ammontano a circa 3,2 miliardi di euro. TIR azionisti è pari al 5,01%.

Convenzione CISA.

La convenzione disciplina il rapporto tra L'ANAS e il Concessionario per la costruzione e gestione dell'Autostrada A15 La Spezia – Nogarole Rocca, con di euro la realizzazione della tratta Parma (A1) – Mantova (A22), assentito in convenzione sin dagli anni 1970 ma mai concretizzati.

Come nel caso della Brescia Padova, la scadenza della concessione è stata rideterminata al 2031; in caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo a detta opera entro il 31 giugno 2010, le parti procederanno a definire gli effetti sul piano economico finanziario e sulla convenzione.

Il costo della tratta Parma - Nogarole Rocca è di 1.826 milioni di euro. L'ultimazione dell'opera, attualmente in fase di progettazione definitiva, è prevista nell'anno 2016.

Ferma restando la realizzazione prioritaria, a valle dell'approvazione globale del progetto definitivo della concessionaria da parte del Cipe, della prima tratta funzionale da Parma all'intersezione con detta Autostrada Regionale (compreso il tratto in comune), la convenzione contempla che qualora alla data del 31.12.2009 risultasse avviata la costruzione del tratto della autostrada Regionale Cremona – Mantova, compreso tra l'intersezione con la Parma – Nogarole e Mantova, ANAS ha la facoltà, su indicazione del Ministero delle Infrastrutture, di limitare l'intervento alla sola sopra citata prima tratta funzionale. Gli investimenti complessivi ammontano a circa 2.300 milioni di euro. TIR azionisti 5,95%.

- * l'introduzione di sanzioni e penali a fronte di eventuali inadempimenti o ritardi nella costruzione e gestione delle opere.

Per quanto attiene al secondo punto, l'**individuazione di nuove modalità attuative per la realizzazione del programma AV/AC**, ai sensi di quanto disposto all'art. 13 della Legge n. 40/2007, di conversione del D.L. 31 gennaio 2007 n. 7, sono state revocate le concessioni e, conseguentemente, le convenzioni stipulate da TAV con i General Contractors a valle delle predette concessioni, relative alle tratte AV/AC Milano – Genova, Milano – Verona e Verona – Padova.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, la LF 2006 (art. 1, commi 79-84 della Legge n. 266/2005) ha soppresso il precedente sistema di finanziamento dell'AV/AC per il tramite di ISPA e per il quale erano stati stanziati con decreto interministeriale 36 miliardi di Euro. La medesima LF 2006 aveva stanziato contributi per 15 milioni di Euro, dal 2006, per il finanziamento delle attività preliminari delle predette tratte Milano – Genova e Milano – Verona. Tale articolo è ora sostituito dall'art. 1, comma 975 della LF 2007 che ha soppresso la concessione a FS SpA del predetto contributo quindicennale di 15 milioni.

A seguito delle predette decisioni, si è posta l'esigenza di individuare nuove modalità di realizzazione e copertura delle tratte AV/AC inserite nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Al riguardo, il CIPE, in data 5 aprile 2007, ha esaminato positivamente le nuove modalità realizzative del tratto di linea AV/AC tra Treviglio e Brescia, la parte dell'intera direttrice Milano – Venezia – Trieste maggiormente impegnata dal traffico ferroviario e ormai prossima al limite di saturazione⁷.

⁷ AV/AC Milano – Verona: sub tratta Treviglio - Brescia

Il CIPE, in data 5 dicembre 2003, ha approvato – con delibera n. 120 pubblicata in G.U. n. 132 dell'8 giugno 2004 – il progetto preliminare dell'intera tratta AV/AC Milano – Verona con un tracciato di lunghezza pari a circa 112 km. Il limite di spesa fissato dal CIPE nella medesima delibera ammonta a 4.270 milioni di Euro più 384,1 milioni per le prescrizioni e le raccomandazioni "a titolo di oneri per opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale, non considerate nel costo del progetto preliminare" per un "costo a vita intera" (CVI) totale di 5.104 milioni di Euro.

Nel giugno 2006, il Contraente Generale (Consorzio CEPAV II), sulla base della convenzione in essere con TAV, ha consegnato la progettazione definitiva della sub tratta in oggetto, elaborata sulla base delle prescrizioni e raccomandazioni dettate dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare.

A seguito della citata revoca delle concessioni, il completamento dell'iter progettuale, autorizzativo e realizzativo dell'opera in esame è curato direttamente da RFI Spa – che si avvale di Italferr, società di ingegneria del gruppo FS – secondo le indicazioni fornite dalla medesima RFI con nota n. 370 del 3 aprile 2007.

Il CIPE in data 5 aprile 2007 ha esaminato positivamente le nuove modalità realizzative dell'opera proposte da RFI che prevedono un tracciato di circa 38 km (rispetto ai 112 km complessivi della tratta Treviglio – Verona), ai quali sono da aggiungere circa 14 km dell'interconnessione di Brescia ovest. Il tratto di linea a doppio binario tra Treviglio e Brescia è l'infrastruttura dell'intera direttrice Milano – Venezia – Trieste maggiormente impegnata dal traffico ferroviario, prossima ormai al limite di saturazione.

La costruzione della nuova linea AV/AC ha notevole importanza per consentire significativi incrementi di traffico viaggiatori e merci, nonché per la velocizzazione su una delle più importanti direttrici italiane ed europee, rappresentando conseguentemente la fase funzionale più urgente ed efficace nel quadro degli interventi previsti per il potenziamento dell'intero corridoio.

In base alle stime di RFI, si prevede di appaltare l'opera con gara ad evidenza pubblica entro 20 mesi e di realizzarla nei successivi 5 anni (2014).

Il costo complessivo (CVI) per la realizzazione della tratta in questione è stimato in circa 2.000 milioni di Euro, al netto delle eventuali prescrizioni e raccomandazioni che il CIPE riterrà di deliberare in sede di approvazione del progetto definitivo. Tale importo è comprensivo degli oneri di affiancamento alla Bre.Be.Mi. e dei costi di ristrutturazione degli impianti di Brescia.

La realizzazione della tratta AV/AC Treviglio – Brescia secondo le modalità sopra indicate comporterebbe, sulla base delle indicazioni fornite da RFI, un prevedibile minore impegno economico di circa 700 milioni di Euro rispetto all'offerta più recente del General Contractor (CVI di circa 2.700 milioni di Euro a parità di perimetro delle opere).

Relativamente al terzo aspetto (riavvio delle progettazioni), a valle della ricognizione del novembre del 2006, utilizzando il sistema di monitoraggio del PIS, è stato rilevato il grave ritardo delle fasi di progettazione successive ai progetti preliminari approvati dal CIPE, con particolare riferimento a quelli ferroviari, per effetto del forte contenimento delle erogazioni di cassa nel 2006.

Il nuovo Contratto di Programma RFI 2007-2011 individua i tempi sia per la consegna dei progetti definitivi di Legge Obiettivo ritenuti prioritari, sia per il reperimento delle necessarie fonti di copertura finanziaria. Tra questi interventi figurano:

- * il nuovo collegamento Arcisate – Stabio (consegna definitivo giugno 2007);
- * AV/AC Milano – Verona – tratta Treviglio – Brescia (luglio 2007);
- * raddoppio Spoleto – Terni (gennaio 2008).

Inoltre, è in fase di sottoposizione al CIPE l'approvazione del progetto preliminare del quadruplicamento della linea Fortezza – Verona, lungo il Corridoio I Berlino – Palermo, naturale proseguimento della galleria di base del Brennero, pure in fase di progettazione definitiva.

Per quanto riguarda l'ANAS, gli approfondimenti condotti nell'ambito della nuova Convenzione 2007-2011, hanno consentito di individuare i seguenti interventi come quelli suscettibili di essere sottoposti al CIPE nel corso del prossimo anno:

- * E78 Grosseto – Fano, lotti 5, 6, 7 e 8 della tratta toscana (progetto definitivo entro la fine 2007);
- * SS 675 Umbro Laziale (definitivo fine luglio 2007);
- * E45 Nodo di Perugia (definitivo seconda metà 2008);
- * SS 7 quater Domitiana (definitivo fine 2008).

Inoltre, verrà sottoposta al CIPE l'approvazione del progetto preliminare dell'adeguamento SS4 Salaria "Passo Corese – Rieti".

AV/AC Venezia - Ronchi

RFI ha stimato che il progetto preliminare da Meolo a Ronchi dei Legionari corre in parallelo all'A4 per circa 70 km e sarebbe stato completato entro dicembre 2006.

Il CIPE con delibera n. 13/2005 – di approvazione del progetto preliminare relativo all'ampliamento dell'A4 con la terza corsia tra Quarto d'Altino e Villesse – ha stabilito, tra le prescrizioni, che in sede di redazione del progetto definitivo venga garantita "l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC tratta Venezia – Ronchi dei Legionari, al fine di ottimizzare le interferenze tra le due opere con particolare attenzione alla realizzazione dei sovrappassi e dei sottopassi e alle opere di mitigazione e compensazione".

Da alcune prime stime, l'ottemperanza della prescrizione CIPE sopra citata, comporterebbe un incremento dei costi di circa 300 – 400 milioni di Euro. Inoltre, la Regione Veneto ha chiesto ad RFI di approntare uno studio per lo spostamento del tracciato verso la laguna.

Non esistono al momento coperture finanziarie per la progettazione definitiva e la realizzazione della tratta Venezia - Ronchi.

AV/AC Ronchi - Trieste

Il progetto preliminare della tratta Ronchi – Trieste è stato inviato da RFI al Ministero delle infrastrutture per l'istruttoria e la successiva trasmissione al CIPE nel maggio 2003, per un costo pari a circa 2.000 milioni di Euro. Il Ministero dell'ambiente ha sollevato diverse perplessità sul tracciato, tali da comportare la definizione di un nuovo progetto.

RFI sta valutando la possibilità di modificare il progetto originario, accogliendo le varianti proposte dal Ministero dell'ambiente e le esigenze trasportistiche e territoriali della Regione Friuli Venezia Giulia.

Sul tema dell'accelerazione delle opere localizzate nel Mezzogiorno, la Corte dei Conti nell'Indagine sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo per l'anno 2006, rileva che la percentuale di riserva al Mezzogiorno per quel che riguarda la concreta erogazione delle risorse statali non risultava rispettata. In altre parole, pur avendo ricevuto, in termini di stanziamenti da parte del CIPE, un ammontare di contributi di Legge Obiettivo anche superiore alla predetta riserva del 30 per cento, le opere localizzate al Sud non sono riuscite a beneficiare della concreta erogazione delle risorse. Sono diverse le cause di tale divaricazione tra assegnazioni ed effettive erogazioni, come si evince anche dal monitoraggio sull'avanzamento degli interventi localizzati al Sud inseriti nel cosiddetto "Programma di accelerazione per le opere inserite in Legge Obiettivo varato dalla Legge Finanziaria 2004"⁸.

Tale circostanza è ancor più grave se si considera che le risorse europee e del Fondo Aree Sottoutilizzate per le politiche di sviluppo e di coesione destinate a queste aree del Paese sono vincolate, in base al principio comunitario dell'addizionalità, al mantenimento di adeguati flussi di risorse ordinarie in conto capitale nelle medesime aree.

Alla luce di tali evidenze, il Governo ha adottato una strategia volta ad assicurare la totale copertura finanziaria della principale arteria autostradale del Mezzogiorno prevedendo al comma 1025, articolo 1 della LF 2007, che ANAS utilizzi le disponibilità nette presenti nel patrimonio del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane nonché quelle derivanti dalla riscossione dei crediti nei confronti dei concessionari autostradali, per gli interventi di completamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria⁹.

Ulteriori risorse per circa 1.439 milioni di Euro sono destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali, nella misura del 90 per cento del totale, e interventi a tutela dell'ambiente e della difesa del suolo, per il rimanente 10%, in Sicilia e in Calabria a valere sui fondi ex art. 2, comma 92, decreto legge 262/2006 (impegni Fintecna nei confronti della Società Stretto di Messina).

Nel contempo è stato individuato un primo gruppo di opere suscettibili di essere realizzate, per la prima volta al Sud, in finanza di progetto:

- * collegamento S.Vittore – Boiano – Campobasso;
- * collegamento Caianello – Benevento;
- * collegamento Ragusa – Catania.

⁸ Ministero dello sviluppo economico, DPS, Rapporto annuale 2006.

⁹ Autostrada Salerno – Reggio Calabria

La realizzazione dell'ammodernamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria riguarda l'intera tratta per una lunghezza di 443 km, di cui circa 390 a due corsie di marcia e 53 km a tre corsie. L'ANAS ha proceduto ad accorpate circa 227 km in 7 macrolotti, di cui 127 km sono già stati affidati a Contraente Generale; la restante parte del tracciato viene affidata per singoli lotti con il metodo dell'appalto integrato. Per circa 320 km, pari a circa il 72,2% dell'intero tracciato, i lavori sono ultimati (41%), in corso (54%) o in appalto (5%). Il costo totale dell'opera ammonta a 9.046 milioni di Euro, di cui circa 5.624 milioni già impegnati. Per la copertura finanziaria dei restanti investimenti (3.424 milioni di Euro) esistono disponibilità residue per circa 443 milioni di Euro. Al netto dei 1.468,415 milioni di Euro stanziati dalla LF 2007, risultano pertanto ancora da reperire fondi per circa 1.513 milioni di Euro per l'intera copertura economica dell'ammodernamento.

Il valore complessivo di tali progetti¹⁰ ammonta a circa 3.437 milioni di Euro con una previsione di concorso del capitale privato almeno pari al 50%. Entro la fine del 2007 si prevede di acquisire le eventuali proposte dei promotori.

Sul fronte ferroviario, tra le opere per cui è prevista l'immediata cantierizzazione, nell'ambito del Contratto di programma RFI 2007-2011, figurano quattro interventi tutti localizzati al Sud (Caserta – Foggia, Bari - Taranto, Palermo – Messina e Nodo di Palermo) per un valore complessivo di oltre 3.600 milioni di euro.

¹⁰ Bretella di collegamento A1 – A14 S.Vittore - Termoli

Il progetto preliminare della tratta S.Vittore – Boiano – Campobasso, che riguarda una strada di tipo "B" è in istruttoria ai sensi del D.Lgs. 163/2006; sono pervenuti i pareri favorevoli, con prescrizioni, del Ministero dell'ambiente e del Ministero per i beni e le attività culturali, mentre non sono ancora pervenuti i pareri delle regioni Lazio e Campania, ancorché almeno quello della Regione Lazio sia stato emesso con delibera della Giunta Regionale. L'importo del progetto, come da ultima previsione ANAS, ammonta a 1.460 milioni di Euro al netto dell'IVA.

I finanziamenti disponibili riguardano: 106,33 milioni di Euro da proposta di ripartizione QSN 2007-2013.

Da una prima sommaria analisi effettuata da ANAS nell'ambito di due scenari tariffari e riferita ad una durata della concessione di 50 anni, il contributo in conto capitale richiesto alla finanza pubblica risulterebbe compreso tra il 50% del valore dell'investimento per lo scenario 1 (tariffa bassa) e il 15% per lo scenario 2 (tariffa alta).

SS 372 Telesina

Il progetto preliminare, che riguarda una strada di tipo "B" è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 100/2006. La delibera assegna anche un finanziamento di 110 milioni di Euro con riserva di presentare entro sei mesi dalla data di pubblicazione, avvenuta il 1 dicembre 2006, uno stralcio funzionale che utilizzi il finanziamento allocato. L'importo del progetto, comprensivo di IVA, è di 708,37 milioni di Euro.

I finanziamenti disponibili riguardano: 110 milioni di Euro da citata delibera CIPE n. 100/2006; 258,36 milioni da proposta di ripartizione QSN 2007-2013; per un complessivo di 358,36 milioni di Euro.

Da una prima sommaria analisi effettuata da ANAS nell'ambito di due scenari tariffari e riferita ad una durata della concessione di 50 anni, il contributo in conto capitale richiesto alla finanza pubblica risulterebbe compreso tra il 24% del valore dell'investimento per lo scenario 1 (tariffa bassa) e nessun contributo pubblico per lo scenario 2 (tariffa alta), per il quale, inoltre la durata della concessione potrebbe essere ridotta a 40 anni.

Collegamento Ragusa - Catania

Si tratta di un ammodernamento a quattro corsie della SS 514 "di Chiaromonte" e della SS 194 "Ragusana" dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114. Il progetto preliminare, che riguarda una strada di tipo "B" è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 79/2006. La prescrizione più importante, espressa dal Ministero dell'ambiente, riguarda i primi 36 km di tracciato, a partire da Ragusa, che devono essere revisionati al fine di adagiare il nuovo sedime il più possibile in posizione adiacente alla strada esistente. L'importo del progetto, comprensivo di IVA, è di 1.269 milioni di Euro, I finanziamenti disponibili riguardano: 100,0 milioni di Euro da delibera CIPE n. 35/2005 – quota D5; 49,2 milioni di Euro da Legge 144/1999, art. 11; 250 milioni di Euro da proposta di ripartizione QSN 2007-2013; per un complessivo di 499,2 milioni di Euro. Da una prima sommaria analisi effettuata dall'ANAS nell'ambito di due scenari tariffari e riferita ad una durata della concessione di 50 anni, il contributo in conto capitale richiesto alla finanza pubblica risulterebbe compreso tra il 39% del valore dell'investimento per lo scenario 1 (tariffa bassa) e nessun contributo pubblico per lo scenario 2 (tariffa alta), per il quale, inoltre la durata della concessione potrebbe essere ridotta a 40 anni.

3. LA PROGRAMMAZIONE UNITARIA

3.1 Le opere prioritarie e i criteri di allocazione delle risorse

Messo ordine nel Programma delle Infrastrutture Strategiche così come ereditato dalla precedente legislatura, sono emerse le seguenti esigenze:

- * individuare le nuove priorità di sviluppo infrastrutturale del Paese, partendo dall'obiettivo di portare a termine le opere in corso prima di assumere ulteriori impegni finanziari per nuovi progetti;
- * costruire, sulla base delle risorse verosimilmente disponibili nel prossimo quinquennio, un quadro finanziario per la copertura delle opere prioritarie.

Il quadro delle priorità infrastrutturali del Paese è stato disegnato, di concerto con le amministrazioni regionali, attraverso la definizione dei più importanti atti di programmazione pluriennale in materia di infrastrutture: contratti di programma RFI e ANAS 2007-2011; programmi operativi nazionali finanziati con le risorse comunitarie e del Fondo per le Aree Sottoutilizzate nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale; Master plan delle "Infrastrutture prioritarie" (vedi cap. 3).

I rilevanti fabbisogni accertati con la ricognizione di novembre 2006 per opere già approvate dal CIPE e i notevoli ritardi attuativi emersi in sede di monitoraggio di tali opere, hanno peraltro reso necessario procedere con estrema cautela nella selezione delle opere prioritarie meritevoli di finanziamento.

Il Governo ha quindi proceduto a evidenziare per ciascun progetto:

1. lo stato di avanzamento;
2. i fabbisogni economico-finanziari;
3. le eventuali formule di cofinanziamento esistenti o attivabili su base locale e comunitaria.

Sulla base di tali dati e delle priorità infrastrutturali determinate nell'ambito dei predetti atti di programmazione pluriennale, è stato definito un quadro articolato che distingue gli interventi in base allo stato di avanzamento e alla rilevanza strategica e individua le opere prioritarie alle quali assegnare i contributi della Legge Obiettivo nel periodo 2008-2012 (rappresentate graficamente in fig. 5 e nell'appendice cartografica riportata nell'Allegato F).

Le opere indicate nel capitolo 2 della parte A determinano un fabbisogno complessivo di 32 miliardi di euro, cui si prevede di far fronte nel quinquennio con i limiti d'impegno stabilite dalle Leggi Finanziarie per il periodo 2008 e il 2009 (200 milioni di euro per anno) da incrementare, negli anni 2010 – 2011 fino a 250 milioni di euro e nel 2012 fino a 425 milioni di euro.

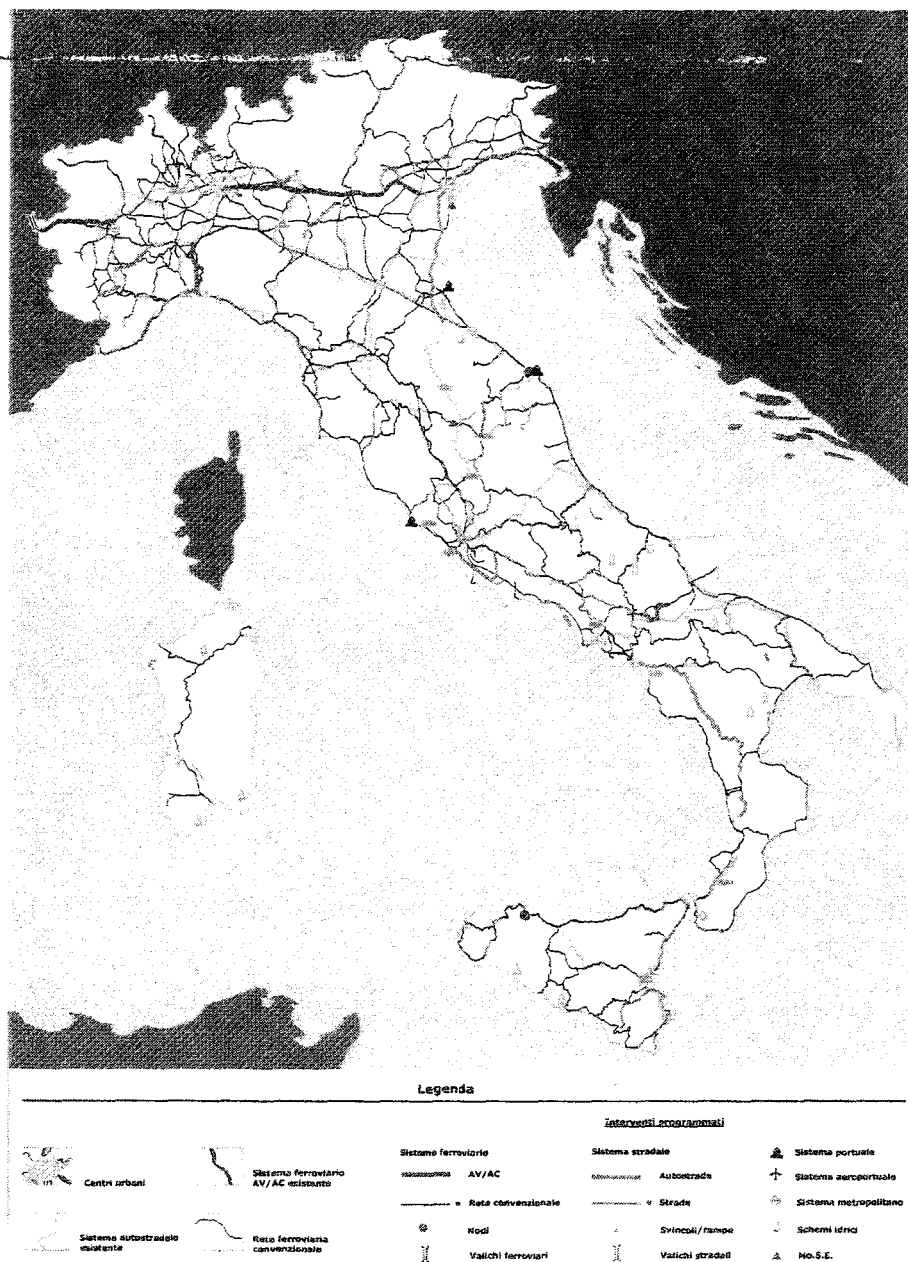


Figura 5 - Legge Obiettivo: le opere prioritarie

L'assegnazione dei finanziamenti e la relativa articolazione temporale sarà effettuata tenendo presente la tipologia funzionale, l'avanzamento progettuale, la copertura

*I criteri di
allocazione
temporale
delle risorse*

finanziaria disponibile e la capacità effettiva di “tiraggio” della spesa dei singoli progetti prioritari, nonché l’equa distribuzione territoriale delle risorse¹¹.

Inoltre, il finanziamento dei progetti prioritari terrà conto dei seguenti criteri:

- * assicurare la copertura finanziaria degli interventi in avanzato stato di attuazione, ovvero dotati della progettazione esecutiva;
- * anticipare il più possibile gli investimenti destinati alla progettazione di interventi in grado, a fine periodo, di essere realizzati almeno per uno stralcio funzionale;
- * cofinanziare le opere individuate come eleggibili a finanziamento nell’ambito dei programmi di competenza del Ministero delle infrastrutture a valere sulle risorse della politica regionale unitaria (FESR e FAS) per il periodo 2007-2013, ovvero il PON Reti e mobilità e il PNM Reti e mobilità;
- * assicurare la coerenza strategica del disegno complessivo di programmazione territoriale e settoriale privilegiando gli interventi funzionali al perseguimento delle linee d’azione già individuate, a livello metodologico, nell’Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011;
- * assicurare un’articolazione per tipologia funzionale coerente con gli indirizzi della pianificazione e programmazione di settore, che ha tra gli obiettivi principali il riequilibrio modale tra strada e ferrovia.

Le opere prioritarie individuate delineano, in coerenza con l’impianto strategico impostato nell’Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011, un sistema di azioni finalizzato principalmente a:

1. potenziare le capacità trasportistiche e logistiche del sistema infrastrutturale intervenendo su:

- le grandi direttrici strategiche ed i relativi nodi di rango internazionale, ovvero i corridoi transeuropei che interessano il territorio italiano, la rete delle autostrade del mare, il sistema dei grandi hub aeroportuali;
- gli assi di rilevanza nazionale, ovvero i corridoi tirrenico e adriatico e le direttrici trasversali peninsulari;

¹¹ Si ricorda che l’obiettivo di destinare al Mezzogiorno una quota pari ad almeno il 30% della spesa ordinaria in conto capitale è stato codificato con norma dalla Legge 311/2004 (Legge Finanziaria per l’anno 2005) che all’art. 1 comma 17 recita: “...le amministrazioni centrali si conformano all’obiettivo di destinare al Mezzogiorno almeno il 30 per cento della spesa ordinaria in conto capitale. Le amministrazioni centrali, nell’esercizio dei diritti dell’azionista nei confronti delle società di capitali a prevalente partecipazione pubblica diretta o indiretta, adottano le opportune direttive per conformarsi ai principi di cui al presente comma”.

Più recentemente (luglio 2006) il Coordinamento dei Presidenti delle Regioni del Mezzogiorno, unitamente alla Confindustria e alle organizzazioni sindacali, in un documento denominato “Insieme per lo sviluppo – Le priorità per il Mezzogiorno” ha chiesto al Governo nazionale di impegnarsi a destinare nuove risorse ordinarie (almeno nell’ordine del 35% degli investimenti previsti al netto del cofinanziamento per i fondi strutturali) agli investimenti infrastrutturali.

2. **rafforzare le connessioni di secondo livello ed i sistemi urbani e territoriali** intervenendo sulle direttrici di "gronda" e di supporto rispetto al sistema principale e sul decongestionamento dei nodi urbani.

La prima linea d'azione è perseguita da:

*La prima
linea d'azione*

- * gli interventi finalizzati all'attivazione del Corridoio V, e nello specifico la tratta AV/AC Treviglio-Brescia, la tratta AV/AC Brescia-Verona, la realizzazione del nodo di Verona e la tratta Ronchi dei Legionari-Trieste;
- * le opere funzionali all'attivazione del Corridoio I, e nello specifico le tratte meridionali (potenziamento della tratta ferroviaria Palermo-Messina e nodo di Palermo), in sinergia con la strategia della politica regionale unitaria (PON Reti e mobilità 2007-2013 e PNM Reti e mobilità 2007-2013), e la linea AV/AC Fortezza-Verona;
- * gli interventi per lo sviluppo delle autostrade del mare, quali il potenziamento infrastrutturale del porto di Ancona e del porto di Civitavecchia e le opere relative al potenziamento del porto di Ravenna e all'accessibilità degli scali di Savona, La Spezia ed Ancona;
- * le opere destinate ad assicurare l'accessibilità ferroviaria dell'hub aeroportuale di Malpensa;
- * gli interventi finalizzati al potenziamento del corridoio tirrenico, e, nello specifico, il raddoppio della tratta ferroviaria Andora-Finale Ligure, la bretella Cisterna-Valmontone, la SS7 quater Domitiana, il completamento della A3 Salerno-Reggio Calabria;
- * gli interventi sul corridoio adriatico, ovvero il raddoppio ferroviario Bari-Taranto e la nuova Romea – tratta Mestre-Cesena;
- * le opere finalizzate al rafforzamento delle traversali peninsulari, ovvero la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari, nello specifico per le tratte Bovino-Cervaro e Apice-Orsara di Puglia, la SS106 Ionica, relativamente al megalotto 3, intervento individuato come eleggibile a finanziamento nell'ambito del PNM Reti e mobilità; ulteriori interventi riguardano la SGC Grosseto-Fano nel tratto toscano, il potenziamento della tratta ferroviaria Foligno-Fabriano sulla direttrice Orte-Falconara e della tratta ferroviaria Roma-Pescara, oltre alla bretella di collegamento tra A14 e A1 Termoli-San Vittore.

La seconda linea d'azione è perseguita da:

*La seconda
linea d'azione*

- * gli interventi rivolti alla realizzazione di linee di gronda e di supporto rispetto alle direttrici e ai nodi principali, tra i quali possono essere annoverati l'Autostrada Asti-Cuneo, la Pedemontana lombarda, la Tangenziale sud di Bergamo, il nodo di Perugia e la Variante alla SS17 in corrispondenza dell'abitato dell'Aquila;
- * le opere funzionali al decongestionamento dei nodi urbani, ovvero le linee metropolitane di Milano, Torino, Bologna e Roma, la SS36 Cinisello Balsamo-Viale Lombardia, il tunnel stradale di Genova.

All'insieme di interventi fin qui evidenziati va aggiunta la realizzazione delle opere per la salvaguardia della laguna di Venezia (sistema Mo.S.E.), per le quali è previsto un investimento superiore ai 2,6 miliardi di Euro nel periodo.

Come si vede il disegno complessivo è in linea con gli indirizzi e le strategie di azione delineate metodologicamente nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011. L'insieme di opere individuate, inoltre, tenta di dare una adeguata risposta alle **due questioni "territoriali"** già evidenziate nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011: la questione settentrionale e la questione meridionale.

La questione settentrionale. Le regioni del Centro Nord, come sottolineato anche nel QSN, presentano un'urbanizzazione sempre più estesa, fitta e irregolare, a cui si accompagna una domanda di accessibilità e di mobilità – per persone e merci – debolmente soddisfatta da un'offerta infrastrutturale e di servizio con notevoli deficit qualitativi e quantitativi, relativi sia alle connessioni con le reti lunghe (Corridoi europei, rotte aeree, rotte marittime ecc.) sia alla mobilità interna, caratterizzata da elevati livelli di congestione, dei territori regionali e dei sistemi urbani.

*La questione
settentrionale*

Le diagnosi sviluppate dal Ministero delle infrastrutture, ampiamente recepite dagli strumenti di programmazione economica e finanziaria, mettono in evidenza la crucialità, ai fini dello sviluppo del Paese, della soluzione di questo insostenibile conflitto tra domanda e offerta infrastrutturale, che si manifesta nelle regioni centro-settentrionali.

D'altra parte, le regioni del Nord hanno sottoscritto nel novembre 2006 un documento congiunto nel quale si individua una vera e propria "emergenza infrastrutturale" da affrontare attraverso il perseguimento di cinque obiettivi riconosciuti come prioritari:

1. la realizzazione dei corridoi transnazionali definiti a livello comunitario e nazionale (Corridoio I, Corridoio V, Corridoio dei Due Mari, Asse Ti.Bre.);
2. l'organizzazione di un sistema integrato degli aeroporti, principalmente fondato sull'hub di Malpensa;
3. lo sviluppo della rete autostradale del nord;
4. la riforma della politica portuale, con l'estensione dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali;
5. il completamento / sviluppo dei sistemi ferroviari metropolitani.

Si tratta, come si vede, di obiettivi in gran parte recepiti dagli atti legislativi promossi dal Governo e che trovano riscontro anche nell'insieme delle opere prioritarie individuato.

In questo quadro, infatti, gli interventi programmati contribuiscono alla riduzione del deficit infrastrutturale del Centro-nord attraverso:

1. l'impulso al potenziamento delle reti lunghe (la prima linea d'azione precedentemente richiamata), con specifico riferimento alla rete dei corridoi transnazionali (Corridoio V, Corridoio I, Corridoio dei Due Mari). Tra gli interventi a ciò finalizzati si evidenziano i seguenti:

- le opere funzionali all'attivazione del Corridoio V, ovvero la tratta AV/AC Treviglio-Brescia, unitamente alle tratte AV/AC Brescia-Verona e nodo di Verona e Ronchi dei Legionari-Trieste;
 - gli investimenti infrastrutturali per l'attivazione della tratta AV/AC Fortezza-Verona, sezione terminale settentrionale del Corridoio I;
 - le opere destinate ad assicurare l'accessibilità ferroviaria dell'hub aeroportuale di Malpensa.
2. gli interventi finalizzati al rafforzamento delle direttrici secondarie e al decongestionamento dei centri urbani (seconda linea d'azione) e nello specifico:
- le opere rivolte alla realizzazione di linee di gronda e di supporto rispetto alle direttrici e ai nodi principali, tra i quali possono essere annoverati l'Autostrada Asti-Cuneo, la Pedemontana lombarda, la Tangenziale sud di Bergamo e il nodo di Perugia;
 - le opere funzionali al decongestionamento dei nodi urbani, ovvero le linee metropolitane di Milano, Torino, Bologna e Roma, la SS36 Cinisello Balsamo-Viale Lombardia, il tunnel stradale di Genova.

Il perseguimento della prima linea d'azione costituisce la condizione per assicurare l'aggancio del sistema territoriale e produttivo del Centro-nord con le regioni più sviluppate dell'Europa centro-settentrionale, mentre la seconda linea d'azione è finalizzata a migliorare le condizioni di vivibilità, la qualità urbana ed ambientale, la fruibilità stessa del territorio, in considerazione degli attuali livelli di saturazione e dei futuri possibili incrementi dei flussi di persone e merci derivanti dall'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati.

La **questione meridionale**. L'analisi della situazione attuale dei servizi e delle infrastrutture di trasporto nelle regioni del Mezzogiorno evidenzia il perdurare di rilevanti deficit e carenze in termini di dotazione infrastrutturale, di quantità e qualità dei servizi, di qualità dei progetti e speditezza delle realizzazioni. *La questione meridionale*

Si tratta di una diagnosi condivisa dalle otto regioni del Mezzogiorno, che a luglio 2006 hanno sottoscritto, insieme a Confindustria e Sindacati, un documento congiunto nel quale si individuano, in tema di sviluppo infrastrutturale del sud, cinque linee di azione:

1. il miglioramento delle connessioni interne al Mezzogiorno, con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree di riferimento per assicurare ogni forma di scambio commerciale, culturale, turistico, e per creare un mercato autonomo;
2. il rilancio del trasporto pubblico locale;
3. in vista della creazione della zona di libero scambio del 2010 e della crescita dei traffici con il Far-East, l'individuazione di nuovi collegamenti diretti marittimi ed aerei, il collegamento tra i corridoi transeuropei di interesse dell'area (Corridoio I, Corridoio VIII, Autostrade del Mare) e tra le reti di trasporto del Sud e quelle europee;

4. l'individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari sulla base di strategie ben definite, al fine di evitare lo spreco e la dispersione delle risorse disponibili;
5. l'individuazione di nuove risorse, nuovi meccanismi di finanziamento e di monitoraggio.

Anche in questo caso, come già visto per il Centro-nord, si tratta di obiettivi che hanno trovato riscontro nell'attività legislativa e nella programmazione.

Nelle regioni del Mezzogiorno, occorre, alla luce di quanto fin qui rappresentato, intervenire sulle attuali debolezze e prevenire i futuri ulteriori rischi derivanti dalla posizione e dalla conformazione geografica del territorio italiano all'interno del bacino del Mediterraneo, per coglierne e valorizzarne – di contro - le opportunità, nell'interesse dell'intero territorio dell'Unione. Si tratta in altri termini di valorizzare le potenzialità dei territori peninsulari e insulari del Mezzogiorno italiano come piattaforma strategica, come testa di ponte dell'Unione verso il Sud del Mediterraneo, a sua volta avamposto dei Paesi del sud del mondo.

L'infrastrutturazione del Mezzogiorno non significa, tuttavia, intervenire solo con grandi opere, strade, autostrade, porti e aeroporti, ma anche attraverso infrastrutture *soft* di contesto o di prossimità direttamente funzionali all'insediamento, al funzionamento e allo sviluppo del tessuto produttivo.

L'insieme delle opere prioritarie individuato offre un contributo significativo al perseguimento di questa prospettiva tramite:

- * l'impulso offerto alla realizzazione delle direttrici di rango transnazionale, con particolare riguardo al Corridoio I (potenziamento della tratta ferroviaria Palermo-Messina e nodo di Palermo) e al collegamento tra Corridoio I e Corridoio VIII tramite il potenziamento della direttrice ferroviaria Napoli-Bari (tratte Bovino-Cervaro e Apice-Orsara di Puglia);
- * il rafforzamento delle trasversali, fondamentali per migliorare le connessioni tra le diverse città del Mezzogiorno, quali la SS106 Ionica (megalotto 3, intervento individuato come eleggibile a finanziamento nell'ambito del PNM Reti e mobilità), la tratta ferroviaria Roma-Pescara e la bretella di collegamento tra A14 e A1 Termoli-San Vittore.
- * il supporto offerto al completamento di programmi infrastrutturali ormai "storici", quali la A3 Salerno-Reggio Calabria, alla quale la soluzione adottata assicura la piena copertura finanziaria;
- * la stretta sinergia con gli strumenti di programmazione della politica regionale unitaria (PON e PNM Reti e mobilità), tale da assicurare un'effettiva addizionalità alle risorse FESR e FAS.

3.2 Le Infrastrutture prioritarie e le linee fondamentali di assetto del territorio

La passata legislatura aveva individuato nella Legge Obiettivo l'ambito in cui inserire le opere prioritarie, identificando iter procedurali accelerati e definiti nella tempistica, nonché risorse certe per la loro realizzazione. Tuttavia la Legge Obiettivo, pur meritoria nelle intenzioni, si è mostrata meno efficace rispetto alle attese proprio laddove avrebbe dovuto sciogliere i nodi principali. Infatti, la mancanza di una reale valutazione economica e tecnica dei progetti ha di fatto impedito l'individuazione di una scala di priorità delle opere, comportandone l'inserimento generalizzato nella Legge Obiettivo. Questa situazione, unitamente alla mancanza di una organica programmazione temporale e finanziaria per le realizzazioni (effettuata sui fondi realmente disponibili), al permanere di interessi localistici e a lentezze procedurali, ha determinato un sostanziale stato di *impasse* rispetto all'apertura dei cantieri e al completamento delle opere.

Il 16 novembre 2006, al termine di un confronto avviato con le singole Regioni, il Ministero delle infrastrutture pubblica il documento **Infrastrutture prioritarie** (riportato in Allegato G) in cui sono indicate le opere ritenute irrinunciabili per ciascuna regione italiana: l'operazione di complessiva rivisitazione del 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche ha preso le mosse, innanzitutto, dalla volontà dell'attuale Governo di definire un quadro generale di scelte infrastrutturali per lo sviluppo del Paese che sia frutto di un processo di programmazione, condiviso e partecipato dalle Regioni e dagli enti locali e territoriali.

Come già richiamato precedentemente, i corridoi paneuropei e nazionali devono essere parte di un progetto di sviluppo dei territori che guarda con eguale attenzione sia alle aree più avanzate del Paese, promuovendo la competitività, sia a quelle che ancora soffrono ritardi nei loro livelli di sviluppo, favorendo la coesione.

Un progetto di sviluppo territoriale che coniughi competitività e coesione

In questo scenario, integrare la localizzazione delle infrastrutture e lo sviluppo del territorio nazionale significa:

- * potenziare le reti secondarie e il loro collegamento alle reti principali;
- * favorire un accesso più equilibrato sul piano territoriale al traffico intercontinentale tramite un'adeguata distribuzione di porti e aeroporti, potenziando il loro livello di servizio e di collegamento con il retroterra;
- * favorire condizioni di migliore equilibrio modale dei sistemi di trasporto, accelerando la realizzazione degli interventi sostenibili e di quelli mirati allo sviluppo della logistica.
- * Promuovere la sicurezza nei trasporti attraverso interventi di miglioramento delle caratteristiche fisiche e funzionali delle infrastrutture e dell'impegno dei sistemi telematici per il controllo del traffico sulle reti portuali (VTS – Vessel Traffic System), stradali (ITS – Intelligent Transport System), aeree (ATM – Air Traffic Management) e ferroviarie (ERTMS – European Rail Traffic Management System);

- * Migliorare la qualità dei servizi ai cittadini attraverso interventi di potenziamento del Trasporto Pubblico Locale in termini di nuove linee ferroviarie e metropolitane e del relativo materiale rotabile.

Questi indirizzi di politica territoriale e per le infrastrutture rappresentano i presupposti degli schemi di programmazione in corso di elaborazione da parte del Ministero delle infrastrutture alla cui definizione hanno concorso attivamente le Regioni, le Province, le Città ed il partenariato economico e sociale.

Gli indirizzi programmatici sopra esposti disegnano una strategia rivolta al Paese come insieme unitario, come spazio comune, come dato delle politiche nazionali di sistema.

Occorre, in sintesi, contrastare l'eventualità che l'Italia divenga una semplice piattaforma di ingresso e di spostamento delle merci, fatto che porterebbe tra l'altro ad aumentare in alcune aree del Paese livelli di congestione già insostenibili. Al contempo, rimanere estranei al circuito logistico prodotto dalla globalizzazione significa pagarne gli svantaggi senza poterne utilizzare le potenzialità positive.

È necessario, dunque, considerare il nostro Paese come un solo spazio economico e di vita, all'interno del quale garantire collegamenti merci e passeggeri tra i principali capoluoghi e dove lavorare per una integrazione tra i diversi nodi del sistema dei trasporti, nel contesto di una compiuta, partecipata, organica visione delle trasformazioni che stanno interessando il territorio nazionale.

In coerenza con gli indirizzi strategici di *policy* sopra richiamati, la programmazione degli interventi infrastrutturali per i prossimi anni, pur differenziandosi negli strumenti, dovrà avere caratteri coerenti ed unitari, indirizzandosi, nell'individuazione delle priorità d'azione, verso tre fondamentali criteri:

*Condivisone,
coerenza,
efficacia*

1. *la condivisione* tra i livelli istituzionali nazionale, regionale e subregionale della gerarchia delle priorità di intervento;
2. *la coerenza* con il disegno generale di programmazione dello sviluppo del territorio nazionale, così come rappresentato dalla individuazione di alcuni ambiti territoriali strategici, che trova forza e autorevolezza nell'essere la sintesi critica di un lavoro comune di scrittura tra Stato e Regioni.
3. *lo stato di avanzamento e i livelli di sostenibilità complessiva degli interventi*, nonché la compatibilità delle scelte con le risorse effettivamente disponibili e i tempi individuati per il loro impiego.

Oltre le definizioni, si tratta, in sintesi, di tornare ai principi fondamentali di corretta gestione della cosa pubblica, che possono utilmente essere adottati anche nelle scelte di programmazione degli investimenti in infrastrutture.

Il primo criterio di scelta riguarda il partenariato istituzionale Centro/Regioni. In numerose occasioni di confronto e di dialogo, tuttora in corso, tra Regioni e Amministrazione centrale è andata progressivamente definendosi un'immagine condivisa del territorio italiano. Si è discusso di come la nuova programmazione degli investimenti in infrastrutture potesse corrispondere ad una vasta, pressante e articolata domanda di accessibilità, di mobilità, di qualità, che i territori esprimono.

Le priorità di intervento progressivamente emerse nel dialogo con le Regioni – e riprese all'interno delle diverse proposte di programmazione – incardinano la visione generale ai territori regionali. La visione generale acquisisce, così, valenze ulteriori e si precisa. Si integrano in maniera più stringente anche le indicazioni provenienti dalle programmazioni di settore oltre che dai grandi quadri programmatici elaborati a livello europeo e nazionale, quali, ad esempio, le reti TEN e il Programma per le Infrastrutture Strategiche.

Il secondo criterio di selezione fa riferimento al disegno generale di programmazione territoriale e settoriale in corso di elaborazione da parte del Ministero delle infrastrutture, che integra e porta a sintesi critica sia le diagnosi di scenario su scala nazionale (dal Master Plan delle reti TEN dei trasporti e dei Corridoi al Piano generale dei trasporti e della logistica alla rete delle Autostrade del Mare), i programmi delle agenzie nazionali (ANAS, Ferrovie dello Stato, ENAC, Autorità portuali) e le proposte formulate dalle Regioni d'intesa con gli Enti locali.

Resta infine – terzo criterio di selezione e scelta delle priorità – la necessità di rispettare stringenti obiettivi di qualificazione della spesa pubblica. A tal fine possono essere individuate forme di partecipazione pubblico/privato capaci di attivare ulteriori modalità di finanziamento compatibili con i sentieri di rientro dei vincoli di deficit e di debito, concordate in sede europea. E' possibile, inoltre, ipotizzare altre modalità di cofinanziamento pubblico-privato, con capitale privato reperibile attraverso la valorizzazione delle aree interessate dalle infrastrutture, quali, ad esempio, il modello relativo alla realizzazione delle opere dell'asse viario Umbria- Marche di penetrazione interna (il Quadrilatero).

Coerentemente con l'impostazione strategica da tempo intrapresa dal Ministero delle infrastrutture, le attività di ridefinizione delle priorità infrastrutturali del Paese sono state impostate avendo come riferimento obbligato gli scenari di carattere transnazionale, ma anche attraverso la definizione di un quadro di scelte operative rispetto al quale i diversi soggetti deputati al governo del territorio possano vedere riconosciute le proprie istanze, identità e vocazioni.

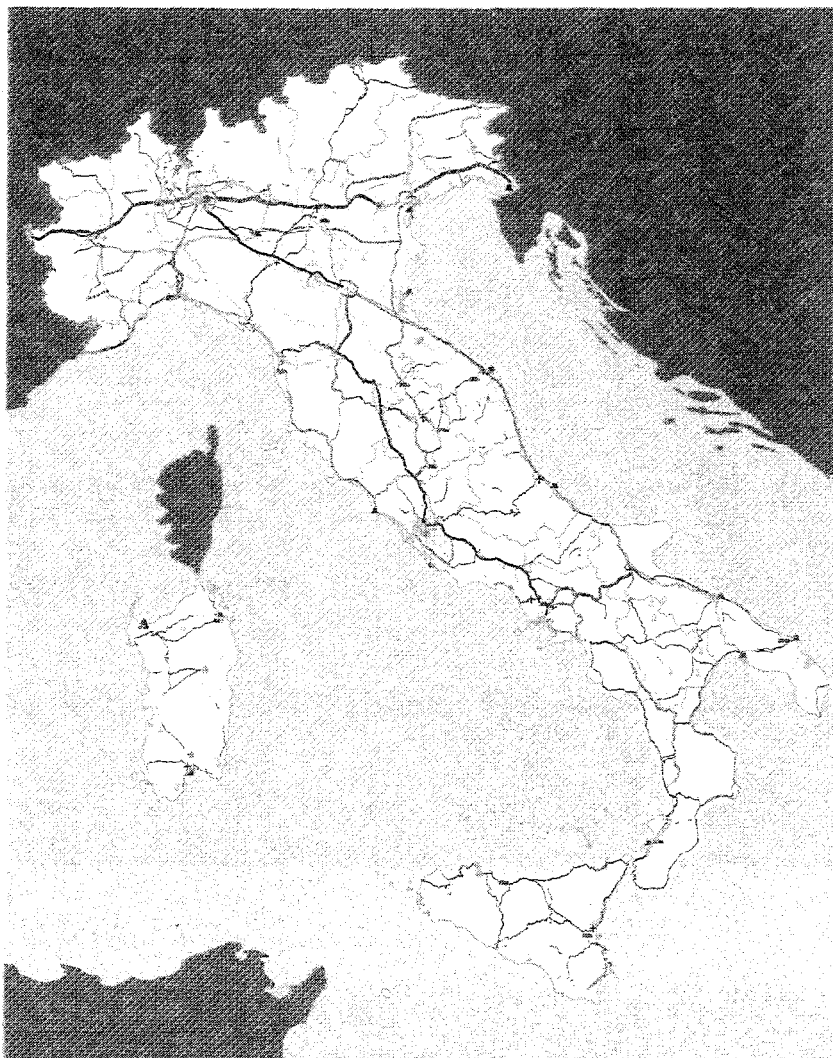
*Il Master Plan
delle
Infrastrutture
prioritarie*

Il lavoro compiuto disegna una strategia complessiva del Paese come dato unitario di politica nazionale di sistema e, in tal senso, rappresenta la cornice, il "modello a tendere", con un orizzonte temporale di attuazione necessariamente di lungo termine, entro il quale devono trovare puntuale definizione le diverse programmazioni di breve e medio termine, siano esse a valere sui fondi ordinari, sulla Legge Obiettivo o sulle risorse aggiuntive offerte dalla politica regionale comunitaria e nazionale.

Il quadro complessivo delle Infrastrutture prioritarie, riportato in fig. 6, evidenzia come le priorità individuate prefigurino un disegno strategico chiaro e riconoscibile, perché coerente con la prospettiva territoriale utilizzata come chiave di lettura del lavoro proposto. La congruità dell'insieme di interventi emerge con evidenza ancora maggiore se si sovrappone alla trama infrastrutturale il disegno strategico proposto dalla visione-guida, costituito dalle piattaforme territoriali e dai territori-snodo (vedi allegato H).

In questo senso il disegno delle Infrastrutture prioritarie si configura come vero e proprio Master Plan, come piano d'azione articolato su due diversi orizzonti temporali:

- * a medio-lungo termine il Master Plan costituisce la cornice strategica di riferimento, il quadro di coerenza complessivo degli assetti di lungo periodo;
- * a breve termine, esso si configura come piano operativo che mette a sistema le diverse programmazioni di settore in una logica finalmente unitaria ed integrata con una forte attenzione agli aspetti territoriali.



Legenda
















		<u>Interregionali, provinciali</u>			
		Sistema ferroviario	Sistema stradale		Sistema portuale
Centri urbani	Sistema ferroviario AV/AC esistente	Autostrade	Strade		Sistema aeroportuale
		 Rete convenzionale			Sistema metropolitano
Sistema autostradale esistente	Rete ferroviaria convenzionale	 Nodi			Schemi Ispid
		 Valichi ferroviari			Mo.S.E.

Figura 6 - Infrastrutture prioritarie - Quadro complessivo nazionale

3.3 La programmazione operativa del quinquennio

Il disegno unitario di programmazione fin qui delineato trova riscontro nella definizione degli interventi prioritari individuati nell'ambito delle programmazioni specifiche a breve termine.

La profilatura dei diversi strumenti operativi, infatti, è stata condotta, o è in corso, secondo l'approccio precedentemente richiamato caratterizzato da una forte integrazione che si manifesta su tre livelli:

- * a livello strategico, ricercando un disegno di sviluppo infrastrutturale coerente con la grande matrice di riferimento offerta dalle reti transnazionali, ma anche con le vocazioni, le esigenze e le parabole di crescita proprie di ciascun ambito territoriale; per questa via si è praticata un'effettiva contestualizzazione degli interventi infrastrutturali, visti come opere territoriali;
- * a livello settoriale, perseguendo lo sviluppo delle sinergie tra i diversi sistemi infrastrutturali, in funzione della massimizzazione dell'efficacia degli interventi programmati e dell'interoperabilità delle reti attraverso la valorizzazione dei nodi e degli ambiti di interscambio modale;
- * a livello finanziario, articolando le risorse disponibili afferenti ai diversi canali di finanziamento (a carattere ordinario o aggiuntivo) in un'ottica di integrazione e di effettiva addizionalità delle risorse della politica regionale unitaria (FESR e FAS).

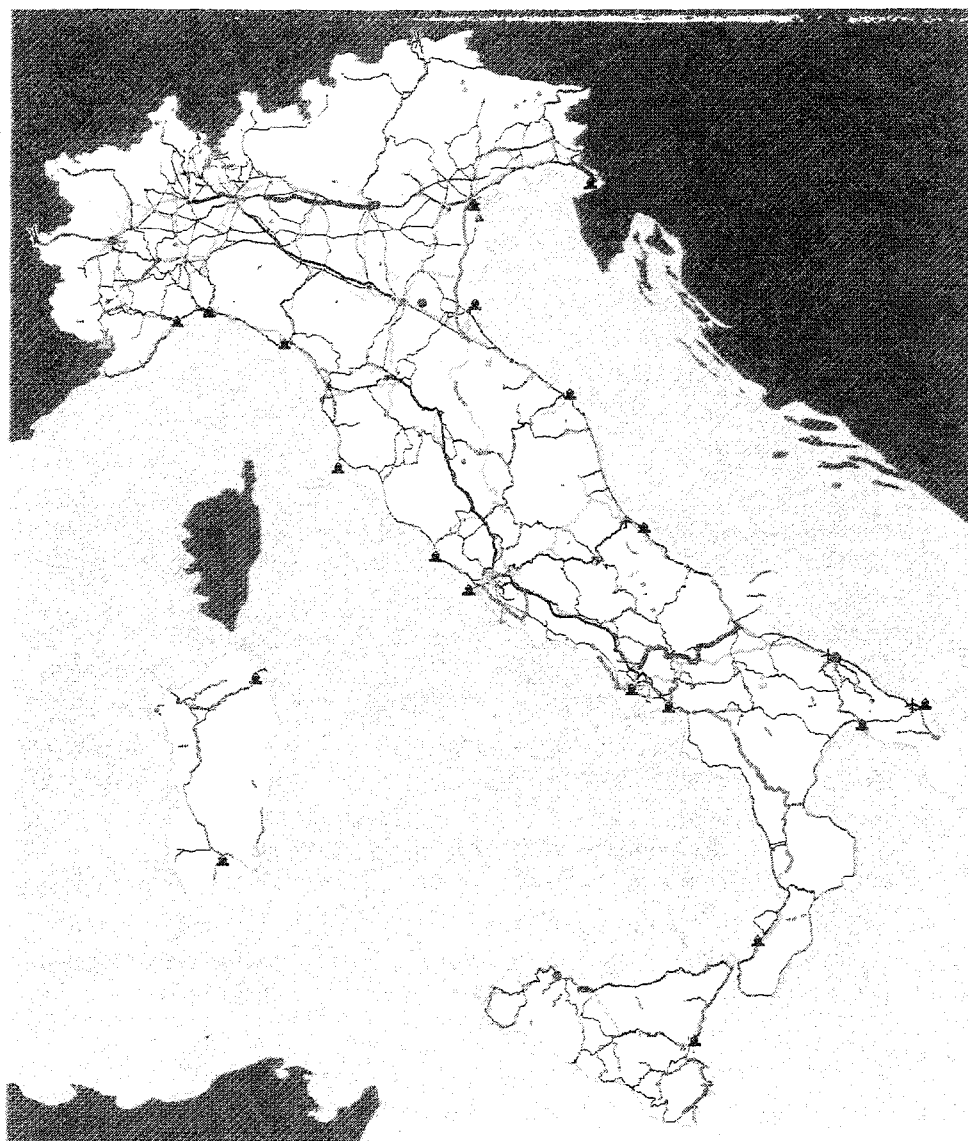
Il disegno complessivo della programmazione operativa del prossimo quinquennio, riportato in fig. 7 e nell'appendice cartografica di cui all'Allegato H, evidenzia l'unitarietà dell'impianto e la portata degli interventi previsti, le cui caratteristiche salienti, riferite ai diversi strumenti operativi, sono descritte sinteticamente di seguito.

Il sistema stradale ed autostradale di interesse nazionale è gestito in Italia, in qualità di garante della mobilità, dall'ANAS Spa.

In virtù della trasformazione in Società per azioni, l'ANAS ha assunto compiti di concessionario oltre che di concedente, ovvero:

- * gestione della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale e relativa manutenzione ordinaria e straordinaria;
- * realizzazione del progressivo miglioramento ed adeguamento della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale e della relativa segnaletica;
- * costruzione, sia direttamente sia mediante concessione a terzi, di nuove autostrade e strade di interesse nazionale, anche a pedaggio, nell'eventualità che sia utilizzato il sistema della finanza di progetto;
- * controllo sulla gestione delle autostrade in concessione;
- * acquisto, costruzione, conservazione, miglioramento e incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale;

*Gli interventi
sul sistema
stradale: il
Piano ANAS
2007-2011*



Legenda


















	Centri urbani		Sistema ferroviario AV/AC esistente		Sistema stradale		Sistema portuale
	Sistema autostradale esistente		Rete ferroviaria convenzionale		Sistema stradale		Sistema aeroportuale
			o Rete convenzionale		x Strade		Sistema metropolitano
			• Nodi		> Svincoli/rampe		Sistemi locali
			Y Valichi ferroviari		Y Valichi stradali		Mo.S.E.

Figura 7 - Quadro complessivo delle programmazioni operative del quinquennio

- * attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, nonché della tutela del traffico e della segnaletica;
- * adozione dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulla rete stradale ed autostradale medesima;
- * esercizio sulla rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, dei diritti e dei poteri attribuiti dalla legislazione vigente;
- * effettuazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione.

Il Ministero delle infrastrutture, in qualità di concedente, esercita le funzioni di indirizzo, controllo e vigilanza tecnica ed operativa sull'ANAS, sulla base delle norme legislative vigenti e procedure di settore applicabili.

La Legge Finanziaria 2007 ha introdotto rilevanti novità:

- * l'obbligo per l'ANAS di predisporre, entro sei mesi dall'entrata in vigore della Finanziaria, un nuovo piano economico-finanziario, riferito a tutta la durata della concessione, che potrà essere portata a 50 anni, insieme all'elenco delle opere infrastrutturali previste dal piano;
- * in occasione dell'approvazione del piano è sottoscritta una convenzione unica, la cui disciplina trova spazio nella Legge 286/2006, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 262/2006, recante «Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria»;
- * a partire dal 1 gennaio 2007 è disposto l'aumento del canone di concessione dei gestori autostradali dal vigente 1% al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi; una quota pari al 42% di tale importo è versato direttamente all'ANAS, che lo utilizzerà per le proprie attività di vigilanza e controllo sui concessionari stessi;
- * in conseguenza dell'individuazione di tale nuova fonte di finanziamento, è prevista la riduzione in misura corrispondente dei pagamenti dovuti ad ANAS da parte dello Stato a titolo di corrispettivo del contratto di servizio;
- * si prevede, inoltre, l'istituzione, su specifiche tratte della rete autostradale, di ulteriori sovrapprezzi, i cui proventi confluiscono su un nuovo fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture: tali risorse contribuiscono al finanziamento di investimenti sulla rete ferroviaria;
- * il comma 1025 trasferisce all'ANAS le risorse presenti sul Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane, compatibilmente con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, al fine di consentire la prosecuzione degli interventi sulla A3 Salerno-Reggio Calabria approvati dal CIPE;
- * il comma 1026, infine, modifica la natura dei finanziamenti pubblici erogati all'ANAS, considerandoli non più come aumento di capitale della società ma come trasferimenti in conto impianti.

Sulla base delle disposizioni introdotte dalla Legge Finanziaria 2007, che ha destinato all'ANAS Spa risorse pari a 1.120 milioni di Euro per l'anno 2007 e 1.560 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009 (per un totale di 4.240 milioni di Euro), è stata elaborata dal Ministero delle infrastrutture, tenuto conto delle

indicazioni formulate da ANAS Spa, una proposta tecnica di Piano per il periodo 2007-2011. Tale bozza, inviata al confronto con le Regioni, destina ad interventi localizzati nel Mezzogiorno una quota pari al 35% del totale delle risorse di Piano.

Nel settore ferroviario, lo stato di attuazione del processo di liberalizzazione è caratterizzato da due stadi: il primo, essenzialmente completato, riguarda la definizione e l'emanazione degli strumenti normativi portanti per la transizione dal regime di monopolio pubblico a quello di libero mercato, in relazione alle direttive della UE e del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30/1/97 e del 18/3/99; il secondo stadio riguarda l'espletamento di funzioni specifiche di regolazione del mercato relative a due distinte tipologie di soggetti: il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie. Determinante, per il definitivo avvio a regime della liberalizzazione, e, quindi, per il completamento del secondo stadio, è la creazione di adeguate condizioni di attrattività per il settore ferroviario, che favoriscano l'ingresso di nuovi soggetti imprenditoriali, pur nell'inderogabile rispetto di adeguati requisiti di competenza ed affidabilità tecnica, gestionale e finanziaria.

*Gli interventi
sul sistema
ferroviario: il
Piano RFI
2007-2011*

L'assetto istituzionale e normativo attribuisce al Ministero delle infrastrutture la responsabilità di indicare le politiche di sviluppo e gestione delle reti infrastrutturali, nonché i criteri di ripartizione delle risorse tra le diverse modalità di trasporto.

Per quanto riguarda il sistema ferroviario, appare evidente che ogni considerazione in merito a futuri scenari di programmazione non può fare a meno di misurarsi con le criticità della situazione economico finanziaria in cui versa il settore del trasporto su ferro.

Il DPEF Infrastrutture 2007-2011 segnalava come, secondo i dati previsionali disponibili al 20 gennaio 2006 (C.d.A. di approvazione del Budget RFI 2006), il Margine Operativo Lordo (MOL) e il risultato netto relativi all'esercizio in corso si prospettassero negativi, principalmente a causa:

- * dei tagli dei trasferimenti in conto esercizio (connessi prevalentemente alle prestazioni di manutenzione della rete) effettuati dalla legge finanziaria per il 2006, in aggiunta a quelli già posti in essere dallo Stato negli esercizi 2004 e 2005;
- * dell'entrata in esercizio delle prime tratte dell'AV/AC, con relativo incremento degli ammortamenti e degli interessi sul servizio del debito contratto per la realizzazione delle stesse, a fronte di ricavi inadeguati a coprire i costi.

Al riguardo, il medesimo documento evidenziava che "In presenza di perduranti limiti di finanza pubblica, e alla luce dall'esigenza di rispettare l'equilibrio di bilancio imposto per legge, RFI deve predisporre un programma di rimodulazione "intelligente" dei propri investimenti, nel senso di una maggiore efficacia e selettività degli stessi, definendo un ordine di priorità attraverso metodologie di valutazione di tipo economico-finanziario coerenti con quelle utilizzate dall'Unione europea. Alla luce di tali criteri, sono già stati ridefiniti i progetti di adduzione del traffico ferroviario tra Battipaglia e Reggio Calabria (AV/AC light) ed è stata indicata al CIPE l'opportunità di destinare, prioritariamente rispetto ad altri investimenti sulla

rete siciliana, risorse finanziarie al collegamento ferroviario Palermo-Catania (come tratto di completamento del Corridoio n.1)¹².

Alla luce della situazione fin qui descritta, e in base alle disposizioni contenute nella Legge Finanziaria 2007¹³, è stato elaborato un Contratto di Programma relativamente al quinquennio 2007-2011 che individua i seguenti insiemi di intervento:

- * le *opere in corso*, che presentano un investimento complessivo di circa 87.500 milioni di Euro ed un fabbisogno, oggetto del Contratto, di 16.300 milioni di Euro così articolato:
 - 5.800 milioni di Euro sono destinati ad interventi di manutenzione straordinaria;
 - 4.400 milioni di Euro riguardano interventi di potenziamento delle tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento della rete;
 - 3.100 milioni di Euro si riferiscono ad interventi di potenziamento infrastrutturale relativi alla rete convenzionale;
 - 3.000 milioni di Euro riguardano interventi relativi allo sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC;
- * le *opere prioritarie da avviare*, che mostrano un investimento complessivo di quasi 8.700 milioni di Euro ed un fabbisogno, oggetto del CdP, di 3.500 milioni; tra gli interventi individuati si segnalano il nodo di Palermo (anticipo cantierizzazione del Passante), il nuovo collegamento Arcisate – Stabio lungo il Corridoio dei Due Mari, il raddoppio Spoleto – Terni, il raddoppio Bari – Taranto (anticipo cantierizzazione bretella di Bellavista), la circonvallazione di Trento ed il quadruplicamento Fortezza – Verona lungo il Corridoio I, il raddoppio della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo lungo la linea Palermo-Messina, la linea AV/AC Milano – Verona – tratta Treviglio – Brescia lungo il Corridoio V, il raddoppio della tratta Bovino-Cervaro lungo la direttrice Napoli-Bari;
- * le *altre opere da realizzare*, che presentano un investimento complessivo di 36.500 milioni di Euro, a fronte di un fabbisogno per il periodo 2007-2011 di 6.800 milioni.

Il Ministero delle infrastrutture, ai sensi del D.Lgs n.264 del 5 ottobre 2006 relativo alla sicurezza delle gallerie autostradali, di attuazione della Direttiva 2004/54/CE che riguarda tutte le gallerie della Rete Transeuropea (TEN) di lunghezza superiore a 500 m, ha attivato nel corso del 2006 e 2007 una ricognizione tecnica delle singole

*Sicurezza
delle gallerie
stradali e
ferroviarie*

¹² Cfr. Ministero delle Infrastrutture, *DPEF Infrastrutture 2007-2011*, luglio 2006.

¹³ Tra le varie disposizioni si segnalano:

- lo stanziamento complessivo di 8.100 milioni di Euro fino al 2021 per la rete AV/AC, ed in particolare per la tratta Torino-Milano-Napoli;
- il trasferimento del debito ISPA per l'Alta Velocità al Bilancio dello Stato;
- l'autorizzazione di spesa di 1.600 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 per gli investimenti sulla rete tradizionale, a cui si aggiunge un contributo quindicennale di 100 milioni di Euro.

infrastrutture per la definizione del grado di coerenza con i requisiti minimi fissati dalla normativa nazionale e comunitaria.

L'attività è svolta da una Commissione istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con la collaborazione con l'ANAS e con le Concessionarie Autostradali.

Il termine ultimo per l'adeguamento delle gallerie esistenti ai requisiti della direttiva europea è, per l'Italia, il 30 aprile 2019 ed i finanziamenti occorrenti per la messa a norma del patrimonio delle gallerie stradali è assai rilevante.

Analoghe iniziative, ancorché non previste da Direttive comunitarie, sono state intraprese dal Ministero a seguito della pubblicazione del DM 28.10.05 "Sicurezza nelle Gallerie Ferroviarie" che è nato sulla base degli indirizzi elaborati dalla Commissione Europea nel Libro Bianco del 2001 «La politica europea dei trasporti fino al 2010» ed ispirato alla pubblicazione della Direttiva Europea 54/2004/CE.

In analogia con le azioni intraprese per le gallerie stradali, il Ministero ha in corso la valutazione del livello di sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, attraverso il diretto coinvolgimento del Gestore della rete (RFI).

La sicurezza – sia in ambito stradale che ferroviario - risulta in definitiva da una combinazione ottimale di requisiti applicati all'infrastruttura, al materiale rotabile ovvero agli autoveicoli ed alle misure organizzative ed operative, considerando le gallerie nell'insieme delle strutture esistenti nell'itinerario stradale e ferroviario e non come elemento a se stante.

In questa ottica il Ministero intende conseguire questi obiettivi in un ragionevole lasso di tempo e con un dialogo aperto con i Gestori e le Concessionarie, attraverso un razionale utilizzo delle risorse finanziarie, ed incentivando, attraverso l'istituzione normativa delle analisi di rischio, le soluzioni innovative, tenendo in conto che la maggioranza delle infrastrutture su cui intervenire sono le gallerie esistenti, con inevitabili e delicate ripercussioni sul traffico stradale e ferroviario.

La realizzazione di questi interventi, posta a carico dei Gestori e delle Concessionarie, deve necessariamente raccordarsi con le regole generali in tema di mantenimento nel tempo dell'equilibrio economico finanziario delle società stesse.

Lo strumento primario per lo sviluppo della portualità italiana è rappresentato dalla legge 84 del 1994 che ha profondamente rivisto la preesistente normativa per ciò che riguarda gli strumenti di pianificazione funzionale e territoriale dei porti, lo svolgimento delle operazioni portuali e l'assetto ordinamentale, in particolare con la creazione nei principali scali marittimi delle Autorità portuali, con i seguenti compiti:

*Gli interventi
sul sistema
portuale*

- * indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza;
- * manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

- * affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali.

Altra misura fondamentale per lo sviluppo dei porti nazionali è stata l'avvio, con la legge 413/98, di un'organica politica di investimento in infrastrutture portuali. Ai fondi stanziati con la legge 413, resi effettivamente disponibili per i porti dalla metà del 2000, sono seguiti un primo rifinanziamento con gli stanziamenti disposti delle leggi 488/99 e 388/2000 e poi un secondo rifinanziamento con l'articolo 36 della legge 166 del 2002.

La Legge Finanziaria 2007 ha introdotto rilevanti novità in materia di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, così sintetizzabili:

- * trasferimento alle Autorità portuali degli introiti della tassa erariale sulle merci sbarcate ed imbarcate e di quella di ancoraggio;
- * istituzione presso il Ministero dei trasporti di un fondo perequativo di 50 milioni di Euro, da ripartire annualmente da parte dello stesso Ministero dei trasporti, che provvede anche ad indirizzare e verificare l'attività programmatica delle Autorità portuali;
- * le stesse Autorità sono autorizzate ad applicare una addizionale su tasse, canoni e diritti per la realizzazione delle attività di vigilanza e per la fornitura di servizi di sicurezza;
- * sono rimossi i vincoli posti dalla Finanziaria per il 2005 (Legge 311/04, art. 1 comma 57) che limitava l'incremento delle spese delle Autorità portuali, nel 2006 e 2007 al 2% di quelle sostenute l'anno precedente; tale disposizione consentirà di effettuare, con le risorse già stanziare da precedenti leggi o con altre risorse disponibili, gli investimenti programmati per lo sviluppo e la riqualificazione dei porti.

Nel recente passato, gli sforzi di investimento più rilevanti nel settore portuale si sono concentrati soprattutto su due *asset* strategici:

1. l'intercettazione dei flussi transoceanici e l'integrazione con le Autostrade del Mare;
2. la massimizzazione di efficacia delle ricadute economiche e territoriali della realizzazione della rete TEN-T.

Le politiche di intervento sono legate alla definizione di un sistema portuale nazionale al cui interno sia ben specificata la connotazione, la specializzazione e le relazioni funzionali di ciascuna realtà portuale, nel quadro del complessivo sviluppo delle capacità commerciali, da conseguire con intervento orientati al rafforzamento delle infrastrutture di accesso e di collegamento, alla realizzazione di approdi adeguati (sia per le banchine che per i fondali), alla costituzione o al potenziamento di piattaforme intermodali, sia in area portuale che retroportuale, all'uso sempre crescente di tecnologie innovative. Si dovrà operare sulle infrastrutture, sui servizi e sull'impianto normativo, in modo da assicurare modelli organizzativi e gestionali più efficaci ed adeguate all'evoluzione del mercato.

Analogamente attenzione va riposta all'aspetto della sicurezza dei collegamenti marittimi anche attraverso il potenziamento degli approdi, come dimostrano i recenti avvenimenti intercorsi nell'area dello Stretto di Messina.

A fronte di questo scenario, per quanto attiene alle prospettive per il prossimo periodo di programmazione, vanno segnalati i seguenti elementi:

- * la Legge Finanziaria 2007 prevede (co. 1003-1007) uno stanziamento di 100 milioni di Euro per il 2008, la metà dei quali assegnati al porto di Gioia Tauro, per lo sviluppo degli hub portuali di interesse nazionale, al fine di favorire le filiere logistiche e l'intermodalità;
- * la stessa Legge, ai commi 991 e 994, autorizza, a valere sulle risorse destinate alla Legge Obiettivo, due contributi quindicennali di 10 e 15 milioni di Euro entrambi a decorrere dall'anno 2007 per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali immediatamente cantierabili; sulla base della prima disposizione il Ministero delle infrastrutture ha predisposto due programmi di interventi che prevedono investimenti, rispettivamente, di 225 milioni di Euro, e 165 milioni di Euro¹⁴;
- * a valere sulle disponibilità ordinarie di bilancio, il Ministero delle infrastrutture ha predisposto il programma triennale (2007-2009) delle opere marittime, per un importo complessivo di circa 348 milioni di Euro.

Nel corso degli ultimi dieci anni gli interventi sugli aeroporti italiani sono stati realizzati, o sono in fase di realizzazione, con diverse fonti finanziarie pubbliche, nazionali e comunitarie, e con risorse rese disponibili dalle società di gestione aeroportuali. In particolare le leggi 23 maggio 1997, n. 135 (Disposizioni urgenti per favorire l'occupazione) e 18 giugno 1998, n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti) hanno reso disponibili per la realizzazione di opere per l'ampliamento, l'ammodernamento, la riqualificazione ed il completamento del sistema aeroportuale italiano, al fine di migliorare nel breve e medio termine il livello funzionale delle infrastrutture aeroportuali nazionali, i seguenti finanziamenti:

*Gli interventi
sul sistema
aeroportuale*

- * Legge n. 135/97: 350 milioni di Euro circa, in conto capitale e interessi, con limite di impegno quindicennale di circa 23 milioni a partire dal 1998 e con priorità per gli aeroporti di Bari, Cagliari, Catania;
- * Legge n. 194/98: 193 milioni di Euro circa in conto capitale ed interessi, con limiti di impegno quindicennali di 5 milioni circa per l'anno 1999 e di 7,7 milioni circa per l'anno 2000; 7,5 milioni circa in conto capitale, assegnati dalla stessa legge agli aeroporti di Perugia e Salerno.

Le realizzazioni, cui si è dato corso anche con l'apporto delle società di gestione aeroportuali, sono state finalizzate al potenziamento delle infrastrutture di ricezione dei passeggeri, laddove queste si presentavano già da tempo del tutto inadeguate e con notevoli problemi di gestione sotto il profilo della qualità dei servizi, ed

¹⁴ Tra gli interventi più consistenti si segnalano i lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione del porto di Gioia Tauro, che prevedono un investimento complessivo di 30 milioni di Euro.

all'adeguamento, sotto il profilo della *safety*, delle infrastrutture alla normativa internazionale di riferimento.

Nel corso degli ultimi anni sono stati poi sottoscritti specifici Accordi di Programma Quadro tra il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ENAC, l'ENAV e le Regioni meridionali per la realizzazione di opere infrastrutturali aeroportuali del Mezzogiorno da finanziarsi in parte con le risorse di cui sopra ed in parte con risorse provenienti dal PON Trasporti 2000-2006, da delibere CIPE e da fondi delle società di gestione.

Complessivamente i finanziamenti risultanti in tali Accordi di Programma Quadro ammontano a oltre 907 milioni di Euro, dei quali 706 milioni riconducibili al PON Trasporti 2000-2006 e a finanziamenti CIPE, mentre dal punto di vista territoriale, le risorse sono così ripartite: 111 milioni di Euro alla Campania, 184,3 alla Puglia, 114,6 alla Calabria 344,8 alla Sicilia, 152,6 alla Sardegna.

Infine, le leggi 449/85 e 67/88 hanno destinato specifici finanziamenti agli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, pari rispettivamente a 621 milioni di Euro per Fiumicino e 482 milioni per Malpensa.

Per quanto attiene alle prospettive future di sviluppo del settore va segnalato che ENAC si è attivato per l'elaborazione di un piano strategico per la programmazione degli interventi sulle infrastrutture aeroportuali, al fine di dotarsi di uno strumento operativo coerente con le priorità individuate nell'ambito della politica regionale unitaria (QSN 2007-2013).

Le analisi svolte in anni recenti concordano nel ritenere per il futuro una crescente *Interventi nel settore idrico* domanda d'acqua nel sud del Paese dove le crisi idriche nei vari comparti si susseguono quasi senza interruzione.

Queste situazioni di grave disagio, che già oggi generano continue tensioni sociali non facili da controllare, sono destinate ad acuirsi in futuro se, si assisterà a stravolgimenti climatici i cui segni premonitori sono sempre più numerosi e frequenti.

Tali variazioni di clima hanno due preoccupanti effetti: una sensibile contrazione dei volumi d'acqua circolanti nel sistema idrico naturale ed una accentuazione della disuniforme distribuzione nello spazio e nel tempo delle risorse. Ne sono esempi il ripetersi in anni recenti dei fenomeni di magra del Po di una intensità tale mai registrata in passato e i segnali di una incipiente desertificazione di alcune aree del nostro Paese.

La concomitanza di questi fattori – crescente domanda d'acqua volta a risolvere antiche e insopportabili situazioni di criticità idrica, peggioramento dei sistemi idrici naturali determinato anche dai cambiamenti di clima – impone da parte del Governo una speciale attenzione al tema dell'acqua.

E' prioritario in tempi rapidissimi intervenire sulla gestione dell'acqua, proseguendo nelle iniziative volte al risparmio idrico ed al contenimento dei consumi, programmando interventi strutturali nelle aree più critiche del Paese necessari alla produzione ed al trasporto dell'acqua.

Si pone in evidenza anche come alle utenze tradizionali se ne sono aggiunte in tempi relativamente recenti altre ritenute di fondamentale importanza ambientale: si tratta dei corsi d'acqua ai quali deve essere assicurata la risorsa idrica necessaria al mantenimento della vita biologica ed assicurare l'equilibrio degli ecosistemi fluviali.

Per il settore idrico il programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo ha previsto interventi sugli schemi idrici nel mezzogiorno, mirati a risolvere situazioni di emergenza.

La rilevanza del problema di assicurare l'approvvigionamento idrico per gli usi potabile, irriguo ed industriale rimane strategico per garantire sufficienti livelli di servizio, anche in situazioni di prevedibili periodi di carenza di risorsa idrica, intervenendo in maniera appropriata sulla rete infrastrutturale rendendola funzionale per minimizzare, per quanto possibile i connessi disagi per le popolazioni.

Ciò comporta: il completamento delle dighe in costruzione, la realizzazione di nuovi invasi con progetti approvati e finanziati; il recupero delle capacità di quelle soggette a limitazione di invaso, la costruzione di nuovi acquedotti per il trasporto di acqua dalle aree più ricche di questa risorsa a quelle in costante emergenza idrica; interventi di manutenzione straordinaria sui sistemi idrici realizzati nei decenni scorsi e ai quali è mancata una efficace azione di manutenzione; l'applicazione di tecnologie avanzate per la gestione dei sistemi idrici complessi.

Nell'ambito dell'obiettivo strategico della sicurezza è prioritario il completamento dei programmi di infrastrutture per soddisfare le esigenze della Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza, Guardia Forestale e Capitanerie di Porto.

*Edilizia
Statale:
Interventi
conseguenti
alle azioni
legate alla
sicurezza*

Con l'art. 30 comma 8 della Legge n. 166/02 sono stati disposti limiti di impegno quindicennali a decorrere dall'anno 2002, ammontanti complessivamente a 30 milioni di euro annui, per i predetti corpi. Per tali risorse si è proceduto alla relativa programmazione sulla base delle esigenze più urgenti.

Tra le ulteriori esigenze assume particolare rilevanza la realizzazione della nuova sede del Comando Provinciale dei Carabinieri di Parma, attualmente ubicato nel Palazzo Ducale, individuato quest'ultimo come la sede più idonea per la Agenzia Europea per la Sicurezza Alimentare.

Le risorse finanziarie necessarie, pari a 350 milioni di Euro, sono individuate nell'ambito degli stanziamenti della legge obiettivo.

Sempre nell'ambito dell'obiettivo strategico della sicurezza è necessario portare a compimento le nuove strutture penitenziarie, attualmente in corso di realizzazione per lotti funzionali, di Cagliari, Sassari, Oristano, Tempio Pausania, Rovigo, Forlì, Savona, nonché quelle attualmente sospese di Reggio Calabria e Marsala, nonché adeguare le strutture penitenziarie esistenti, garantendo migliori condizioni di vivibilità da parte dei detenuti.

Le risorse necessarie, pari a circa 200 milioni di Euro, vengono reperite attraverso il rifinanziamento della legge n. 388 del 23 dicembre 2000.

Per la celebrazione per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia, il programma degli interventi prevede la realizzazione nella città di Roma, Firenze e Venezia di opere infrastrutturali che, per caratteristiche tipologiche e per la rilevanza internazionale ad esse connesse, rappresentano la prima fondamentale fase del complesso degli interventi.

Interventi infrastrutturali connessi alle celebrazioni per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia

In particolare, nella città di Roma è prevista la realizzazione di un primo nucleo del "Centro delle scienze e delle tecnologie".

Nella città di Firenze, nell'area dell'ex "Officina grandi riparazioni" è programmata la realizzazione del nuovo "Parco della musica" che ospiterà le manifestazioni del Maggio Fiorentino.

Nella città di Venezia, nell'ambito della riqualificazione delle aree del Lido, è prevista la realizzazione del nuovo "Palazzo del cinema e dei congressi".

Per poter garantire la realizzazione delle opere con rapidità di azione e certezza dei risultati, le stesse sono inserite, ai soli fini delle procedure di approvazione, nel programma della Legge Obiettivo.

Attraverso la definizione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 (QSN) l'Italia ha impostato un disegno di programmazione caratterizzato dalla volontà di promuovere e attuare una politica regionale unitaria; ossia una politica alimentata – seppure con declinazioni (priorità e obiettivi) opportunamente differenziate a seconda dei contesti socio-economici e territoriali di applicazione¹⁵, a cui corrispondono anche diverse disponibilità finanziarie – tanto dalle risorse dei fondi strutturali quanto dalle risorse nazionali messe a disposizione con il Fondo per le Aree sottoutilizzate (FAS). In ragione di tale volontà, infatti, il QSN 2007-2013, nella versione approvata in via definitiva dal CIPE con delibera n.174 del 22 dicembre 2006, individua il Ministero delle infrastrutture come Autorità titolare di due Programmi nazionali:

La politica regionale unitaria: PON e PNM Reti e mobilità 2007-2013

1. il Programma Operativo Nazionale Convergenza "Reti e mobilità"; a tale Programma è destinato un monte risorse pari a 2.749,5 milioni di Euro (di cui 1.374,7 milioni a valere sul FESR), da utilizzare unicamente nelle regioni in Obiettivo "Convergenza": Campania, Calabria, Puglia, e Sicilia¹⁶;
2. il Programma Nazionale Mezzogiorno "Reti e mobilità"; tale Programma dispone di risorse pari a 4.027,6 milioni di Euro, a valere sul FAS, da investire nell'insieme delle otto regioni del Mezzogiorno¹⁷.

¹⁵ Aree in Obiettivo "Convergenza" (CONV), aree in Obiettivo "Competitività regionale e occupazione" (CRO), Mezzogiorno d'Italia.

¹⁶ Le regioni italiane ricadenti in Obiettivo Convergenza per il periodo di programmazione dei fondi strutturali 2007-2013 sono: Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. La Basilicata è individuata come regione in *phasing out* dall'Obiettivo "Convergenza" e, pertanto, nell'ambito del suo territorio è possibile l'attuazione di interventi a valere sui fondi strutturali, ma con una disponibilità complessiva di risorse e un tasso di cofinanziamento inferiori rispetto a quelli delle altre regioni CONV.

¹⁷ L'art.27, co.16, della L. 488/1999 individua come Aree sottoutilizzate le regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia.

Nel complesso i due Programmi dispongono di un totale di risorse pari a 6.777,1 milioni di Euro.

L'articolazione degli interventi selezionati tra PON "Reti e Mobilità" e PNM "Reti e Mobilità" è riportata nell'allegato C.

Le analisi di contesto e, conseguentemente, la strategia del PON "Reti e mobilità" sono state, pertanto, elaborate in forte sinergia e complementarietà con quelle del PNM "Reti e mobilità" finanziato con risorse FAS.

Come già evidenziato, il disegno complessivo delle Infrastrutture prioritarie rappresenta la cornice strategica entro la quale trovano puntuale definizione le diverse programmazioni di breve e medio termine, siano esse a valere sui fondi ordinari, sulla Legge Obiettivo o sulle risorse aggiuntive offerte dalla politica regionale comunitaria e nazionale.

In questo quadro è evidente che la politica regionale rappresenta un tassello importante, ma non unico dell'insieme delle attività di programmazione finalizzate al potenziamento del sistema infrastrutturale, segnatamente nel Mezzogiorno. Ed è in questo contesto che si inserisce la definizione di prime ipotesi sperimentali di utilizzo dei fondi della politica regionale, effettuata in parallelo con la progressiva profilatura delle programmazioni settoriali a carattere ordinario. Si tratta, come già rimarcato, di ipotesi preliminari da sottoporre a successive ed approfondite verifiche, anche per la necessità di operare su alcune tipologie di azione, quali ad esempio gli interventi per la diffusione delle tecnologie più avanzate nel campo dei trasporti e della mobilità, che risultano non contemplate o scarsamente valorizzate nell'insieme delle Infrastrutture prioritarie, ma esse rappresentano il frutto di un'articolata ed approfondita attività di concertazione interistituzionale e risultano perfettamente integrate nel disegno strategico complessivo (vedi fig. 8) e negli obiettivi propri della politica regionale unitaria.

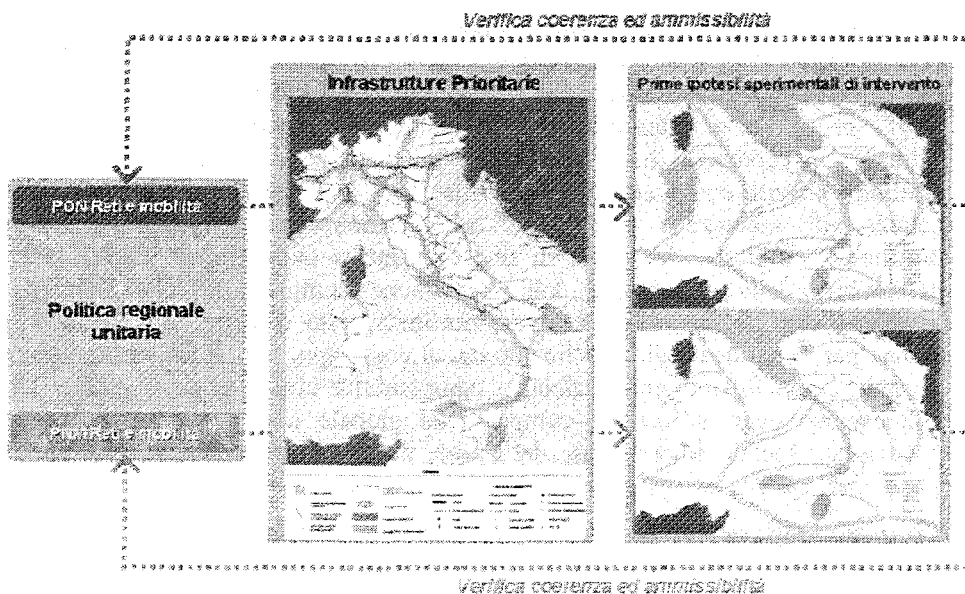


Figura 8 - La politica regionale unitaria nel quadro del disegno strategico complessivo

La strategia del PON “Reti e mobilità” è articolata in due assi d’azione; l’Asse I del Programma si propone di potenziare la rete nazionale di terminali di trasporto e logistica ai fini di rafforzare il ruolo strategico del Mezzogiorno quale piattaforma logistica del Mediterraneo nella dinamica dei traffici mondiali, in particolare operando sullo sviluppo delle Autostrade del Mare e delle infrastrutture nodali dislocate lungo il Corridoio TEN-T “Berlino-Palermo” (Corridoio I). Più nello specifico, l’Asse I indirizza la propria azione al rafforzamento e alla creazione di sinergie tra i diversi sistemi infrastrutturali delle aree meridionali.

L’Asse II indirizza la propria strategia verso il potenziamento delle connessioni tra i sistemi locali (produttivi e urbani) e l’armatura infrastrutturale di rilevanza nazionale e internazionale, sostenendo così processi di sviluppo e internazionalizzazione del Mezzogiorno alimentati, soprattutto, dai territori già collocati in posizione di “eccellenza competitiva”.

Collocandosi nel disegno strategico complessivo descritto, in diretta sinergia con il PON ed in coerenza con le linee di indirizzo proprie della politica regionale unitaria, il PNM “Reti e mobilità” si occupa, prevalentemente, di realizzare efficacemente il radicamento nei sistemi locali degli effetti del potenziamento infrastrutturale e logistico sviluppato attraverso l’intervento della politica regionale comunitaria. In tal senso la strategia perseguita attraverso il PNM “Reti e mobilità”, complementare a quella descritta in riferimento al PON laddove vi sia sovrapposizione territoriale tra gli ambiti di intervento, si fa carico della realizzazione di interventi che costituiscono le precondizioni di attuazione della strategia del PON ovvero ne massimizzano l’efficacia in termini di sviluppo del territorio. È evidente che, nel perseguire tale strategia, il PNM interviene su profili più direttamente riconducibili al tema della coesione territoriale, individuando la necessità di integrare obiettivi e strumenti finalizzati alla competitività (propri del PON) con le finalità di riequilibrio dei percorsi di sviluppo e delle opportunità tra economie, territori e gruppi sociali.

Tra competitività e coesione vi sono rapporti inscindibili: la competitività del sistema Paese è proporzionale alla tenuta dei suoi fattori di coesione. La considerazione dei luoghi della competitività deve essere, pertanto, contestuale al riconoscimento dei luoghi in cui si manifestano con sistematicità i segnali di crisi degli assetti istituzionali, economici e sociali. Il rafforzamento della competitività impone di attribuire priorità e rilevanza ad interventi che solo un esame superficiale porta a valutare di secondaria importanza nell’accrescimento qualitativo dell’offerta territoriale. Si tratta, del resto, di una prospettiva delineata dal QSN, laddove, nell’ambito della descrizione dell’articolazione complessiva della strategia, si evidenzia che “la proposta strategica, declinata nelle dieci priorità, delibera una azione per la politica regionale finalizzata, al contempo, a integrare attori e territori diversi nei percorsi di innovazione e competitività che consentono una migliore collocazione negli scenari di competizione globale e a migliorare la coesione economica, sociale e territoriale del Paese, promuovendo condizioni di vita e di partecipazione alle attività economiche sempre meno squilibrate”¹⁸.

Lo stesso QSN, nell’ambito della Priorità 6 “Reti e collegamenti per la mobilità”, evidenzia come “per ottenere un appropriato impatto territoriale, che possa favorire

¹⁸ *Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013*, marzo 2007, p. 72.

lo sviluppo dei territori, anche per le aree rurali, deve essere assicurata una visione unitaria attraverso la massima integrazione tra politiche delle reti e politiche territoriali, anche fra aree limitrofe al di là dei confini amministrativi, eventualmente attraverso meccanismi che accompagnino e stimolino l'evoluzione della programmazione di settore verso una più matura comprensione dei rapporti tra flussi e aree, ovvero tra luoghi di intreccio dei flussi dell'economia globale e luoghi del radicamento e della sedimentazione degli effetti¹⁹.

¹⁹ Cfr. *Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013*, Marzo 2007, p. 119.

4. LA NUOVA “QUESTIONE URBANA”

L'attenzione progressivamente crescente dell'Unione Europea verso la questione urbana ha portato negli ultimi anni a riconoscere, in via definitiva, nelle città il motore dello sviluppo regionale, nazionale e, quindi, europeo: le città come i luoghi, i nodi di eccellenza dello spazio europeo deputati ad imprimere impulso alla crescita della competitività economica e, ad un tempo, alla coesione sociale, come condizione, a sua volta, ineludibile per la crescita non effimera della competitività.

Si tratta di un percorso che trova il suo momento di sintesi nel Regolamento recante “Disposizioni generali sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, il Fondo Sociale Europeo e il Fondo di coesione”, dove quegli indirizzi si traducono in dettati per la programmazione 2007-2013, a sua volta supportato dai puntuali e motivati riscontri del Terzo Rapporto sulla coesione economica e sociale (febbraio 2004) che, tuttavia, evidenzia la questione dello sviluppo sostenibile della rete infrastrutturale europea come inscindibile interfaccia della questione urbana, su cui si giocano la competitività e la coesione del sistema-Europa, in quanto tessuto connettivo tra i territori dell'Unione, all'interno del quale le città costituiscono i nodi dell'armatura territoriale, propulsori di sviluppo verso i propri territori di riferimento; e oltre.

Rispetto al tema delle politiche per le città tutti gli studi sulla questione urbana e le esperienze avviate sia in sede locale, che nazionale e comunitaria confermano la crescente centralità di due problemi specifici della città contemporanea che, a tutt'oggi, stentano a trovare adeguate e diffuse risposte sul piano delle politiche urbane. Si tratta di due questioni, oggetto di approfondimento nei paragrafi seguenti, che esprimono con grande evidenza la non compiutamente risolta soluzione del rapporto tra competitività, sostenibilità e coesione, ancorché interna alla dimensione urbana.

La prima questione attiene al tema della **nuova dimensione della città contemporanea nella rete di flussi multilivello** che caratterizza lo scenario globale. L'intensificarsi delle relazioni materiali ed immateriali, infatti, tende a cristallizzarsi nella progressiva densificazione dei nodi, e quindi delle città, che ne costituiscono i gangli vitali. Ciò determina l'insorgere di rilevanti problemi di congestionamento dei sistemi urbani e territoriali, ai quali si aggiungono le criticità derivanti dalla contraddizione sempre più palese fra la dimensione reale, geografica della città e la dimensione istituzionale entro cui si sviluppano le forme del governo urbano, fra competenze amministrative e dimensione efficace per la risoluzione dei problemi.

La seconda questione emergente è la **domanda di qualità dello spazio urbano** che sempre più va configurandosi come l'indicatore maggiormente significativo dello stato di disagio sociale e delle crescenti differenziazioni all'interno dei tessuti urbani, intrecciandosi con le richieste di legalità e sicurezza che sempre più caratterizzano l'agire della società civile.

4.1 Il decongestionamento dei nodi urbani

Appare del tutto evidente come dalla robustezza e dalla efficienza del sistema infrastrutturale europeo dipendono l'intensificazione e la diffusione degli scambi e,

quindi, la “riduzione” delle distanze e lo sviluppo delle politiche di prossimità, soprattutto in favore delle regioni più marginali e periferiche.

Tuttavia: se è vero che il potenziamento dell’armatura infrastrutturale principale, ovvero dei corridoi transeuropei e degli assi di collegamento di valenza nazionale costituisce una precondizione per conseguire elevati livelli di competitività territoriale, d’altro canto, questa stessa condizione non appare – di per sé - sufficiente a garantire uno sviluppo equilibrato e coeso, a causa della concentrazione dei flussi solo su alcuni nodi privilegiati, che potrebbero vedere depauperate le proprie risorse ambientali, con la conseguente marginalizzazione dei territori non direttamente serviti.

Una eventualità che, se non adeguatamente controllata e prevenuta attraverso politiche di riequilibrio territoriale, produrrebbe, paradossalmente, effetti esattamente opposti all’obiettivo prioritario di crescita della coesione, di incremento diffuso del capitale fisso sociale e del capitale ambientale; divenendo freno e detrimento – di fatto – per lo sviluppo del territorio.

Una eventualità che è di contro possibile contrastare adeguatamente interpretando i grandi corridoi paneuropei come opere territoriali, strumentali non solo agli scambi ma a sostenere la policentricità dello sviluppo, come condizione per assicurare un processo coeso di costruzione della competitività; un processo necessariamente inclusivo delle città e dei sistemi territoriali nelle politiche infrastrutturali.

L’esigenza di perseguire, parallelamente al rafforzamento delle principali direttrici infrastrutturali, il decongestionamento dei principali nodi urbani, è rappresentato, nell’ambito del disegno complessivo delle priorità infrastrutturali del Paese, dall’individuazione di sei specifiche linee di azione relative alla realizzazione/potenziamento:

*Linee di azione
per il
decongestionamento delle città*

1. delle direttrici di gronda e/o bypass che, smistando i flussi a lunga percorrenza al di fuori dell’ambito metropolitano, determinano l’alleggerimento delle linee di penetrazione urbana che possono essere utilmente finalizzate al trasporto pubblico locale;
2. delle direttrici tangenziali che contribuiscono all’efficace interconnessione tra spostamenti a lunga percorrenza e spostamenti a breve raggio e allo smistamento dei flussi gravitanti sulla città;
3. delle linee di supporto, in funzione di complanari, delle principali direttrici di traffico, che consentono di alleggerire il carico gravante sulle stesse migliorando la fluidità della movimentazione di passeggeri e merci e la separazione funzionale dei flussi;
4. delle principali linee di penetrazione urbana con andamento radiale, contribuendo al decongestionamento delle tradizionali vie di accesso al centro urbano e al rafforzamento delle connessioni con i sistemi di secondo livello;
5. dei collegamenti con le grandi infrastrutture puntuali (hub) destinate allo smistamento di merci e persone (porti, aeroporti, interporti, grandi attrattori, ecc.): tali nodi costituiscono le principali porte di accesso e uscita dai sistemi urbani verso le reti nazionali ed internazionali;

6. dei sistemi infrastrutturali destinati al trasporto pubblico locale, con specifico riferimento alle reti metropolitane.

Per la puntuale individuazione degli interventi afferenti alle sei linee di azione descritte si rimanda all'Allegato I, nel quale sono riportate, a titolo esemplificativo, le strategie delineate per il decongestionamento di alcuni tra i principali nodi urbani del Paese.

Un ulteriore elemento di riflessione per la definizione degli indirizzi di azione ai fini del decongestionamento dei nodi urbani è rappresentato dal tema del consumo del suolo che appare non avere una diretta corrispondenza con le dinamiche di crescita delle città europee. In molti Paesi dell'Unione lo sviluppo di modelli insediativi diffusi comincia a diventare un problema reale sia sul piano della antropizzazione (e quindi del consumo del territorio), sia sul piano dei costi che una simile tipologia comporta sui bilanci della collettività con particolari ricadute sulle relazioni fra mobilità pubblica e mobilità privata. Gli studi di natura economica, sociologica e urbanistica sulle motivazioni della cosiddetta "città diffusa" convergono nel porre in evidenza un fattore decisivo: la concentrazione nella dispersione sta diventando uno dei temi centrali della città contemporanea. Il controllo dei modelli insediativi appare questione di notevole spessore e irrisolta e, in questo contesto, preoccupano i risultati delle analisi della Commissione: nei paesi membri il trasporto passeggeri e merci su strada ha avuto un forte incremento rispetto a quello del trasporto pubblico su ferro. Solo una diffusa qualità dello spazio della città compatta, da un lato, ed un efficiente sistema infrastrutturale a sostegno del trasporto collettivo realmente competitivo, dall'altro, può indurre, accanto a forme d'incentivazione di altra natura, una inversione di tendenza.

*Verso un
modello di
sviluppo più
equilibrato*

Va rimarcato, infine, il tema del conflitto istituzionale e della scarsa rispondenza dei confini istituzionali (e dunque dei relativi poteri) ai fini di una corretta e adeguata programmazione e gestione delle trasformazioni delle città.

*Trasformazioni
urbane e
modelli di
governance*

Sembra essere dinanzi ad un ribaltamento di prospettiva: dalla costruzione di un governo sovracomunale, deciso istituzionalmente, ad un governo sovracomunale costruito consensualmente e gradualmente sui problemi reali. Le numerose esperienze avviate in tutti i paesi, indicano nella strada del "costruire dal basso" le forme del governo della nuova dimensione della città contemporanea. L'esperienza condotta in Italia su impulso del Ministero delle infrastrutture conferma l'irrinunciabilità di questa scelta, ponendo, tuttavia, l'accento sulla altrettanto irrinunciabile necessità che il processo "dal basso" avvenga all'interno di una visione strategica di sviluppo territoriale che garantisca processi virtuosi e progressivi di "contaminazione", in una logica di sostenibilità, all'interno degli spazi nazionali e, per il tramite delle aree "cerniera", verso gli altri Paesi dell'Unione e oltre, a sostegno della costruzione delle "prossimità" territoriali e della coesione.

In molti paesi europei le forme del governo metropolitano nel tempo affrontate sono state, di volta in volta, quasi sempre accantonate anche se oggi sembra emergere una nuova domanda in questa direzione. Più in generale emerge la tendenza a sostituire le pratiche di formazione dei governi sovracomunali decise da soggetti istituzionali

diversi da quelli locali, con iniziative di cooperazione sempre più spinte, autonome, consensuali, su problemi concreti e di comune interesse anche e soprattutto attraverso lo strumento delle politiche premiali. Questa tendenza esprime senza dubbio una modificazione profonda di atteggiamento rispetto ad una questione di così rilevante importanza; vale a dire: l'esigenza di una collaborazione istituzionale senza la quale questioni decisive per la qualità della vita delle popolazioni urbane non trovano soluzioni. Una presa di coscienza lenta ma significativa che va incoraggiata fino a far maturare le condizioni di una nuova organizzazione dei poteri sul territorio, fondata su sempre più efficaci forme di *governance* multilivello attivate su specifici *issues*.

4.2 La qualità dello spazio urbano

La riflessione sugli effetti delle grandi trasformazioni dello spazio urbano si incentra oggi più che sulla qualità architettonica dei singoli progetti di architettura, sulla creazione di crescenti dualismi spaziali che corrispondono ad una crescita di distanza dello spazio qualificato da quello non qualificato. La tanto decantata assunzione della contrazione delle differenze fra aree centrali e periferie non sembra avere avuto gli effetti sperati; e molto c'è da chiedersi sul ruolo che i grandi progetti urbani nelle aree centrali hanno giocato in questa crescita dei dualismi. Qualità dello spazio, partecipazione, identificazione, sono tre aspetti decisivi della diffusione dello sviluppo e della crescita della consapevolezza partecipativa: la **nuova forma di cittadinanza** senza la quale si ricreano tensioni e conflitti che a loro volta hanno ricadute profonde sulla stessa competitività.

L'eccellenza, e quindi la competitività ai livelli più elevati, secondo la domanda espressa dai settori produttivi più vitali ed innovativi, devono essere ritrovate nella qualità della vita che una città ed un territorio possono offrire agli abitanti e alle aziende. Un'espressione che può apparire vaga, ma che in realtà sintetizza la ricchezza e la disponibilità patrimoniale di un territorio: capitale umano; accessibilità e mobilità per persone, beni e servizi; paesaggio, inteso come patrimonio di risorse identitarie; distretto "delle competenze" e non più solo della produzione.

È evidente, d'altro canto, l'emergere nelle città di **nuove forme del conflitto** alle quali le forme tradizionali della politica non sembrano più essere in grado di far fronte e che implicano dunque un adeguamento delle modalità di gestione politica e tecnica alle trasformazioni delle strutture sociali della città contemporanea. A livello sociale ogni cittadino è ormai contemporaneamente partecipe di differenti "popolazioni urbane" di cui nessuna dominante: egli è al tempo stesso pedone e autista, residente e fruitore, lavoratore e consumatore ed entra perennemente in conflitto con altri cittadini, scambiando di volta in volta ruoli, obiettivi e interlocutori. A livello politico-istituzionale la segmentazione e la non chiarezza dei diversi poteri sia in senso orizzontale che verticale, produce una situazione di perenne conflitto istituzionale che rende ancor più complessa e lunga nel tempo la soluzione delle grandi questioni; nel mentre la questione del "tempo" appare decisiva ai fini del successo delle politiche urbane, e specificatamente del loro successo in termini di costruzione del consenso.

Tutto ciò si traduce in un **deficit di democrazia territoriale** al quale non sempre le politiche pubbliche riescono a dare risposta, basti pensare al caso esemplare della TAV in Val di Susa²⁰, se non a seguito di conflitti anche aspri e di faticose mediazioni.

Accanto alle considerazioni fin qui richiamate, sono le stesse reti infrastrutturali nel loro approssimarsi ai nodi, alle città, a riproporre a scala più minuta, secondo un modello che per evocazione potremmo definire “frattale”²¹, le medesime esigenze di qualificazione di flussi, delle relazioni spaziali e funzionali, delle forme di governo dei servizi, proprie della scala d’area vasta.

In altre parole è a partire dalle politiche infrastrutturali, dall’operare sul decongestionamento dei grandi nodi urbani, che si manifesta l’esigenza di comprendere in maniera più approfondita le dinamiche che caratterizzano le città, a partire proprio dagli ambiti di intreccio tra dimensione sovralocale e dimensione locale, ovvero dai nodi infrastrutturali. Essi rappresentano, infatti, i “territori del mutamento” riconosciuti, nell’ambito del QSN 2007-2013, come i contesti in cui “è maggiormente evidente l’intreccio tra reti corte e reti lunghe dei processi di sviluppo”²². In queste aree le localizzazioni di programmi nazionali di infrastrutture possono rappresentare un’effettiva economia esterna per i sistemi urbani e produttivi regionali e locali, mentre le diagnosi di scenario su scala nazionale (ad esempio, i TEN, il piano generale dei trasporti, la rete delle autostrade del mare) e altri programmi per reti infrastrutturali delle agenzie nazionali (ANAS, Ferrovie dello Stato, ENAC, Autorità Portuali) possono costituire la base analitica, programmatica e di pianificazione finanziaria.

In questo contesto la definizione di una nuova politica nazionale a carattere ordinario per la città appare fondamentale, per offrire risposte ai nuovi fabbisogni emergenti, all’esigenza di contrapporsi al degrado e di elevare i livelli di sicurezza.

Una nuova politica nazionale per la città

Gli investimenti infrastrutturali, infatti, anche quando sono finalizzati al decongestionamento dei nodi e all’integrazione tra flussi a lunga percorrenza e mobilità urbana, da soli non assicurano un intervento efficace: per perseguire una nuova qualità urbana è necessario configurare azioni a carattere non episodico, che offrano continuità alle politiche di riqualificazione. Tali azioni, tra l’altro, si configurano come fattori essenziali per la massimizzazione dell’efficacia degli stessi investimenti infrastrutturali garantendone le condizioni di corretto esercizio, di decoro e di funzionalità.

Definire una nuova politica ordinaria nazionale per la città significa riconoscere il ruolo fondamentale che i grandi nodi urbani rivestono in termini di produzione di

²⁰ I fortissimi conflitti con gli interessi delle comunità locali investite dal tracciato, derivanti dal mancato coinvolgimento preventivo del territorio, hanno determinato il passaggio dalla procedura di Legge Obiettivo a quella ordinaria e la costituzione di uno specifico osservatorio finalizzato alla revisione del progetto.

²¹ I frattali sono figure geometriche caratterizzate dal ripetersi all’infinito di uno stesso motivo su scala sempre più ridotta.

²² Cfr. *Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013*, marzo 2007, p. 140.

ricchezza, di offerta di opportunità di sviluppo, di localizzazione di servizi ad elevato valore aggiunto, di collegamento e di interfaccia tra dimensione globale e reti locali.

Tra gli obiettivi principali di una nuova politica ordinaria per la città si possono annoverare:

- * il governo dei flussi materiali ed immateriali che gravitano sul territorio urbano determinando l'insorgere di pressioni ed impatti considerevoli;
- * la messa in sincronia dell'offerta territoriale esistente con i mutamenti della società (mobilità, wellness, economia del tempo libero, qualità diffusa, housing ecc.);
- * l'individuazione e promozione di azioni specifiche rivolte alle parti più fragili e/o critiche del territorio nazionale: le periferie urbane, le aree a più forte tensione abitativa, gli insediamenti produttivi in abbandono, le aree della "dispersione insediativa", i paesaggi minacciati ecc.;
- * la garanzia del pieno accesso ai servizi di interesse generale anche tramite l'adozione di forme organizzative che sappiano conciliare prossimità, qualità delle prestazioni, efficacia ed efficienza economica;
- * l'elaborazione di programmi e progetti finalizzati a sperimentare nuovi modelli di cooperazione interistituzionale e di partenariato sociale ed economico, verticale e orizzontale, sui temi dei diritti di cittadinanza e della "valorizzazione sociale": il diritto alla casa, i nuovi bisogni di accoglienza e tutela, i servizi residenziali per la terza età, i supporti logistici e strumentali alle attività produttive a debole valore aggiunto, quali l'artigianato o le produzioni tradizionali.

In quest'ottica intervenire sulla città significa operare, a partire dalle reti infrastrutturali e dalle interconnessioni delle stesse con gli spazi urbani, considerando lo spazio territoriale ed urbano come un'unica "infrastruttura di contesto", caratterizzata dalle inscindibili relazioni tra governo dei flussi e politiche per la residenza, tra potenziamento dei grandi attrattori e delle funzioni rare ed offerta di servizi qualificati, tra valorizzazione delle eccellenze, in una dimensione di competitività, e recupero e ricucitura delle marginalità, in una prospettiva di coesione.

L'azione ordinaria nazionale di rafforzamento delle città deve essere in grado di cogliere e valorizzare queste relazioni potendo contare su risorse e strumenti adeguati.

Per la definizione di una nuova politica per le città occorre individuare un quadro di risorse stabile destinando in misura certa una parte del bilancio statale a tali interventi. *Le risorse*

Per definire un panorama delle possibili azioni in merito appare utile richiamare alcune delle conclusioni del Tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative, istituito ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9. Le politiche abitative, come abbiamo visto, possono essere considerate come uno degli elementi su cui intervenire nell'ambito del più generale approccio alle politiche

per il rafforzamento delle città e dei sistemi urbani. Ebbene, tale Tavolo, nell'individuare le risorse necessarie all'attuazione di un Programma Nazionale evidenzia i seguenti aspetti²³:

- * occorre destinare in misura certa una parte del bilancio statale alle politiche abitative, che consenta a Regioni e Comuni di programmare con continuità; tali risorse dovranno avere carattere di volano per determinare all'interno dei programmi regionali la necessaria attivazione di risorse locali (regionali, comunali, private e comunitarie) che insieme concorrano a sviluppare un'offerta pluriennale di alloggi sociali.
- * il dimensionamento dell'impegno finanziario – sostitutivo del canale di finanziamento ex Gescal - si deve attestare tra 1,2 miliardi di euro/anno e 1,5 miliardi di euro/anno.
- * possono essere, inoltre, attivati nuovi strumenti finanziari quali, in particolare, i Fondi immobiliari etici; tali fondi possono essere sostenuti da risorse pubbliche e private, fondazioni bancarie.
- * occorre considerare la possibilità di utilizzare, per la realizzazione di alloggi di edilizia sociale all'interno di programmi di riqualificazione urbana, finanziamenti di natura straordinaria quali quelli attribuiti alle Regioni con la programmazione del F.A.S.
- * si propone di incrementare ad almeno 500 milioni di euro la dotazione annuale del Fondo nazionale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione che eroga a favore di inquilini in possesso di determinati requisiti un contributo per il pagamento dell'affitto, in relazione all'incidenza del canone sul reddito familiare, per un alloggio da reperire sul libero mercato.

Accanto alle considerazioni relative alla dimensione dell'impegno finanziario, il Tavolo ha elaborato specifiche proposte normative in materia fiscale, ovvero:

- * aumentare l'offerta di alloggi in locazione a canone concordato mediante una ridefinizione della fiscalità immobiliare che comporti maggiori agevolazioni per i proprietari che affittano secondo le modalità del canale agevolato della legge 431/98 unitamente a benefici fiscali a favore degli inquilini²⁴;
- * eliminare il carico fiscale gravante sulle operazioni attuate dagli enti locali relativamente al patrimonio di edilizia residenziale sovvenzionata e l'Ici

²³ Cfr. Tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative, Documento finale, 16 maggio 2007

²⁴ Nello specifico si propone di:

- estendere a tutto il territorio nazionale la possibilità di stipulare i contratti secondo le modalità di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 431/98;
- innalzare dal 30 al 50% la detrazione aggiuntiva per i redditi dei proprietari che affittano a canone concordato;
- azzerare l'Ici per gli immobili affittati a canone concordato;
- rendere deducibili dal reddito i canoni di affitto corrisposti dagli inquilini con particolare attenzione agli eventuali effetti sugli inquilini incapienti che non riescono a godere in tutto o in parte dei benefici fiscali; considerare beni strumentali, anche ai fini fiscali, gli alloggi di imprese e cooperative di abitazione destinati alla locazione a canoni agevolati o concordati.

- gravante sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata ma garantendo compensazioni statali;
- * ridurre le imposte sulle compravendite della prima casa e i costi di intermediazione;
 - * trasferire ai comuni il gettito derivante dall'imposta di registro sui contratti di affitto;
 - * richiedere forme di pagamento dei canoni di locazione attraverso bonifico o assegno bancario ai fini della riduzione dell'evasione fiscale;
 - * rendere permanenti le attuali agevolazioni fiscali (36%) sulle ristrutturazioni edilizie innalzandole fino al 50% nei casi di consolidamento statico e adeguamento alla normativa sismica e di adeguamento ai fini dell'accessibilità e della sicurezza degli alloggi di proprietà degli anziani a basso reddito.

I lavori del Tavolo delineano un approccio innovativo nell'ambito del quale l'**edilizia residenziale sociale** - riletta come parte essenziale del sistema del *welfare* - viene definita come materia di interesse generale, in modo da poter soddisfare il diritto all'abitazione anche grazie a nuovi modelli di finanziamento, fermo restando l'intervento pubblico diretto in materia di edilizia sovvenzionata. Ciò attraverso la definizione di un quadro normativo nazionale, coordinato con il livello regionale, che attivi programmi strategici, tesi prevalentemente ad accrescere la disponibilità di alloggi, realizzabili non solo con risorse pubbliche, ma anche attraverso schemi di partenariato pubblico-privato e che consenta di fornire una risposta alle esigenze sociali riscontrate nel settore, mobilitando al contempo un volume complessivo di risorse finanziarie in grado di dare slancio significativo al comparto dell'edilizia, con positivi effetti sull'intero sistema economico-produttivo ed occupazionale.

In questo contesto è possibile ipotizzare un contributo significativo derivante dalla programmazione degli interventi infrastrutturali: la creazione di valore derivante dagli investimenti infrastrutturali, infatti, potrebbe essere in parte utilizzata per supportare la realizzazione di programmi destinati all'*housing* sociale.

L'attuazione di una nuova politica nazionale sulla città passa prioritariamente attraverso la definizione di un programma nazionale sulle politiche abitative, che, a partire dalla definizione dell'edilizia residenziale sociale come **materia di interesse generale**, in modo da poter soddisfare il diritto all'abitazione anche grazie a nuovi modelli di finanziamento - fermo restando l'intervento pubblico diretto in materia di edilizia sovvenzionata - sia finalizzato all'incremento dello stock di alloggi disponibili sul mercato della locazione a canone agevolato, di alloggi in proprietà per particolari categorie sociali e di alloggi di edilizia residenziale pubblica.

Il programma nazionale sulle politiche abitative

Si tratta di una prospettiva emersa anche dal Tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative, istituito ai sensi dell'art. 4, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9, e che può concretizzarsi attraverso la definizione di un quadro normativo nazionale, coordinato con il livello regionale, che attivi programmi strategici, tesi prevalentemente ad accrescere la disponibilità di alloggi, realizzabili non solo con risorse pubbliche, ma anche attraverso schemi di partenariato pubblico-privato e che consenta di fornire una risposta alle esigenze sociali riscontrate nel settore,

mobilitando al contempo un volume complessivo di risorse finanziarie in grado di dare slancio significativo al comparto dell'edilizia, con positivi effetti sull'intero sistema economico-produttivo ed occupazionale.

Le risorse necessarie all'attuazione del programma sono comprese, come già evidenziato precedentemente, tra 1,2 e 1,5 miliardi annui.

ALLEGATI

Allegato A

Legge Obiettivo: stato d'attuazione



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A1

Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE

Infrastruttura/intervento	Delibere CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Copertura
Valichi				
Corridoio 5 collegamento internazionale Torino - Lione: tratta Bruzolo/Confine di Stato	113/2003	LYON - TURIN - FERROVIAIRE	5.365,00	349,00
Nuovo Valico del Brennero (galleria di base)	89/2004	BRENNER BASE TUNNEL	3.000,00	260,00
Corridoio Plurimodale Padano				
AV/AC Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia	120/2003	RFI	2.000,00	175,00
AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	120/2003	RFI	2.800,00	-
Tratta AV/AC Verona - Padova I fase: tratte Verona - Montebello e Grisignano di Zocco - Padova	94/2006	RFI	3.333,00	101,00
Tratta AV/AC Verona - Padova: completamento	94/2006	RFI	1.797,00	-
(P) Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)	150/2005	RFI	1.000,00	82,63
(P) Raddoppio Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata - Parona	76/2006	RFI	391,90	391,90
Riqualificazione Linea ferroviaria Saronno - Seregno (FNME)	41/2004 ; 86/2006	FERROVIENORD Milano	75,51	75,51
Malpensa - Potenziamento Gallarate-Rho Realizzazione 3° Binario	65/2005	RFI	302,45	10,00
Malpensa - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di Stato)	82/2004	RFI	203,71	5,02
Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	21/2005	FERROVIENORD Milano	87,42	-
Gronde Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	119/2005	RFI	2.375,00	65,60
(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	24/2005	ANAS	295,82	295,82
A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	61/2005	ANAS	100,99	100,99
A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino-Villesse-Sistiana	13/2005	ANAS	746,85	746,85
Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio	151/2005; 75/2006	ANAS	279,95	280,00
Pedemonata lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo	77/2006	ANAS	4.128,00	3.713,00



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A1

Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE

Infrastruttura/intervento	Delibere CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Copertura
Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	126/2006	Provincia di Bergamo	58,00	-
Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all' abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana	89/2006	Provincia di Bergamo	25,82	-
Superstrada Pedemontana Veneta	96/2006	Regione Veneto	1.989,69	1.989,69
Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	93/2005	ANAS	1.685,12	1.685,12
Passante di Mestre	92/2002,80/2003; 6/2004;128/2006	Comm. Straord. Emerg. Settore Traffico e Mobilità	750,00	750,00
(P) Tangenziale EST esterna di Milano	95/2005	ANAS	1.742,00	1.742,00
(P) Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	12/2004	ANAS	769,32	769,30
(P) Riqualifica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)	149/2005	Provincia di Milano	162,80	131,3
Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero				
Raccordo Autostradale CISA Fontevivo (PR) - Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre : Tirreno Brennero)	94/2004;132/2006	ANAS	1.809,65	1.809,65
Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa				
Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	79/2003 ; 85/2006	RFI	622,00	622,00
Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina	91/2005	RFI	1.540,00	619,80
Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.	78/2003; 118/2005; 80/2006	COCIV	5.060,00	223,00
Messina- Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo	62/2005	RFI	1.970,00	1.970,00
Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia	147/2005	RFI	75,92	5,00
Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	83/2006	RFI	19,00	19,00
SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Arno-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28	93/2004	ANAS	200,67	4,78
SS 1 Aurelia bis - Variante all' abitato di Imperia	93/2004	ANAS	213,85	4,99
Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsia)	11/2005	Regione Lazio	295,02	6,64



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A1

Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE

Infrastruttura/intervento	Delibere CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Copertura
SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	144/2002	Regione Lazio	65,95	119,39
Corridoio tirrenico meridionale - Collegamento A12 - Appia (Roma - Terracina) e bretella Cisterna Valmontone	50/2004	Regione Lazio	2.184,81	1.406,14
Itinerario A12 Pontina-Appia. Variante alla SS7 Appia in comune di Formia	98/2006	ANAS	439,16	18,48
SS 7 Quater Domitiana: tratta Garigliano - Castelvolturno compresa la variante di Mondragone	97/2006	ANAS	1.022,18	478,60
Sa-Rc ulteriori lotti cantierati	96/2002	ANAS	2.155,90	7.542,58
Sa-Rc Km 053+800-082+330. Da svincolo Sicignano a svincolo Atena 1° macrolotto (1° megalotto)	96/2002	ANAS	597,04	
Sa-Rc Km 108+000-139+000 2° macrolotto: lavori di ammodernamento ed adeguamento tipo 1/a norme CNR/80 (4° megalotto)	116/2006	ANAS	1.038,99	
Sa-Rc Km 393+500 - 423+300 - Dallo svincolo Gioia Tauro escluso allo svincolo Scilla escluso 5° macrolotto (2° megalotto)	14/2004;73/2006	ANAS	1.065,19	
Sa-Rc da Km 423+300 sv Scilla incluso a Km 442+920 sv RC 6° macrolotto (3° Megalotto)	95/2004	ANAS	615,81	
Sa-Rc Km 222+000-225+800 - Tronco 2° tratto 4° lotto 3° stralci 1° e 2° Ammodernamento e adeguamento	155/2005	ANAS	150,12	
Salerno - Reggio Calabria: lotti di completamento		ANAS	3.423,70	
Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	55/2003	ANAS	694,46	804,00
Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	68/2003; 108/2004	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	1.032,68	1.032,68
Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicattì (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400	156/2005	ANAS	594,58	594,58
Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaramonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114) alla sezione tipo B (4 corsie)	79/2006	ANAS	1.268,58	1.033,49
Corridoio Plurimodale Adriatico				
Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto	46/2004; 95/2006	RFI	210,00	200,00
Nodo Ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	96/2005	RFI	210,00	6,00
S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	92/2004	ANAS	201,41	165,53
(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio	98/2004	ANAS	91,97	91,97



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A1

Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE

Infrastruttura/intervento	Delibere CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Copertura
Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale				
Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	81/2006	ANAS	147,36	-
(P) Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano Km 313+000	20/2005	ANAS	464,00	289,00
Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia				
Mo.S.E.	109/2002;72/2003; 40/2004;75/2004; 74/2006	Magistrato alle acque	4.271,63	1.650,73
Ponte sullo stretto di Messina				
Ponte sullo stretto di Messina	66/2003	Stretto di Messina	4.684,30	4.684,30
Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico				
Diretrice Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	87/2006	RFI	1.918,50	-
Raddoppio Spoleto - Terni	68/2005	RFI	529,00	529,00
Nuova linea Passo Corese - Rieti	124/2003	RFI	442,20	-
Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova	124/2003; 105/2006	RFI	350,00	90,00
SS 77 Val di Chienti: tratto Pontelatrave - Collesentino II (1° maxilotto - 1° stralcio)	13/2004	Quadrilatero Umbria Marche SpA	45,14	45,14
SS 77 Val di Chienti: Foligno-Pontelatrave. Allacci SS3 e SS16 (1° maxilotto - 2° stralcio) 1° lotto funz.le sub1	13/2004	Quadrilatero Umbria Marche SpA	424,81	424,81
SS 77 Val di Chienti: Foligno-Pontelatrave (1° maxilotto - 2° stralcio) 2° lotto (sub lotto2)	13/2004	Quadrilatero Umbria Marche SpA	681,48	237,60
Intervallive Macerata e Tolentino-San Severino (1° maxilotto - 2° stralcio) 2° lotto funz.le	13/2004	Quadrilatero Umbria Marche SpA	57,24	19,16
SS 78 Val di Fiastra: tratto Sarnano - Sforzacosta (1° maxilotto - 3° stralcio)	145/2005	Quadrilatero Umbria Marche SpA	72,51	20,40
SS 3 Via Flaminia tratto Pontecentesimo - Foligno (Maxil. 1 str. 3°)	145/2005	Quadrilatero Umbria Marche SpA	14,36	-
SS 76 Val d' Esino ed SS 318 Pianello - Valfabbrica (2° maxilotto - 1° stralcio)	13/2004	Quadrilatero Umbria Marche SpA	502,63	502,63
Pedemontana Marche: tratto Fabriano-Muccia/Sfercia (2° maxilotto - 2° stralcio)	13/2004	Quadrilatero Umbria Marche SpA	295,35	249,60
Piano di Area Vasta per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici.	101/2006	Quadrilatero Umbria Marche SpA	17,00	17,00



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A1

Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE

Infrastruttura/intervento	Delibere CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Copertura
Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Collestrada/Ellera	120/2005; 150/2006	ANAS	715,92	-
Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	56/2003	Regione Umbria	12,87	14,56
Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	146/2005	Regione Umbria	615,89	-
Terni-Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale	131/2003	ANAS	184,21	184,21
Strada "Fondo Valle Isclero"	110/2002	Provincia di Benevento	61,76	61,76
Adeguamento a 4 corsie della SS372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	100/2006	ANAS	708,38	708,38
S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	106/2004 (FAS)	ANAS	116,58	134,00
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)	106/2004 (FAS)	ANAS	652,36	652,36
S.S. 106 megalotto 4 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)	91/2006	ANAS	53,67	44,43
Sistemi Urbani				
Grandi Stazioni - Riqualficazione stazioni	10/2003;63/2003; 44/2004;129/2006; 130/2006	Grandi Stazioni	243,54	243,54
Grandi Stazioni - Infrastrutture complementari		Grandi Stazioni	284,47	284,47
Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs	86/2004;70/2005; 93/2006	Agenzia Mobilità Rimini	92,05	92,05
Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migiorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	104/2006	Brescia Mobilità	655,83	607,11
Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto Pubblico-Privato su gomma	22/2003;63/2005; 97/2005	A.T.M. SpA	35,60	-
Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1e materiale Rotabile - 13 unità di trazione	22/2003	A.T.M. SpA	264,40	116,00
GRA - Grande Raccordo Anulare	107/2002	ANAS	568,05	613,07
Metropolitana linea C: opere d' adeguamento tratte T4, T5, Stazione Teano, T6A, T7 'Torrenova-Pantano' e del Deposito-officina di Graniti	65/2003;105/2004; 39/2005 (sost. sogg. agg.); 144/2006 (CUP)	Roma Metropolitane srl	1.668,00	1.543,01
Metropolitana linea C "Tracciato Fondamentale": tratte T2, T3	65/2003;105/2004;39/2005 (sost. sogg. agg.); 144/2006 (CUP); 78/2006	Roma Metropolitane srl	1.379,42	



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A1

Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE

Infrastruttura/intervento	Delibere CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Copertura
Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	111/2002	Metrocampania Nord-Est	279,03	245,32
Linea 6 Metropolitana di Napoli - 2 Lotto: tratta funzionale Mergellina - Municipio	111/2004; 29/03/2006	Comune Napoli	582,92	441,45
Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / centro direzionale	141/2002	Comune Napoli	689,00	647,42
Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	90/2005	Comune Napoli	365,12	245,43
Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (I lotto)	113/2002	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	12,07	16,60
Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (II lotto)	113/2002	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	14,40	14,40
Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A	112/2002	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	2,89	3,97
Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona B	112/2002	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	1,92	2,53
Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2B (Ospedale Maggiore-Capolinea Normandia Borgo Panigale)	67/2003 annullata; 89/2005	Comune Bologna	102,97	-
Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS)	67/2003 annullata; 89/2005	Comune Bologna	185,47	185,47
Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2A (Stazione FS - Ospedale Maggiore)	67/2003 annullata; 89/2005	Comune Bologna	299,26	-
Completamento rete metropolitana di Catania da Aeroporto a Stesicoro a Paternò	111/2006	Ferrovia Circumetnea	425,00	90,00
Sistemazione Nodo di Catania: interrimento stazione centrale	45/2004	RFI	507,00	11,61
Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	22/2003	Provincia di Milano	336,56	336,56
Monza Metropolitana - Prolungamento della linea metropolitana M1: Monza - Bettola (lotto 1)	56/2004	Comune Milano	88,94	88,94
Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami	56/2004	Comune Milano	495,16	495,16
Prolungamento linea M1: materiale rotabile 9 Unità Di Trazione (lotto 2)	29/09/2004	Comune Milano	86,00	35,46



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A1

Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE

Infrastruttura/intervento	Delibere CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Copertura
Piastra Logistica Sardegna				
SS 131 "Carlo Felice" da Km 32+300 a Km 41+000	43/2004	ANAS	53,93	61,10
SS 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 32+300	43/2004	ANAS	27,00	31,10
SS 131 "Carlo Felice" da Km 41+000 a Km 47+600 - Abitato di Sanluri	43/2004	ANAS	33,97	41,14
HUB Portuali				
Hub Portuale di Civitavecchia (lotto 1°)	103/2004; 75/2006	Aut. Port. Civitavecchia	186,42	30,00
Hub Portuale di Civitavecchia (lotto 2°)	20/12/2004	Aut. Port. Civitavecchia	287,43	-
Hub Portuale di Taranto	74/2003	Aut. Port. Taranto	156,15	156,15
Piattaforma Logistica Trieste: opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F.Olii Minerali	99/2004;148/2005; 75/2006	Aut. Port. Trieste	278,90	78,80
Genova: riassetto accesso portuale Voltri	84/2006	Aut. Port. di Genova	19,94	-
HUB Interportuali				
Hub Interportuali: Gioia Tauro	89/2003	Aut. Port. Gioia Tauro	76,16	12,19
Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	112/2003; 67/2005	Salerno Interporto	15,55	18,20
Interporto di Battipaglia - lotto di completamento	82/2006	Salerno Interporto	74,92	74,92
Piastra logistica di Civitavecchia	57/2003	Comune Civitavecchia	11,17	11,17
Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto	66/2005; 109/2006	Regione Lazio	18,01	18,01
(P) Hub Interportuali Novara centro merci: nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.	29/03/06	Centro Interportuale Merci	107,12	108,33
Centro Interportuale Merci di Novara Terminale Ovest	90/2006	Centro Interportuale Merci		
Hub Interportuali Catania 1° stralcio della fase 1 - Piastra infrastrutture trasporto gomma-binario-mare e ruota	75/2003;103/2006	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	72,03	72,03
Hub Interportuali - Catania 2° stralcio fase 1	75/2003; 29/03/2006	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	21,18	21,18
Piastra Logistica Umbra - Citta' di Castello / S.Giustino.	15/2004	Regione Umbria	12,50	12,50



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A1

Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE

Infrastruttura/intervento	Delibere CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Copertura
Piastra Logistica Umbra - Foligno.	27/05/2004	Regione Umbria	26,94	26,94
Piastra Logistica Umbra - Terni e Narni.	27/05/2004	Regione Umbria	19,12	19,12
Nuova Conca di Cremona	20/12/2004	Az. Reg. Porti Cremona-Mantova	61,25	-
Grandi HUB Aeroportuali				
Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	69/2005	RFI	223,92	1,00
Hub interportuale Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	107/2004; 64/2005;158/2005 mod. Sogg. Agg.;92/2006	Metro Parma S.p.A.	16,63	16,63
Metropolitana di Parma	64/2005;158/2005 mod. Sogg. Agg.;92/2006	Metro Parma S.p.A.	306,80	268,95
(*) Nuova linea Metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - Prima Tratta Funzionale	29/03/06	Comune Milano	788,70	708,70
Schemi Idrici				
Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	47/2004	Regione Abruzzo	36,81	36,81
Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	139/2002	Regione Basilicata	16,00	16,00
Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale	53/2004	Regione Basilicata	17,28	17,28
Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	138/2002; 54/2004 (Sostituz. Sogg. Agg.)	Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia	20,00	20,00
Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	107/2006	Regione Basilicata	69,30	69,30
Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	20/12/2004 (FAS)	Regione Basilicata	59,52	59,52
Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni	52/2004	Regione Basilicata	26,00	26,00
Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S. Giuliano - Ginosa (lotto 2)	113/2004	Cons. Bonif. Bradano/Metaponto	31,88	31,88
Schema idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza- distribuzione 3° lotto	106/2006	Regione Basilicata	104,50	-
Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto)	49/2004	Regione Calabria	23,24	23,24
Schema Menta: condotta forzata, opere centrale idroelettrica e interventi a valle (II lotto)		Regione Calabria	105,03	105,03



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A1

Opere di Legge Obiettivo approvate dal CIPE

Infrastruttura/intervento	Delibere CIPE	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Copertura
Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	75/2006; 148/2006 del 29/03/2006	Regione Campania	139,47	139,47
Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	62/2003; 20/12/2004 (FAS)	Regione Molise	92,96	92,96
Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	153/2005; 99/2006; 147/2006	Cons. Bonif. Integr.Larinese	75,00	75,00
Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	61/2003;02/12/05	Regione Molise	30,48	30,48
Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello	140/2002	C. Bonif. Vulture Alto Brandano	19,68	20,00
Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania	96/2004; 108/2006	Acquedotto pugliese	52,62	53,00
Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)	48/2004	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	52,33	52,33
Opere di Collegamento Flumineddu - Tirso lavori di indagine e sviluppo	59/2003; 88/2004	Cons. Bonif. dell'Oristanese	39,19	-
Schema n° 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° Lotto - Picocca	58/2003	Ente Aut. del Flumendosa	60,50	0,35
Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1° e 2° lotto	60/2003	Ente Aut. del Flumendosa	55,51	67,09
Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	137/2002	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	53,55	65,89
Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo	136/2002	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	89,21	89,21
Acquedotto Montescuro Ovest	114/2004;88/2006	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	86,20	86,20
Rete elettrica di trasmissione				
Rete Elettrica - Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	42/2004	Terna S.p.A.	46,50	46,50
Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia tratta d' interconnessione	9/2004	Terna S.p.A.	23,00	23,00
Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina	144/2005	Terna S.p.A.	520,00	520,00
Rete Elettrica - Elettrodotto 380KV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	143/2005	Terna S.p.A.	12,00	12,00
Infrastrutture Istituzionali				
Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici			295,20	193,88
Edifici Istituzionali	102/2006		304,66	304,66
Totale Generale			97.481,57	53.481,91



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A2

Proiezioni preliminari - Previsioni di spesa												
Infrastruttura/intervento	Costo attuale	anno 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015	
Corridoio 5 collegamento internazionale Torino - Lione: tratta Bruzolo/Confine di Stato	5.365,00	149,00	50,00	51,00	53,00	26,00	89,00	1.987,00				
Nuovo Valico del Brennero (galleria di base)	3.000,00	41,00	25,00	45,00	110,00	160,00	220,00	2.399,00				
AV/AC Milano - Verona: tratta Treviglio - Brescia	2.000,00			20,00	250,00	400,00	400,00	930,00				
AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	2.800,00			15,00	50,00	350,00	400,00	1.965,00				
Tratta AV/AC Verona - Padova	5.130,00	101,00		10,00	20,00	200,00	300,00	4.499,00				
(P) Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)	1.000,00	3,00		19,00	2,00	1,00	38,00	938,00				
(P) Raddoppio Milano-Morlaro: tratta Cascina Bruciata - Parona	391,90							391,90				
Malpensa - Potenziamento Gallarate-Rho Realizzazione 3° Binario	302,45		5,00	2,00	2,00	7,00	96,00	159,45				
Malpensa - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di Stato)	203,71	1,00	2,00	3,00	77,00	101,00	19,71					
Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	87,42			2,00	20,00	35,00	30,42					
Grande Ferroviaria Merid Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	2.375,00	7,00	1,00	5,00	18,00	25,00	306,00	2.011,00				
A4 Raccordo autostradale Villesse - Gonzia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	100,99		1,37			5,66	34,00	34,00	25,96			
A4 Venezia Trieste - Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Alfiro-Villesse Sistiana	746,85					112,03	166,71	224,06	112,03	172,03		
Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo	4.128,00				166,55	500,83	940,38	940,38	514,87	466,05		
Bergamo - Lecco: collegamento Callusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	58,00					11,80	34,80	11,80				
Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana	25,82						7,75	12,91	5,16			
Superstrada Pedemontana Veneta	1.989,69				596,91	994,05	387,84					

Allegato A2



Struttura Tecnica di Missione

Progettazioni preliminari - Previsioni di spesa											
Infrastruttura/intervento	Costo attuale	anno 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015
Brescia-Bergamo-Milano (Breberni) km. 61,5 collegamento SP 19	1.685,12			150,06	350,00	425,00	380,00	380,12			
(P) Tangenziale EST esterna di Milano	1.742,00				221,47	269,11	515,74	309,11	285,53		
Raddoppio Genova-Venimiglia; tratta Andora - Finale Ligure Marina	1.540,30	16,00	15,00	15,00	20,00	200,00	300,00	660,30			
Messina - Catania: raddoppio Giampigli - Fiumefreddo	1.970,00	16,00		20,00	4,00	6,00	60,00	1.864,00			
Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia	75,92				4,00	5,00	11,92	55,00			
SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Arno-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28	200,67						20,38	48,87	69,77	54,16	29,38
SS 1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia	213,85				71,47	71,47	71,46	0,05			
Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)	295,02					25,02	60,00	70,00	70,00	70,00	70,00
Corridoio tirrenico meridionale - Collegamento A12 - Appia (Roma - Terracina) e bretella Sistema Valmontone	2.184,81				220,00	440,00	660,00	550,00	314,81		
Itinerario A12 Pontina-Appia. Variante alla SS7 Appia in comune di Formia	439,00					43,90	109,75	163,65	37,60	43,90	
SS 7 Quaiet Domitiana: tratta Garigliano - Castelvolturno compresa la variante di Mondragone	1.022,18				102,22	204,45	306,68	255,55	102,22		
Salerno - Reggio Calabria: lotti di completamento	3.423,70			60,00	628,00	810,00	660,00	875,00	283,70		
Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaromonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114) alla sezione tipo B (4 corsie)	1.268,58					253,72	360,37	360,57	263,72		
Nodo Ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	210,00		2,00		6,00	50,00	50,00	100,00			
S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	201,41					20,14	40,28	70,48	50,35	20,14	
Nodo ferroviario di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	147,36						44,21	73,66	29,47		
(P) Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano Km 313+000	464,00						67,35	124,02	64,26		

Allegato A2



Struttura Tecnica di Missione

Proiezioni preliminari - Previsioni di spesa											
Infrastruttura/intervento	Costo attuale	anno 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015
Direttore Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabiano	1.918,50							1.918,50			
Raddoppio Spoleto - Terni	529,00	4,00	6,00	1,00	4,00	7,00	44,00	497,00			
Nuova linea Passo Corese - Rieti	442,20						66,31	88,44	132,66	110,55	44,22
SS 77 Val di Chienti: Foligno-Pontealtrave. Allacci SS3 e SS16 (1° maxilotto - 2° stralcio) 1° lotto funz.le sub1	424,81			63,72	108,20	127,44	63,72	63,72			
SS 77 Val di Chienti: Foligno-Pontealtrave (1° maxilotto - 2° stralcio) 2° lotto (sub lotto2)	681,48				193,14	172,81	210,29	100,15	95,00		
Intervallive Macerata e Tolentino-San Severino (1° maxilotto - 2° stralcio) 2° lotto funz.le	57,24						20,63	18,62	9,59		
SS 78 Val di Fiastra: tratto Sarnano - Storzacosta (1° maxilotto - 3° stralcio)	72,51						25,18	30,28	10,86		
Pedemontana Marche: tratto Fabriano-Muccia/Sfercia (2° maxilotto - 2° stralcio)	295,35				29,64	73,84	73,84	59,07	59,07		
Piano di Area Vasta per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici.	17,00			4,25		12,75					
Nodo Stradale di Perugia varianti alla S.G.C. E/45 e al raccordo autostradale Perugia A1: tratto Madonna del Piano/Collestrada/Ellera	715,92				100,23	143,18	178,98	214,78	78,75		
Strada Tre valli - Tratto Fiamminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoleatina	615,89			15,00	33,00	85,68	90,89	170,89	136,89	31,69	50,44
Adeguamento a 4 corsie della SS372 "Telesina" dal Km 0+000 al km 60+900	708,38				70,84	177,10	247,93	212,51			
S.S. 106 megalotto 4 - Tratto 9° Variante di Nova Sili lotti 1-2-3-4 (4 corsie)	53,67				8,05	10,73	18,78	16,10			
Nodo d'interscambio AC/SFR/M/trasporto Pubblico-Privato su gomma	35,60				10,88	17,80	7,12				
Metropolitana linea C "Tracciato Fondamentale": tratte T2, T3	1.379,42	4,00	4,40	22,00	108,00	139,00	155,00	387,00	309,00	194,00	66,00
Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	365,12						36,51	91,38	81,35	54,77	36,31
Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2B (Ospedale Maggiore-Capolinea Normandia Borgo Panigale)	102,97						20,59	30,89	30,89	20,60	

Allegato A2



Struttura Tecnica di Missione

Progettazioni preliminari - Previsioni di spesa											
Infrastruttura/intervento	Costo attuale	anno 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015
Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS)	185,47				37,09	55,84	55,84	37,10			
Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 2A (Stazione FS - Ospedale Maggiore)	299,26				59,95	99,78	89,78	59,85			
Sistemazione Nodo di Catania: ininteramento stazione centrale	507,00	1,00		3,00	8,00	1,00	2,00	495,00			
Monza Metropolitana - Prolungamento della linea metropolitana M1: Monza - Bettola (lotto 1)	88,94	1,11			12,02	17,38	22,04	20,02	17,60		
Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P. la Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami	495,16				51,85	126,64	185,22	89,37	49,89	16,73	
Prolungamento linea M1: materiale rotabile 9 Unità Di Trazione (lotto 2)	86,00				8,00	17,40	34,40	25,60			
Civitavecchia - Molo di sottofutto darsena grandi mense	19,52				9,76	9,76					
Civitavecchia - Nuove barchine per l'area crocieristica e commerciale	62,91				9,44	16,73	23,02	15,73			
Civitavecchia - Nuovo accesso al bacino storico	42,37					21,19	21,18				
Civitavecchia - Ponte mobile di collegamento con l'antemurale Traiano	14,08				1,00	3,00	5,08	5,00	1,00		
Civitavecchia - Realizzazione nuova darsena traghetti (lotto 1*)	68,22			12,84	21,40	24,68	10,88	10,68			
Civitavecchia - Prolungamento della barchina n° 13	20,00					10,00	10,00				
Civitavecchia - Riquilificazione banchine del bacino storico	8,70					3,40	5,30				
Civitavecchia - Viabilità principale	119,85						25,00	35,00	35,00	24,85	
Civitavecchia - Realizzazione nuova Darsena Servizi (lotto 1*)	71,37			19,71	17,84	21,41	10,71	10,70			
Civitavecchia - Prolungamento dell' antemurale C. Colombo (lotto 1*)	46,83			9,37	16,39	18,38	4,68				
Hub Taranto - Ampliamento del IV sportone	74,69			11,35	14,19	25,14	22,41				

Allegato A2



Struttura Tecnica di Missione

Progettazioni preliminari - Previsioni di spesa											
Infrastrutturale/intervento	Costo attuale	anno 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015
Hub Taranto - Darsena a Ovest del IV sporgente	27,74			4,44	5,27	8,71	8,32				
Hub Taranto - Realizzazione strada dei Moli, rete elettrica, idrica e fognaria	26,15			4,16	11,51	10,46					
Hub Taranto - Piattaforma logistica integrata al sistema Trans europeo intermodale del "Corridoio Adriatico"	27,57			4,41	12,13	10,46					
Piattaforma Logistica Trieste: opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Olii Minerali	278,90			5,88	41,84	83,67	84,15				
Genova: riassetto accesso portuale Voltri	19,94					1,89	4,99	6,96	5,95		
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Allacciamenti ferroviari	2,99				0,18	0,30	2,51				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Capannoni prefabbricati	5,53				0,33	0,55	4,65				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Impianti d'illuminazione, strade e piazzali	1,54					0,61	0,83				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Ingresso pedonale aereo zona MCT	1,58				0,10	0,18	1,32				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Laboratori Fitopatologici	0,42					0,03	0,16	0,21			
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Magazzini della "Piastra del freddo"	30,00				1,80	6,20	22,00				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Parcheggio multipiano zona MCT	8,00				0,48	0,90	6,72				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Reti distribuzione idrica e fognaria	6,07					2,07	4,09				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Reti elettriche e trasmissione dati	2,49				0,15	0,27	2,07				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Collegamento rigassificatore e piastra del freddo	11,44				0,70	4,32	6,66				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Sistemazione piazzale Nord del Porto	0,50				0,03	0,06	0,42				
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Strada di collegamento S. Ferdinando - piazzale nord del Porto	2,10				0,13	0,21	1,76				

Allegato A2

Struttura Tecnica di Missione

Progettazioni preliminari - Previsioni di spesa											
	Costo attuale	anno 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015
Infrastruttura/intervento											
Hub Interportuali: Gioia Tauro - Viabilità interna e di raccordo verso la "Piastra del freddo"	3,50				0,21	0,35	2,23	0,71			
Interporto di Battipaglia - lotto di completamento	74,92			14,99	22,48	22,48	14,97				
Piastra Logistica Umbra - Città di Castello / S. Giustino.	12,50				4,75	0,25	5,97				
Piastra Logistica Umbra - Foligno.	26,94					0,04	13,47	5,39			
Piastra Logistica Umbra - Terni e Narni.	19,12					5,74	3,59	3,02			
Nuova Conca di Cremona	61,25				12,25	18,34	18,33	12,24			
Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	223,92	1,00			0,00	3,00	67,00	161,92			
(*) Nuova linea Metropolitana M4 Loventeggio-Linate - Prima tratta Funzionale	788,70				4,89	11,30	41,80	75,30	123,10	164,50	368,10
Schema Idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza-distribuzione 3° lotto	104,50				4,00	20,00	29,00	35,00	23,50		
Opere di Collegamento Flumineddù - Tirso lavori di indagine e sviluppo	39,19			10,00		10,00	9,19				
Schema n° 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° Lotto - Pirocca	60,50					8,07	24,20	24,20	4,03		
Ponte sullo Stretto di Messina	4.684,30									408,43	938,88
Totale Progetti preliminari	83.988,48	339,11	112,37	944,44	4.211,11	7.900,69	9.899,32	30.741,39	3.564,35	1.792,43	1.531,31



Struttura Tecnica di Missione

Allegato A2

Progettazioni definitive - SAL e previsioni di spesa											
Infrastruttura/intervento	Costo attuale	SAL 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015
Riquilibrata Linea ferroviaria Saronno - Seregno (FNIME)	75,51	1,00		1,90	30,00	30,00	12,61				
(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	295,82			2,97	11,72	29,60	88,78	116,34	41,38		
Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes - Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio	279,85			60,00	69,00	69,00	69,00				
Passante di Mestre (riprevedere le differenze 07/08/09/10)	760,00	69,43	140,00	180,00	200,00	196,53					
(P) Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	769,32			103,40	192,33	230,80	190,00	90,90			
(P) Riquilibrata SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)	162,80	0,96	0,00	71,00	28,50	34,30	34,30	44,81			
Raccordo Autostradale CISA Fontevivo (PR) - Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta Tibre - Tirreno Brennero)	1.809,85		0,59	0,00	1,00	168,57	250,00	350,00	350,00	400,00	269,00
Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	622,00	11,00		5,00	42,00	44,00	65,00	459,00			
Traita AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.	5.060,00	198,00						1.682,00			
Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	19,00							78,00			
SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	65,95	1,00	15,00	36,00	11,40						
Sa-Rc ulteriori lotti cantierali	2.155,90	746,00	660,00	680,00							
Sa-Rc Km 063+800-082+330. Da svincolo Scignano a svincolo Atena 1° macrolotto (1° megalotto)	587,04	302,80	226,00	66,26							
Sa-Rc Km 108+000-139+000 2° macrolotto: lavori di ammodernamento ed adeguamento tipo 1/a norme CNR/80 (4° megalotto)	1.038,89		100,00	350,00	150,00	200,00	250,00	180,94			
Sa-Rc Km 393+500 - 423+300 - Dallo svincolo Gioia Tauro escluso allo svincolo Scilla escluso 5° macrolotto (2° megalotto)	1.065,19	32,52	74,00	313,04	319,96	259,75	195,33				
Sa-Rc da Km 423+300 sv Scilla incluso a Km 442+920 sv RC 6° macrolotto (3° Megalotto)	615,81		30,00	110,00	190,00	146,12	119,64				
Sa-Rc Km 222+000-225+800 - Tronco 2° tratto 4° lotto 3° stralci 1° e 2° Ammodernamento e adeguamento	150,12		15,00	52,24	62,57						
Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	694,46	281,90	80,46	300,80	130,00						
Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	1.032,68	3.032,00									
Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicattì (Ponte Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400	594,58			1,23	103,90	166,87	167,30	100,48	59,00		
Raddoppio Bari S. Andrea - Biletto	210,00			6,00	22,00	49,00	81,00	41,00			
(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce	91,97	71,00	16,00	4,97							

Allegato A2



Struttura Tecnica di Missione

Progettazioni definitive - SAL e previsioni di spesa											
Infrastruttura/intervento	Costo attuale	SAL 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015
GRA - Adeguamento a tre corsie dal km. 17+400 al km. 18+800 - 6° Lotto	89,15	58,73	29,42								
Metropolitana di Roma Linea C: Tratte T4, T5, T6A, T7 e deposito Granili	1.688,00	12,00	30,00	214,00	529,00	558,00	118,00				
Collegamento linea Aiflana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	279,03	212,06	66,94								
Linea 6 Metropolitana di Napoli - 2 Lotto: tratta funzionale Mergellina - Municipio	582,92		37,20	84,79	111,26	101,19	118,98	49,15	28,61		
Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / centro direzionale	689,00	368,30	320,70	142,70							
Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (I lotto)	12,07	9,37	6,96	2,20							
Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico (II lotto)	14,40		2,18	3,60	5,76	2,56					
Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A	2,89	2,69									
Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona B	1,92	1,92									
Completamento rete metropolitana di Catania da Aeroporto a Stesicoro a Paternò	425,00			60,00	50,75	34,40	84,55	62,93	49,31		
Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Però	336,56	147,17	140,39	49,00							
SS 131 "Carlo Felice" da Km 32+300 a Km 41+000	53,93		9,98	10,78	19,28	16,18					
SS 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 32+300	27,00		4,05	5,40	2,48	2,10					
SS 131 "Carlo Felice" da Km 41+000 a Km 47+600 - Abitato di Sanluri	33,97	17,03	11,45	4,87							
Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	15,55	2,96	9,94	2,75							
Plastra logistica di Civitavecchia: Adeguamento sedime	5,44	1,90	3,84								
Plastra logistica di Civitavecchia: Collettore fognario e vasche di laminazione	1,71		1,71								
Plastra logistica di Civitavecchia: Raccordo ferroviario della piastra logistica con la linea Civitavecchia Orte	0,27	0,10	0,12								
Plastra di Civitavecchia: Rampe carreggiate sud superstrada Porto e svincolo d'ingresso	0,97	0,45	0,46								
Plastra di Civitavecchia: Recinzione con impianti di video sorveglianza ed antintrusione	2,48	1,24	0,94								
Plastra logistica di Civitavecchia: Spostamento Acquedotto	0,30		0,30								
Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto	18,01			1,28	10,91						
(P) Hub interportuali Novara centro merci: nuovo ponte ferroviario sul torrente Tardoppo.	2,16		0,60	0,90	0,46						

Allegato A2



Struttura Tecnica di Missione

Progettazioni definitive - SAL e previsioni di spesa											
Infrastruttura/intervento	Costo attuale	SAL 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015
Centro Interportuale Merca di Novara Terminale Ovest	104,96	57,41	5,20	15,19	15,54						
Hub Interportuali Catania 1° stralcio della fase 1 - Piastra Infrastruttura trasporto gomma-binario-mare e ruota	72,03	3,52	2,37	33,07	19,84	19,23					
Hub Interportuali - Catania 2° stralcio fase 1	21,18			2,00	8,00	1,18					
Hub interportuale Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	16,63	8,19	6,78	5,85							
Metropolitana di Parma linea A: scambiatore nord - Stazione FS - Campus Universitario	192,67			28,00	48,17	57,80	28,90				
Metropolitana di Parma linea C: stazione FS - aeroporto di Parma	6,00			3,00	3,00	1,20					
Metropolitana di Parma linea A - Completamento: Barberi(asta di manovra) - Campus Universitario	108,13			38,41	54,89	21,53					
Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	36,81		2,23	33,85	10,88	7,64					
Acquedotto Frida-Sinni-Perusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	16,00		8,00	8,00	5,20	2,80					
Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale	17,28		3,90	3,90	4,95	2,05					
Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	20,09		8,00	4,00	8,00	3,00					
Completamento schema idrico Basenio-Bradano. Attrezzamento settori G	69,30			97,30	25,00	72,00					
Continuità completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	99,62	2,00	25,00	10,00	16,92						
Adeguamento Opere di Capazione, Rifornimento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni	26,00	0,30	8,00	14,00	5,82						
Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosa (lotto 2)	31,88	7,83	7,99	10,00	8,34						
Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Mentia; pozzo piezometrico (I lotto)	23,24		3,24	10,00	7,00	3,00					
Schema Mentia: condotta forzata, opere centrali idroelettrica e interventi a valle (II lotto)	105,03	0,84	7,30	48,00	31,84	18,80					
Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	139,47		13,05	27,85	63,61	46,81					
Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	92,96	0,37	6,15	37,00	22,06	7,25	14,11				
Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	75,00	1,90	9,75	15,00	22,00	15,00	11,25				
Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	30,48		0,18	12,17	18,23	1,94					
Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina In agro di Lavello	19,68	0,10	12,18	6,16	1,16						
Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania	52,62		0,83	10,96	15,54	16,84	10,98				

Allegato A2



Struttura Tecnica di Missione

Proiezioni definitive - SAL e previsioni di spesa												
Infrastruttura/Intervento	Costo attuale	SAL 2006	anno 2007	anno 2008	anno 2009	anno 2010	anno 2011	anno 2012	anno 2013	anno 2014	anno 2015	
Utilizzazione irrigua e potabile del Ril Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)	52,33		19,32	23,48	9,43							
Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1° e 2° lotto	55,51	55,51										
Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	53,55	10,86	5,36	10,39	14,74	12,18						
Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo	89,21		17,84	44,81	26,76							
Acquedotto Montescuro Ovest	86,20		4,21	27,23	40,66	13,67						
Rete Elettrica - Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	46,50	46,50										
Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia tema d'interconnessione	23,00	23,00										
Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Lalina	520,00	23,00	52,00	104,00	120,00	141,00	76,00					
Rete Elettrica - Elettrodotto 380KV Matera - S. Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rocerno in Vulture (Potenze)	12,00	12,00										
Edifici Istituzionali	304,66	150,00	150,00	38,66								
Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici	295,20	175,00	75,00	40,20								
Totale progetti definitivi	33.525,03	6.026,47	3.515,12	4.796,74	4.345,57	3.805,09	2.894,72	6.932,03	520,50	400,00	289,00	
Totale generale	97.497,57	6.396,37	3.670,41	5.483,41	8.549,33	11.981,64	12.563,31	37.931,39	3.984,86	2.092,43	1.920,31	

Allegato B

**Legge Obiettivo: quadro complessivo
degli interventi**



Tabella B.1 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo
Lombardia	Rete Elettrica linea Turbigo - Bovisio: tratta Turbigo - Rho	46,50
Lombardia- Emilia Romagna	Rete Elettrica 380kV linea S. Fiorano - Robbia (Svizzera)	23,00
Lazio	GRA - Adeguamento a tre corsie- lotti ultimati	285,84
Campania	Consolidamento costoni collina dei Camaldoli: lato Soccavo zona A e B	4,81
Campania - Calabria	Salerno - Reggio Calabria: lotti ultimati	711,45
Basilicata	Rete Elettrica 380kV Matera - S. Sofia: variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture -PZ-	12,00
Sicilia	Asse Autostradale Palermo - Messina	1.032,68
Sardegna	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis - Mogoro - Zeppara) 1° e 2° lotto	55,51
	Totale	2.171,79



Tabella B.2 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo
Piemonte	Autostrada Asti - Cuneo	1.458,38
	Centro Interportuale Merci di Novara	107,12
Lombardia	(P) Riqualfica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)	162,80
	Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	336,56
	(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	295,82
	(P) Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	769,32
	Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio	279,95
	Riqualficazione Linea ferroviaria Saronno - Seregno (FNME)	75,51
	Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	655,83
Veneto	Passante di Mestre	750,00
Umbria	Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	12,87
Umbria-Lazio	Terni-Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale	184,21
Lazio	GRA - Adeguamento a tre corsie- lotti in completamento	282,21
	SS 156 Monti Lepini: 2° Tronco 2° Lotto tratta Pontinia / Sezze	65,95
	Piastra logistica di Civitavecchia	11,17
	Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina	520,00
Abruzzo	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo	36,81
Molise	Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	92,96
	Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	30,48

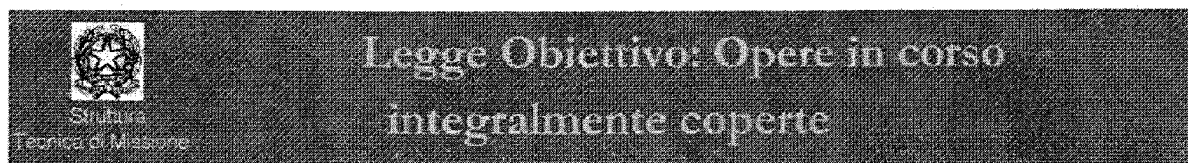


Tabella B.2 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo
Campania	Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina SS7 Appia 4° lotto ex 6°	61,76
	Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / centro direzionale	689,00
	Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	279,03
	Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	15,55
	Hub interportuale Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	16,63
	Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	139,47
	Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania	52,62
	Risanamento igienico/sanitario vallone S.Rocco incluso risanamento idrogeologico	26,47
Calabria	S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	116,58
	S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolugamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	652,36
	S.S. 106 variante dell'abitato di Marina di Gioiosa Jonica	131,58
	S.S. 106 megalotto 1: località (S.Illario - Gioiosa)	450,00
	Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto)	23,24
	Schema Menta: condotta forzata, opere centrale idroelettrica e interventi a valle (II lotto)	105,03
Basilicata	Conturizzazione completa UtENZE Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	59,52
	Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	16,00
	Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale	17,28
	Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	20,00
	Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni	26,00
	Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosa (lotto 2)	31,88

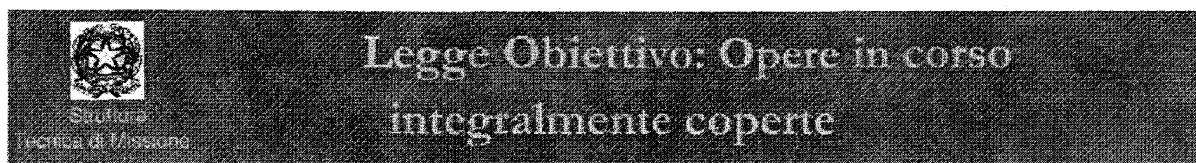


Tabella B.2 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo
Puglia	(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce	91,97
	Raddoppio ferroviario Bari - Taranto (escluso tratta S.Andrea - Bitetto)	296,00
	Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello	19,68
Sicilia	Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	694,46
	Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicattì (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400	594,58
	Raddoppio ferroviario Palermo - Messina	1.672,00
	Hub Interportuali - Catania	93,21
	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	53,55
	Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo	89,21
	Acquedotto Montescuro Ovest	86,20
Sardegna	SS 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 47+600	114,90
Varie	Grandi Stazioni - Riqualificazione stazioni	243,54
	Grandi Stazioni - Infrastrutture complementari	284,47
	Edifici istituzionali	304,66
	Totale	13.696,38

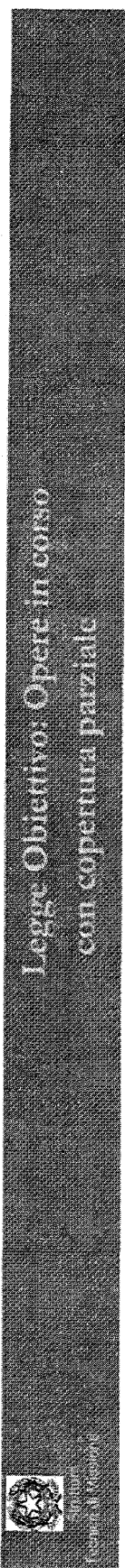


Tabella B.3 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire
			L. O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E.	
Piemonte	Metropolitana di Torino: tratta 3 (Collegno - Cascine Vica)	252,51	-	-	101,00	-	151,51
	Metropolitana di Torino: tratta 4 (Lingotto - Bengasi)	193,55	-	-	77,42	-	116,13
Liguria	Genova-Ventimiglia: Raddoppio ferroviario tratta Andora - Finale Ligure Marina	1.540,00	-	619,80	-	-	920,20
Veneto	Sistema Mo.SE	4.271,63	1.539,00	111,73	-	-	2.620,90
Toscana	S.G.C. E78 Grosseto - Fano: tratta stradale Toscana (lotti 5-6-7-8)	268,69	-	-	-	-	268,69
	S.G.C. E78 Grosseto - Fano: tratta stradale Toscana (lotto 4)	69,00	-	-	-	-	69,00
	S.G.C. E78 Grosseto - Fano: tratta stradale Toscana (lotto 9)	91,06	-	-	-	-	91,06
Marche - Umbria	Quadrilatero Umbria - Marche: assi principali	1.651,80	1.063,10	-	-	100,00	488,70
Lazio	Metropolitana di Roma Linea C: tracciato fondamentale	3.047,00	316,00	650,25	576,76	-	1.503,99
	SS 675 Umbro - Laziale: (tronco 3 - lotto 1 - stralcio B e tronco 2 - lotto 1 °, 2 °)	545,53	-	-	100,00	-	445,53
Abruzzo	SS 675 Umbro - Laziale: (tronco 3 - lotto 1 - stralcio A)	52,05	-	-	-	-	52,05
	SS 17: Variante all'abitato dell'Aquila	21,16	-	-	10,33	-	10,83
Campania	Metropolitana di Napoli: linea 6	750,00	100,00	113,10	92,19	307,71	137,00
Basilicata	Schema idrico Basento Bradano - Acerenza (3° lotto)	104,50	-	-	-	-	104,50
Calabria	Salerno - Reggio Calabria: lotti di completamento	8.334,55	1.965,21	4.856,92	-	-	1.512,42
Varie	Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici	295,20	193,88	-	-	-	101,32
	Totale	21.383,73	6.177,19	6.351,80	967,70	307,71	8.593,83

XV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Legge Obiettivo Opere da avviare entro il 2012

Tabella B.4 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire
			L.O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E. Privati	
Piemonte	Galleria di sicurezza del traforo stradale del Frejus	184,71	-	-	-	184,71	-
	SS 1 Aurelia bis: Viabilità d'accesso porti di Savona (torrente Leimbro e Albisola Superiore)	246,96	-	-	-	-	246,96
	SS 1 Aurelia bis: Viabilità d'accesso porti di Savona (torrente Leimbro e Savone/casello autostradale)	100,63	-	-	-	-	100,63
	SS 1 Aurelia bis: Viabilità d'accesso porto La Spezia 3° lotto (Feletino-raccordo autostradale)	255,82	-	-	-	-	255,82
	SS 1 Aurelia bis: Viabilità d'accesso porto La Spezia 4° lotto (San Benedetto-Beverino)	152,22	-	-	-	-	152,22
Liguria	Tunnel stradale di Genova	421,00	-	-	-	326,00	95,00
	Progettazione S.S. 28 Colle di Nava: variante all'abitato di Imperia	4,98	4,98	-	-	-	-
	Raddoppio ferroviario Voltri - Brignole	622,00	-	622,00	-	-	-
	Pedemontana Lombarda	4.125,00	916,90	113,16	-	2.682,94	415,00
	Brescia - Bergamo - Milano (BreBeMi)	1.685,12	-	-	-	1.685,12	-
	Tangenziale Est di Milano	1.742,00	-	-	-	1.742,00	-
	Autosstrada A4 Torino - Milano: adeguamento Novara - Milano e variante di Bernate Ticino	372,95	-	-	-	372,95	-
	S.S. 341 Gallaratese: tratta Samarate e confine provinciale di Novara	93,00	-	93,00	-	-	-
	S.S. 11 Padana Superiore: tratta Magenta - Tangenziale Ovest Milano	231,10	-	215,80	-	-	15,30
	AV/AC: tratta Treviglio - Brescia	2.000,00	-	175,00	-	-	1.825,00
Lombardia	Malpensa: potenziamento ferroviario Gallarate-Rho	302,45	-	10,00	-	-	292,45
	Malpensa: collegamento ferroviario Arcisate-Stabio (confine di Stato)	203,71	-	5,02	-	-	198,69
	Metropolitana di Milano M1: tratta Monza - Bettola	124,40	54,00	-	70,40	-	-
	Metropolitana di Milano M4: tratta Lorenteggio - Storza Policlinico	788,70	-	160,00	-	548,70	80,00
	Metropolitana di Milano M5: tratta Garibaldi - Bignami	495,16	175,67	-	135,93	-	183,56



Tabella B.4 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire
			L.O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E. Privati	
Veneto	AV/AC Brescia - Verona	2.800,00	-	-	-	-	2.800,00
	Superstrada Pedemontana Veneta	1.989,69	-	225,85	17,90	-	1.745,94
	Nodo di Verona	657,00	-	-	-	-	657,00
Veneto - Trentino Alto Adige	Progettazione collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	5,00	-	1,00	-	-	4,00
	Collegamento ferroviario Fortezza - Verona (lotto 1)	1.456,00	-	-	-	-	1.456,00
	Collegamento ferroviario Fortezza - Verona (lotto 2-4)	1.044,00	-	-	-	-	1.044,00
Veneto - Friuli V. Giulia	Ampliamento autostrada A4: tratta Quailo d'Altino - Villesse	746,85	-	-	-	746,85	-
	Raccordo A4 Villesse - Gorizia	100,99	-	14,60	-	-	86,39
Friuli Venezia Giulia	AV/AC: tratta Ronchi - Trieste	1.929,00	-	42,00	-	-	1.887,00
	Riqualificazione S.S. 56 di Gorizia: tratta Villesse/Gorizia - Villanova	22,11	-	22,11	-	-	-
	Hub Portuale di Trieste	278,90	32,00	-	46,80	-	200,10
Veneto - Emilia Romagna	Raccordo Autostradale CISA (TIBre : Tirreno - Brennero)	1.809,65	-	-	-	1.809,65	-
	E45-E55 Romea: tratta stradale Orte - Mestre	7.100,00	-	-	-	5.600,00	1.500,00
Emilia Romagna	Bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo	464,00	-	-	-	289,00	175,00
	Metropolitana di Bologna: 1° lotto funzionale (tratta Fiera Michelino-Stazione Fs)	185,47	90,61	8,05	86,81	-	-
	Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: tratta Rimini Fs - Riccione Fs	92,05	-	-	-	-	92,05
Toscana - Emilia Romagna	Metropolitana di Parma	268,95	-	-	-	-	268,95
	Progettazione raddoppio Pontremolese	48,00	-	-	-	-	48,00

XV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Legge Obiettivo: Opere da avviare entro il 2012

Tabella B.4 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili			Fabbisogni da reperire		
			L.O.	Altre fonti statali	Enti Locali		U.E.	Privati
Toscana	Asse Autostradale A12: tratta Rosignano - Civitavecchia	3.311,00	-	-	-	-	3.311,00	-
	Hub Interportuale di Guastucci	26,08	-	-	-	-	-	26,08
Marche	Elettrodotto S. Barbara - Tavaruzze - Casilina	60,00	-	-	-	-	60,00	-
	Porto di Ancona: Collegamento stradale tra il porto e la grande viabilità	466,73	-	-	-	-	-	466,73
	Porto di Ancona: opere infrastrutturali	220,00	-	106,30	-	-	-	113,70
Umbria	Progettazione nodo ferroviario di Falconara	6,00	-	6,00	-	-	-	-
	E45: Nodo di Perugia (tratta Corciano - Madonna del Piano - Collestrada) incluso nella E45 - E55 Romea	-	-	-	-	-	-	-
	Collegamento ferroviario Orte - Falconara: Spoleto - Terni	529,00	-	529,00	-	-	-	-
	Piastra Logistica Umbra - Interporto Città di Castello - S. Giustino	12,50	6,25	-	6,25	-	-	-
	SS 148 Pontina e Bretella Cisterna-Valmontone: lotto funzionale	1.744,23	359,56	-	-	-	1.046,54	338,13
	Adeguamento SS 4 Salaria: tratta Passo Corese - Rieti	625,00	-	-	40,00	-	-	585,00
Lazio	Progettazione adeguamento Cassia: tratta Roma - Viterbo	6,64	-	-	-	-	-	-
	Nuova linea ferroviaria Passo Corese - Rieti: tratta Passo Corese - Osteria Nuova	350,00	90,00	-	-	-	-	260,00
	Gronda merci di Roma: progettazione cintura nord	16,00	-	16,00	-	-	-	-
	Porto di Civitavecchia: 1° lotto	194,65	30,00	-	-	-	-	164,65
	Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto	18,01	18,01	-	-	-	-	-
	Variante alla SS 7 Appia in comune di Formia	439,00	-	74,71	-	-	-	364,29
Abruzzo	SS 81 Teramo - Ascoli Piceno: tratta Villa Lempra - Contrada La Cona	19,29	-	-	-	-	-	19,29
Molise	Bretella di collegamento A1-A14 Termoli - S. Vittore: tratta S. Vittore - Boliano - Campobasso	1.496,15	-	-	-	106,33	748,06	641,75
	Irrigazione basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	75,00	75,00	-	-	-	-	-
Campania	Adeguamento della S.S. 372 Telesina: tratta Benevento - Caianello	708,38	110,00	-	-	-	598,38	-
	SS 7 quater Domitiana: Lavori di ammodernamento	1.022,18	-	40,00	-	336,60	-	643,58

8/12



Tabella B.4 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire	
			L.O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E.		Privati
Campania - Calabria	Velocizzazione ferroviaria Batipaglia - Paola - Reggio Calabria	230,00	-	-	-	200,00	-	30,00
	S.S. 106 megalotto 3: S.S. 534 e Roseto Capo Spulico	1.112,37	-	-	-	271,35	-	841,02
Calabria	S.S. 106 megalotto 5: località S. Gregorio km 7+700 allo sv. di Mellito Portio Salvo km 34+400	1.101,80	-	-	-	-	-	1.101,80
	S.S. 106 megalotto 4: raccordo S.S. 106 Sibari e Sa-RC Firmo	200,00	-	-	-	200,00	-	-
Basilicata	S.S. 106 variante di Nova Siri	53,67	-	-	-	44,43	-	9,24
	Itinerario Nord - Sud Tirrenico: Lauria - Candela (1° tronco Fondo Valle Sauro)	381,00	-	-	-	381,00	-	-
	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	69,30	69,30	-	-	-	-	-
	S.S. 275 Maglie - S. Maria di Leuca: 1° lotto (Maglie - Montesano Salentino)	111,55	-	111,55	-	-	-	-
Puglia	S.S. 96 Barese: tronco Altamura - inizio variante Toritto 1° lotto	43,90	-	43,90	-	-	-	-
	S.S. 96 Barese: tronco inizio variante Toritto - Modugno	58,00	-	58,00	-	-	-	-
	S.S. 172 dei Trulli	35,00	-	35,00	-	-	-	-
	Piastra portuale di Taranto	156,15	21,52	97,09	-	-	37,54	-
	Regusa - Catania: adeguamento SS 514 Chiaromonte e SS 194 Ragusana	1.268,58	-	399,20	-	-	634,29	235,09
	Palermo - Agrigento: tratta Palermo - Lercara Friddi	820,00	-	820,00	-	-	-	-
	Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela (lotti B2, B4a, B4b, C3)	272,77	-	272,77	-	-	-	-
	Autostrada Siracusa - Gela: tratta Rosolini - Scicli (lotto 9)	150,44	-	80,46	-	69,98	-	-
Sicilia	Nodo ferroviario di Palermo	1.113,00	-	978,00	-	135,00	-	-
	Raddoppio ferroviario Messina - Catania: tratta Giampilleri - Flumefreddo	1.970,00	-	-	-	1.970,00	-	-
	Progettazione nodo di Catania: interrimento stazione centrale	12,00	12,00	-	-	-	-	-
	Metropolitana di Catania Stesicoro - Aeroporto: tratta Stesicoro - Vittorio Emanuele	90,00	90,00	-	-	-	-	-

Legge Obiettivo: Opere da avviare entro il 2012

Tabella B.4 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire
			L.O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E.	
Sardegna	SS 291 Della Nurra: (lotto 1)	71,38	-	-	-	-	71,38
	SS 291 Della Nurra: (lotto 4)	35,00	-	-	-	-	35,00
	Schema Idrico: Schema 39 (2° e 3° lotto)	60,50	0,35	-	-	-	60,15
	Utilizzazione irrigua e potabile dei Fiumi Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)	52,33	52,33	-	-	-	-
Totale		55.906,64	2.215,12	5.375,57	404,09	3.716,59	24.439,04
							19.816,04

Ulteriori opere da avviare entro il 2012

Tabella B.5 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire
			L.O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E.	
Valle d'Aosta	Completamento SS 27 di accesso al traforo del S. Bennardo	128,07	-	-	-	-	128,07
Lombardia	SS 36 Cinisello - Balsamo: Scorrano Viale Lombardia	228,00	-	183,11	-	-	44,89
	Tangenziale sud di Bergamo	150,00	-	99,38	-	-	50,62
Emilia Romagna	Porto di Ravenna	135,00	-	-	-	-	135,00
Lazio	Complanari stradali A24	256,00	-	85,30	85,35	-	-
	Raddoppio ferroviario Roma - Pescara	1.184,00	-	34,00	-	52,00	1.098,00
Campania	AC Napoli - Bari: raddoppio ferroviario tratta Bovino - Cervaro	550,00	-	550,00	-	-	-
Puglia	AC Napoli - Bari: raddoppio ferroviario tratta Apice - Orsara di Puglia	2.210,00	-	57,00	-	-	2.153,00
Basilicata	Raddoppio ferroviario Matera - Altamura	130,00	-	-	-	-	130,00
	Totale	4.971,07	-	1.008,79	85,35	52,00	3.739,58



Tabella B.6 (milioni di euro)

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire
			L. O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E.	
Piemonte	Corridoio V collegamento internazionale Torino - Lione	5.365,00	-	349,00	-	-	5.016,00
Piemonte Lombardia Liguria	Tratta AV/AC Milano - Genova: terzo valico di Giovi	5.060,00	-	223,00	-	-	4.837,00
Trentino Alto Adige	Asse ferroviario Monaco - Verona: galleria del Brennero	3.000,00	45,00	215,00	-	-	2.740,00
			-	-	-	-	-
	Totale	13.425,00	45,00	787,00	-	-	12.593,00

Allegato C

**Articolazione degli interventi selezionati tra
PON “RETI E MOBILITA’” e PNM “RETI E
MOBILITA’”**

INDICE

1. INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI CANDIDABILI ALL'INSERIMENTO NEL PON "RETI E MOBILITÀ" E NEL PNM "RETI E MOBILITÀ"	
1.1. L'ARTICOLAZIONE TERRITORIALE DELLE RISORSE	
1.2. LA SELEZIONE DELLE PRIORITÀ D'INTERVENTO: IPOTESI DI LAVORO	
1.2.1. <i>Le "Infrastrutture prioritarie"</i>	
1.2.2. <i>Obiettivi di programmazione e requisiti degli interventi</i>	
1.2.3. <i>La selezione delle priorità di intervento: i criteri di efficacia</i>	
1.2.4. <i>La selezione delle priorità di intervento: i criteri di efficienza</i>	
2. IPOTESI DI ARTICOLAZIONE DEGLI INTERVENTI TRA PON "RETI E MOBILITÀ" E PNM "RETI E MOBILITÀ"	
2.1. ABRUZZO	
2.2. BASILICATA	
2.3. CALABRIA	
2.4. CAMPANIA	
2.5. MOLISE	
2.6. PUGLIA	
2.7. SARDEGNA	
2.8. SICILIA	

1. Individuazione degli interventi candidabili all'inserimento nel PON "Reti e mobilità" e nel PNM "Reti e mobilità"

1.1. L'articolazione territoriale delle risorse

Assicurare una equilibrata ripartizione territoriale della spesa nell'ambito dei territori eleggibili alle diverse modalità di intervento, attuabili tramite il PON "Reti e mobilità" ed il PNM "Reti e mobilità", costituisce un fattore di fondamentale importanza ai fini della condivisione del percorso di programmazione individuato dal QSN.

La prima e fondamentale assunzione, ai fini della ripartizione su base regionale delle risorse a disposizione del Ministero delle Infrastrutture, è stata quella di adottare le "chiavi di riparto" del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo (DPS) e ampiamente discusse e condivise con le Regioni nei mesi passati.

Tali "chiavi di riparto" sono state formulate dal DPS in ragione di criteri demografici e socioeconomici e rappresentano la base su cui è stata elaborata l'architettura finanziaria del Quadro Strategico Nazionale.

Applicando le percentuali individuate dalle "chiavi di riparto" alla quota di risorse attribuita ai programmi a titolarità del Ministero delle Infrastrutture si ottiene il quadro analitico riportato in tabella 1: le ultime due colonne rappresentano in valore assoluto ed in termini percentuali le quote attribuibili alle singole regioni, già richiamate in precedenza¹.

Tabella 1 – PON e PNM "Reti e mobilità" – Ipotesi di ripartizione territoriale delle risorse

Regioni	PON "Reti e mobilità"		PNM "Reti e Mobilità"		FAS	Totale (M€)	Quota %
	Quota %	Risorse FESR (M€)	Quota %	Risorse (M€)			
Abruzzo			4,73	190,5		190,5	2,81
Basilicata			4,98	200,6		200,6	2,96
Calabria	14,29	392,8	10,34	416,5		809,3	11,94
Campania	29,57	812,9	22,72	915,1		1.728,0	25,50
Molise			2,64	106,3		106,3	1,57
Puglia	24,14	663,6	18,11	729,4		1.393,0	20,56
Sardegna			12,61	507,9		507,9	7,49
Sicilia	32,00	879,7	23,87	961,4		1.841,1	27,17
Totale	100,00	2.749,5	100,00	4.027,6		6.777,1	100,00

L'analisi dei dati riportati in tabella 1 evidenzia che:

- la parte più cospicua delle risorse è attribuibile a tre regioni, che assorbono nel complesso oltre il 73% delle risorse totali:
 - la Sicilia beneficia di M€ 1.841,1 (27,17%);
 - la Campania di M€ 1.728,0 (25,50%);
 - e la Puglia di M€ 1.393,0 (20,56%);
- altre due regioni presentano quote significative:

¹ Le quote regionali incorporano anche la quota da destinare all'assistenza tecnica.

- la Calabria beneficia di M€ 809,3 (11,94%);
- e la Sardegna di M€ 507,9 (7,49%);
- le restanti regioni - Basilicata (2,96%), Abruzzo (2,81%) e Molise (1,57%) - mostrano quote marginali in termini percentuali, ma comunque non del tutto trascurabili in valore assoluto:
 - la Basilicata beneficia di M€ 200,6;
 - l'Abruzzo di M€ 190,5;
 - e il Molise di M€ 106,3.

Va, in ogni caso, evidenziato che la ripartizione territoriale delle risorse, in un settore quale quello delle opere infrastrutturali, può essere considerata come un obiettivo di programmazione più che come un fine, da confrontare con la localizzazione fisica degli interventi e con le ricadute che essi determinano. Per loro stessa natura, infatti, gli investimenti infrastrutturali si caratterizzano per la capacità di generare ricadute ed effetti rilevanti anche su ambiti territoriali diversi da quelli interessati alla loro localizzazione.

1.2. La selezione delle priorità d'intervento: ipotesi di lavoro

Una volta stabilite le quote regionali, secondo il procedimento precedentemente richiamato, è possibile individuare, come ipotesi operative, idonei criteri per la selezione degli interventi, attraverso:

- la definizione dell'insieme di interventi nell'ambito del quale selezionare le opere da finanziare;
- la definizione degli obiettivi di programmazione e dei requisiti degli interventi da individuare.

1.2.1 Le "Infrastrutture prioritarie"

Per quanto riguarda il primo aspetto, vale a dire l'insieme dal quale partire per selezionare le opere da finanziare, il punto di riferimento è individuato nel complesso di interventi definito "Infrastrutture prioritarie", presentato in sede di Conferenza Unificata e CIPE.

Questa assunzione è giustificata anche alla luce dell'ampio processo di concertazione istituzionale che ne ha caratterizzato la formazione.

D'altra parte, è necessario evidenziare la possibilità, e in taluni contesti territoriali la necessità, confermata anche dagli esiti delle prime verifiche effettuate, che il Ministero delle Infrastrutture individui, di concerto con le Regioni, ulteriori interventi relativi a tipologie di azione non contemplate, o scarsamente valorizzate, nelle "Infrastrutture prioritarie". Ci si riferisce, in particolare, agli interventi per la diffusione delle tecnologie più avanzate nel campo dei trasporti e della mobilità.

L'insieme delle "Infrastrutture prioritarie" individua un complesso di interventi infrastrutturali di portata molto ampia ed è, pertanto, necessario individuare, anche alla luce delle integrazioni precedentemente richiamate, criteri e metodi per selezionare le "priorità delle priorità" coerenti con gli obiettivi e i vincoli assegnati dai regolamenti

comunitari, dagli atti conseguenti e dalle decisioni già assunte dal Governo nazionale con l'approvazione del QSN.

1.2.2. Obiettivi di programmazione e requisiti degli interventi

Una volta individuato l'insieme di interventi da sottoporre a valutazione, a partire dalle "Infrastrutture prioritarie", la definizione della gerarchia delle priorità di azione può essere attuata tramite l'applicazione di una metodologia già evidenziata nel DPEF Infrastrutture 2007-2011 e successivamente rimarcata nella premessa del documento "Infrastrutture prioritarie".

Le risorse, una volta definite le quote spettanti a ciascuna regione, possono essere attribuite a interventi selezionati secondo i tre requisiti già individuati nel documento "Infrastrutture prioritarie":

- A. il grado di condivisione tra i diversi livelli istituzionali, tenendo conto in modo particolare delle priorità espresse dalle Regioni;
- B. la coerenza con il disegno di programmazione dello sviluppo del territorio nazionale, con gli obiettivi generali e specifici individuati nel QSN;
- C. lo stato di avanzamento ed i livelli di sostenibilità complessiva degli interventi, ai fini dell'efficienza e della qualità della spesa pubblica attivata.

Per quanto riguarda le opere non ancora avviate, un'attenzione particolare può essere attribuita allo stato di avanzamento della progettazione, che appare essere un requisito a cui conferire una rilevanza dominante nelle scelte di programmazione finanziaria. Ciò soprattutto per un duplice ordine di ragioni:

- avere ragionevoli garanzie circa gli effettivi tempi di spesa delle risorse disponibili, ricordando che a norma di regolamento le spese ammissibili a rendicontazione possono iniziare a far data dal 1° gennaio 2007;
- la necessità di assicurare ragionevoli margini di coerenza ed organicità ai due PON lungo il loro intero "ciclo di vita".

I progetti ad avanzato livello di elaborazione offrono maggiori garanzie di attivazione degli interventi, nei tempi e nei modi stabiliti dai regolamenti comunitari, rispetto ad altri il cui bagaglio tecnico è ancora agli stadi iniziali.

Tale orientamento, votato all'efficienza, offre un contributo decisivo anche ai fini dell'efficacia, riducendo l'eventualità del deprecato fenomeno dei cosiddetti "progetti sponda", o "alternativi" o "coerenti".

In forza di tale ragionamento, per i progetti giudicati comunque prioritari e non ancora maturi sotto il profilo della progettazione, sarà necessario fare ogni sforzo, in fase iniziale, affinché rapidamente possano raggiungere i richiesti requisiti di affidabilità.

Coerentemente con gli obiettivi di programmazione ed i requisiti fin qui descritti si è proceduto all'individuazione sperimentale di una metodologia di selezione degli interventi, le cui caratteristiche salienti sono richiamate nei paragrafi seguenti (1.2.3 e 1.2.4), a cui segue la rappresentazione dei primi risultati ottenuti.

1.2.3. La selezione delle priorità di intervento: i criteri di efficacia**A – Grado di condivisione istituzionale**

Il primo filtro è rappresentato dal grado di condivisione delle priorità di intervento tra i diversi livelli amministrativi, in particolare tra livello nazionale e regionale, criterio implicitamente soddisfatto da tutte le opere individuate come “Infrastrutture prioritarie” e che dovrà essere verificato anche in relazione alle integrazioni precedentemente richiamate in riferimento a specifiche tipologie di azione, ma che risulta ancora più stringente per l’insieme degli interventi oggetto di accordo preliminare tra Ministero delle Infrastrutture e Regioni.

Operativamente si è proceduto assegnando il valore 1 agli interventi individuati negli accordi preliminari citati e il valore 0 ai rimanenti interventi.

B – Coerenza con il disegno di programmazione

La valutazione della coerenza dei singoli interventi rispetto al disegno di programmazione dello sviluppo del territorio nazionale elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dal QSN è articolata in tre indici:

- B.1. Localizzazione rispetto alla geografia delle Piattaforme territoriali strategiche;
- B.2. Localizzazione rispetto alla geografia dei Territori-snodò;
- B.3a. Contributo specifico offerto al raggiungimento dell’obiettivo specifico 6.1.1. del QSN (sviluppo della logistica);
- B.3b. Contributo specifico offerto per il raggiungimento dell’obiettivo specifico 6.1.2. del QSN (mobilità urbana sostenibile e logistica urbana);
- B.3c. Contributo specifico offerto per il raggiungimento dell’obiettivo specifico 6.1.3. del QSN (accessibilità periferica e connessioni tra nodi e reti).

Per quanto riguarda l’indice B1, la griglia dei punteggi utilizzati è rappresentata nella tabella seguente (in corsivo sono evidenziate le piattaforme che interessano territori del Mezzogiorno).

Indice B1			
Piattaforme territoriali strategiche transnazionali	PT1	Corridoio V - Ovest	1,00
	PT2	Corridoio dei Due Mari	1,00
	PT3	Asse Ti.Bre	1,00
	PT4	Corridoio V - Est	1,00
	PT5	<i>Piattaforma sud-orientale</i>	<i>1,00</i>
	PT6	<i>Piattaforma tirrenico-ionica</i>	<i>1,00</i>
Piattaforme territoriali strategiche nazionali	PN1	Asse dell’Arno	0,75
	PN2	Piattaforma romagnola	0,75
	PN3	Asse trasversale Lazio-Umbria-Marche	0,75
	PN4	<i>Asse trasversale Napoli-Bari</i>	<i>0,75</i>
Piattaforme territoriali strategiche interregionali	PI1	<i>Appennino centrale</i>	<i>0,50</i>
	PI2	<i>Asse trasversale Lazio-Abruzzo</i>	<i>0,50</i>
	PI3	<i>Direttrice basentana</i>	<i>0,50</i>
	PI4	<i>Sicilia occidentale</i>	<i>0,50</i>
	PI5	<i>Sardegna meridionale</i>	<i>0,50</i>
	PI6	<i>Sardegna settentrionale</i>	<i>0,50</i>

La graduazione dei punteggi relativi alla localizzazione degli interventi nell'ambito dei Territori-snodò (indice B2) è riportata nella tabella seguente, nella quale sono evidenziati in corsivo i Territori-snodò ricadenti nel Mezzogiorno.

Indice B2		
TS1	<i>Catania-Siracusa-Ragusa</i>	0,60
TS2	<i>Termini Imerese-Palermo-Trapani</i>	0,60
TS3	<i>Gioia Tauro</i>	0,40
TS4	<i>Bari-Brindisi-Taranto-Lecce</i>	0,60
TS5	<i>Napoli-Caserta-Nola</i>	0,80
TS6	Roma Est	0,80
TS7	Roma Fiumicino-Civitavecchia	0,80
TS8	<i>Chieti-Pescara-Ortona</i>	0,40
TS9	Ancona-Falconara-Jesi-Fabriano	0,40
TS10	Perugia-Foligno-Terni	0,40
TS11	Pisa-Livorno-La Spezia	0,60
TS12	Firenze-Prato-Pistoia	0,60
TS13	Bologna-Modena	0,80
TS14	Genova-Alessandria	0,60
TS15	Torino-Orbassano	0,80
TS16	Novara	0,40
TS17	Grande Milano: Milano-Rogoredo-Rho Pero	1,00
TS18	Brescia	0,80
TS19	Verona	0,40
TS20	Bolzano-Trento	0,40
TS21	Venezia-Padova-Treviso	0,60
TS22	Trieste-Gorizia	0,60
TS23	<i>Cagliari</i>	0,40

Gli indici B3a, B3b e B3c intendono valutare, per ognuno degli obiettivi del QSN individuati, il contributo specifico del singolo intervento rispetto al raggiungimento dell'obiettivo stesso, secondo una valutazione qualitativa così rappresentabile:

Indici B3a, B3b e B3c	
Giudizio qualitativo	Punteggio
Alto	1,00
Medio-alto	0,75
Medio	0,50
Basso	0,25
Nullò	0,00

Il contributo complessivo del singolo intervento al raggiungimento degli obiettivi individuati è poi dato dalla relazione:

$$B3 = B_{3a} * \alpha + B_{3b} * \beta + B_{3c} * \gamma$$

dove B_{3a} è il punteggio relativo al contributo offerto allo sviluppo del sistema logistico nazionale, B_{3b} rappresenta la valutazione del contributo offerto alla mobilità urbana sostenibile e alla logistica urbana e B_{3c} si riferisce al contributo offerto al miglioramento dell'accessibilità delle aree periferiche e alla connessione dei sistemi urbani e degli

insediamenti produttivi alle reti principali, secondo la griglia precedentemente rappresentata, mentre α , β e γ sono i coefficienti specifici attribuiti a ciascun obiettivo².

1.2.4. La selezione delle priorità di intervento: i criteri di efficienza

C – Stato di avanzamento e livello di sostenibilità

Al fine di massimizzare le garanzie in ordine all'avanzamento dei programmi, appare indispensabile prendere in considerazione una seconda serie di criteri valutativi, orientati a certificare, rispetto alle potenziali priorità di intervento, l'effettivo stato di avanzamento del ciclo progettuale.

Le priorità di intervento dovranno, infatti, rispondere anche a criteri, che potremmo definire di efficienza, quali, ad esempio:

1. avanzata definizione del percorso progettuale (C1);
2. disponibilità di risorse finanziarie (C2);

Il metodo di valutazione proposto premia gli interventi caratterizzati da un più consistente stato di avanzamento progettuale (e, quindi, potenzialmente, più rapidamente cantierabili), dalla presenza di risorse già individuate per la realizzazione e dalla capacità di completamento fisico e/o funzionale di interventi attualmente in corso o recentemente attuati.

In particolare, per quanto riguarda la valutazione dello stato di avanzamento progettuale (indice C1) è stata adottata la griglia rappresentata di seguito.

Indice C1	
Livello progettuale disponibile	Punteggio
Lavori in corso / Progetto Esecutivo (PE)	1,00
Progetto Definitivo (PD)	0,75
Progetto Preliminare (PP)	0,50
Studio di Fattibilità (SdF)	0,25
Non disponibile (n.d.)	0,00

In riferimento alla copertura finanziaria attualmente disponibile (indice C2) è stato assegnato un punteggio pari al rapporto tra risorse disponibili e costo dell'intervento (rapporto variabile tra 1 – valore corrispondente ad un intervento caratterizzato da una totale copertura del costo - e 0 – valore corrispondente ad un intervento che non presenta alcuna disponibilità finanziaria).

Di seguito si riportano gli esiti, regione per regione, dell'applicazione del metodo fin qui descritto. Si evidenzia che, per quanto riguarda la Sicilia, si è ritenuto di non applicare la metodologia di selezione poiché le attività di concertazione istituzionale risultano ancora in corso.

² L'applicazione di coefficienti differenziati consentirebbe di ponderare in modo diverso la rilevanza dei singoli obiettivi. Nell'esempio proposto il valore dei coefficienti è 1,00, per cui tutti gli obiettivi pesano allo stesso modo.

2. Ipotesi di articolazione degli interventi tra PON “Reti e mobilità” e PNM “Reti e mobilità”

L'applicazione dell'analisi multicriteria sopra descritta ha permesso di definire una gerarchia degli interventi nell'ambito delle “Infrastrutture prioritarie”, a partire dalla quale si è costruito uno scenario delle opere da finanziare nei due Programmi Nazionali “Reti e mobilità”.¹

Per le regioni su cui opera esclusivamente il Programma Nazionale per il Mezzogiorno (**Abruzzo, Basilicata, Molise e Sardegna**) la selezione ha seguito la graduatoria degli interventi prodotta, fino a esaurimento della quota assegnata a ciascuna regione.

Per le quattro regioni su cui operano entrambi i programmi nazionali (**Calabria, Campania, Puglia e Sicilia**), si è scelto di eleggere a finanziamento PON in primo luogo le opere che concorrono allo sviluppo dell'armatura dei collegamenti europei, privilegiando l'integrazione intermodale, in secondo, quelle che favoriscono la connessione dei sistemi produttivi e urbani all'armatura principale.

A finanziamento PNM sono state elette tutte le altre opere presenti nella graduatoria fino ad esaurimento della quota assegnata alle singole regioni.

2.1 *Abruzzo*

Il monte di risorse assegnate all'Abruzzo, secondo le “chiavi di riparto” del FAS elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 190,5.

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema portuale

▪ **Porto di Ortona**

Sono previsti interventi atti a incrementare la fruibilità commerciale del Porto di Ortona, in un'ottica di potenziamento del sistema della logistica e dell'intermodalità delle merci lungo l'Adriatico. E' individuato un fabbisogno economico pari a M€ 36,5, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

- Sistema aeroportuale

▪ **Aeroporto d'Abruzzo-Pescara**

L'intervento prevede l'adeguamento e la messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo, per un fabbisogno economico residuo pari a M€ 7,875, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

- Sistema ferroviario

▪ **Velocizzazione / potenziamento rete ferroviaria Roma-Pescara**

L'opera si inserisce in una prospettiva di sviluppo dei collegamenti trasversali tra l'Adriatico ed il Tirreno. Presenta un fabbisogno economico pari a M€ 51,73, interamente finanziabile a valere sul PNM.

- Sistema stradale

- **Teramo-Mare: Casello autostradale A14 di Mosciano S. Angelo - S.S. 16 (4° lotto)**
L'intervento, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, presenta un importo di M€ 33,30 interamente finanziabile a valere sul PNM.
- **S.S. 652 Fondo Valle Sangro: collegamento stradale tra il km 54+000 e km 56+000**
L'intervento, inserito in programmazione ANAS, presenta un fabbisogno economico residuo di M€ 61,10. A causa del raggiungimento della quota di risorse PNM assegnate alla Regione Abruzzo si ipotizza di individuare due lotti funzionali: il primo finanziabile a valere sui fondi del PNM per un ammontare di M€ 58,43, il secondo a valere sui fondi ordinari per una quota pari al disavanzo di M€ 2,7.

2.2 Basilicata

Il monte di risorse assegnate alla regione Basilicata, secondo le "chiavi di riparto" del FAS elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 200,6.

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema stradale

- **Collegamento nord-sud Tirreno-Adriatico tra l'A3 e A16 , Lauria-Candela: 1° tronco funzionale Corleto Perticara (PZ) - Camastra (Saurina)**
Il tronco funzionale è parte del più ampio progetto di collegamento efficace tra la direttrice tirrenica (A3) e il Corridoio Adriatico (A16-A14). Presenta un fabbisogno economico residuo pari a 200,6. A causa del raggiungimento della quota di risorse PNM assegnate alla Regione Basilicata si ipotizza di individuare due lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi del PNM per un ammontare di M€ 197,79, il secondo a valere sui fondi ordinari per la restante quota di M€ 2,81.

2.3 Calabria

Il monte di risorse assegnate alla regione Calabria, secondo le "chiavi di riparto" del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 809,3, suddiviso in:

- M€ 392,8 risorse del PON

- M€ 416,5 risorse del PNM.

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PON

- Sistema ferroviario

- **Adeguamento linea ferroviaria tirrenica tra Scalea e Reggio Calabria.**

Parte del Corridoio 1, la tratta è parte del collegamento ferroviario Battipaglia-Reggio Calabria, che costituisce la connessione principale delle Regioni Calabria e Sicilia con il Centro e il Nord Italia.

L'opera presenta un fabbisogno economico di M€ 200,00 che si ipotizza possa essere interamente coperto con finanziamento PON.

- Sistema stradale

- **S.S. 106 megalotto 4 – Collegamento SA-RC (Firmo)-S.S.106 (Sibari).**

La statale Jonica occupa una posizione strategica di cerniera e collegamento fra le regioni Puglia, Basilicata e Calabria.

Il megalotto 4 presenta un fabbisogno economico di M€ 200,00 interamente da finanziare. A causa del raggiungimento delle risorse PON assegnate alla Regione Calabria si ipotizza di individuare due lotti funzionali: il primo finanziabile a valere sui fondi del PON per un ammontare di M€ 187,30, il secondo a valere sui fondi ordinari per una quota pari al disavanzo di M€ 12,7.

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema stradale

- **S.S. 106 megalotto 3 – (Sibari-Roseto).**

Il megalotto 3 prevede, secondo l'accordo preliminare firmato tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione, un importo pari a M€ 271,35 che si ipotizza possa essere interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

- **Completamento dell'itinerario della SS182 "Trasversale delle Serre da Soverato all'A3 svincolo delle Serre.**

L'intervento favorisce l'accessibilità di un'area periferica dell'entroterra calabro. Presenta un fabbisogno economico pari a M€ 138,00 che si ipotizza possa essere interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

2.4 Campania

Le risorse attribuite alla Campania, secondo le “chiavi di riparto” del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 1728,0, suddivise in:

- M€ 812,9 risorse del PON
- M€ 915,1 risorse del PNM.

Alla luce della graduatoria prodotta dall’analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PON

- Sistema ferroviario

- **Nuova linea AC Napoli- Bari: Variante linea Cancello-Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC**

La tratta costituisce parte integrante del progetto “Nuova linea ad alta capacità Napoli-Bari”, in grado di connettere efficacemente il Corridoio 1 al Corridoio 8.

La variante di Cancello presenta un fabbisogno economico di M€ 480,00. Si ipotizza che tale cifra possa essere interamente finanziata con fondi a valere sul PON.

- **Stazione di interscambio AV/AC Vesuvio Est**

Stazione di interscambio tra la Linea ad Alta Capacità a monte del Vesuvio e la metropolitana regionale Circumvesuviana.

Secondo l’accordo preliminare tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Campania per la realizzazione dell’opera è necessario un cofinanziamento statale di M€ 17,93 che si ipotizza possa valere sui fondi del PON.

- Sistema portuale

- **Hub portuale di Napoli - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali**

L’opera favorisce il collegamento del nodo portuale napoletano alla rete ferroviaria e autostradale. L’ipotesi progettuale prevede un fabbisogno economico di M€ 140,00 che si ipotizza possa essere interamente coperto con finanziamento PON.

- **Hub portuale di Salerno - Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali**

La realizzazione dell’opera consentirebbe la connessione diretta del nodo portuale salernitano alla rete ferroviaria e autostradale e la realizzazione di un’area retroportuale. L’intervento presenta un fabbisogno economico di M€ 120,00 che si ipotizza possa essere interamente coperto con finanziamento PON.

- Sistema autostradale

- **Collegamento autostradale tra la A1, l’aeroporto di Grazzanise e la direttrice domiziana**

L'opera realizzerebbe una efficace connessione del futuro aeroporto di Grazzanise al Corridoio 1 e al cosiddetto Corridoio tirrenico meridionale. L'opera presenta un fabbisogno economico di M€ 200,00 interamente da finanziare. A causa del raggiungimento delle risorse PON assegnate alla Regione Campania si ipotizza di individuare tre lotti funzionali: il primo finanziabile a valere sui fondi del PON per un ammontare di M€ 43,57, il secondo finanziabile a valere sui fondi del PNM per un ammontare di M€ 132,22, il terzo a valere sui fondi ordinari per una quota pari al disavanzo di M€ 24,21.

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema metropolitano

▪ **Linea 1 della metropolitana di Napoli - tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale**

Per il completamento dei lavori in corso è necessario il reperimento di risorse tra Stato, Regione e Comune pari a M€ 438,98. Si ipotizza un cofinanziamento Statale a valere sui fondi PNM pari a M€ 115,00.

- Sistema autostradale

▪ **A3 Salerno - Reggio Calabria - dal km 44+100 al km 47+800**

L'ammodernamento e l'adeguamento dell'autostrada A3 nel tronco in esame sono in corso. Residua un fabbisogno economico pari a M€ 4,70, che si ipotizza finanziabile a valere sul PNM.

▪ **Collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice domiziana**

Come precedentemente riportato, si prevede l'individuazione di un lotto funzionale da finanziare con i fondi del PNM per una quota pari a M€ 132,22.

- Sistema stradale

▪ **S.S. 7 quater Domiziana: svincolo di Mondragone nord (km 19+943)-svincolo di Mondragone sud (km 28+000)**

La statale Domiziana è parte del cosiddetto Corridoio tirrenico meridionale. Il lotto in esame prevede un importo pari a M€ 202,00, con risorse interamente da reperire. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi del PNM.

▪ **Potenziamento del raccordo Salerno-Avellino, SS7 e SS7 bis - 1° lotto Mercato S. Severino-Fratte**

Il lotto in esame prevede un importo pari a M€ 190,00, con risorse interamente da reperire. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi del PNM.

▪ **S.S. 372 "Telesina": adeguamento a 4 corsie 1° stralcio funzionale tra Benevento e Telesse.**

Infrastrutture prioritarie registra per l'intervento in esame un importo pari a M€ 340,00. Si ipotizza un cofinanziamento a valere sui fondi PNM pari a M€ 258,37.

2.5 Molise

Il monte di risorse assegnate alla regione Molise, secondo le “chiavi di riparto” del FAS elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 106,3.

Alla luce della graduatoria prodotta dall’analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- **Bretella di collegamento autostradale A1-A14, Termoli - S. Vittore: tratto casello autostradale S. Vittore (A1)- Variante di Venafro**
L’intervento presvede un costo di M€ 255,00, interamente da finanziare. A causa del raggiungimento della quota di risorse del PNM assegnata alla regione Molise si ipotizza l’individuazione di due lotti funzionali, dei quali il primo finanziato a valere sul programma per una quota pari a **M€ 104,81**, il secondo con fondi ordinari per un importo pari alla quota restante di M€ 150,19.

2.6 Puglia

Il monte di risorse assegnate alla regione Puglia, secondo le “chiavi di riparto” del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 1.393,00, suddiviso in:

- M€ 663,6 risorse del PON
- M€ 729,4 risorse del PNM.

Alla luce della graduatoria prodotta dall’analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PON

- Sistema ferroviario
 - **Nodo ferroviario di Bari – Interramento della linea RFI tratta S.Spirito-Palese, con realizzazione dei binari per l’esercizio provvisorio in affiancamento linea esistente**
L’intervento prevede un costo di M€ 360,00. E’ ipotizzato un cofinanziamento statale pari M€ 216,00, a valere sui fondi PON.
 - **Nodo ferroviario di Bari – Variante della linea RFI tratta Bari C.Le-Bari S. Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale**
L’intervento prevede un costo di M€ 440,00. Si ipotizza un cofinanziamento statale pari **M€ 266,40**, a valere sui fondi PON.
 - **Completamento linea ferroviaria Bari-Bitritto, con variante d’ingresso a Bari Centrale**
L’intervento prevede un costo di M€ 30,00. Si ipotizza un cofinanziamento statale pari **M€ 17,10**, a valere sui fondi PON.

- Sistema portuale
 - **Porto di Brindisi - Consolidamento e messa in sicurezza delle Dighe di Punta Riso e Bocca di Puglia**
L'intervento prevede un costo di **ME 62,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi PON.
 - **Porto di Taranto - Dragaggi per l'approfondimento dei fondali darsena molo polisettoriale e per manutenzione fondali del porto in rada**
L'intervento prevede un costo di **ME 30,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi PON.
 - **Porto di Taranto - Rifiorimento e ampliamento delle opere di protezione dall'agitazione ondosa del porto interno e della rada di Taranto**
L'intervento prevede un costo di **ME 25,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi PON.
 - **Porto di Taranto - Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale**
L'intervento prevede un costo di **ME 35,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi PON.
 - **Porto di Taranto - Centro servizi polivalente al molo San Caldo**
L'intervento prevede un costo di **ME 5,00**, interamente da finanziare. A causa del raggiungimento della quota di risorse PON assegnata alla regione Puglia si ipotizza l'individuazione di due lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi PON per un importo pari a **ME 2,80**, il secondo finanziato a valere sui fondi PNM per un importo pari a **ME 2,20**.

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema ferroviario
 - **Ferrovie sud est: soppressione di 70 passaggi a livello nell'area del Salento**
L'intervento prevede un costo di **ME 84,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di **ME 50,4** a valere sui fondi PNM.
 - **Ferrovie sud est: interrimento della stazione e raddoppio delle tratte Triggiano Capurso, Mungivacca-Triggiano e Capurso-Noicattaro**
L'intervento prevede un costo di **ME 126,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di **ME 76,5** a valere sui fondi PNM.
 - **Ferrovie sud est: Rinnovo del binario con 50 UNI e traverse legno biblocco di alcuni tratti delle ferrovie del sud-est**
L'intervento prevede un costo pari a **ME 24,00**, di cui si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di **ME 14,4** a valere sui fondi del PNM.

- **Ferrovie sud est: elettrificazione 2° lotto e 3° lotto**
L'intervento prevede un costo di M€ 64,68, interamente da finanziare. Si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di M€ 38,81 a valere sui fondi del PNM.
- **Ferrovie sud est: nuova variante di Monteromi (in Lecce) e nuove stazione di Ecotekne, Monteroni, Ippodromo**
L'intervento prevede un costo di M€ 42,00, di cui si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di M€ 25,20 a valere sui fondi del PNM.
- **Ferrovie sud est: impianti di sicurezza e segnalamento - 2° lotto del segnalamento IV - Area salentina**
L'intervento prevede un costo di M€ 38,76, interamente da finanziare. Si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di M€ 23,26 a valere sui fondi del PNM.
- **Nodo di Bari - raddoppio Bari-Barletta**
L'intervento prevede un costo di M€ 180,00, di cui si ipotizza un cofinanziamento statale pari a M€ 67,00 a valere sui fondi del PNM.
- Sistema portuale
 - **Porto di Taranto- Centro servizi polivalenti al molo San Cataldo**
Come precedentemente detto, si ipotizza l'individuazione di due lotti funzionali, dei quali il secondo finanziabile a valere sui fondi PNM per un importo pari a M€ 2,20.
- Sistema stradale
 - **SS 16 Recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - 1° lotto**
L'intervento prevede un costo di M€ 40,00, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 96 variante Torritto-Modugno**
L'intervento prevede un costo di M€ 58,00, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 172 Adeguamento e ammodernamento in sede e in variante - IV corsie Orimini Superiore**
L'intervento prevede un costo di M€ 15,49, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 172 tronco Casamassima-Putignano**
L'intervento prevede un costo di M€ 35,00, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 7 tronco Matera-Taranto 1° lotto Taranto-Massafra**
L'intervento prevede un costo di M€ 28,70, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 16-613 Completamento funzionale della variante di Lecce**
L'intervento prevede un costo di M€ 10,40, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

- **SS 16 Completamento delle aste di collegamento tra SS 16 a nord e a sud di Molfetta e Giovinazzo**
L'intervento prevede un costo di M€ 14,97, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 100 tronco Bari-Taranto: completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 27+200 e 44+500**
L'intervento prevede un costo di M€ 27,30, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **Nodo di Bari - asse viario - terza mediana bis**
L'intervento prevede un costo di M€ 100,00, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
- Sistema aeroportuale
- **Aeroporto di Brindisi: Opere di mitigazione impatto ambientale**
L'intervento ha un costo di M€ 10,00, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **Aeroporto di Brindisi: rifacimento del piazzale di sosta aeromobili e relativa viabilità connessa**
L'intervento ha un costo di M€ 20,00, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **Aeroporto di Bari: Opere di mitigazione impatto ambientale**
L'intervento ha un costo di M€ 10,00, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM
 - **Aeroporto di Bari: Riqualfica raccordi C e D e piazzale antistante**
L'intervento ha un costo di M€ 8,00, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **Aeroporto di Bari: ammaloramento piazzali di sosta aeromobili**
L'intervento ha un costo di M€ 2,00. A causa del raggiungimento della quota di risorse PNM assegnata alla regione Puglia si ipotizza l'individuazione di due lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi PON per un importo pari a M€ 0,46.

2.7 *Sardegna*

Il monte di risorse assegnate alla regione Sardegna, secondo le "chiavi di riparto" del FAS elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 507,9.

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema portuale

- **Porto Canale di Cagliari**
Gli interventi inserito prevedono un costo di **ME 100,00**, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM.
- Sistema ferroviario
 - **Variante ferroviaria di Bornova-Torralba**
La variante ferroviaria ha un importo che ammonta a di **ME 71,00**, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM.
 - **Variante ferroviaria di Campamela-Sassari**
La variante ferroviaria ha un importo pari a **ME 168,88**, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM.
- Sistema stradale
 - **S.S. 131: realizzazione svincoli e messa in sicurezza dal km 108 al km 209**
L'intervento ha un costo di ME 120,00, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM
 - **S.S. 125: primo lotto**
L'intervento ha un costo di ME 50,02, interamente da finanziare. A causa del raggiungimento della quota di risorse PNM assegnata alla regione Sardegna si ipotizza l'individuazione di due lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi PON per un importo pari a **ME 42,89**.

2.8 Sicilia

Le risorse attribuite alla regione Sicilia, secondo le "chiavi di riparto" del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari ME 1.841,1 suddivise in:

- ME 879,7 risorse del PON
- ME 961,4 risorse del PNM

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PON

- Sistema interportuale
 - **Interporto di Termini Imerese**
L'intervento ha un costo di ME 63,00, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM
- Sistema ferroviario
 - **Nodo ferroviario di Palermo**

Sono in corso valutazioni sulla possibilità di adottare una diversa soluzione progettuale a quella originaria, già finanziata, che comporterebbe un maggiore costo stimato in **M€ 135**. Si ipotizza di coprire il sovracosto con fondi a valere sul PNM.

- **Collegamento Siracusa-Catania: tratta Bicocca-Targia**
La velocizzazione della tratta a binario semplice Bicocca-Targia prevede un importo pari a **M€ 76,23**, interamente finanziabili a valere su fondi PON
- **Itinerario Palermo-Catania**
Si prevede un finanziamento pari a **M€ 120,00**, interamente finanziabili a valere su fondi PON
- **Velocizzazione Catenanuova-Enna-Caltanissetta**
Si prevede un finanziamento pari a **M€ 100,00**, interamente finanziabili a valere su fondi PON

- Sistema autostradale

- **Completamento dell'autostrada Siracusa - Gela da Cassibile a Rosolino- lotto 9**

Per il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela si registra un fabbisogno finanziario riferibile al lotto 9, tratta Cassibile-Rosolino, pari a **M€ 69,00**, che si ipotizzano possano a valere sui fondi del PON.

- Sistema stradale

- **Itinerario nord-sud S. Stefano di Camastra - Gela lotti B2,B4a,B4b e C3**

L'opera consiste nell'ammodernamento della statale "Centrale Sicula" alla categoria C delle norme vigenti D.M. 11/2001. I lotti sopraindicati registrano un fabbisogno economico pari a **M€ 275**, finanziabili a valere sul PON.

- **Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19**

L'opera prevede l'adeguamento a quattro corsie della S.S. 640. La realizzazione del secondo lotto funzionale presenta un fabbisogno economico di **M€ 83,00**. A causa del raggiungimento della quota di risorse PON assegnata alla regione Sicilia si ipotizza di suddividere il secondo lotto in ulteriori tre lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi PON per un importo pari a **M€ 29,15**, il secondo a valere sui fondi del PNM per l'importo di **M€ 27,94**, il terzo finanziabile con fondi ordinari per la restante quota.

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema stradale

- **Itinerario Palermo-Agrigento: 1° tratto Palermo-Lercara Friddi – II lotto funzionale**

L'opera prevede il potenziamento dell'itinerario, con adeguamento della sezione stradale a caratteristiche del 3° tipo del CNR. L'intervento

presenta un fabbisogno economico di **ME€ 400,00**, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

▪ **SSV Licodia-Eubea-A19: tronco svincolo Ragalmesi innesto S.S. 117 bis**

Per l'intervento in esame si registra un fabbisogno economico residuo pari a **ME€ 142,00**, finanziabile a valere sui fondi del PNM .

▪ **Itinerario Ragusa-Catania**

L'opera prevede l'adeguamento a quattro corsie dell'itinerario e registra un fabbisogno economico di **ME€ 250,00**, finanziabile a valere sui fondi del PNM.

▪ **Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19**

Come precedentemente descritto, si ipotizza di individuare un lotto funzionale con finanziamento a valere sui fondi del PNM per l'importo di **ME€ 27,94**.

Costruito lo scenario di ripartizione degli interventi tra i due programmi nazionali "Reti e mobilità", si è verificata la coerenza del Programma Operativo alla Strategia di Lisbona e quantificata l'incidenza percentuale sull'intero programma delle opere che contribuiscono allo sviluppo dei corridoi europei e delle autostrade del mare.

Secondo il regolamento dei fondi strutturali europei, almeno il 60% della quota FESR assegnata allo Stato membro deve essere utilizzata per finanziare categorie di interventi che concorrono alla realizzazione della "Strategia di Lisbona", basata, tra l'altro, su priorità quali la competitività e la sostenibilità.

Trasferendo tali priorità all'interno della programmazione infrastrutturale, lo Stato membro è quindi vincolato a finanziare per il 60% interventi che sostengano lo sviluppo dell'armatura dei collegamenti europei e dell'intermodalità, quali:

- Autostrade
- Ferrovie
- Porti
- Aeroporti
- Interporti

Sulla base di quanto premesso, si è effettuata una analisi i cui risultati sono riportati nella tabella seguente. In essa sono evidenziati l'articolazione del finanziamento PON per tipologia di intervento, la risposta in Meuro e in percentuale alla Strategia di Lisbona di ogni Regione rispetto all'intero Programma, l'incidenza percentuale delle opere funzionali allo sviluppo dei corridoi europei e delle autostrade del mare sul PON.

Da questo quadro emerge:

- il sostanziale apporto del PON "Reti e mobilità" alla Strategia di Lisbona (81%),
- la scelta prevalente di interventi infrastrutturali sostenibili;
- il contributo allo sviluppo dei Corridoi europei e alle Autostrade del mare.

La stessa analisi è stata replicata anche per il Programma Nazionale per il Mezzogiorno, i cui risultati sono riportati nella tabella successiva.

PON "Reti e mobilità"														
Valore PON (MC)	Finanziamento interventi (MC)	Finanziamento assistenza tecnica		Finanziamenti per tipologie di intervento				Finanziamento per tipologia di intervento						
		MC	%	Tipologia	MC	Finanziamento / valore PON (%)	Regione	Finanziamento / valore PON (%)	Tipologia					
2749,5	2710,48	39,02	1,4%	Ferrovie	1628,66	59,2%	Calabria	200,00	7%	Corridolo 1	1727,23	63%		
				Porti	414,80	15,1%	Campania	801,50	29%					
				Autostrade	112,57	4,1%	Puglia	651,50	24%			Autostrade del mare	310,80	11%
				Strade	491,45	17,9%	Sicilia	563,23	20%					
				Interporti	63,00	2,3%								
Totale	2749,50			2710,48	98,6%		2216,23	81%		2036,03	74%			

Tabella 1. Articolazione dei finanziamenti PON "Reti e mobilità" per tipologia di intervento, risposta alla Strategia di Lisbona e incidenza percentuale delle opere finanziate sullo sviluppo delle reti europee

PNM "Reti e mobilità"													
Valore PNM (MC)	Finanziamento interventi (MC)	Finanziamento assistenza tecnica		Finanziamenti per tipologia di intervento			Esponenti in interventi di mobilità			Totale			
		MC	%	Tipologia	MC	Finanziamento valore PNM (%)	Regioni	MC	Finanziamento valore PNM (%)				
4027,6	3969,98			Ferrovie	577,17	14,3%	Abruzzo	96,11	2%	Corridolo 1	787,29	20%	
				Porti	138,70	3,4%	Basilicata	-	-				
				Autostrade	241,73	6,0%	Calabria	-	-	Autostrade dal mare	158,70	3%	
				Strade	2713,05	67,4%	Campania	103,27	4%				
				Aeroporti	56,34	1,4%	Molise	318,35	8%				
				Metropolitane	243,00	6,0%	Puglia	345,33	9%				
								Sardegna	330,77	8%			
						Sicilia	128,00	3%					
Totale		4027,6			3969,98	98,6%		1379,83	34%		925,99	3%	

Tabella 2. Articolazione dei finanziamenti PNM "Reti e mobilità" per tipologia di intervento, risposta alla Strategia di Lisbona e incidenza percentuale delle opere finanziate sullo sviluppo delle reti europee

Allegato D

**Documento finale del tavolo di
concertazione generale sulle politiche
abitative**

INDICE

0. PREMESSA

1. INQUADRAMENTO GENERALE

- 1.1. *Dati statistici*
- 1.2. *La legge 9 dicembre 1998, n. 431 (riforma delle locazioni)*
- 1.3. *Il Fondo Nazionale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione*
- 1.4. *La legge 8 febbraio 2007, n. 9*

2. PRIORITA' DI INTERVENTO

3. LINEE GUIDA PER LA DEFINIZIONE DEL PROGRAMMA NAZIONALE

- a. *Obiettivi ed indirizzi di carattere generale per la programmazione regionale*
- b.1 *Proposte normative in materia fiscale*
- b.2. *Proposte per la normalizzazione del mercato immobiliare*
- c *Individuazione di misure per la cooperazione istituzionale*
- d *Stima delle risorse finanziarie per l'attuazione del programma nazionale*

4. CRITICITA'

0. PREMESSA

Il presente documento costituisce una descrizione sintetica e per quanto possibile, esaustiva, delle le tematiche affrontate nel corso dei lavori del Tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative istituito ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9.

Il Tavolo ritiene che le questioni e i temi di seguito elencati debbano far parte – al fine di una rapida e concreta attuazione – di uno o più provvedimenti legislativi o regolamentari.

In relazione alle indicazioni emerse dal Tavolo di concertazione, il Ministro delle infrastrutture, di concerto con i Ministri della solidarietà sociale, dell'economia e delle finanze, per le politiche giovanili e le attività sportive e delle politiche per la famiglia, d'intesa con la Conferenza unificata, predisporrà, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, della citata legge 9/2007, il programma nazionale da trasmettere alle Camere per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

1. INQUADRAMENTO GENERALE

Nell'assetto istituzionale delineato, sul finire degli anni '90, dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le competenze in materia di edilizia residenziale pubblica sono state demandate alla Regioni.

Lo stesso decreto leg.vo 112/98 ha stabilito, in ogni caso, che spetta allo Stato la definizione dei livelli minimi del servizio abitativo, nonché degli standard di qualità degli alloggi di edilizia residenziale pubblica.

Quasi contemporaneamente (31 dicembre 1998) è venuto a cessare il prelievo ex Gescal che ha garantito al comparto dell'edilizia residenziale pubblica un flusso finanziario costante nell'acquisizione e consistente nell'entità (3-4 mila miliardi di vecchie lire l'anno). Si tratta di investimenti che per il periodo 1978-1998 ammontano, complessivamente, ad oltre 66 mila miliardi.

In tale contesto è intervenuta poi la riforma del Titolo V della Parte II della Costituzione (legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3) che non ha cambiato la consistenza di una materia essenzialmente composita che si articola essenzialmente in tre fasi (urbanistica; programmazione e realizzazione; gestione).

Materia che, pur non essendo espressamente ricompresa né tra quelle di competenza esclusiva dello Stato (art. 117, secondo comma) né tra quelle a legislazione concorrente (art. 117, terzo comma) non può essere, in ogni caso, per intero, ricondotta alla potestà legislativa residuale delle Regioni ai sensi del quarto comma del medesimo art. 117.

In tal senso rinviene la recente sentenza della Corte costituzionale (n. 94 del 7 marzo 2007) che, nel dichiarare l'illegittimità costituzionale dei commi 597, 598, 599 e 600 dell'articolo 1 della legge finanziaria 2006 (concernenti disposizioni riferibili alla gestione del patrimonio e.r.p.) ha svolto alcune specifiche osservazioni tese a focalizzare i termini esatti delle competenze dello Stato e delle Regioni sulla materia dell'edilizia residenziale pubblica.

La Corte, nel confermare che dopo la riforma del Titolo V la materia che qui interessa continua a possedere quel carattere di "trasversalità" (comune ad altre materie non classificabili in base all'articolo 117), giunge a far osservare come, nel nuovo assetto costituzionale, l'edilizia residenziale pubblica si estenda su tre livelli normativi.

Il primo concerne la determinazione dell'offerta minima di alloggi destinati a soddisfare le esigenze dei ceti meno abbienti. Tale determinazione, che rientra nella competenza esclusiva dello Stato ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera *m*), riguarda la fissazione di principi che volgano a garantire i livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale. Il secondo livello normativo (programmazione di interventi e.r.p.) ricade nella materia a legislazione concorrente "governo del territorio" (*cf.* sentenza Corte costituzionale 451/2006) mentre il terzo livello normativo (gestione del patrimonio e.r.p.) compete alla potestà legislativa delle regioni ai sensi del quarto comma dell'articolo 117.

E' stato utile il richiamo al quadro delle competenze perché è giunto il momento che i diversi attori istituzionali cooperino assiduamente e proficuamente per portare a soluzione tematiche di grande valenza sociale ed economica.

1.1. Dati statistici

Nonostante i dati ufficiali (Istat 2005) segnalino come in Italia il rapporto abitazioni/famiglie sia superiore a 1,2 (ovvero 28,3 milioni di abitazioni contro 22,8 milioni di famiglie) permangono per alcune categorie sociali – particolarmente gravi in alcune aree metropolitane - situazioni di grave disagio abitativo che riguardano categorie di cittadini a basso reddito o svantaggiate per vari motivi (anziani, immigrati, disabili, persone che vivono da sole o con figli in età prescolare, ecc.).

Un altro dato sta ad evidenziare, inoltre, la particolarità della situazione italiana: a fronte di un costante aumento del numero delle famiglie che vivono in un alloggio di proprietà (ormai superiore all'80 per cento del totale), la condizione degli inquilini delle categorie sociali più svantaggiate permane critica. Il totale delle famiglie in affitto (4,3 milioni) risulta pari a circa il 19% del totale.

In sostanza nelle abitazioni in locazione si trovano, in misura prevalente, nuclei familiari a basso reddito ed anziani. E la maggior parte dei nuclei familiari a basso reddito non gode di un'abitazione pubblica, ma vive in affitto in abitazioni di proprietà privata.

Alcune recenti ricerche segnalano che il 75% delle famiglie in affitto ha redditi inferiori a 20.000 euro trovandosi spesso a sopportare, soprattutto nei comuni metropolitani, un canone di locazione che incide per circa il 50% sul reddito.

E ancora: in Italia patrimonio di edilizia residenziale pubblica rappresenta soltanto il 6% dell'intero patrimonio residenziale. Inoltre, le famiglie nel triennio 2001- 2004 sono aumentate di 1,5 milioni; i giovani tra i 25 e i 34 anni sono 8,4 milioni di cui oltre il 40% vive ancora con i genitori; gli immigrati sono oltre 3 milioni.

Sono questi, unitamente all'esaurirsi, come sopra detto, del canale di finanziamento Gescal – i dati da cui partire per dare attuazione agli adempimenti previsti dalla legge 8 febbraio 2007, n. 9 e per procedere ad un riposizionamento degli strumenti di solidarietà in campo abitativo.

Alle politiche abitative va riconosciuta una priorità nazionale. Le trasformazioni economiche e sociali in atto fanno emergere nuovi fabbisogni e nuove e più diffuse forme di disagio abitativo presenti soprattutto nelle grandi concentrazioni urbane. La specializzazione della domanda abitativa dovuta alla trasformazione delle strutture familiari, ai fenomeni migratori, alla povertà e marginalità urbana, ai lavoratori atipici, agli anziani, agli studenti fuori sede, comporta l'adozione di politiche abitative sempre più mirate.

Con l'esaurirsi dei finanziamenti provenienti dalla ritenute Gescal è venuta a mancare la fonte finanziaria a cui ha fatto riferimento, da venti anni a questa parte, la programmazione dell'edilizia residenziale pubblica che ha garantito un flusso finanziario annuale ripartito tra le regioni. Per il futuro dovranno individuarsi nuovi canali di alimentazione del comparto dell'edilizia residenziale attivando gli strumenti più idonei, tenendo peraltro conto della nuova configurazione con cui si caratterizza, nei diversi contesti territoriali, la domanda abitativa proveniente da segmenti di utenza diversificati.

1.2. La legge 9 dicembre 1998, n. 431 (Riforma delle locazioni)

La normativa del comparto delle locazioni ad uso abitativo introdotta dalla legge 9 dicembre 1998, n. 431 non ha compiutamente esplicitato gli effetti auspicati per quanto riguarda l'allargamento dell'offerta di abitazioni in locazione a valori compatibili con i possessori di redditi medio-bassi.

Al riguardo determinante è stato il verificarsi di un forte squilibrio tra la crescita dei valori immobiliari e di quella dei redditi da lavoro dipendente e da pensione.

In questo contesto, il mercato delle locazioni permane tuttora asfittico. Tali condizioni si rinvengono soprattutto nei comuni metropolitani, ma sono comunque diffuse in tutti i comuni di medie e grandi dimensioni.

Alla legge 431, che evidentemente rappresenta un equilibrio sempre difficile da raggiungere tra interessi contrapposti, vanno introdotti opportuni correttivi. Vi è necessità, in particolare, di sostenere ulteriormente il canale agevolato incrementando, da un lato, gli incentivi a favore dei proprietari che intendono utilizzare questa modalità di stipula contrattuale rispetto al canale libero e, all'altro, consentendo agli inquilini di portare in detrazione dai redditi il canone corrisposto.

1.3 Il Fondo nazionale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione

Il Fondo nazionale previsto dall'articolo 11 della legge 431/98 ha consentito l'erogazione - a favore di inquilini in possesso di determinati requisiti - di un contributo per il pagamento dell'affitto, in relazione all'incidenza del canone sul reddito familiare, per un alloggio da reperire sul libero mercato.

Dal 1999 ad oggi il Fondo ha erogato complessivamente oltre 4000 miliardi di vecchie lire. La dotazione del Fondo nazionale per il 2007 è pari a 210 milioni di euro e consente solo un parziale soddisfacimento della domanda espressa dagli aventi titolo.

Si ravvisa, pertanto, la necessità di prevedere un consistente incremento della dotazione annuale del Fondo al fine di poter meglio rispondere al crescente fabbisogno accertato nelle singole regioni.

1.4. La legge 8 febbraio 2007, n. 9

La legge 8 febbraio 2007, n. 9 recante "Interventi per la riduzione del disagio abitativo per particolari categorie deboli" intende evidenziare la necessità di ridisegnare un nuovo modello di politica abitativa con particolare riferimento alle categorie sociali deboli.

Si tratta della prima occasione, dopo alcuni anni, di impegno comune che vede le istituzioni centrali, regionali e locali confrontarsi insieme agli operatori del settore e alle organizzazioni sindacali, per individuare le risorse e gli strumenti finanziari, fiscali, normativi necessari alle nuove politiche abitative da avviare nel paese e nelle singole regioni.

Per trovare soluzioni efficaci per la riduzione del disagio abitativo è necessario che gli enti locali orientino le risorse che si renderanno disponibili per il programma straordinario di cui all'articolo 3 alla realizzazione di interventi o progetti speciali caratterizzati da rapidità attuativa e da una forte fattibilità tecnica e amministrativa privilegiando, prioritariamente, ove possibile, interventi di recupero del patrimonio edilizio già esistente e non occupato.

Il programma nazionale previsto dalla legge 9/2007 dovrà assumere, pertanto, come obiettivo fondamentale quello di avviare a soluzione le più manifeste condizioni di disagio abitativo. Questo potrà avvenire mediante l'individuazione di obiettivi e di indirizzi di carattere generale per la programmazione regionale, tra cui assume valore determinante sia l'incremento dello stock di alloggi pubblici di edilizia sovvenzionata - che nel nostro paese risulta fortemente sottodimensionato rispetto al reale fabbisogno - che di quello privato a canoni accessibili alle categorie più disagiate sul mercato della locazione, sia la predisposizione di programmi d'intervento dei soggetti privati che tradizionalmente operano nel comparto dell'edilizia residenziale quali imprese, consorzi, cooperative di abitazione.

Il programma nazionale dovrà, sostanzialmente, costituire una cornice di riferimento per la programmazione regionale, indicando gli indirizzi e gli obiettivi di carattere generale necessari per dare risposte alle problematiche comunque presenti nel paese. I programmi regionali – da costruire con modalità innovative potendo contare su un pluralità di nuovi strumenti di natura finanziaria, fiscale, urbanistica e patrimoniale e definiti a partire dalle risorse effettivamente disponibili di carattere statale, regionale o comunale e dai piani di intervento elaborati dai comuni - avranno il compito di individuare puntualmente i bisogni specifici di ogni territorio e le tipologie di interventi necessarie per risolverli, valorizzando la progettualità degli enti locali e degli operatori accreditati.

Dovranno essere previsti a tutti i livelli istituzionali scadenze certe di predisposizione dei programmi e dei piani prevedendo, altresì, l'esercizio del potere sostitutivo nei confronti di chi non adempie agli obblighi programmazione.

In ogni caso la nuova programmazione nazionale deve assumere a riferimento la definizione di alloggio sociale da rendere ai sensi dell'articolo 117, comma 2, lettera *m*) della Costituzione e ai sensi dell'articolo 5 della legge n.9/2007 considerando "alloggio sociale" quell'immobile adibito ad uso abitativo che svolge una funzione di interesse generale.

2. PRIORITA' DI INTERVENTO

Il Tavolo, in considerazione che la legge 8 febbraio 2007, n. 9, recante "Interventi per la riduzione del disagio abitativo per particolari categorie sociali" rinvia al 15 ottobre 2007 la sospensione delle procedure esecutive di rilascio per finita locazione nei confronti di particolari categorie sociali disagiate, ritiene necessario individuare azioni e misure prioritarie di intervento che possano dare prime, seppure parziali, risposte all'emergenza abitativa presente nel nostro Paese anche ai fini di favorire il passaggio da casa a casa previsto dalla richiamata legge.

Gli interventi da adottare, utilizzando le risorse finanziarie che potranno essere rese disponibili ai vari livelli sono i seguenti.

- Utilizzare le risorse rese disponibili dal comma 1154 della legge finanziaria 2007, pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009, per la realizzazione dei piani straordinari predisposti dai comuni ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 9/2007 nonché per l'acquisto, il recupero e la locazione di alloggi da destinare al sistema dell'edilizia residenziale pubblica.
- Recuperare e adattare il patrimonio di edilizia residenziale pubblica non assegnabile perché inadeguato sul piano della dimensione, dei servizi o degli impianti. Il recupero va effettuato nell'arco di sei mesi facendo ricorso a meccanismi di accelerazione anche per quanto riguarda le procedure di appalto

assicurando l'immediata assegnazione degli alloggi recuperati per fornire una risposta immediata alle famiglie degli sfrattati e per prevenire, al contempo, il fenomeno delle occupazioni abusive.

- Finanziamento dei programmi regionali e sperimentali immediatamente cantierabili tra cui "20.000 alloggi in affitto" e "Alloggi in affitto per gli anziani degli anni 2000" definanziati con il decreto cosiddetto "taglia-spese".
- Consentire l'immediato utilizzo per edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata di quota parte del consistente patrimonio demaniale, soprattutto militare. La riconversione dei beni immobili di proprietà statale dovrà essere attuata mediante procedure speciali e accordi specifici tra Ministero della Difesa, Agenzia del demanio ed enti locali. Gli interventi realizzati potranno favorire anche i processi di recupero e riqualificazione di parti significative di contesti urbani attualmente degradati.
- Aumentare la dotazione di alloggi sociali nelle Regioni del Sud utilizzando quota dello stanziamento di 50 milioni di euro ciascuno degli anni 2008 e 2009 per le "zone franche" di cui all' articolo 1, comma 340 della legge finanziaria 2007 e dal coinvolgimento delle risorse private. Questi fondi sono infatti destinati dalla legge a interventi di recupero urbano, di aree e quartieri degradati.

3. LINEE GUIDA PER LA DEFINIZIONE DEL PROGRAMMA NAZIONALE

Il Tavolo, tenuto conto delle posizioni emerse nel corso dei lavori e nel riconoscere la necessità di ridisegnare un nuovo modello di politica abitativa con particolare riferimento alle categorie sociali deboli ritiene che il programma nazionale assuma – in relazione a ciascuno degli ambiti indicati indicati alle lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)* dell'articolo 4, comma 2, della legge n. 9/2007 - i contenuti gli obiettivi di carattere generale di seguito indicati.

In ogni caso, premessa per qualsiasi tipo di intervento e di ipotesi di nuova programmazione, è la definizione di alloggio sociale prevista dall'art. 5 della legge 9/07, al fine non solo di attuare gli interventi programmati senza incorrere in procedure di infrazione a livello europeo, ma anche dare nuova efficienza al settore favorendo la partecipazione di nuovi soggetti capaci di attivare risorse, professionalità e nuove energie.

La materia dell'edilizia residenziale sociale – da considerare come parte essenziale del sistema del welfare - deve essere definita come di interesse generale diversamente articolata tra "Servizio di interesse generale" e "Servizio di interesse economico generale" che – fermo restando l'intervento diretto in materia di edilizia in edilizia sovvenzionata - soddisfi il diritto all'abitazione anche con nuovi modelli di finanziamento e con attori che gestiscano le politiche abitative secondo criteri e modalità innovative rispetto a quelle tradizionalmente utilizzate. La finalità perseguita è quella di incrementare in maniera consistente sia lo stock di alloggi

disponibili sul mercato della locazione a canone agevolato sia lo stock alloggi in proprietà per particolari categorie sociali di che lo stock di alloggi di edilizia residenziale pubblica.

In tale contesto assume carattere di priorità la definizione dei livelli essenziali, da parte dello Stato, delle prestazioni in materia di welfare con riferimento al servizio abitativo.

a) obiettivi ed indirizzi di carattere generale per la programmazione regionale.

- Nella futura programmazione regionale va introdotto il nuovo concetto di “edilizia residenziale sociale” che include quello fino ad oggi utilizzato di edilizia residenziale pubblica. La nuova prospettiva dovrebbe portare a ricomprendere il fabbisogno abitativo nell’insieme delle istanze delle categorie sociali svantaggiate che devono necessariamente trovare una risposta.
- Destinare una quota significativa delle risorse pubbliche disponibili all’incremento nonché alla manutenzione del patrimonio residenziale e degli annessi servizi di proprietà pubblica ed alla realizzazione di alloggi privati da destinare anche alla locazione permanente a canone agevolato.
- Individuare modalità che consentano agli enti locali una rapida immissione nel patrimonio degli stessi di nuovi alloggi da destinare all’edilizia abitativa sociale prevedendo, ad esempio, che il pagamento degli oneri concessori per il rilascio dei titoli abilitativi dovuti dai soggetti attuatori privati di edilizia residenziale, possa essere soddisfatto mediante il trasferimento al patrimonio degli enti locali in cui ricadono gli interventi, di quota parte degli alloggi realizzati di valore pari al corrispettivo degli oneri concessori dovuti.
- Agevolare, mediante cessione gratuita delle aree necessarie, interventi costruttivi di edilizia residenziale sovvenzionata ed altri interventi in relazione ai quali i soggetti attuatori si obblighino alla locazione permanente a canone agevolato delle unità abitative realizzate e a fronte di predeterminate modalità di utilizzo degli alloggi realizzati e di individuazione dei soggetti destinatari.
- Favorire il recupero dei centri storici e degli ambiti urbani degradati ai fini residenziali nell’ambito di politiche più generali di rivitalizzazione urbana. E ciò al fine di ricercare soluzioni al fabbisogno abitativo prioritariamente all’interno del riutilizzo del patrimonio edilizio esistente incardinando la realizzazione di residenze a canone sociale e/o agevolato ai progetti di risanamento e di recupero di quartieri degradati e di aree e edifici dismessi.
- Promuovere programmi da parte di aziende in aree a forte espansione occupazionale, anche mediante l’applicazione di oneri concessori ridotti, per la realizzazione, l’acquisto o il recupero di alloggi da affittare a canone agevolato ai propri dipendenti, con la possibilità di detrarre fiscalmente i costi sostenuti.
- Realizzare interventi o progetti speciali di interventi di edilizia sovvenzionata e agevolata anche mediante cambi di destinazione d’uso caratterizzati, comunque, da rapidità attuativa e da una forte fattibilità tecnica e amministrativa privilegiando, prioritariamente, ove possibile, interventi di recupero del

patrimonio edilizio già esistente e non occupato e programmi di acquisizione alloggi. Per progetti speciali possono essere intesi, ad esempio, quelle operazioni – recentemente praticate negli accordi programma sottoscritti per l'utilizzo delle risorse assegnate dal D.M. 16 marzo 2006 ai 14 comuni metropolitani - finalizzate alla riduzione del disagio abitativo che prevedono la compresenza di una pluralità di interventi (recupero, nuova costruzione, acquisto, affitto) anche facendo ricorso a soggetti promotori e coordinatori degli interventi quali Agenzie comunali.

- Considerare l'edilizia residenziale pubblica ed eventualmente l'intera edilizia sociale parte aggiuntiva degli standard urbanistici da assicurare come dotazione di servizi generali da garantire in rapporto ad ogni utente da insediare nel caso di nuove urbanizzazioni o trasformazioni urbane da soddisfarsi tramite cessione gratuita di aree o alloggi.
- Promuovere le Agenzie per l'affitto come "moduli organizzativi" di livello comunale che possano favorire l'accesso al mercato della locazione alle famiglie in condizioni di emergenza abitativa e che svolgano un ruolo di "garante" offrendo speciali garanzie ai proprietari degli immobili che locano a soggetti individuati dai comuni.
- Introdurre forme di programmazione e di rendicontazione degli investimenti in analogia a quelle adottate per la programmazione e la gestione dei fondi comunitari.

b.1) Proposte normative in materia fiscale.

Il Tavolo, tenuto conto delle posizioni emerse nel corso dei lavori, formula un insieme di indicazioni in materia fiscale all'interno delle quali individuare possibili misure che contribuiscano alla riduzione del disagio abitativo.

- Aumentare l'offerta di alloggi in locazione a canone concordato mediante una ridefinizione della fiscalità immobiliare che comporti maggiori agevolazioni per i proprietari che affittano secondo le modalità del canale agevolato della legge 431/98 unitamente a benefici fiscali a favore degli inquilini. In particolare le misure da prevedere sono:
 - estendere a tutto il territorio nazionale la possibilità di stipulare i contratti secondo le modalità di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 431/98;
 - innalzare dal 30 al 50% la detrazione aggiuntiva per i redditi dei proprietari che affittano a canone concordato;
 - azzeramento dell'Ici per gli immobili affittati a canone concordato;
 - rendere deducibili dal reddito i canoni di affitto corrisposti dagli inquilini con particolare attenzione agli eventuali effetti sugli inquilini incapienti che non riescono a godere in tutto o in parte dei benefici fiscali;
 - considerare beni strumentali, anche ai fini fiscali, gli alloggi di imprese e cooperative di abitazione destinati alla locazione a canoni agevolati o concordati".

- Eliminazione del carico fiscale gravante sulle operazioni attuate dagli enti locali relativamente al patrimonio di edilizia residenziale sovvenzionata e l'eliminazione dell'Ici gravante sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata ma garantendo compensazioni statali.
- Ridurre le imposte sulle compravendite della prima casa e i costi di intermediazione.
- Trasferire ai comuni il gettito derivante dall'imposta di registro sui contratti di affitto.
- Richiedere forme di pagamento dei canoni di locazione attraverso bonifico o assegno bancario ai fini della riduzione dell'evasione fiscale.
- Rendere permanenti le attuali agevolazioni fiscali (36%) sulle ristrutturazioni edilizie innalzandole fino al 50% nei casi di consolidamento statico e adeguamento alla normativa sismica e di adeguamento ai fini dell'accessibilità e della sicurezza degli alloggi di proprietà degli anziani a basso reddito. Le agevolazioni vanno estese anche al patrimonio di edilizia residenziale pubblica, anche in situazioni di regime condominiale. In ogni caso, qualora il proprietario assuma l'obbligo di destinare l'alloggio ristrutturato alla locazione a canone agevolato occorre prevedere l'innalzamento della detrazione anche fino al 50% dei costi sostenuti.

b.2) Proposte per la normalizzazione del mercato immobiliare.

- Creare opportunità per realizzare interventi in locazione permanente o a lungo termine, utilizzando anche strumenti innovativi, che sappiano attrarre investitori privati e istituzionali in una nuova politica di Welfare abitativo.
- Impegnare il Ministero dell'economia ad acquisire i dati quantitativi e qualitativi sul patrimonio degli enti previdenziali, delle Poste e di RFI e società collegate e a tutti gli enti che fruiscono di sovvenzioni statali.
- Impegnare le Regioni e gli enti locali ad acquisire dati quantitativi e qualitativi degli alloggi di proprietà pubblica anche ai fini della costituzione della banca dati dell'Osservatorio della condizione abitativa.
- Attribuire ai Comuni il diritto di prelazione in ogni fase del processo di vendita del patrimonio degli enti previdenziali favorendo l'acquisto da parte dei comuni con modalità di acquisizione analoghe a quelle offerte agli inquilini.
- Intervenire con procedure accelerate in modo che siano conferiti poteri speciali ai Sindaci per l'attuazione dei provvedimenti autorizzativi esclusivamente per la realizzazione di interventi di edilizia residenziale pubblica in presenza di situazioni di emergenza abitativa (fermo restando le tutele).
- Avviare una riflessione sui diversi modi per raggiungere l'equilibrio economico nella gestione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica e per verificare la conciliabilità di tale equilibrio con l'insostituibile funzione di solidarietà sociale degli enti a tale scopo costituiti.

- Prevedere un regime fiscale agevolato per la costituzione e le attività dei Fondi immobiliari etici il cui oggetto prevalente sia costituito dall'offerta di alloggi sociali (in analogia a quanto è stato previsto per le Siiq).

c) Individuazione di misure per la cooperazione istituzionale.

Il Tavolo ritiene che il rilancio delle politiche abitative deve essere accompagnato dall'effettivo avvio dell' Osservatorio nazionale delle politiche abitative da mettere in rete con gli Osservatori regionali e di altri soggetti interessati. L'Osservatorio va inteso come strumento di "sostegno tecnico" alla formazione delle politiche abitative ed urbane, che oltre ad effettuare la raccolta dei dati e la sistematizzazione delle informazioni relative al comparto acquisite in ambiti locali, permetta l'aggiornamento di quei parametri in grado di descrivere la condizione abitativa ed urbana. E', naturalmente, essenziale assicurarne l'adeguamento finanziamento.

L'Osservatorio deve offrire un sistema di conoscenze - anche costituendo una "Banca dati degli alloggi e degli utenti" - in grado di orientare la programmazione delle risorse in relazione alle diverse specificità territoriali e ad aspetti di disagio abitativo provenienti da particolari segmenti sociali, in relazione ai quali andranno attivati speciali forme organizzative (focus).

Si ravvisa anche la necessità di costituire Osservatori comunali sul mercato dell'affitto prevedendo anche l'attivazione di Commissioni per la conciliazione del contenzioso.

Si ritiene inoltre che il Tavolo di concertazione non debba esaurirsi con l'assolvimento della funzione assegnata dalla legge 9/2007. Il Tavolo deve rappresentare non solo il momento del confronto con tutti i soggetti protagonisti nel settore dell'abitazione per il varo del programma nazionale previsto ma può e deve costituire uno strumento ordinario a cui affidare il compito di elaborazione di proposte concernenti le politiche abitative attraverso un dialogo continuo e permanente con le parti interessate.

d) Stima delle risorse finanziarie per l'attuazione del programma nazionale.

Il Tavolo ritiene prioritario che si giunga a finanziare in modo consistente il nuovo piano di edilizia residenziale realizzando un piano nazionale finalizzato all'offerta in locazione per le famiglie più bisognose con annualità di finanziamento certe da prevedere nella legge finanziaria essendo cessato il prelievo ex Gescal che aveva garantito al comparto dell'edilizia residenziale pubblica un flusso finanziario costante nell'acquisizione e consistente nell'entità (oltre 3000 miliardi di vecchie lire l'anno).

- Occorre pertanto destinare in misura certa una parte del bilancio statale alle politiche abitative, che consenta a Regioni e Comuni di programmare con continuità. Tali risorse dovranno avere carattere di volano per determinare all'interno dei programmi regionali la necessaria attivazione di risorse locali

(regionali, comunali, private e comunitarie) che insieme concorrano a sviluppare un'offerta pluriennale di alloggi sociali.

- Il dimensionamento dell'impegno finanziario – sostitutivo del canale di finanziamento ex Gescal - si deve attestare tra 1,2 miliardi di euro/anno e 1,5 miliardi di euro/anno.
- Possono essere, inoltre, attivati nuovi strumenti finanziari quali, in particolare, i Fondi immobiliari etici. Tali fondi possono essere sostenuti da risorse pubbliche e private, fondazioni bancarie.
- Considerare la possibilità di utilizzare, per la realizzazione di alloggi di edilizia sociale all'interno di programmi di riqualificazione urbana, finanziamenti di natura straordinaria quali quelli attribuiti alle Regioni con la programmazione del F.A.S.
- Incrementare ad almeno 500 milioni di euro la dotazione annuale del Fondo nazionale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione che eroga a favore di inquilini in possesso di determinati requisiti un contributo per il pagamento dell'affitto, in relazione all'incidenza del canone sul reddito familiare, per un alloggio da reperire sul libero mercato.

4. CRITICITA'

Si riportano di seguito le tematiche e le questioni in relazione al quale durante i lavori del Tavolo sono state registrate posizioni differenziate e sulle quali occorrerà procedere ad ulteriori approfondimenti. E ciò anche in relazione alla necessità di conoscere le risorse che effettivamente potranno essere destinate al comparto dell'edilizia residenziale.

Ici

Sull'ipotesi di riduzione o abbattimento dell'Ici sulla prima casa, si pone il problema che vengano individuate adeguate compensazioni statali a favore dei comuni. Permangono, in ogni caso, diversi orientamenti riguardo ad una estensione generalizzata del beneficio ovvero solo nei confronti dei possessori di prima ed unica casa e alle caratteristiche di reddito.

Revisione degli estimi catastali

La revisione degli estimi catastali è indicata da alcune parti come la possibile fonte di copertura per procedere alla riduzione fino all'abbattimento dell'Ici sulla prima casa. La revisione degli estimi catastali – se basata su un Catasto di natura esclusivamente patrimoniale - non è condivisa.

Cedolare secca

E' stata avanzata l'ipotesi di introduzione di un'aliquota ridotta (cedolare secca) al 20% sui redditi da locazione seppure in presenza di posizioni orientate alla finalizzazione della misura alle sole locazioni a canone concordato ovvero anche a quelle offerte a libero mercato.

Imposta di scopo

Si registra la richiesta di introdurre una "imposta di scopo" per finanziare la realizzazione di edilizia residenziale pubblica a canone sociale- in analogia a quanto prevista dalla legge finanziaria 2007 per la realizzazione di opere pubbliche.

Depositi cauzionali

E' stata avanzata l'ipotesi di utilizzare i depositi cauzionali dei contratti di affitto per realizzare un Fondo di rotazione per il rilancio del mercato dell'affitto a canone concordato.

Dismissione patrimonio e.r.p.

Da alcune parti viene proposta , al fine di non ridurre ulteriormente la consistenza del patrimonio di edilizia residenziale pubblica, di sospendere i processi di dismissione in corso.

Qualificazione soggetti gestori

E' stata prospettata l'introduzione di rigorosi criteri di accreditamento sia per i soggetti gestori di alloggi di proprietà pubblica sia per la selezione di soggetti attuatori di programmi di alloggi privati sostenuti da incentivi pubblici.

Disincentivi fiscali al canale "libero"**Registrazione dei provvedimenti di convalida degli sfratti****Revisione dei criteri di assegnazione e di permanenza per gli alloggi e.r.p.****Agevolazioni fiscali per enti previdenziali privatizzati**

Allegato E

**Piattaforme territoriali transnazionali:
schede di diagnosi strategica**

Piattaforme territoriali strategiche transnazionali



A1 - Corridoio V - Ovest

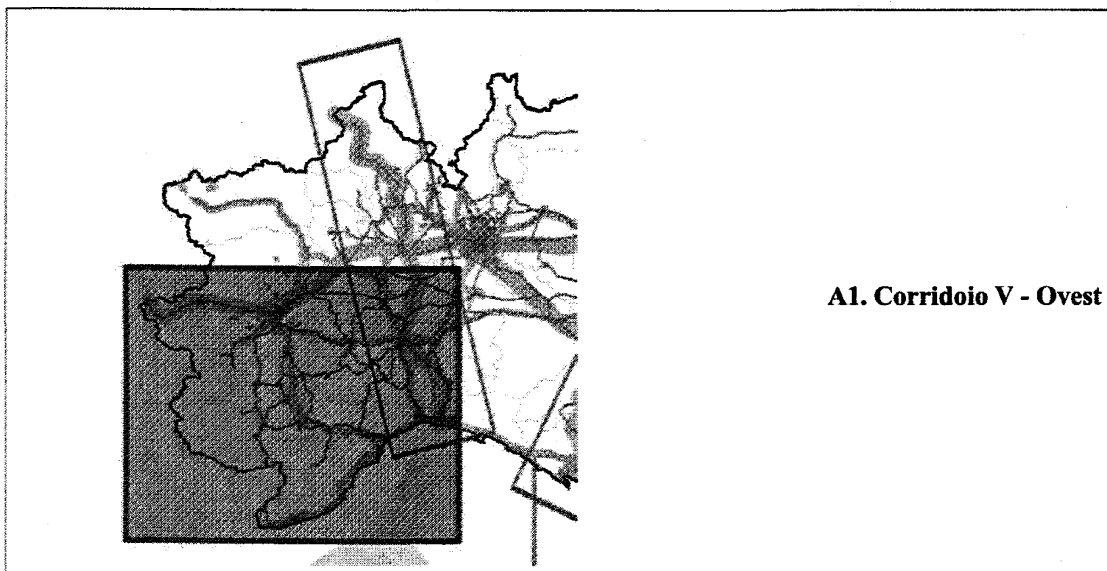
A2 - Corridoio dei due mari

A3 - Asse Ti.Bre.

A4 - Corridoio V - Est

A5 - Piattaforma sud-orientale

A6 - Piattaforma tirrenico-ionica



A1. Corridoio V - Ovest

La piattaforma transnazionale Corridoio V - Ovest è costituita da un sistema territoriale vasto che include il Piemonte centro meridionale ed il Ponente ligure, ed è fortemente caratterizzato dalla presenza di una rete di connessioni plurimodali con la Francia meridionale. Si tratta di un'area che ha legami storicamente forti, di tipo culturale e socio-economico, con le regioni transalpine ed è per questo, oltre che per evidenti ragioni geografiche, particolarmente vocata a costituire la porta transfrontaliera terrestre tra l'Italia e l'Europa sud-occidentale.

Il sistema dei collegamenti fra Italia e Francia è imperniato tradizionalmente su due principali direttrici est-ovest: la Torino-Frejus-Lione e la Genova-Ventimiglia-Marsiglia. La prima è destinata ad assumere un peso sempre maggiore in virtù del suo inserimento all'interno del Corridoio V della rete TEN. Il fascio infrastrutturale costiero, viceversa, non presenta significativi ulteriori margini di potenziamento. La struttura insediativa e la configurazione morfologica della Riviera di Ponente sono tali da rendere la realizzazione di nuove infrastrutture lineari ad alta capacità difficoltosa, oltre che particolarmente impattante dal punto di vista ambientale. Ciononostante alcuni significativi, ma circoscritti, interventi finalizzati ad una maggiore efficienza di questa direttrice di traffico sono previsti e compatibili con gli obiettivi, più volte richiamati anche nella pianificazione regionale ligure, di conservazione e riqualificazione dell'ambito costiero.

La maglia infrastrutturale primaria è completata da due corridoi di collegamento nord-sud (Genova-Novara e Savona-Torino) che garantiscono oltre che il collegamento fra i due assi trasversali anche l'aggancio dei due principali porti (Genova e Savona) con il Corridoio V. A questo proposito va sottolineato come il settore orientale della piattaforma Ligure-Piemontese sia parte non solo del sistema territoriale transfrontaliero che guarda verso la Francia, ma anche di quello che segue la direttrice nord-sud determinata dal futuro Corridoio dei Due Mari che collegherà Genova a Rotterdam intersecando il Corridoio V presso Novara.

Nella prospettiva di alleggerire l'eccessiva pressione attualmente esistente sul tratto italiano della direttrice costiera e migliorare complessivamente il sistema delle connessioni fra la Pianura Padana e la Costa azzurra risulta di primaria importanza il completamento del quadrilatero Torino-Cuneo-Nizza-Lione con la realizzazione di un efficiente collegamento plurimodale fra Cuneo e Nizza. Tale collegamento costituisce un obiettivo strategico anche - e soprattutto - in virtù dell'ormai prossima entrata in funzione della autostrada Asti-Cuneo, oltre che di un prospettato potenziamento delle connessioni ferroviarie di Cuneo alla linea Savona-Torino. Queste nuove opere infrastrutturali costituiranno, infatti, il collegamento diretto del Piemonte meridionale all'asse trasportistico plurimodale Torino-Asti-Alessandria-Piacenza, parallelo e complementare al Corridoio V.

Caratteristica saliente della piattaforma transnazionale ligure-piemontese è quella di costituire un potenziale sistema logistico con forti prospettive di crescita, soprattutto in virtù del progressivo incremento dei traffici marittimi fra Mediterraneo ed Estremo Oriente. I porti del Ponente ligure sono, infatti, candidabili a divenire fra i principali terminali marittimi di tali traffici per due ordini di ragioni: la prossimità geografica ai grandi mercati dell'Europa centro occidentale e la possibilità di istituire connessioni veloci con il Corridoio V attraverso i nodi di Torino e Novara. In questo senso, appare di fondamentale importanza sostenere la nascita e lo sviluppo di nuove aree retroportuali in grado di gestire un traffico merci sempre più intenso, perfettamente collegate, in termini fisici ma anche in termini gestionali, sia ai poli portuali che ai nodi della

grande rete infrastrutturale.

Oltre all'interporto di Torino-Orbassano e al Centro intermodale merci di Novara che, grazie alla loro strategica collocazione lungo il Corridoio V, rappresentano elementi chiave del sistema logistico, è in via di costituzione nell'Alessandrino un vero e proprio polo logistico legato alla gestione dei traffici portuali genovesi. La parte meridionale della provincia di Alessandria infatti, con il prospettato aumento di capacità della linea ferroviaria Genova-Milano/Novara-Sempione conseguente alla realizzazione del terzo valico appenninico, costituisce un ambito strategico per la collocazione di infrastrutture legate alla logistica.

Anche l'area della Granda (provincia di Cuneo), che tradizionalmente sconta un relativo isolamento, emerge, nell'ottica di potenziare la dimensione europea della regione, come assolutamente baricentrica. La città capoluogo, in particolare, si sta attrezzando a diventare vero e proprio "porta del Piemonte Meridionale", punto di snodo cioè delle dinamiche transfrontaliere, sia in termini di partenariato (istituzionale, economico, culturale) che di flussi turistici e commerciali, anche legati al complesso di attività agricole ed alimentari di alta ed altissima qualità che caratterizzano il Cuneese. Inoltre, in virtù della realizzazione della Asti-Cuneo, anche la Granda risulta candidabile all'acquisizione di nuove importanti funzioni nel settore della logistica, soprattutto legate alla crescita della retroportualità di Savona-Vado, destinata ad avvenire lungo l'asse di penetrazione interna verso Torino. La destinazione di vaste aree per la movimentazione delle merci lungo il litorale o comunque in prossimità del porto di Savona - pur a fronte dell'ambizione di divenire, in partnership con Genova, un importante scalo delle Autostrade del Mare mediterranee - non è, infatti, compatibile con lo sforzo messo in campo dalla città in questi ultimi anni per la riqualificazione urbana e la valorizzazione delle risorse ambientali come strategia per il superamento della crisi economico-industriale.

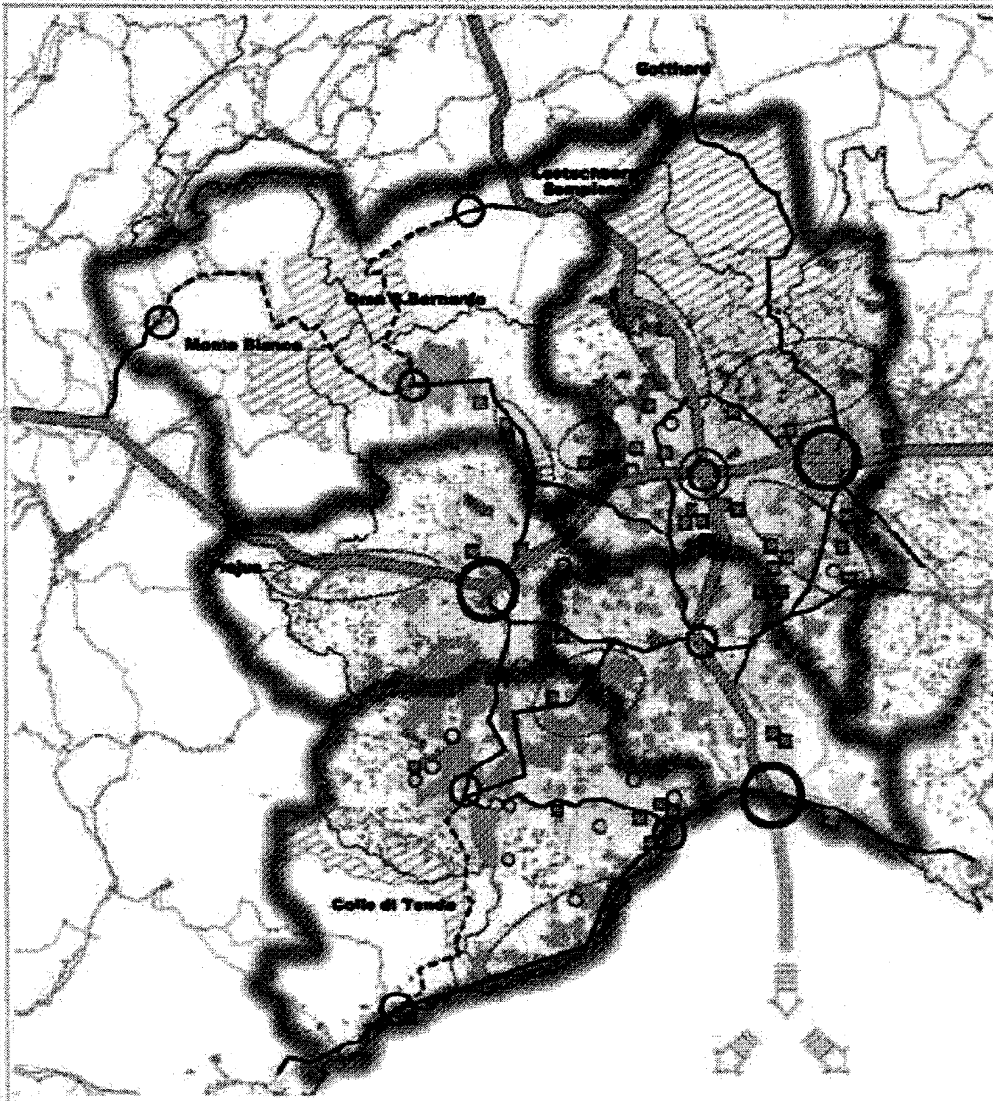
Dal punto di vista della struttura insediativa, la macroregione transfrontaliera presenta una notevole eterogeneità. Il Ponente Ligure, per chiare ragioni di carattere morfologico, ha sviluppato una struttura urbana di tipo lineare lungo la fascia costiera, in coerenza con la tradizionale direttrice di traffico tracciata dalla via Aurelia, e successivamente confermata dalla costruzione delle infrastrutture ferroviaria ed autostradale. Per il Piemonte centro meridionale, viceversa, non è individuabile un chiaro pattern insediativo. L'area metropolitana torinese ha carattere di assoluta unicità nel contesto territoriale ampio, che è, invece, caratterizzato dalla presenza di realtà urbane medio-piccole sparse sul territorio senza apprezzabili addensamenti lungo le principali direttrici infrastrutturali. Fanno eccezione i due principali centri urbani della regione dopo Torino, cioè Novara ed Alessandria, il cui ruolo di nodi importanti della maglia infrastrutturale, oltre che pienamente confermato dal nuovo scenario prefigurato dall'implementazione dei corridoi europei, acquisirà nuova complessità con gli interessanti sviluppi del settore della logistica sopra descritti. Per il resto del territorio il potenziamento ed il completamento delle infrastrutture dei trasporti complementari al Corridoio V ed il rafforzamento degli assi di collegamento nord-sud aprono la strada non solo all'aggancio di tutto il territorio alle grandi direttrici continentali, ma anche al recupero di una piena rispondenza fra la maglia infrastrutturale ed il sistema insediativo. Quest'ultima, in particolare, è condizione necessaria alla creazione di un sistema territoriale policentrico efficiente in grado di:

- creare una massa critica tale da permettere l'accrescimento del livello di competitività e l'acquisizione di funzioni pregiate,
- combattere fenomeni di dispersione e consumo del suolo che minacciano di compromettere l'alto livello di qualità ambientale, oggi uno dei maggiori punti di forza di questo territorio.

In questo scenario di sviluppo policentrico ed equilibrato del territorio, l'area metropolitana torinese, la cui nuova vocazione economica e produttiva è, peraltro, ancora in fase di definizione, è chiamata a giocare un ruolo di estrema - rinnovata - importanza. Essa deve attrezzarsi a diventare il punto di riferimento per le esperienze di sviluppo (tecnologico, scientifico, culturale) più avanzate ed essere centro erogatore di servizi ad altissima specializzazione, riferiti a una fruizione internazionale, contribuendo all'innalzamento del livello di attrattività e capacità competitiva dell'intero territorio.

Il sistema metropolitano torinese, che possiede tutte le caratteristiche del territorio snodo, manifesta un progressivo sviluppo policentrico, con la moltiplicazione di funzioni di pregio in vari punti della corona urbana: attività manifatturiere ad alta tecnologia, servizi avanzati per le imprese, localizzazioni universitarie e centri di ricerca, nuclei di eccellenza del sistema sanitario regionale, centri commerciali polivalenti. Lo sviluppo policentrico dell'area metropolitana deve essere sostenuto nella prospettiva di un recupero della competitività, ma anche della coesione territoriale dell'intero sistema territoriale, che è intessuto sul corridoio padano che da Torino prosegue in direzione Lione. Da questo punto di vista, anche la "questione Tav" in Val di Susa sembra dover essere affrontata e risolta in un'ottica "di sistema", nel cui ambito un ripensamento delle relazioni (non solo infrastrutturali) fra il territorio identitario valsusino e la metropoli torinese può rivelarsi strategico. In ogni caso, le prospettive dell'intero sistema e non della sola Torino si giocano sul fronte dei collegamenti internazionali (infrastrutturali e operativi), dell'eccellenza scientifica e tecnologica, della riqualificazione ambientale e paesaggistica e della promozione delle risorse architettoniche proprie dell'antica capitale, della paziente tessitura di relazioni cooperative con il resto del territorio regionale e con le metropoli

adiacenti (Milano, Genova, Lione, le altre metropoli transalpine e le altre città del corridoio padano). È indubbio, d'altra parte, che il rilancio strategico del polo torinese attende soluzioni a una scala macroregionale, nella quale la metropoli possa esercitare la funzione di nodo di interconnessione nell'ambito del sistema alpino-padano: se la città presenta rilevanti funzioni di eccellenza, la loro valorizzazione discende dalla presenza di un vasto bacino di domanda e dalla tessitura di una rete di funzioni complementari in altre province e nelle regioni contigue.

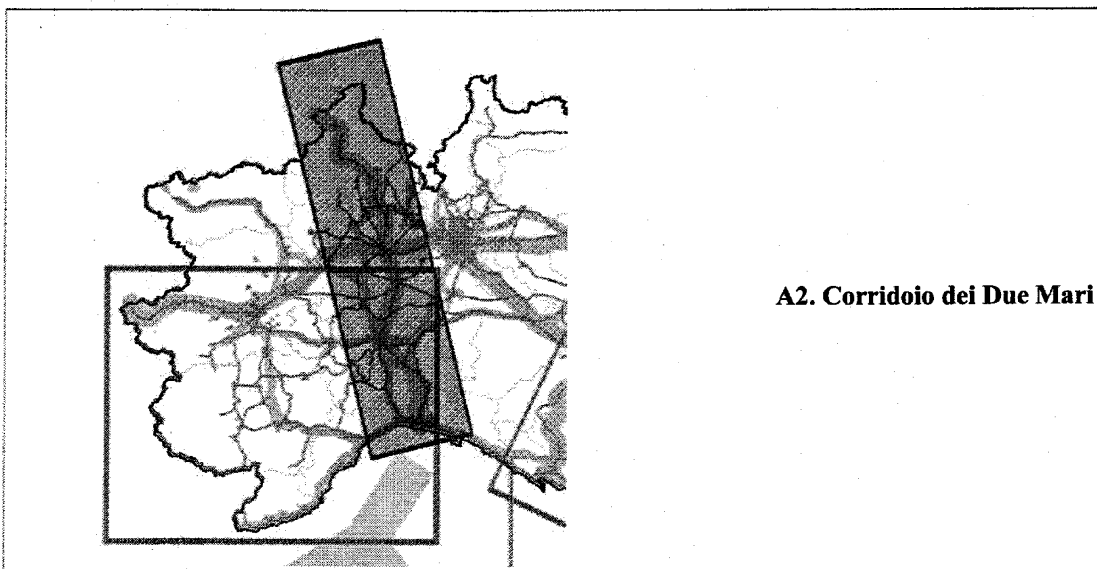


Legenda

10 0 10 20 Km

- | | | | | | |
|--|---------------------------------|--|---|--|-----------------------------|
| | Sistemi territoriali strategici | | Altri territori identitari | | Nodi dinamici |
| | Corridoi transeuropei | | Identità transfrontaliere | | Città diffusa (dinamica) |
| | Direttrici esistenti | | Poli manifatturieri competitivi in settori di base | | Città diffusa |
| | Direttrici da rafforzare | | Poli manifatturieri competitivi in settori di nicchia | | Industrializzazione diffusa |
| | Nodi metropolitani | | | | Campagna urbanizzata |
| | Nodi urbani primari | | | | |
| | Nodi urbani secondari | | | | |

Gli scenari prospettici



A2. Corridoio dei Due Mari

La direttrice transfrontaliera per Rotterdam (Corridoio dei due mari), che parte da Genova e attraversa il Sempione e la Svizzera, presenta i suoi capisaldi nei territori di Novi Ligure, Tortona, Alessandria, Novara ed il sistema metropolitano alto milanese in direzione ovest (Malpensa, Busto Arsizio, Varese). Si tratta di un corridoio relativamente nuovo e poco esplorato nella sua dimensione d'insieme, assai ricco di risorse e con un ruolo strategico transnazionale tra i più promettenti, incernierato su Genova, Novara, Malpensa. Le relative strutture/snodi di scambio rappresentano attualmente forti polarità che, tuttavia, in assenza di un'adeguata connessione reciproca e integrata rispetto al territorio ed alle situazioni urbane stesse, non sono in condizioni di espletare appieno quella capacità di coesione che sarebbe in grado di imprimere competitività al sistema complessivo.

L'area si presenta come una realtà fisico-territoriale ed un ambiente socio-economico estremamente complessi, anche considerando la rilevanza dell'ambiente naturale. L'analisi della struttura della piattaforma indica chiaramente non solo un territorio fortemente urbanizzato, industrializzato e fittamente innervato di infrastrutture, ma anche una struttura insediativa metropolitana "matura" articolata per polarità di vari livelli, strettamente connessi vicendevolmente e che danno luogo alla cosiddetta "città infinita", dove operano "metadistretti di reti produttive", in cui gli operatori di filiera non sono in grado di sopravvivere singolarmente ma agiscono attraverso interazioni con altri soggetti della filiera stessa. In un contesto come questo, una politica delle connessioni non deve riguardare solo ed esclusivamente i collegamenti infrastrutturali, ma considerare il sistema complessivo di relazioni funzionali, vocazioni produttive e di forme dello sviluppo territoriale, in chiave di complementarietà e differenziazione rispetto agli altri territori.

La programmazione settoriale, anche in considerazione degli ingenti finanziamenti già erogati o individuati, oltre che delle scelte compiute a livello internazionale, si confronterà a breve con l'esigenza di integrazione delle modalità di trasporto tra le reti nazionali-comunitarie veloci e la rete regionale-urbana, nella quale ruolo fondamentale hanno le piattaforme logistiche intermodali. Queste ultime, indispensabili per attrarre merci in transito lungo il Corridoio V e la direttrice Genova-Rotterdam (Corridoio dei due mari) e destinate ad inserirsi in questa realtà così complessa, innescando rapporti economici funzionali relazionali plurilivello, dovranno aumentare le prestazioni complessive del territorio.

Importanti interventi, integrati tra loro e tutti introdotti nella logica unitaria di corridoio, sono stati inseriti nella Legge Obiettivo e sono ormai giunti a differenti stadi di implementazione, destinando il territorio della Piattaforma ad essere interessato, nei prossimi 5/10 anni, dalla realizzazione di opere di assoluto carattere strategico collegate alla struttura di Malpensa e del suo territorio, al nodo di Novara e all'altra direttrice transeuropea del Corridoio V.

Opportunità positive per uno sviluppo finalizzato della Piattaforma vanno in primo luogo individuate nella struttura nodale di Genova, terminale di un potenziale sistema logistico orientato verso i mercati dell'Europa nord e centro occidentale, con forti prospettive di crescita dovute soprattutto al progressivo incremento dei traffici marittimi tra il Mediterraneo e gli altri mari. L'ottimizzazione della funzionalità di adeguati rapporti di scambio transeuropeo a Genova è un intervento che va proposto insieme all'organizzazione di una retroportualità integrata multifunzionalmente con la città.

Anche Novara, snodo logistico di rilevanza europea posto all'incrocio di due importanti direttrici

internazionali di traffico est/ovest (Corridoio V) e nord-sud (Corridoio dei due mari), deve essere interessata dalle previsioni di potenziamento del CIM in Hub interportuale, a vantaggio di una complessiva accessibilità alla variegata economia del suo territorio. Si potrà optare per una gestione integrata degli impatti dovuti al potenziamento della struttura logistica novarese, riguardo non solo alla quantità di traffico da movimentare, ma anche agli interventi di reciproca connessione con il nodo intercontinentale di Malpensa e con Genova. Tutto questo senza trascurare gli effetti di vantaggio competitivo sulla struttura dell'economia urbana vera e propria (dalle produzioni agricole tradizionali a quelle industriali, alle attività turistiche di nuova concezione che caratterizzano il novarese, il varesotto e l'alto milanese).

La necessità di un'adeguata accessibilità del nodo di Malpensa e la presenza di luoghi sede di funzioni privilegiate come il nuovo polo fieristico di Rho-Però – potentissimi attrattori di traffico e di opportunità per uno sviluppo innovativo, inseriti in un territorio con relazioni fisico-funzionali complesse – dovrà passare per la realizzazione delle necessarie infrastrutture di collegamento e di connessione reciproca con gli altri due capisaldi, Novara e Genova, all'insegna di un'intermodalità altamente evoluta e con approccio intercettivo delle dinamiche in atto/decollo.

Il sistema territoriale considerato, tendenzialmente polarizzato a est dalla metropoli milanese, altro territorio snodo indubbiamente decisivo, è rafforzato da due fondamentali mutamenti intervenuti negli ultimi anni: la rivoluzione logistica e la piena affermazione della megalopoli centro-padana. Soprattutto l'enorme potere attrattivo esercitato, negli ultimi quindici anni, dalla conurbazione centro-padana, tende a riconfigurare le province piemontesi occidentali in forma di articolazione della corona milanese. Novara, in particolare, si concepisce sempre più come "area cerniera" interregionale, con i connessi vantaggi e i possibili effetti indesiderati. Da un lato, infatti, ritrovandosi al crocevia dei due corridoi transeuropei e prossima all'hub di Malpensa, appare destinata a configurarsi come snodo privilegiato per piattaforme commerciali e logistiche di accessibilità sovraregionale. Dall'altro, essendo nel contempo territorio urbano ancora debole sotto il profilo dell'autonomia funzionale, può rischiare di essere fagocitato dai grandi centri metropolitani. Nel complesso, incardinato su entrambi i corridoi transeuropei, nelle tratte fra Milano e Torino (est-ovest) e fra il sistema svizzero e quello incardinato su Alessandria-Genova (nord-sud), il sistema territoriale incardinato sul Corridoio dei Due Mari ripropone in scala ridotta lo schema strutturale dell'intera area nord-occidentale. Il suo sviluppo policentrico dovrebbe tendere a valorizzare, in questo caso, anche attraverso il nodo sinora non pienamente utilizzato di Domodossola, le relazioni di flusso fra gli assi del sistema e i territori dell'industrializzazione diffusa e della competitività, distribuiti, anzitutto, in direzione di Verbania, del Biellese e del Pavese; ma anche le relazioni con il cantone Ticino e la regione insubrica, che può essere idealmente ricompresa nel sistema stesso.

Dalle sintetiche note fin qui riportate emerge con forza la centralità del sistema novarese.

Esso potrà svolgere con efficacia l'importantissimo ruolo di snodo assegnatogli dalla programmazione infrastrutturale a livello continentale e nazionale soltanto grazie alla realizzazione dell'intero pacchetto di interventi riportato nel paragrafo precedente, che assurgono a priorità d'azione conclamate e di cui è necessario perseguire con decisione il completamento nei tempi previsti.

I rischi derivanti dal mancato o parziale raggiungimento degli obiettivi individuati sono così sintetizzabili:

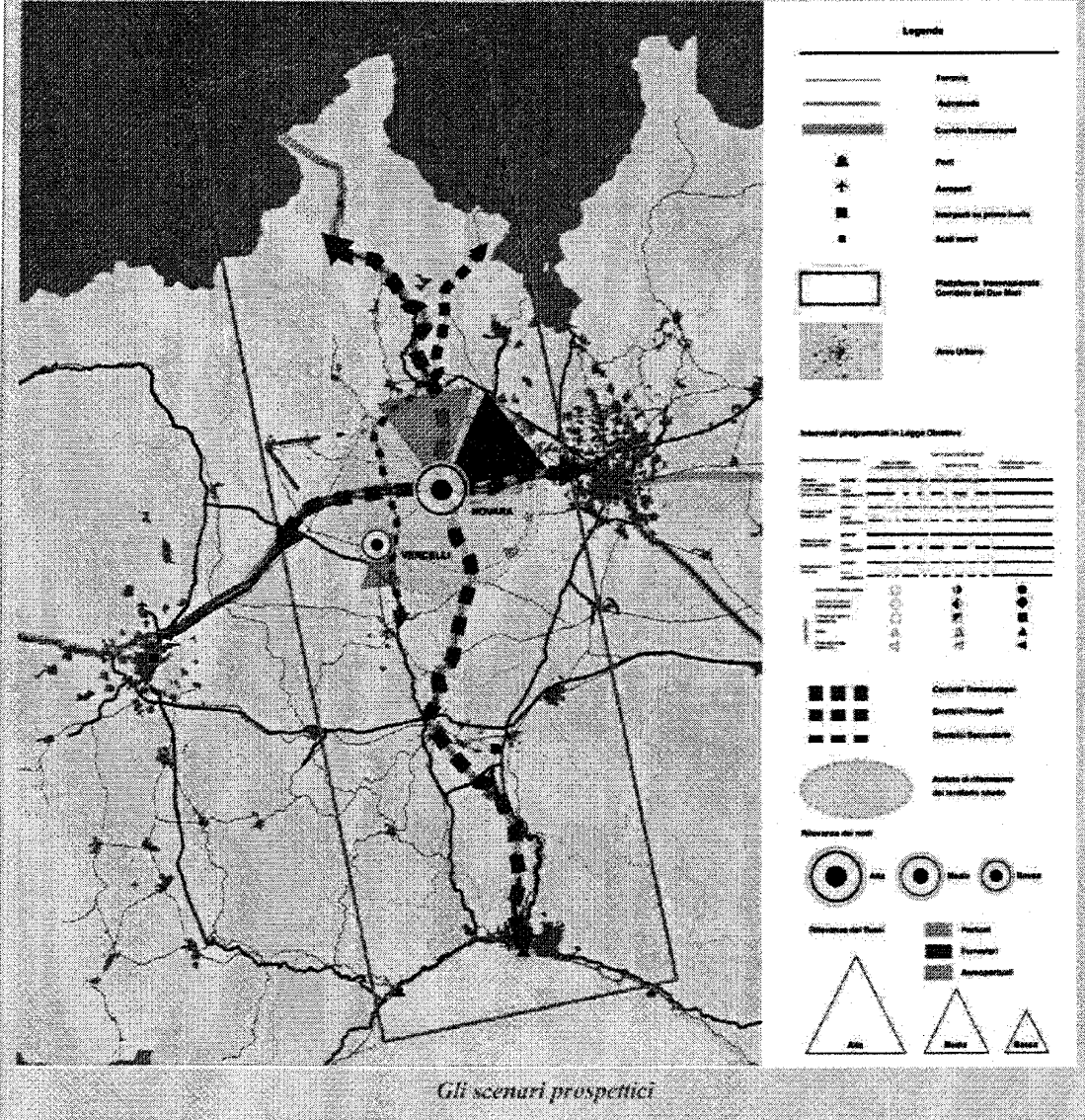
- progressivo congestionamento della rete infrastrutturale esistente e conseguente incremento dei livelli di impatto ambientale sul sistema nel suo complesso;
- progressivo depauperamento delle risorse territoriali esistenti, a seguito del non corretto relazionamento tra reti lunghe e reti corte e tra infrastrutture e tessuto urbano ed ambientale;
- progressiva e conseguente perdita di efficienza del sistema logistico.

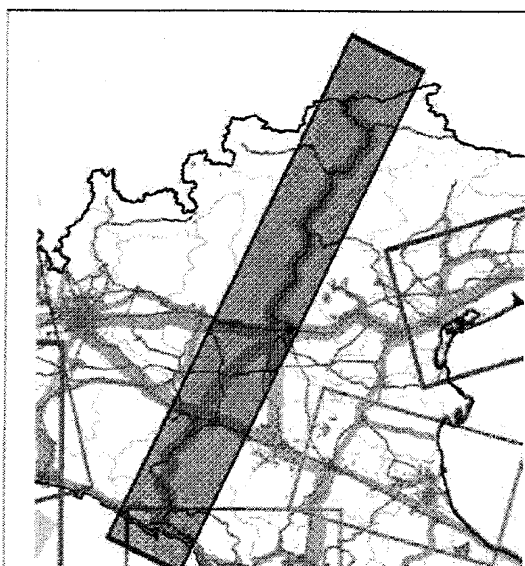
Accanto alle indicazioni fin qui riportate e, quindi, all'individuazione, se si vuole scontata, degli interventi inseriti nel Protocollo d'Intesa Quadro di luglio 2004 quali priorità d'azione per il territorio in esame, appare opportuno segnalare le opportunità derivanti da:

- l'implementazione di un programma di interventi, particolarmente utile in contesti caratterizzati da elevati livelli di congestionamento delle reti, quale quello novarese, finalizzati all'upgrading delle linee ferroviarie esistenti, individuando e privilegiando le tratte caratterizzate dalla presenza di significativi residui di capacità e di più facile riconversione al traffico merci; gli investimenti effettuati su questa tipologia di interventi, come già segnalato, potrebbero avere effetti positivi anche una volta ultimati i corridoi transeuropei, offrendo a questi ultimi un sistema di supporto realmente efficiente;
- la risoluzione delle attuali strozzature costituite dal sistema dei valichi alpini, che rappresentano le principali direttrici di adduzione del novarese, attraverso l'effetto combinato del potenziamento delle due linee ferroviarie, la Novara-Arona e la Novara-Domodossola, per le quali si prevede uno sdoppiamento dei flussi merci nord-sud, potrà consentire una maggiore diluizione del traffico e una riduzione dell'impatto del transito sul territorio; tuttavia il ricongiungimento delle due linee presupporrebbe, come già segnalato,

una adeguata e sincronica ridefinizione dell'accesso alla galleria del Sempione;

- il potenziamento delle connessioni di Novara con l'hub aeroportuale di Malpensa che trova riscontro nell'ambito degli interventi programmati in Legge Obiettivo nel potenziamento della linea ferroviaria Novara-Seregno e nella realizzazione della variante di Galliate, il cui progetto preliminare è stato approvato dal CIPE nel giugno 2003.



**A3. Asse Ti.Bre.**

L'asse Ti.Bre. prefigura una piattaforma territoriale fortemente legata all'effettiva implementazione del corridoio infrastrutturale di collegamento fra la direttrice transfrontaliera del Brennero (Verona - Monaco di Baviera) e quella transappenninica della Pontremolese, che unisce il nodo di Parma a La Spezia e alla Toscana nord occidentale. Al momento il funzionamento dell'asse è legato all'attraversamento del nodo Bologna/Modena e all'utilizzo del fascio plurimodale fra il capoluogo emiliano e Parma, non esistendo né un collegamento diretto di tipo autostradale né un percorso ferroviario di adeguata capacità fra Parma e Verona. L'effettiva implementazione del Ti.Bre. dipende inoltre dal potenziamento del fascio infrastrutturale della Pontremolese, costituito da una autostrada, la cui efficienza è compromessa dalla continua necessità di interventi di manutenzione straordinaria, e da una ferrovia, per lo più a binario unico e con tempi di percorrenza assolutamente non competitivi.

La piattaforma transnazionale Ti.Bre. non è determinata da una struttura territoriale storicamente coesa, ma piuttosto dalla potenzialità di costituire una direttrice di sviluppo, non solo infrastrutturale, di portata europea attraverso la connessione diretta di una vera e propria zona transfrontaliera, l'asse Trento-Bolzano-Brennero, a nodi territoriali di crescente importanza nel disegno della maglia infrastrutturale continentale. I nodi in questione sono:

- Verona, la cui importanza dal punto di vista trasportistico è primaria in quanto luogo di incrocio fra due corridoi trans-europei, il corridoio V (Lisbona-Kiev) ed il corridoio I (Berlino-Palermo) di cui il Ti.Bre. è a tutti gli effetti uno "sfioccamento", proprio a partire dalla città veneta;
- Parma, importante non solo per il ruolo che la città svolge a livello interregionale come centro ordinatore e punto di snodo dei traffici fra Emilia, Alta Toscana e Lombardia meridionale, ma anche in prospettiva come nodo intermedio del corridoio ad alta capacità/alta velocità di primaria importanza nazionale Milano-Roma, a sua volta parzialmente compreso nel corridoio europeo I. La città emiliana è inoltre destinata ad acquisire importanti nuove funzioni, di rilevanza continentale, grazie al prossimo insediamento dell'Agenzia per la Sicurezza Alimentare (EFSA); evento che rafforzerà ulteriormente l'importanza di Parma come centro di eccellenza nel campo della ricerca, della produzione e dei servizi legati al settore agro-alimentare;
- il polo portuale dell'Alto Tirreno, candidabile a terminale delle costituite Autostrade del Mare, che emergerebbe dalla messa a sistema dei porti di La Spezia, Carrara e Livorno attraverso lo sfruttamento delle complementarietà funzionali, esistenti e potenziali, ed il rafforzamento delle connessioni fisiche fra gli scali marittimi e fra questi ed i loro retro-porti.

Per l'Alto Tirreno, ovvero il sistema urbano-territoriale che interessa le province di La Spezia, Massa-Carrara, Lucca, Pisa e Livorno, la realizzazione del Ti.Bre. rappresenta non solo uno stimolo per la riorganizzazione del sistema portuale, ma anche l'occasione per costituire una vera e propria European Gateway Region, ovvero un'area di rilevanza continentale nella gestione degli scambi materiali ed immateriali con territori extraeuropei, in questo caso principalmente il Mediterraneo meridionale e l'Oriente, considerati i flussi di traffico intercettabili. In questo senso, oltre alle città portuali emerge con forza l'importanza di Pisa, centro di eccellenza della formazione, della ricerca e delle nuove tecnologie, "città creativa" che potrebbe rafforzarsi

come polo di attrazione ed incubatore di dinamiche innovative di livello europeo proprio nel contesto della Gateway Region.

Al di là della realizzazione del collegamento plurimodale fra Parma e Verona, già inserito in legge obiettivo, e del potenziamento della Pontremolese, la piena funzionalità dell'asse Ti.Bre. e la sua capacità di costituire una piattaforma per lo sviluppo del territorio in chiave transnazionale appaiono quindi fortemente legate a diversi fattori:

- la riorganizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture di servizio al nodo di Verona, per prevenire fenomeni di congestione ed assicurare le condizioni della crescita di competitività nell'intera area metropolitana. Appare necessario, a questo proposito, sottolineare come particolari sforzi devono essere compiuti affinché il passaggio dei corridoi infrastrutturali non comporti un impoverimento della qualità ambientale, neutralizzando così le enormi potenzialità attrattive della città in quanto nodo europeo di primissimo livello;
- il potenziamento del nodo di Parma, che da crocevia di importanza interregionale è destinato a diventare luogo di intersezione fra il Ti.Bre. e la direttrice infrastrutturale Milano-Bologna-Corridoio I/Corridoio Adriatico. Il potenziamento infrastrutturale del sistema urbano parmense dovrà inoltre tenere conto dell'incremento nei flussi di traffico derivanti dal nuovo standing della città come sede di un'importante istituzione europea;
- un rafforzamento del terminale marittimo dell'asse attraverso la messa a sistema, il potenziamento e la gestione coordinata dei servizi portuali e retro-portuali di La Spezia, Carrara e Livorno, costituendo un polo portuale efficiente e competitivo in grado di intercettare significative quote del traffico diretto verso i mercati dell'Europa centrale. In questo senso, il progetto di messa a sistema degli scali portuali deve essere inserito in un più ampio disegno di riorganizzazione, potenziamento e condivisione delle dotazioni territoriali (infrastrutture, alta formazione, R&S, risorse storico-ambientali, ecc.) finalizzato alla costituzione di un sistema territoriale coeso candidabile a European Gateway Region.
- la costituzione di un sistema logistico efficiente e "ad alta capacità" in grado di gestire in maniera competitiva il traffico mercantile intercettato dalla testata marittima, tramite il collegamento diretto e la gestione coordinata delle aree retro-portuali (S. Stefano Magra-La Spezia e Collesalveti-Livorno) e dei centri intermodali di Parma (Interporto di Fontevivo), Verona (Interporto Quadrante Europa) e Trento.

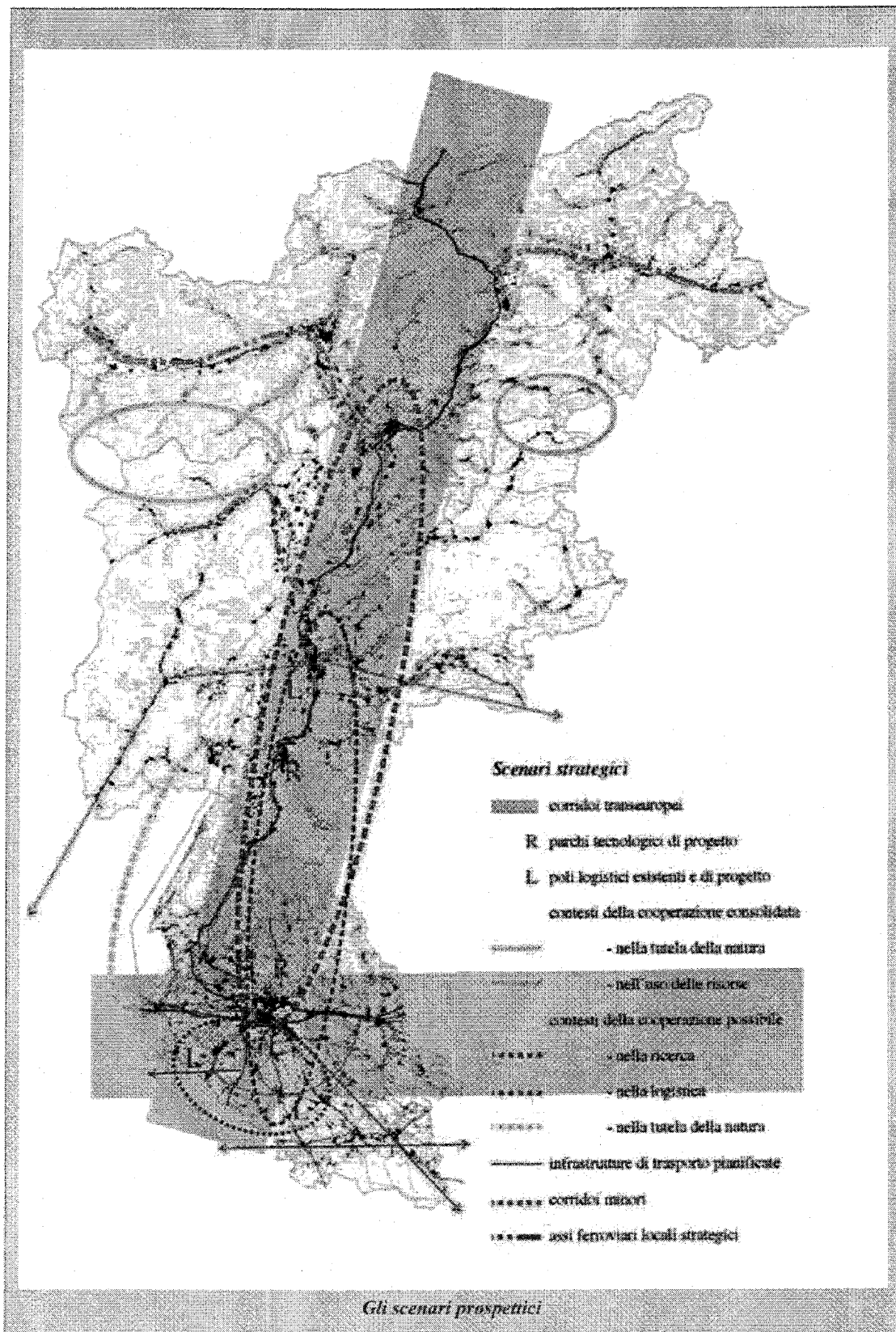
La futura realizzazione del Corridoio I ha già attivato, nei territori in esame, molteplici iniziative che ruotano attorno alla mobilità delle merci e alla direzione a distanza di esse. Si tratta di una prospettiva di medio periodo, in quanto se il segmento tra la Germania e l'Austria verrà realizzato presumibilmente entro il 2015, per il totale completamento dell'intero tratto del corridoio del Brennero bisognerà attendere, secondo Rete Ferroviaria Italiana, il 2030. Sempre che vengano risolti per tempo i problemi legati all'intero finanziamento dell'opera.

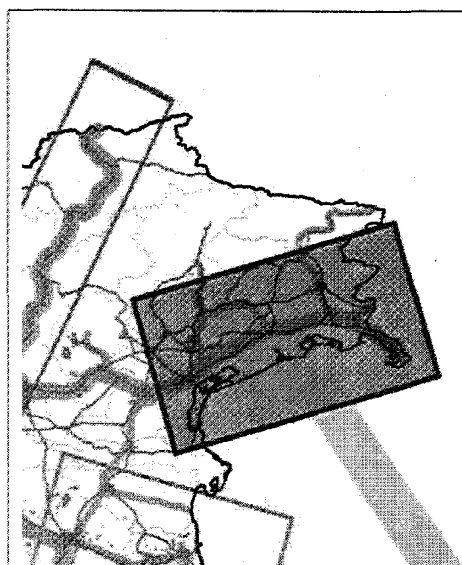
In ogni caso il completamento del Piano d'azione Brennero 2005 - previsto per il 2007 - consentirà di portare la linea ferroviaria esistente, una volta che sia stato realizzato anche il raddoppio della tratta Wogl-Innsbruck, alla capacità di 244 treni al giorno, con un duplice effetto: l'incremento del 50% dei volumi di traffico rispetto al 2001 e la creazione quindi, già a partire dal 2010, delle condizioni per il trasferimento su ferro di una buona parte degli aumenti previsti del trasporto merci su gomma.

Da qui anche l'accelerazione impressa alla realizzazione di interporti e di poli della logistica, cui si assiste in particolare nel Veronese ma anche lungo la Valle dell'Adige con la trasformazione dell'area interportuale di Trento.

È fuori dubbio che, dal punto di vista dell'assetto territoriale, le realizzazioni in atto nel Veronese - tra le quali rientrano anche l'interporto ferroviario di Domegliara e i centri intermodali di S. Bonifacio, di Legnago e di Nogara - sono destinate a incidere profondamente quanto meno sulla Bassa Pianura Veronese e in particolare su una parte di essa rimasta relativamente ai margini delle grandi trasformazioni intervenute nel territorio provinciale. A bene osservare, le nuove aree dell'intermodalità e della logistica si vanno a collocare proprio in una fascia in cui i contesti competitivi appaiono assenti, anche in ragione della crisi che ha colpito uno dei distretti di punta del Veronese, quello del mobile d'arte, situato proprio tra la Transpolesana e la statale del Brennero.

Ed è proprio in prossimità del Polo Logistico di Nogarole Rocca che si diparte tra l'altro la nuova autostrada che dovrebbe innervare il tratto veronese del corridoio di collegamento tra il sistema dei porti dell'Alto Tirreno e l'asse del Brennero (Ti.Bre). Ed è sempre da lì che si diparte, come ricordato, il collegamento tra lo stesso asse del Brennero e la direttrice che da Verona muove verso Venezia. La sensazione è che se si tralasciano i contesti prealpini, l'insieme dell'Alta e della Bassa Pianura veronesi si stiano attrezzando a diventare un'area a elevata integrazione di servizi di trasporto, di produzione e di commercializzazione, potendo contare su "riserve" di territorio che in contesti più maturi appaiono sconosciute.





A4. Corridoio V - Est

La piattaforma nord-orientale (Corridoio V – Est) rappresenta l’ambito privilegiato di relazione tra il nostro Paese ed i mercati balcanici e dell’Europa centro-orientale.

Si tratta di un sistema già molto denso dal punto di vista infrastrutturale, nell’ambito del quale sono previsti una serie di interventi di potenziamento:

- sul versante del potenziamento delle linee infrastrutturali ferroviarie, si devono citare alcuni interventi attuati (raddoppio della linea Udine-Tarvisio, varianti in galleria della linea Verona-Brennero, ripristino della linea Treviso-Portogruaro) e in corso di realizzazione (raddoppio della Verona-Bologna, quadruplicamento AC/AV della linea Padova-Mestre, Sistemi di Comando e di Controllo di Mestre e Verona, Sistema di Controllo della Marcia dei Treni); anche grazie a questi interventi l’infrastruttura ferroviaria ha già ora una residua capacità di traffico utilizzabile per sostenere lo sviluppo del traffico su ferro, anche di modalità innovative quali l’autostrada viaggiante;
- sul versante dei collegamenti viari, sono da segnalare il passante di Mestre, la superstrada Pedemontana veneta, la nuova autostrada Romea, la Valdastico sud, il completamento dell’A28 fra Conegliano e Sacile.

Un’attenzione particolare va dedicata al tema delle relazioni transnazionali, che caratterizza fortemente la piattaforma individuata anche in una visione strategica. Uno dei fattori che attualmente vedono impegnate le autorità slovene con quelle del vicino Friuli-Venezia Giulia è dato dal progetto di realizzazione di un raccordo ferroviario diretto tra il terminale di Capodistria e Trieste (allo stato attuale, al completamento mancano soltanto 6 km di strada ferrata, indispensabili per creare un vero e proprio sistema di rete tra due dei principali scali portuali dell’Alto Adriatico).

La nuova linea ferroviaria garantirebbe la possibilità di collegare Trieste e Lubiana in meno di un’ora, attivando inoltre le benefiche ricadute che un servizio regolare ed efficiente potrebbe avere in termini di riequilibrio modale del trasporto merci lungo la direttrice Ovest-Est.

La vicenda relativa a tale progetto ha avuto significativi sviluppi in conseguenza dell’approvazione da parte del Parlamento Europeo, avvenuta l’11 marzo 2004, di un emendamento secondo cui la nuova linea Venezia-Lubiana va concepita e considerata come un’unica direttrice che, senza soluzione di continuità, dalla città lagunare raggiunge la capitale slovena passando per Trieste, Divaccia e Capodistria. La decisione dell’Europarlamento rafforza le rivendicazioni e gli interessi del nostro Paese e, in particolare, può garantire un consolidamento della posizione competitiva del porto di Trieste e degli altri terminali del Nord Est. La delibera europea, inoltre, assegna al nuovo collegamento Venezia-Lubiana il carattere di progetto transfrontaliero: suscettibile, quindi, di essere co-finanziato dalla UE per il tratto Trieste-Divaccia-Lubiana.

Nel quadro fin qui descritto, tre sono gli elementi territoriali emergenti nell’ambito di un sistema molto ricco dal punto di vista infrastrutturale e di cui il Corridoio V rappresenta la struttura portante principale:

- il sistema veneziano, che per il buon livello di accessibilità infrastrutturale può candidarsi a svolgere un ruolo di eccellenza all’interno del sistema logistico nazionale;
- il sistema territoriale transnazionale, che interessa la parte orientale della regione Friuli Venezia-Giulia e la parte della Repubblica Slovena più vicina al confine con l’Italia, nell’ambito del quale Trieste e Gorizia,

anche dal punto di vista simbolico, da sempre svolgono un ruolo fondamentale nelle relazioni fra Mediterraneo settentrionale ed Europa centro orientale;

- la fascia pedemontana, che risente della mancata messa in coerenza del sistema infrastrutturale con il sistema economico-produttivo ed urbano-territoriale.

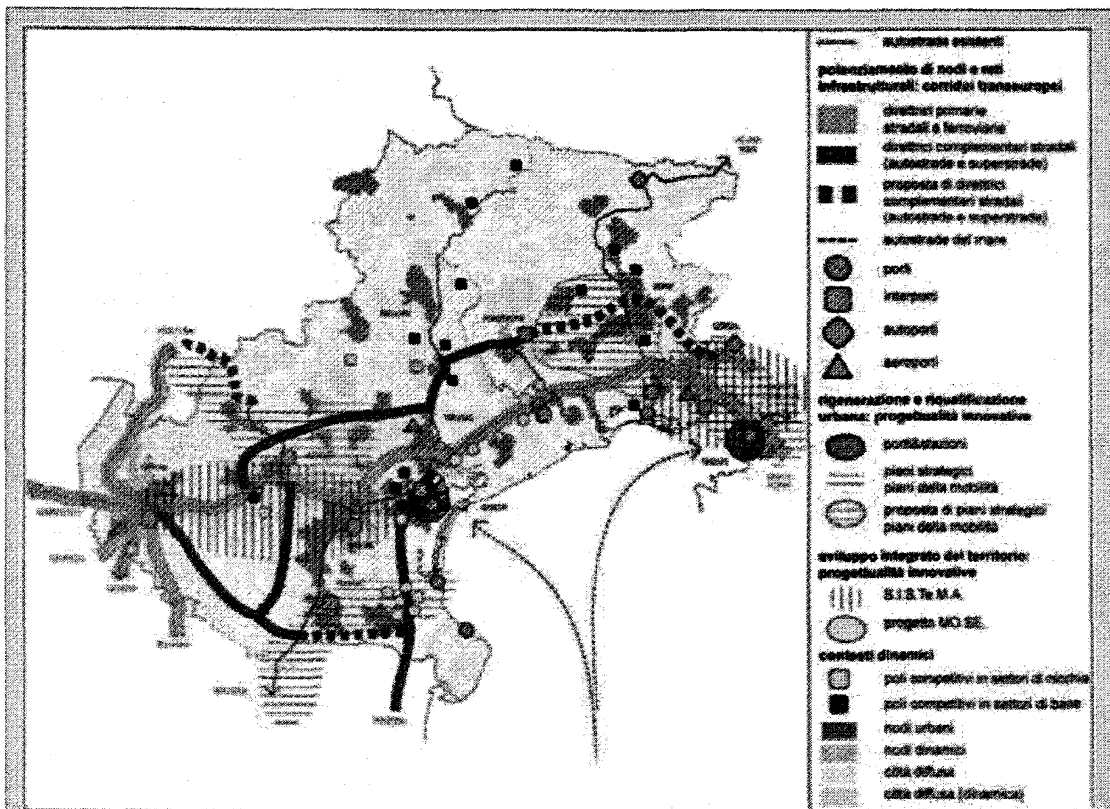
Nei primi due casi, la buona dotazione infrastrutturale, anche se valutata in senso dinamico, è condizione necessaria ma non sufficiente ad innalzare la competitività a livelli tali da costituire un sistema logistico di eccellenza, capace di valorizzare e rendere pienamente efficienti le strutture portuali. D'altro canto, nemmeno il vantaggio localizzativo, da solo, può garantire il raggiungimento di quella "massa critica di offerta" in grado di proporre il sistema locale come sistema attrezzato d'eccellenza. Uno spostamento dell'attenzione prioritaria dalle strutture portuali propriamente dette al sistema di città e al territorio di riferimento, per contro, sembra offrire prospettive di grande interesse, basate su azioni che facendo leva sulla già forte struttura locale, riconsiderino le relazioni tra le parti (nodi della rete, servizi, risorse territoriali, tessuto produttivo, domanda di mobilità) come un unico sistema di pianificazione integrata, da indirizzare e governare in maniera coordinata, anche in funzione della messa in coerenza del sistema pedemontano.

Coerentemente con le prospettive fin qui esposte, la provincia di Gorizia, nell'ambito del progetto S.I.S.Te.M.A. sta sviluppando, anche attraverso la costituzione di un'ampia struttura partenariale, un'idea-programma finalizzata alla definizione di una vera e propria piattaforma logistica territoriale, imperniata su tre indirizzi strategici:

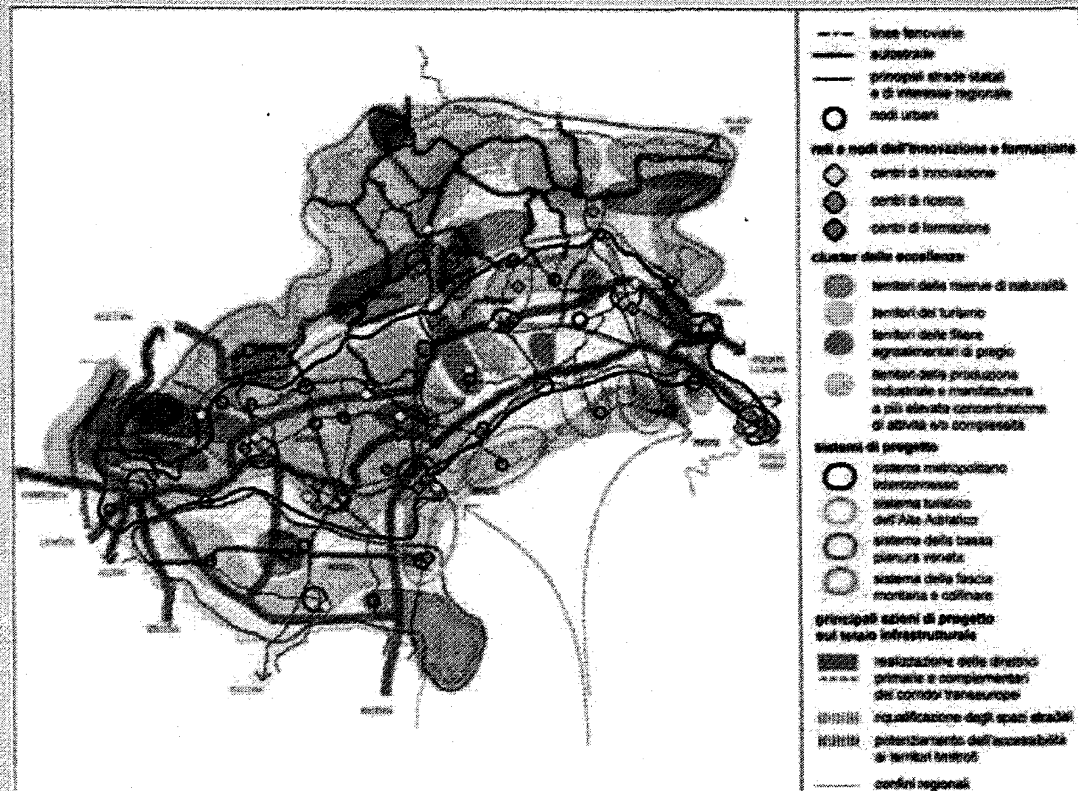
- lo sviluppo della competitività viene considerato come una variabile strettamente dipendente dalle concrete sinergie e dalle complementarità che il territorio di Gorizia saprà sviluppare con la Slovenia; in altri termini: l'approccio transnazionale costituisce condizione necessaria e pregiudiziale;
- affinché quanto sopra non resti una mera petizione di principio, è necessario un "progetto territoriale" di riposizionamento delle economie delle due realtà fino ad oggi fortemente caratterizzate come economie di confine;
- le caratteristiche territoriali impongono la definizione di un "progetto territoriale" espressamente finalizzato a fornire soluzioni per "fare sistema", sia definendo le modalità di messa a rete delle diverse realtà locali, secondo una logica di specializzazioni complementari nonché di interventi prioritari e trainanti; sia individuando un modello gestionale: una regia che garantisca nel tempo l'efficienza attuativa, funzionale ed economica del sistema.

L'ampia copertura territoriale dei progetti già attivati e in programma mostra in definitiva come la messa a sistema delle previsioni attinenti alle grandi opere infrastrutturali con le dinamiche del mutamento in atto chiami in causa la necessità non tanto di prefigurare un disegno spaziale e procedurale affatto nuovo, quanto piuttosto di potenziare e riportare a coerenza ciò che è già presente in entrambe le regioni. La carenza più evidente sembra infatti consistere nella mancanza di una visione di insieme alla scala interregionale, capace di garantire non solo un migliore assetto delle direttrici primarie e complementari dei corridoi transeuropei, ma anche più faticose interazioni tra tale assetto e la definizione di processi di coesione territoriale. Processi che, di volta in volta interessando componenti dinamiche e territori "lenti" e intercettando diversi livelli e reti di attori, siano in grado di tradurre in un repertorio di politiche coerenti la costruzione di una reale piattaforma territoriale.

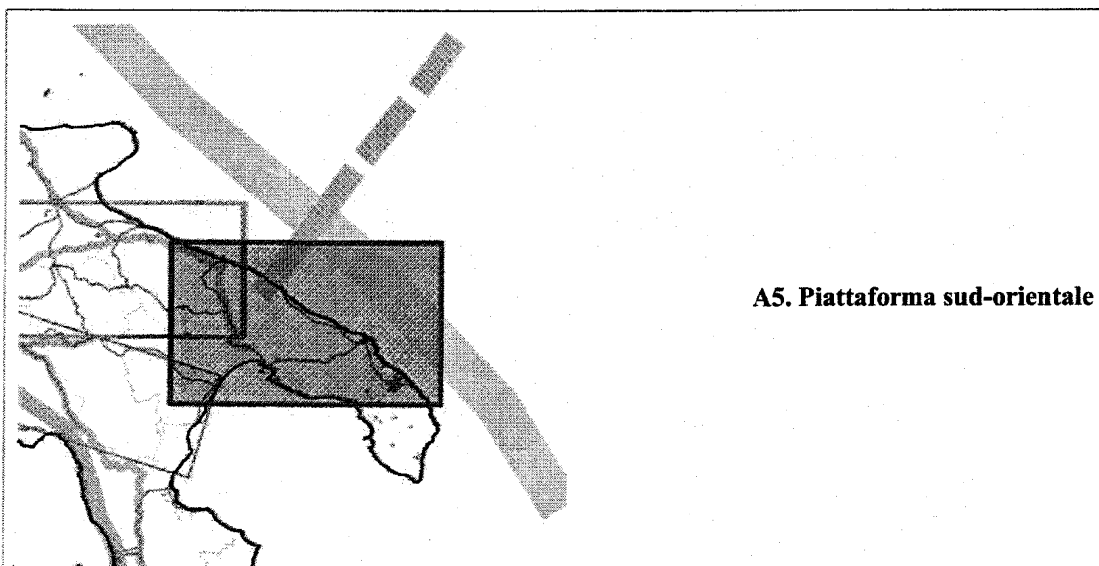
La prospettiva strategica è rappresentata dalla creazione di un sistema intermodale e logistico integrato dell'Alto Adriatico, da perseguire attraverso la promozione di relazioni di complementarità di funzioni, servizi e regole di gestione tra nodi portuali, aeroportuali, interportuali e autoportuali, di cui si registra una peculiare densità nelle due regioni (Veneto e Friuli Venezia Giulia) e nei vicini territori sloveni e croati. All'interno di tale sistema i porti di Venezia e Trieste e gli ambiti infrastrutturali e logistici che ne costituiscono l'entroterra - già oggetto di interventi di riorganizzazione e potenziamento - potranno individuare peculiari percorsi di specializzazione. Il primo, nei settori del traffico passeggeri intercontinentale e del trasporto idroviario delle merci (tramite l'integrazione con le attrezzature di Porto Levante e Chioggia e con la rete idroviaria padana); il secondo, nei settori merci e container (attraverso la collaborazione con il porto di Monfalcone per il traffico convenzionale). Allo stesso modo, appare necessaria la promozione di una strategia di diversificazione delle attività di piattaforma, laddove gli interporti di Verona, Padova e Venezia si configurano come naturalmente vocati alla gestione dei traffici combinati nazionali e internazionali in direzione di centro e sud Italia, Austria e Mediterraneo, quello di Cervignano allo smistamento dei traffici da e verso l'Est europeo, mentre le altre strutture interportuali e autoportuali (esistenti a Rovigo e Pordenone, in programma a Portogruaro e Vicenza) sono chiamate a potenziare il ruolo di poli di connessione con le realtà produttive regionali e, nel caso di Gorizia e Ferneti, di nodi per le operazioni di import-export con la vicina Slovenia. Si tratta a ben vedere di interventi che, oltre a Stato e Regioni, chiamano in causa un grande numero di attori pubblici e privati nella definizione di nuove relazioni con le principali concentrazioni industriali e di servizi alla logistica e all'innovazione (Verona, Padova, Venezia, Trieste, Udine, Pordenone, Monfalcone).



Gli scenari prospettici - progetti integrati di territorio con ruolo cardine



Gli scenari prospettici - progetti integrati di territorio con ruolo complementare



A5. Piattaforma sud-orientale

La Puglia è il *focus* orientale della Piattaforma strategica transnazionale meridionale peninsulare, che estende le sue propaggini sino alla Basilicata, alla Calabria e alla Campania, connettendo lungo il tracciato del futuro Corridoio VIII queste regioni con i Balcani e proseguendo a est verso la Turchia per raggiungere infine l'Estremo Oriente.

La connessione tra l'Italia e i Balcani è un grande obiettivo strategico, finalizzato a valorizzare la posizione geografica del Meridione nel quadro del più generale rafforzamento delle relazioni tra il nostro Paese e l'Europa sud-orientale. In questo contesto si afferma la necessità che vi sia un collegamento diretto tra l'Italia - e segnatamente la Puglia - e la parte meridionale dei Balcani. La plurimodalità dovrà essere la caratteristica connotante questo corridoio, sia in termini di infrastrutture per il trasporto di persone e di merci, sia in termini di reti che fanno sistema. Tra queste, un posto di assoluta preminenza dovrebbe essere riservato alle reti energetiche, capaci di trasportare le fonti di energia dai luoghi di produzione dell'Europa orientale ai mercati di sbocco, nazionale e non solo.

Questo collegamento, insieme alle "Autostrade del Mare", che interessano anche l'Adriatico, rappresentano un'occasione di sviluppo irrinunciabile per tutto il territorio dell'Italia sud-orientale. Bari, Taranto, Brindisi sono nodi portuali che potrebbero candidarsi a gestire insieme, con logica di sistema, l'aggancio all'"Autostrada del Mare" adriatica, assolvendo a tutte le necessità che questo comporta in termini di relazioni da e verso i territori retrostanti; infrastrutturazione a terra, poli di interscambio, interporti, piattaforme logistiche ecc. Parimenti, sul versante opposto, il nodo logistico di Caserta, insieme alle reti infrastrutturali e urbane che vi si intrecciano, potrebbe assolvere a compiti analoghi ma rivolti alla sponda tirrenica.

Le domande di *policy* assumono, quindi, una duplice caratterizzazione. La prima riguarda interventi specifici per la connessione tra reti lunghe nazionali e mediterranee, da un lato, e reti corte regionali e sub regionali dall'altro. È una evenienza che si manifesta con particolare forza, ad esempio, nei territori urbani delle città salentine, integrandosi in una più generale domanda di sostegno all'espansione dell'interesse che i mercati non solo nazionali stanno rivolgendo all'offerta territoriale qui espressa. Più marcatamente segnata dall'intreccio tra reti e nodi appare la seconda direttrice di sviluppo, che possiamo riferire in senso lato all'efficienza dell'offerta logistica.

La Piattaforma strategica transnazionale meridionale peninsulare appare caratterizzata al suo interno da forti orientamenti alla competitività territoriale e di sistema, che una migliore accessibilità transcalare e il rafforzamento dell'offerta di servizi urbani potrebbero rafforzare in maniera significativa. Tuttavia, a fronte di condizioni di sviluppo relativo che hanno determinato il *phasing out* dall'Obiettivo 1 di alcuni territori, permangono allo stesso tempo aree in notevole ritardo.

Il modello infrastrutturale appare fortemente sbilanciato verso la linea di costa adriatica, che ospita le principali infrastrutture stradali (A14, SS16-379), ferroviarie (FS Bologna-Lecce), portuali (Bari e Brindisi), con l'unica eccezione di Taranto sul versante ionico, ed aeroportuali (Bari-Palese e Brindisi-Casale). Il tratto dell'Autostrada A14 lungo la linea Bologna-Bari-Taranto (che si ferma inspiegabilmente a Massafra a pochi km da Taranto), e il raccordo all'altezza di Canosa con l'autostrada A16 per Napoli rappresentano le uniche direttrici adriatica ed appenninica di collegamento di ampio e medio raggio. Verso sud est la direttrice di

collegamento tra Bari e Lecce ha subito negli ultimi anni un consistente potenziamento, mentre verso sud-ovest la SS106 Ionica di collegamento con la Calabria e con la Sicilia, conserva ancora alcuni tratti di sezione ristretta con funzioni prevalenti di traffico locale, e non risulta efficacemente connessa al tronco autostradale A3 Salerno-Reggio Calabria, sicché tutto il traffico originato da queste regioni tende a convergere sulla direttrice tirrenica privilegiando gli scambi con la Campania e il Lazio. Inoltre, le relazioni interne tra Puglia e Basilicata sono ancora rese difficili dall'assenza di collegamenti veloci verso le città capoluogo di Matera e Potenza.

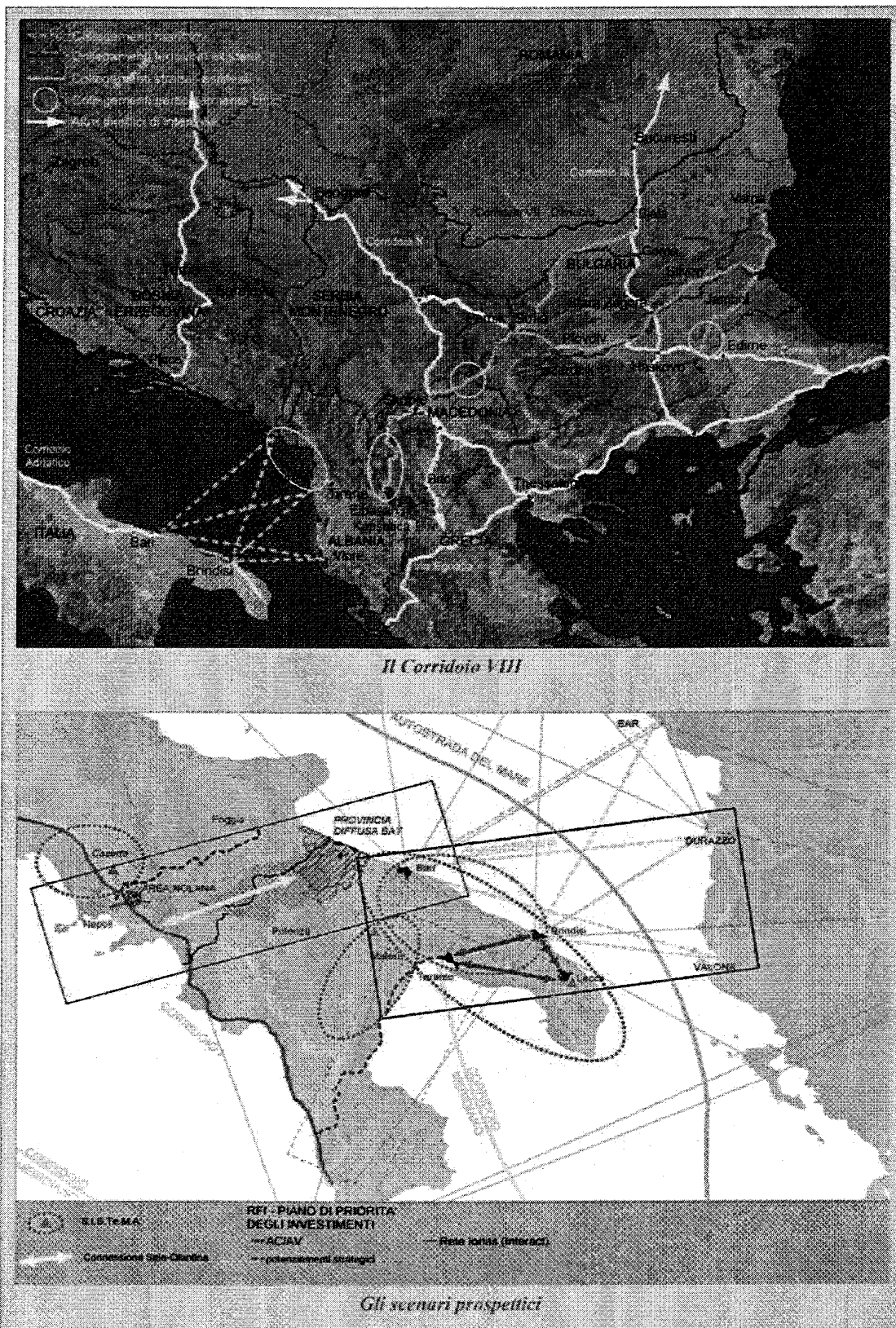
La diagnosi territoriale delinea l'emergere di sinergie e complementarietà tra i tre poli che costituiscono il territorio-snodo: se Bari si caratterizza per una più decisa vocazione all'attrazione di flussi di persone e di risorse di carattere immateriale, Brindisi emerge come polo di smistamento commerciale rispetto alla direttrice balcanica e come porta di accesso al sistema salentino, mentre Taranto trova la sua più forte caratterizzazione nel configurarsi come nodo logistico di rilievo internazionale. L'efficace sviluppo delle interdipendenze e delle sinergie tra le diverse complementarietà emergenti rappresenta, unitamente alla realizzazione degli interventi necessari a valorizzare le singole potenzialità segnalate, la condizione affinché il territorio-snodo possa sfruttare appieno il patrimonio di risorse di cui è depositario.

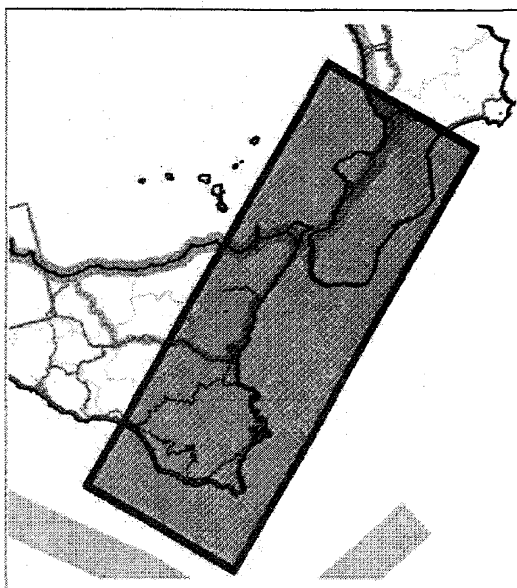
Alla luce del quadro strategico delineato in fase diagnostica l'individuazione di possibili priorità d'azione relative al territorio-snodo considerato non può che partire dalla definizione di un sistema integrato dei porti, valorizzando le specializzazioni che già oggi sembrano emergere con sufficiente evidenza. In particolare:

- il porto di Taranto è il secondo hub italiano dedicato al transhipment e presenta rilevanti opportunità di sviluppo in questo settore; le opportunità offerte dalla "cattura" di una quota significativa dei rilevanti traffici container internazionali potranno essere sfruttate appieno dallo scalo pugliese solo se esso saprà attrezzare il suo retroterra per accogliere funzioni avanzate di carattere logistico e saprà offrire un'efficace riconnessione al sistema autostradale e ferroviario nazionale: priorità, dunque, agli interventi infrastrutturali e logistici già elencati nel paragrafo precedente;
- il sistema portuale pugliese adriatico (Bari - Brindisi) svolge un'importante funzione in relazione ai collegamenti con i Balcani ed è il terminale del programmato Corridoio VIII: le priorità d'azione individuabili per i due scali fanno riferimento ad una più decisa vocazione al trasporto passeggeri e crocieristico per Bari, anche in considerazione delle criticità legate alla profondità dei fondali e ai limitati spazi a disposizione, e al trasporto merci per Brindisi, anche se entrambi i porti soffrono di alcune carenze infrastrutturali e di problemi di riconnessione alla rete nazionale stradale e ferroviaria;
- l'efficace riconnessione ferroviaria tra i porti di Gioia Tauro e Taranto (già individuata in Legge Obiettivo per quanto attiene al potenziamento infrastrutturale e velocizzazione della tratta Sibari-Cosenza) rappresenta una priorità strategica in funzione del potenziamento dei due hub container.

Candidandosi al ruolo di *gateway city* verso Balcani, Bari deve potenziare le funzioni di polo direzionale e l'offerta di servizi avanzati. Ciò si traduce nelle seguenti possibili strategie di azione:

- realizzazione degli interventi, già inseriti in Legge Obiettivo, finalizzati al potenziamento del nodo ferroviario e metropolitano, in particolare per quanto riguarda la riqualificazione della rete ferroviaria FSE con valenza di metropolitana di superficie e la deviazione della linea Bari-Barletta per il collegamento con l'aeroporto;
- potenziamento delle connessioni ferroviarie con Napoli, aprendo così il territorio alle opportunità derivanti da un'efficace collegamento con la costa tirrenica e il sistema logistico campano;
- potenziamento, già in corso tramite gli interventi sulla SS 96 e sulla SS 99 inseriti in Legge Obiettivo, della direttrice verso Altamura e Matera, anche in funzione delle rilevanti attività produttive ivi localizzate (distretto del mobile);
- potenziamento della direttrice adriatica, sia sulla componente stradale che su quella ferroviaria (interventi già inseriti in Legge Obiettivo).





A6. Piattaforma tirrenico-ionica

Da tempo, anche nell'ambito della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea e dell'Area MEDA, si discute sulla possibilità di attivare un Corridoio mediterraneo intermodale est-ovest. L'idea guida ne prospetta le funzioni di redistributore di flussi, di attivatore di nuove reti e di potenziatore di sistemi locali.

L'obiettivo di fondo è quello di contribuire ad una più generale "ricentralizzazione" del Mediterraneo, in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo. I mezzi individuati sono sia materiali – percorsi alternativi all'allineamento dominante dei traffici in direzione nord-sud, confermati dai progetti prioritari delle reti transeuropee – sia strategici: una visione a lungo termine dello sviluppo territoriale guidata dal "braided approach" dei percorsi multipli e dell'intermodalità dei "clusters" e dei "global gateways".

Gli squilibri a cui il Corridoio Meridiano intende porre rimedio sono di due tipi. Gli intensi traffici lungo il percorso nord-sud, privilegiando soprattutto il trasporto su gomma, creano congestione e comportano notevoli problemi di inquinamento, a cui potrebbe porre rimedio una credibile alternativa che privilegi l'intermodalità via mare. In secondo luogo, il perdurare dei maggiori traffici lungo la direttrice nord-sud induce una maggiore concentrazione di ricchezza e sviluppo nelle zone della *core area* dell'Europa, con conseguente riduzione del benessere nelle regioni periferiche, anche all'interno dei corridoi.

L'attivazione del "Corridoio Meridiano" potrebbe dunque fungere da "dispositivo territoriale" in grado di alimentare la creazione di una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie, di promozione delle eccellenze.

Un contributo fondamentale all'attivazione del Corridoio Meridiano è dato dalla Piattaforma strategica transnazionale Tirrenico-Ionica, attestata sul Corridoio Transeuropeo 1 (Berlino-Palermo).

I capisaldi territoriali della Piattaforma sono i territori urbani di Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria-Messina, Catania, Siracusa-Augusta e Ragusa, i quali costituiscono i fuochi di un sistema di risorse, di domande di trasformazione, di tendenze di sviluppo e di opportunità di innovazione che ne alimentano il ruolo strategico nazionale.

Le situazioni territoriali presenti all'interno della Piattaforma producono molteplici domande di *policy*, non tutte di facile intercettazione. Alcune situazioni rendono necessario approfondire la diagnosi, mentre altre, come quelle di seguito richiamate, assumono già evidenze riconoscibili.

La piena valorizzazione degli imponenti investimenti compiuti nel passato sul fascio infrastrutturale Gioia Tauro-Catania-Augusta, potenziale nodo di primo livello del Corridoio Meridiano per la connessione con il Medio Oriente e Suez, richiede strategie in grado di operare su più direzioni. Il miglioramento della complessiva accessibilità al mercato si ottiene attraverso il potenziamento delle connessioni al Corridoio 1 e l'attivazione dei nodi dell'armatura meridiana di connettività. Il completamento dei processi produttivi in filiera con le specializzazioni manifatturiere interne (alte tecnologie, abbigliamento, alimentari) passa attraverso il rafforzamento del *milieu* logistico di Catania, la specializzazione dei porti e la localizzazione di attività di servizio. La possibilità di intercettare i flussi globali est-ovest, anche con l'obiettivo di creare nuovo valore aggiunto alla produzione locale e alla produzione in transito, richiede il potenziamento e la

diversificazione delle specializzazioni nell'attività portuale e logistica di Augusta.

Il potenziamento delle funzioni metropolitane di Catania attraverso azioni innovative per l'internazionalizzazione del distretto tecnologico, appare la precondizione affinché la città etnea possa ragionevolmente aspirare al ruolo di *gateway city* del Mediterraneo.

Nonostante i fattori unificanti, Catania, Siracusa e Ragusa si sono sempre caratterizzate, nella loro storia, per una certa separatezza; talvolta così forte, da indurre, anche nell'immaginario collettivo, alla attribuzione di veri e propri "marchi"; finendo così per essere d'ostacolo ad un processo di integrazione economica e territoriale che, pur nel quadro di una sana logica competitiva, sapesse sfruttare le specificità proprie di ciascuna delle tre entità urbane. Per invertire la traiettoria di questo processo occorre che tali specificità acquisiscano la connotazione di "specializzazioni funzionali" e si trasformino così in "risorse" capaci di attivare percorsi virtuosi di sviluppo economico e sociale.

Per cogliere appieno le potenzialità del territorio-snodo considerato è necessario collocarlo nella nuova prospettiva strategica che sembra emergere con forza, caratterizzata da una tendenza alla "ricentralizzazione del Mediterraneo" sia in termini geo-politici, sia in termini economico-produttivi e commerciali.

La Sicilia si candida, infatti, per tradizione storica e per posizione geografica, ma anche per meditata riflessione e visione strategica, a divenire un'importante piattaforma logistica del bacino del Mediterraneo, crocevia dei traffici con prevalente andamento est-ovest, ma anche dei flussi provenienti dalla sponda nord del Mediterraneo, soprattutto in prospettiva della creazione della Zona di Libero Scambio prevista dalla "Dichiarazione di Barcellona".

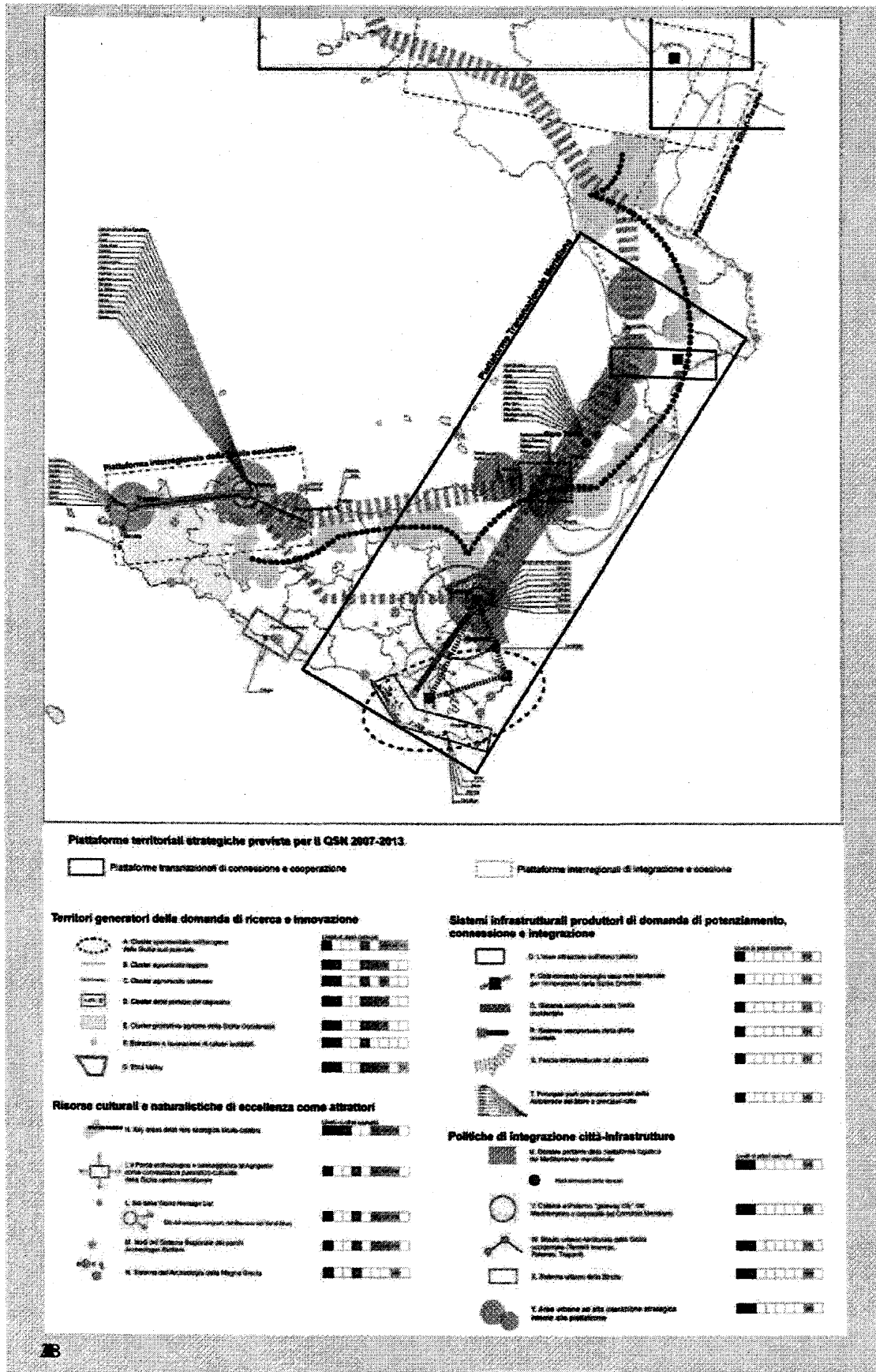
Appare evidente che, per svolgere realmente tale ruolo, l'intero territorio regionale con i diversi sistemi infrastrutturali che lo innervano debbono essere coinvolti e lavorare in sinergia definendo compiti e funzioni specifiche e sinergiche. Ciò, in particolare, è vero per il sistema portuale, laddove l'eccessiva parcellizzazione delle scelte di intervento può costituire un limite allo sviluppo di un sistema realmente competitivo.

Se l'intero territorio regionale partecipa a pieno titolo della prospettiva strategica fin qui delineata, emerge con chiarezza come il ruolo principale di redistribuzione e "messa a valore" dei flussi è rivestito dal territorio-snodo considerato, nell'ambito del quale si collocano le più rilevanti attrezzature logistiche (porti di Augusta, Catania e Santa Panagia, interporto di Catania-Bicocca, aeroporti di Catania e Comiso), si attestano i principali corridoi infrastrutturali (sfiocamento Corridoio I e Corridoio Meridiano, di cui si tratta più diffusamente nella parte Quarta del presente volume) e si registra la presenza di eccellenze territoriali ed economico-produttive di grande rilievo.

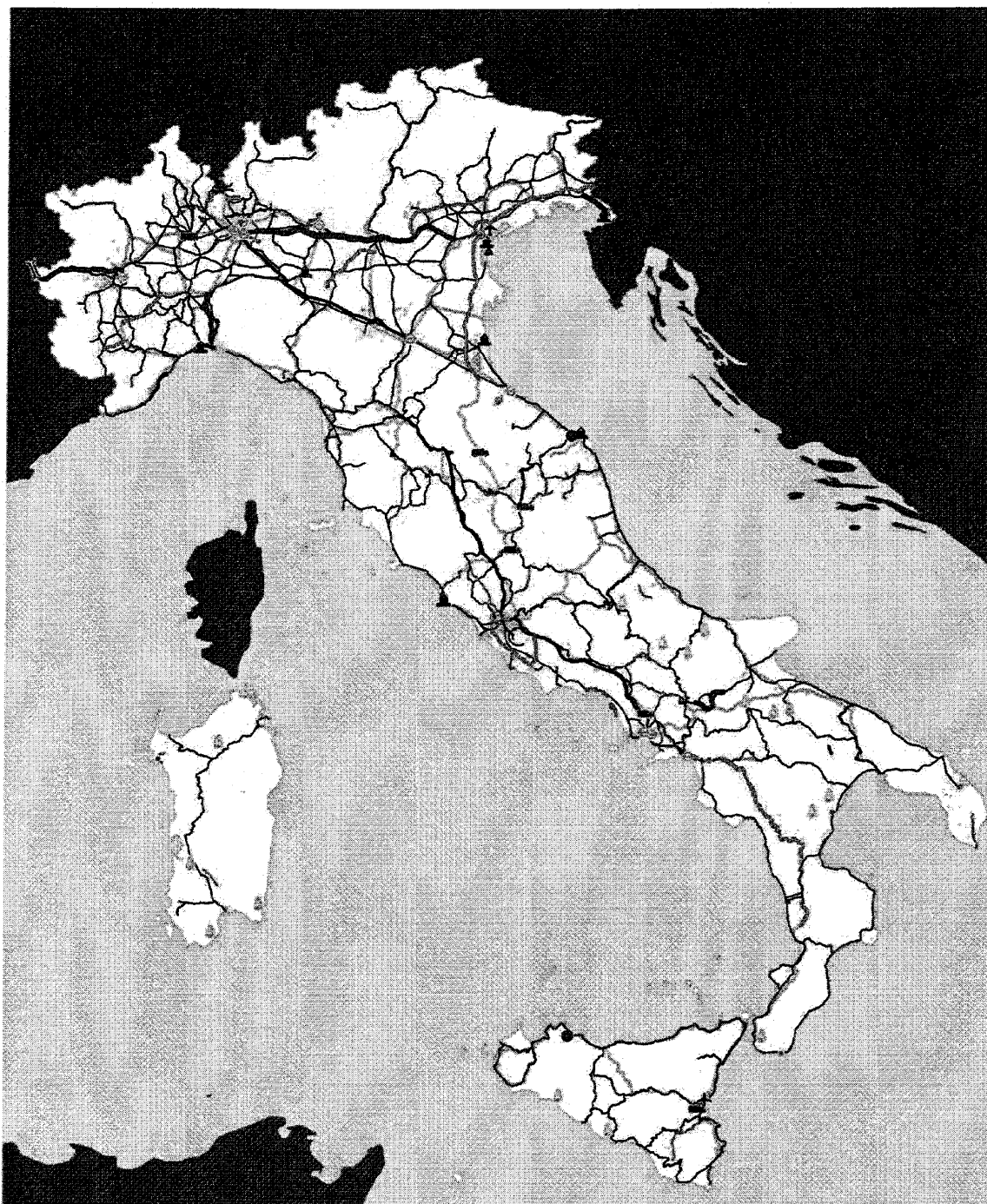
La diagnosi territoriale applicata al territorio-snodo della Sicilia orientale mostra con chiarezza le risorse e le potenzialità caratterizzanti i tre ambiti in cui esso si articola. Anche in questo caso, come già rilevato per l'esempio pugliese, la capacità propulsiva del territorio-snodo potrà effettivamente manifestarsi solo attraverso il perseguimento di una strategia complessiva e coordinata, che sostenga il valore aggiunto del "sistema" piuttosto che la semplice sommatoria delle parti.

Tra le possibili priorità d'azione individuabili possono essere annoverate:

- il potenziamento dell'asse ferroviario Catania - Siracusa, già inserito in Legge Obiettivo come intervento di adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione) per la tratta Bicocca - Targia;
- il completamento dell'asse autostradale Messina-Siracusa-Gela, anch'esso inserito in Legge Obiettivo e parzialmente in corso di realizzazione;
- la riconversione del porto di Augusta, che potrebbe diventare in tempi rapidi, con opportuni interventi infrastrutturali, peraltro già individuati, un nuovo scalo di *transhipment* di dimensioni rilevanti; in prospettiva l'efficace riconnessione dello scalo con il sistema territoriale catanese (e con il porto di Catania e l'Etna Valley), ma anche con il Ragusano (e con l'aeroporto di Comiso), potrebbe infondere un impulso rilevante ai bacini produttivi locali;
- il potenziamento dell'aeroporto di Comiso, peraltro già previsto dalla Regione Siciliana, potrebbe consentire al territorio ragusano, nel quale si localizzano produzioni agricole di elevato pregio, di aprirsi al commercio internazionale anche su mercati che attualmente appaiono inaccessibili;
- alla luce della forte concentrazione produttiva nella provincia di Catania, delle potenzialità di sviluppo legate al turismo e alla rifunionalizzazione del porto di Augusta come grande *hub* destinato alle grandi navi porta-container, risulta prioritario il potenziamento, peraltro già programmato in Legge Obiettivo, dell'interporto di Catania Bicocca e la sua efficace riconnessione con lo stesso porto di Augusta, da una parte, e con l'interporto di Termini Imerese, dall'altra;
- la riconversione delle linee ferroviarie attualmente scarsamente utilizzate in chiave turistica e/o delle linee dismesse o in fase di dismissione in funzione della realizzazione di itinerari ciclabili (ad esempio la tratta Siracusa - Vizzini Licodia o la Ragusa - Giarratana), agendo su Siracusa come polo direzionale e di offerta di servizi avanzati.



Allegato F
Appendice cartografica al Cap. 2



Legenda


















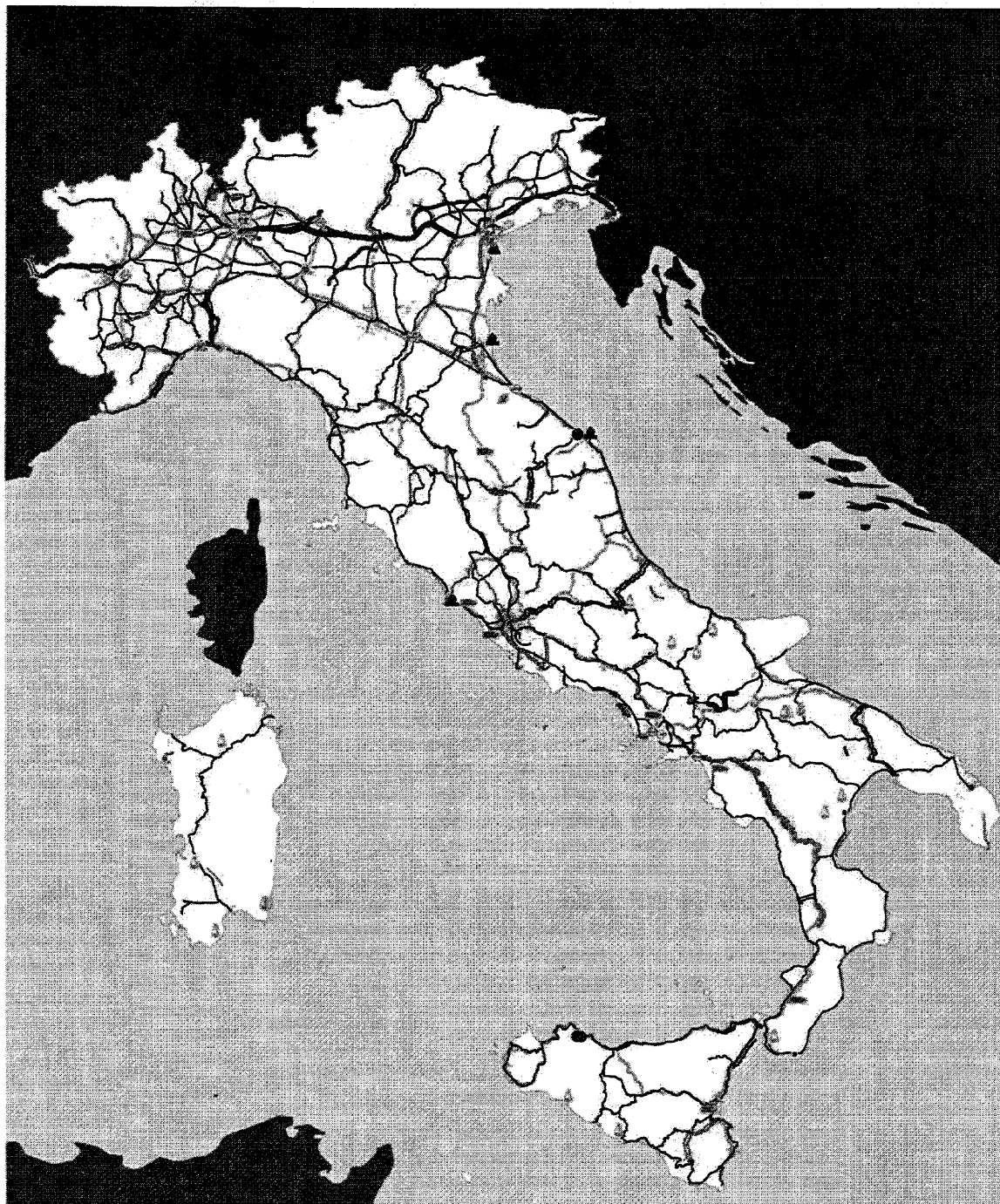
	Centri urbani		Sistema ferroviario AV/AC esistente	Interventi programmati			Sistema portuale
	Sistema autostradale esistente		Rete ferroviaria convenzionale		Sistema stradale		Sistema aeroportuale
							Sistema metropolitano
							Schemi idrici
							No.S.E.
							

Tavola D.1 – Legge Obiettivo: quadro complessivo degli interventi



Legenda


















		Interventi programmati		
 Centri urbani	 Sistema ferroviario AV/AC esistente	Sistema ferroviario	Sistema stradale	 Sistema portuale
 Sistema autostradale esistente	 Rete ferroviaria convenzionale	 AV/AC	 Autostrade	 Sistema aeroportuale
		 Rete convenzionale	 Strade	 Sistema metropolitano
		 Nodi	 Svincoli/rampe	 Schemi idrici
		 Valichi ferroviari	 Valichi stradali	 No.S.E.

Tavola D.2 – Legge Obiettivo: opere prioritarie

Allegato G
Infrastrutture prioritarie

INDICE

1. PREMESSA

2. REGIONI

- Abruzzo

- Basilicata

- Calabria

- Campania

- Emilia - Romagna

- Friuli – Venezia Giulia

- Lazio

- Liguria

- Lombardia

- Marche

- Molise

- Piemonte

- Puglia

- Sardegna

- Sicilia

- Toscana

- Umbria

- Valle D'aosta

- Veneto

3. PROVINCE AUTONOME

- Bolzano

- Trento

1. PREMESSA



1. Premessa

L'operazione di complessiva rivisitazione del 1° programma delle infrastrutture strategiche ha preso le mosse, innanzitutto, dalla volontà dell'attuale Governo di definire un quadro generale di scelte infrastrutturali per lo sviluppo del Paese che sia frutto di un processo di programmazione, condiviso e partecipato dalle Regioni e dagli enti locali e territoriali.

Partendo dal fondamentale insegnamento della Corte Costituzionale, reso con la nota sentenza n. 303 del 2003 proprio sulla Legge Obiettivo, si è costruito un utile e necessario percorso con incontri presso i governi regionali dove hanno assunto pieno risalto le istanze e i bisogni espressi dalle realtà territoriali.

Si sono così instaurati, al di là della ritualità dell'intesa da formalizzare in Conferenza Unificata, sedi e momenti di confronto, di comune ragionamenti, riflessioni e approfondimenti in una logica di responsabile, reciproca cooperazione.

Obiettivo comune, in quelle sedi, è stata la convinzione che una programmazione delle reti infrastrutturali destinata ad incidere profondamente sugli assetti territoriali di lungo periodo, oltre ad avere quale riferimento obbligato gli scenari transnazionali, debba nascere da un quadro di opzioni e di scelte in cui i diversi attori del governo del territorio possono riconoscere le proprie istanze, identità e vocazioni.

Ovviamente non si è trattato di una automatica registrazione di proposte e di alternative che avrebbero poi dato luogo ad una disarticolata serie di interventi sganciati da ogni rigorosa verifica di sostenibilità finanziaria.

Infatti, pur nel contesto di una programmazione condivisa e concertata, spetta al Governo assumere scelte responsabili per:

- definire una visione strategica (§ 2);
- argomentare il quadro delle decisioni adottate (§§ 3 e 4);
- ottimizzare il processo di realizzazione degli interventi in funzione della disponibilità nel tempo delle risorse necessarie (§ 5).

2. Gli indirizzi strategici

Le caratteristiche geografiche del territorio peninsulare e insulare italiano, la sua conformazione orografica e, ad un tempo, la densità insediativa, la qualità e il numero di centri urbani, impongono un'idea dello sviluppo del territorio che guardi alle grandi armature infrastrutturali non solo in termini trasportistici, bensì come “opere territoriali”. Vale a dire opere capaci di innescare – per la loro vocazione a radicarsi nel contesto in cui sono inseriti -, diffusi ed equilibrati processi di sviluppo sostenibile.

Il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale (in termini di reti e nodi, di plurimodalità e di logistica) e soprattutto dei grandi assi di collegamento (corridoi paneuropei e nazionali), costituiscono, con tutta evidenza, una prima condizione necessaria per prevenire fenomeni di marginalizzazione ed incrementare, di contro, la competitività territoriale.

D'altro canto, questa stessa condizione non appare – di per sé - sufficiente a perseguire quegli obiettivi. Ciò in quanto le grandi armature infrastrutturali, caratterizzate da un basso numero di nodi logistici (passeggeri e merci), sono pericolosamente orientate a far nascere nuove marginalità, nei territori non direttamente serviti, e per altro verso impoverire il profilo ambientale di quei territori che, pur attraversati dai fasci infrastrutturali, non si configurano come nodi del sistema.

Per questo i corridoi paneuropei e nazionali devono essere parte di un progetto di sviluppo dei territori che guarda con eguale attenzione sia alle aree più avanzate del Paese sia a quelle che ancora soffrono ritardi nei loro livelli di sviluppo.

In tal senso ogni sforzo deve essere compiuto per potenziare le connessioni delle grandi reti materiali e immateriali sia con i grandi centri urbani sia con quei territori urbanizzati di “secondo livello” su cui concentrare gli sforzi necessari per coniugare competitività e coesione.

In questo scenario, integrare la localizzazione delle infrastrutture e lo sviluppo del territorio nazionale significa:

- potenziare le reti secondarie e il loro collegamento alle reti principali;
- favorire un accesso più equilibrato sul piano territoriale al traffico intercontinentale tramite un’adeguata distribuzione di porti e aeroporti, potenziamento il loro livello di servizio e di collegamento con il retroterra.

Questi indirizzi di politica territoriale e per le infrastrutture rappresentano i presupposti degli schemi di programmazione in corso di elaborazione da parte del Ministero delle Infrastrutture alla cui definizione hanno concorso attivamente le Regioni, le Province, le Città ed il partenariato economico e sociale.

3. Le linee programmatiche

Le considerazioni esposte permettono di individuare tre linee programmatiche tra loro strettamente integrate e interagenti:

- I. La *prima linea programmatica* riguarda lo sviluppo delle capacità di trasporto e logistiche dell’armatura infrastrutturale del territorio nazionale. Sviluppo di capacità che passa, necessariamente, attraverso il potenziamento e la messa a sistema:
 - a. delle grandi direttrici strategiche e dei relativi nodi di rango internazionale;
 - b. degli assi e dei corridoi di rilevanza nazionale e “transfrontaliera”, con particolare attenzione ai corridoi tirrenico e adriatico ed alle loro diramazioni, alle trasversali peninsulari ed al potenziamento delle connessioni con l’Italia insulare.
- II. La *seconda linea programmatica* affronta l’intreccio tra le grandi direttrici strategiche, le “reti lunghe”, e i territori. Con essa sono definiti i criteri di azione e gli interventi necessari per trasformare le opere infrastrutturali in efficaci strumenti di sviluppo e di coesione territoriale. Questa linea programmatica ha costituito il perno della concertazione da tempo avviata tra Amministrazione centrale ed enti territoriali. L’obiettivo è quello di assicurare al processo di costruzione dei corridoi transeuropei una forte condivisione interistituzionale. Solo attraverso l’integrazione tra politiche nazionali, da un lato, e politiche regionali e locali, dall’altro, è possibile pervenire al rafforzamento dei sistemi

territoriali e delle reti di città, nel contesto della progressiva unificazione dello spazio europeo.

III. Infine, *la terza linea programmatica* ha come obiettivo quello di dare risposta alle domande di accessibilità e di mobilità che provengono dalle due principali macroaree geografiche del Paese. Le regioni centro settentrionali manifestano a chiare lettere l'insostenibilità di una situazione di vera emergenza infrastrutturale. D'altro canto, come è stato ribadito nel QSN e nel Dpof 2007-2011, è necessario orientare, potenziare e accelerare il processo di sviluppo territoriale delle regioni meridionali italiane per trasformarle nelle porte di accesso agli scambi da e verso la sponda meridionale del Mediterraneo. All'interno di questo secondo profilo, egualmente rilevanti diventano le specificità dei territori insulari.

4. Due questioni prioritarie

Gli indirizzi programmatici sopra esposti definiscono contemporaneamente una strategia rivolta al Paese come insieme, come spazio comune, come dato unitario delle politiche nazionali di sistema. D'altro canto, è riconosciuta l'esistenza di due questioni – valutate di rilevanza nazionale – che all'interno del quadro generale richiedono di essere trattate.

- La *“Questione settentrionale”*. È rappresentata da un territorio urbanizzato sempre più esteso, fitto e irregolare, a cui si accompagna una domanda di accessibilità e di mobilità – per persone e merci – debolmente soddisfatta da un'offerta infrastrutturale con gravissimi deficit qualitativi e quantitativi, relativi sia alle connessioni con le “reti lunghe” – Corridoi europei, rotte aeree, rotte marittime ecc. – sia alla mobilità interna dei territori regionali e dei sistemi urbani.

Le diagnosi sviluppate da questo Ministero, ampiamente recepite dagli strumenti di programmazione economica e finanziaria in corso di elaborazione, mettono in evidenza la crucialità, ai fini dello sviluppo del Paese, della soluzione di questo insostenibile conflitto tra domanda e offerta infrastrutturale, che si manifesta nelle regioni Centro settentrionali.

Il potenziamento di questi territori passa per la necessità di affrontare e risolvere i problemi della congestione e del complesso delle diseconomie esterne da essa derivate.

- La *“Questione meridionale”*. Negli scenari della globalizzazione, ha assunto termini nuovi. Il nuovo orientamento dei traffici mondiali ha attribuito al Mediterraneo una nuova centralità. Conseguentemente il Mezzogiorno non è più, potenzialmente, un'area marginale, ma può legittimamente aspirare al ruolo strategico di porta europea per i traffici con i paesi del Lontano e Medio Oriente e del Nord Africa.

Questa opportunità richiede l'individuazione di varchi di accesso - portuali e aeroportuali - e di reti di connessione con l'area continentale. L'infrastrutturazione del Mezzogiorno non significa, tuttavia, intervenire solo con grandi opere: strade, autostrade, porti e aeroporti, ma anche attraverso infrastrutture soft di contesto o di prossimità direttamente funzionali all'insediamento, al funzionamento e allo sviluppo del tessuto produttivo.

Occorre, in sintesi, contrastare l'eventualità che l'Italia divenga una semplice piattaforma di ingresso e di spostamento delle merci, fatto che porterebbe tra l'altro ad aumentare in alcune aree del Paese livelli di congestione già insostenibili. Al contempo, rimanere estranei al circuito logistico prodotto dalla globalizzazione significa pagarne gli svantaggi senza poterne utilizzare le potenzialità positive.

È necessario, dunque, considerare il nostro Paese come un solo spazio economico e di vita, all'interno del quale garantire collegamenti merci e passeggeri tra i principali capoluoghi - oggi, sia al Sud che al Nord, difficili quando non impossibili - e dove lavorare per una integrazione tra i diversi nodi del sistema dei trasporti, nel contesto di una compiuta, partecipata, organica visione delle trasformazioni che stanno interessando il territorio nazionale.

5. I criteri di selezione delle priorità

In coerenza con gli indirizzi strategici espressi, la proposta di programmazione degli interventi infrastrutturali per i prossimi anni rispetterà *tre fondamentali criteri di individuazione e di scelta delle priorità*:

- a) la *condivisione* tra i livelli istituzionali nazionale, regionale e subregionale della gerarchia delle priorità di intervento;
- b) la *coerenza* con il disegno generale di programmazione dello sviluppo del territorio nazionale, così come rappresentato dalla individuazione di alcuni *ambiti territoriali strategici*, che trova forza e autorevolezza nell'essere la sintesi critica di un lavoro comune di scrittura tra Stato e Regioni.
- c) lo *stato di avanzamento* e i *livelli di sostenibilità complessiva* degli interventi, nonché la *compatibilità* delle scelte con le risorse effettivamente disponibili e i tempi individuati per il loro impiego, criterio a cui si è conformato il Documento di programmazione là dove, inizialmente, individuava lo "stato di consistenza" delle opere infrastrutturali "avviate", cioè di quelle che, comunque, necessitano di essere portate a compimento e rese fruibili, al fine di evitare, come ha sottolineato la Ragioneria Generale dello Stato, "la dispersione delle disponibilità finanziarie tra molti interventi la cui completa realizzazione rimarrebbe pregiudicata a causa della mancanza di fondi". Le opere qualificate come "avviate" sono al loro interno ordinate in:

- "cantierate", definite come priorità 0;

- “*affidate*”, definite come priorità 1;
- “*in gara*”, definite come priorità 2.

Oltre le definizioni, si tratta, in sintesi, di tornare ai principi fondamentali di corretta gestione della cosa pubblica, che possono utilmente essere adottati anche nelle scelte di programmazione degli investimenti in infrastrutture.

Il primo criterio di scelta ha riguardato il partenariato istituzionale Centro/Regioni, richiamato in Premessa.

In numerose occasioni di confronto e di dialogo, tuttora in corso, tra Regioni e Amministrazione centrale è andata progressivamente definendosi un'immagine condivisa del territorio italiano. Si è discusso di come la nuova programmazione degli investimenti in infrastrutture potesse corrispondere ad una vasta, pressante ed articolata domanda di accessibilità, di mobilità, di qualità, che i territori esprimono.

Le priorità di intervento individuate dalle Regioni – e riprese all'interno della proposta di programmazione – incardinano la visione generale ai territori regionali. La visione generale acquisisce, così, valenze ulteriori e si precisa. Si integrano in maniera più stringente anche le indicazioni provenienti dalle programmazioni di settore oltre che dai grandi quadri programmatici elaborati a livello europeo e nazionale, quali, ad esempio, le reti Ten e il Programma per le infrastrutture strategiche.

La riflessione avviata dal Ministero delle Infrastrutture sui temi dell'azione territoriale e sui luoghi di concentrazione di questa, nella prossima programmazione, che ha avuto il suo focus nei lavori preparatori del QSN e che si è progressivamente alimentata dei contributi delle Regioni, ha portato all'individuazione di parti del territorio nazionale, dove è ipotizzabile si possano concentrare le funzioni di eccellenza dell'economia, della conoscenza e dell'innovazione. Sono le aree territoriali del Paese, che sostanziano il secondo criterio, capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza.

Si è configurata una definizione del territorio nazionale articolata in tre livelli:

- *Piattaforme transnazionali*, attestate sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo;
- *Piattaforme nazionali*, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale;
- *Piattaforme interregionali*, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale.

Il disegno generale di programmazione territoriale e settoriale integra e porta a sintesi critica sia le diagnosi di scenario su scala nazionale (dal Master Plan delle reti Ten dei trasporti e dei Corridoi al Piano generale dei trasporti e della logistica alla rete delle

autostrade del mare), i programmi delle agenzie nazionali (Anas, Ferrovie dello Stato, Enac, Autorità portuali) e le proposte formulate dalle Regioni d'intesa con gli enti locali.

Resta, infine – terzo criterio di selezione e scelta delle priorità - la necessità di rispettare stringenti obiettivi di qualificazione della spesa pubblica. L'efficacia attesa dall'intervento è stata relazionata ai parametri che meglio rappresentano la qualità del processo decisionale e di realizzazione.

La ricognizione degli interventi infratsrutturali – individuando le priorità su base regionale – dà riscontro – regione per regione - dello stato di consistenza delle opere in modo da consentire, attraverso l'analisi dello stato di avanzamento progettuale e del grado di copertura finanziaria, una puntuale valutazione dell'efficacia dell'intervento in termini di fattibilità tecnico-finanziaria e di rappresentatività economico-territoriale.

In questo quadro, il documento che si propone costituisce il primo fondamentale tassello del percorso fin qui delineato, restituendo in forma sintetica i quadri essenziali delle priorità infrastrutturali individuate a livello regionale.

Spetta ora all'Amministrazione centrale, di concerto con le regioni, armonizzare i diversi quadri regionali per individuare un sistema integrato, coerente con le strategie di sviluppo nazionale, convincentemente fattibile in tempi certi e programmabili, compatibile con le risorse ragionevolmente disponibili, equilibrato e capace di rispondere ai diversi obiettivi programmatici generali e settoriali.

Il lavoro proposto, da un lato, disegna una strategia complessiva del Paese come dato unitario di politica nazionale di sistema, dall'altro, con la stessa intensità, richiede uno sforzo unitario dell'intero Governo per assicurare, nel corso dell'attuale fase di messa a punto della legge finanziaria e nei prossimi anni, lo sforzo adeguato di individuazione e di allocazione delle risorse finanziarie necessarie al raggiungimento dell'obiettivo di adeguamento e di sviluppo infrastrutturale del territorio italiano.

On.le Antonio Di Pietro

2. REGIONI

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE ABRUZZO



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Pedemontana Abruzzo-Marche - tratto Garrufo di San Omero / S. Anna di Campi

Il collegamento in argomento, che si sviluppa in senso longitudinale, ha inizio a nord sulla bretella autostradale Ascoli-mare in corrispondenza dello svincolo di Castel di Lama, attraversa la Val Vibrata per giungere a San Nicolò nella Val Tordino, quindi coincide con il tratto di autostrada Teramo-Villa Vomano (A24) per proseguire verso la Val Fino sino al confine con la provincia di Pescara.

Il disegno complessivo è quello di realizzare un collegamento longitudinale nord-sud che attraversi tutto il territorio della provincia di Teramo, a partire dalla provincia di Ascoli Piceno fino alla provincia di Pescara, che costituisca una valida alternativa agli itinerari stradali costieri rappresentati dalla SS16 e dalla A14 e che possa divenire elemento trainante per il riequilibrio socio-economico dell'intera provincia.

La realizzazione di questa importante arteria è suddivisa in tratti, alcuni dei quali già costruiti e aperti al traffico, mentre per i rimanenti tratti sono state redatte le progettazioni preliminari e si stanno sviluppando le progettazioni definitive.

Tra questi ultimi, si segnala il tratto Garrufo di San Omero / S. Anna di Campi, che si snoda per circa 10 km nei territori comunali di S. Egidio alla Vibrata, S. Omero e Campi.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e non è stato ancora finanziato. Il progetto preliminare prevede una spesa di M€ 52,23 ed è in corso di redazione del progetto definitivo per poter procedere ad un appalto integrato.

Teramo mare - Casello Autostradale A14 di Mosciano S. Angelo – S.S. 16 (4° lotto)

L'intervento riguarda la tratta della Teramo Mare tra il Casello Autostradale A14 di Mosciano S. Angelo e la S.S. 16 (4° lotto) e presenta un costo di M€ 33,30. Relativamente a tale intervento, inserito in Legge Obiettivo è stato redatto il progetto preliminare.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Variante alla S.S. 16: collegamento tra Montesilvano e Silvi Marina. I lotto: Montesilvano - Città S. Angelo

La variante della SS16 (circumvallazione di Pescara) attualmente in esercizio termina a sud dell'abitato di Montesilvano in località Santa Filomena. Con la realizzazione del proseguimento fino all'abitato di Silvi Marina si risolverebbe il problema della viabilità congestionata nell'area metropolitana pescarese.

Un primo tratto, già cantierizzato e per lo più completato, termina a ridosso del centro urbano di Montesilvano, e si allaccia con la viabilità locale, sulla S.S. 16 bis.

La Provincia di Pescara si è da tempo attivata per la realizzazione del prolungamento della variante della Statale 16 fino a Silvi Marina, ed ha predisposto, ai fini dell'inserimento dell'intervento nei programmi di finanziamento ANAS, un progetto preliminare nel quale è stimata una spesa complessiva di 374 M€.

Le fasi attuative dell'intervento sono articolate per lotti funzionali:

1° lotto: Montesilvano (SS16bis) – Svincolo di Città S. Angelo

Il costo del 1° lotto è di 78 M€. La Provincia di Pescara ha proposto di realizzare una delle due carreggiate previste in progetto limitando il costo a 40 M€, attraverso la definizione del "Lotto 1° Bis – 1° Stralcio".

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

2° lotto: Svincolo di Città S. Angelo – Svincolo di Silvi Marina sud

3° lotto: Svincolo di Silvi Marina sud - Svincolo di Silvi Marina nord

S.S. 652 Fondo Valle Sangro - Lavori di costruzione del tratto compreso tra la stazione di Gambareale e la stazione di Civitaluparella 2° lotto 2° stralcio – 1° tratto

L'intervento, inserito in programmazione ANAS, ha un costo stimato di M€ 91,21 ed è dotato di progetto definitivo.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, limitatamente a 61,10 M€.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011

S.S. 652 Fondo Valle Sangro - Collegamento stradale tra km 54+000 e km 56+000 interrotto causa collasso Viadotto Barche

L'intervento ha un costo stimato di M€ 68,97. La progettazione è in fase definitiva.

Rieti – L'Aquila – Navelli: adeguamento del tratto S. Gregorio – S. Pio delle Camere dal km 45+000 al 58+000

Il progetto definitivo per l'appalto integrato del 2° lotto, tratta tra il km 45+000 (San Gregorio) e il km 58+000 (San Pio delle Camere), è stato redatto dall'ANAS. L'intervento, previsto in Legge Obiettivo, ha un costo stimato di M€ 43,71.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011

SS 17 Variante all'abitato dell'Aquila

L'intervento, in fase progettazione esecutiva, ha un costo stimato di M€ 21,77, di cui M€ 10,33 disponibili.

SS 81 tratta Guardiagrele Nord fino a innesto SS 652

L'intervento, in fase progettazione definitiva, ha un costo stimato di M€ 173,61.

SS.16 Adriatica

“Realizzazione di un nuovo svincolo alla variante in località Via Tirino” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 5,717

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 584 di Lucoli

“Collegamento tra altipiano delle Rocche - Campo Felice - Rocca di cambio” – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 27,811

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.81 Picena Aprutina “Tratto Teramo-Ascoli Piceno- Lavori di ammodernamento tratto Villa Lempra e Contrada La Cona” – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 19,294

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS 260 Picente

“Adeguamento piano altimetrico della sede stradale da Cagnano Amiterno ad Amatrice 1° tronco - 1° lotto funzionale da San Pelino allo svincolo di Mrana” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 15,347

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI***Velocizzazione/potenziamento Roma-Pescara***

Al fine di svolgere la funzione di “ponte” tra i Corridoi 5, 1 e 8, la regione Abruzzo intende perseguire lo sviluppo dei collegamenti trasversali tra l'Adriatico ed il Tirreno con interventi prioritari per la velocizzazione ed il potenziamento della linea ferroviaria Roma-Pescara, attraverso la valorizzazione dell'opportunità di interscambio del Nodo di Lunghezza ed il miglioramento della infrastruttura ferroviaria regionale nei tratti a più intensa utilizzazione, costituiti dai terminali est (Popoli – Pescara) e ovest (Avezzano – Lunghezza). Si tratta di un intervento interregionale, inserito in programmazione RFI, il cui costo complessivo ammonta a M€ 1.184,00, di cui M€ 33,66 già assegnati, e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 1.150,34. L'attuale avanzamento progettuale è a livello preliminare.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, limitatamente a 51,73 M€.

L'intervento è inserito tra “le altre opere da realizzare” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Potenziamento tecnologico Bologna-Bari

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 294,65 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura

residua di M€ 36,4 proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Raddoppio linea adriatica : Tratta Pescara - Bari

Il raddoppio della linea Adriatica tra Pescara e Bari è interessato dalle seguenti tratte :

1. Tratta Pescara – Ortona Nord: il completamento del raddoppio della Direttrice Adriatica nella regione Abruzzo prevede la costruzione di una nuova galleria a semplice binario per raddoppiare il tratto (circa 1 Km) a nord di Ortona; l'attivazione del raddoppio è prevista nel il 2009. Il costo complessivo delle opere è di circa 24 M€, interamente finanziati.
2. Raddoppio Termoli (CB) – Lesina (FG): la tratta, che interessa le Regioni Molise e Puglia, si sviluppa parte in affiancamento e parte in variante per un'estesa di circa 35 km di cui 18 in territorio pugliese, e comprende la realizzazione della nuova stazione di Chieuti. Il progetto definitivo, per l'importo di 204,07 M€, è dotato di copertura finanziaria ed è in corso di istruttoria.
È in corso di definizione il Protocollo d'Intesa tra RFI ed il Comune di Termoli. L'attivazione del raddoppio, dopo le modifiche introdotte per rispettare le prescrizioni del Ministero dell'ambiente, è programmata per il 2010.
3. Raddoppio Lesina (FG) –Apricena (FG): la tratta, completamente in variante, è stata attivata nel novembre 2003.
4. Raddoppio Apricena (FG) - S. Severo (FG): la tratta di circa 7 km, è realizzata prevalentemente in affiancamento. Sono in corso i lavori di attrezzaggio tecnologico lungo linea ed i lavori relativi alla sede nord della stazione di S. Severo. L'attivazione è prevista entro luglio 2007

Il costo complessivo del progetto, ammonta a circa 478 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

HUB AEROPORTUALI

Aeroporto d'Abruzzo – Pescara

Per il raggiungimento dell'obiettivo di una rete logistica integrata e interconnessa alla rete nazionale ed europea è necessario completare e potenziare le infrastrutture nodali presenti sul territorio, al fine di metterle in rete come vere e proprie porte di accesso al sistema abruzzese.

L'Aeroporto d'Abruzzo sta conoscendo una stagione di grande vitalità, apportando il suo contributo sia in termini di movimentazione merci sia nel settore passeggeri. In particolare si devono rilevare i crescenti flussi diretti verso l'Europa dell'Est che accompagnano i tentativi di delocalizzare e di intessere rapporti commerciali delle

aziende abruzzesi. È, pertanto, programmabile uno sviluppo dell'Aeroporto che possa indirizzarsi verso la costruzione di sinergie con l'espansione dei mercati turistici e verso il potenziamento della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci.

Per questi motivi la Regione ritiene prioritario l'adeguamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo – Aeroporto di Pescara. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, ha un costo stimato di M€ 9,85, di cui M€ 1,97 assegnati, e un fabbisogno residuo di M€ 7,88. Lo stato attuale della progettazione è esecutivo.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, fino alla concorrenza del fabbisogno di 7,88 M€.

HUB PORTUALI

Porto di Ortona

Al potenziamento della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci può offrire un contributo significativo il sistema portuale abruzzese che, ancora poco sviluppato, vede in Ortona uno dei suoi porti commerciali. Il potenziamento del Porto di Ortona, attraverso la realizzazione delle opere necessarie a potenziarne la fruibilità commerciale ed il completamento del prolungamento della nuova banchina commerciale, per un costo stimato di M€ 36,50, costituisce uno degli elementi del nodo-cerniera verso l'est Europa e verso il Medio Oriente.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013.

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE BASILICATA****SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI*****Salerno – Reggio Calabria. Macrolotto n. 2***

Il tratto è compreso tra il km 108+000 svincolo di Padula-Bonabitacolo (SA) escluso ed il km 139+000 svincolo di Lauria nord (PZ) incluso, ed ha un'estesa complessiva di 31,000 km. Per il completamento dei lavori è previsto un investimento lordo pari a 1.038,986 M€, di cui 789,099 M€ per lavori a base d'appalto, con finanziamento a carico dell'ANAS per 257,804 M€ e dei FAS per 712,445 M€, come da delibera del CIPE n.116 del 20 marzo 2006. La realizzazione dell'intervento è stata aggiudicata al Contraente Generale in data 4 maggio 2006, per un importo di 679,013 M€ ed in data 1 dicembre 2006 sono state consegnate le attività, con ultimazione prevista al 20 novembre 2009.

Salerno – Reggio Calabria. Macrolotto n.3

Il 3° macrolotto era un intervento complessivo di importo pari a M€ 1.121,46 che interessava l'autostrada SA-RC dal km 139+000 (svincolo Lauria nord, in Basilicata) al km 206+500 (svincolo Morano calabro, in Calabria) accorpando 11 lotti ordinari (subinterventi). In considerazione del differente livello di approfondimento e completezza degli 11 progetti redatti (o in corso di redazione), ed al fine di ridurre i tempi di approvazione e di realizzazione, si è ritenuto opportuno disaggregare l'intervento unitario in 4 parti funzionali, delle quali ricadono in territorio lucano le seguenti:

- Parte I dal km 139+000 al km 148+000 (regione Basilicata), il cui costo ammonta a M€ 517,862 – livello di progettazione definitivo per contraente generale.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Parte II dal km 148+000 al km 173+900 (regione Basilicata e Calabria) con un costo di M€ 638,511 – livello di progettazione definitivo per prestazione integrata.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Collegamento mediano Pollino-Murgia

Il "Collegamento mediano Pollino-Murgia" prevede la realizzazione di un itinerario che dalla S.S. 653 Sinnica collega l'itinerario autostradale della A3 con Matera, fino a Gioia del Colle, con un innesto sull'autostrada A14, al fine di potenziare il corridoio trasversale tra l'autostrada A3, in prossimità dello svincolo di Lauria sud e l'autostrada A14, in prossimità dello svincolo di Gioia del Colle. Si prevede l'adeguamento d'una serie di tratte di infrastrutture viarie esistenti e la realizzazione di tratte in nuova sede con sezioni di tipo B (a due carreggiate, due corsie per senso di marcia) o C1 (ad una carreggiata, una corsia per senso di marcia) da verificare in sede di progettazione preliminare.

Nell'ambito dell'itinerario descritto, la Regione Basilicata individua come prioritari i seguenti interventi:

- la realizzazione della tratta Matera-Santeramo-Gioia del Colle, inserito in Legge Obiettivo, che presenta uno stato di avanzamento della progettazione corrispondente al preliminare e per il quale sono state assegnate risorse per l'importo di M€ 70,52 a fronte di un costo stimato di M€ 251,28 e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 180,76;
- la realizzazione dello stralcio funzionale "S.S. 407 Basentana – S.S. Sinnica" dell'importo stimato di M€ 300,00.

S.S. 106 “Jonica” Megalotto 4 – Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)

La S.S. 106 “Jonica” ha una estesa di circa 490 km di cui 37 km in Basilicata. L’intero tracciato si sviluppa lungo la costa jonica mettendo in comunicazione centri costieri di grande rilevanza turistica.

Il progetto relativo alla variante di Nova Siri, il cui soggetto aggiudicatario è l’ANAS, consiste in lavori di ammodernamento ed adeguamento della sezione stradale ed interessa una tratta di circa 5,3 km, che attraversa il territorio dei comuni di Nova Siri (MT) e Rocca Imperiale (CS) ed appartiene all’itinerario europeo E90 che collega Reggio Calabria con Taranto e la dorsale Autostradale Adriatica. La sezione adottata è di tipo B – extraurbana principale a 2+2 corsie di marcia.

Lungo la variante sono previsti n. 3 svincoli:

- uno svincolo “Nova Siri Sud” in corrispondenza del punto di innesto configurato a piani sfalsati con l’asse principale che sovrappassa il ramo di svincolo, mediante la realizzazione di un cavalcavia della luce di circa m 70;
- uno svincolo “Nova Siri Centro” costituito da un manufatto a piani sfasati con 4 rampe e l’asse principale del tracciato che sottopassa i rami. Una rampa consente l’accesso e la fruizione della zona archeologica ricalcando l’esistente accesso podereale e consente il collegamento alla ex S.S. 104 e da essa al centro abitato;
- una svincolo “Nova Siri Nord” quale ristrutturazione dell’esistente con la S.P. per Rotondella, mediante la realizzazione di 4 rampe per consentire tutte le manovre possibili.

L’intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.91 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto preliminare per l’importo di Mc 53,675.

L’intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Lauria – Candela tra l’A3 e l’A16

Tra gli obiettivi perseguiti dal progetto, quello principale è la realizzazione di un più efficace collegamento tra la direttrice autostradale tirrenica (A3) ed il corridoio Adriatico (A16-A14) ed il conseguente collegamento con la rete TEN. Attraversando per intero la Basilicata, l’intero itinerario consentirà, nel contempo, il superamento dell’atavico isolamento infrastrutturale di molti centri dell’interno della regione.

L’itinerario di progetto, che attraversa da sud a nord la regione Basilicata, prevede la realizzazione di un collegamento tra lo svincolo di Lauria (A3 SA-RC) e la S.S. 407 “Basentana” fino a Potenza e la successiva connessione con l’area industriale e l’abitato di Melfi, fino allo svincolo autostradale di Candela (A16 NA-BA). È previsto l’adeguamento di infrastrutture viarie esistenti e la realizzazione di nuove tratte con l’utilizzo di una sezione a due corsie per senso di marcia per l’intera estesa, con un prevedibile primo stralcio funzionale ad una corsia per senso di marcia per il tratto Lauria-Potenza. Lo sviluppo complessivo dell’itinerario è previsto in circa 170 km.

Il costo complessivo dell'intervento, inserito in Legge Obiettivo, è stimato in M€ 4.492,93. Sulla base dello studio di fattibilità redatto dalla regione Basilicata, l'ANAS, che è soggetto aggiudicatario, ha provveduto alla progettazione preliminare comprensiva di studio di impatto ambientale.

L'intero tracciato è suddiviso in tre tronchi:

- il primo, che è considerato prioritario dalla Regione Basilicata, ha inizio nei pressi dello svincolo di Lauria (PZ) e si innesta nel tratto finale sulla SP 32 "del Camastra", terminando sulla S.S. 407 "Basentana", in località Albano di Lucania (PZ).

Nell'ambito del suddetto tratto è stato individuato un primo tronco funzionale tra le località di Corleto Perticara (PZ) e Laurenzana (PZ) per il quale, a fronte di un fabbisogno di M€ 381,00, risulta disponibile un finanziamento di M€ 181,00 a carico della Legge 388/99. Inoltre, nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle Infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, per il restante importo pari a 200,00 M€.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Il secondo tratto consiste nell'adeguamento dell'esistente S.S. 407 "Basentana" dallo svincolo di Albano di Lucania (PZ) allo svincolo di Vaglio di Basilicata (PZ).
- Il terzo tratto segue per grandi linee il tracciato della S.S. 658 "Potenza-Melfi" e prevede la realizzazione di un nuovo tracciato dallo svincolo di Vaglio di Basilicata (PZ) fino allo svincolo di Candela (FG).

Salerno-Potenza-Bari

L'intervento prevede la realizzazione di un primo tratto di 78 km dallo svincolo di Vaglio all'innesto con la SS 99, per il quale l'ANAS, quale soggetto aggiudicatario, ha attivato la progettazione preliminare.

L'intero itinerario si articola in tre tratte:

- la I tratta (che presenta un'estesa di 54 km) collega la zona industriale di Vaglio con la SS 96bis fino all'inizio variante di Gravina. L'opera, che è ritenuta prioritaria dalla Regione Basilicata, è nella prima parte di nuova realizzazione (sezione C1), dalla zona industriale Vaglio alla strada provinciale che collega il Comune di Tolve con la SS96 (compresa la galleria di valico di Pazzano). Nella seconda adegua la provinciale stessa, sino al collegamento con la SS 96 bis. Nella terza parte adegua la SS 96 bis sino all'inizio della variante di Gravina di Puglia. Il costo è di M€ 236,00, interamente da finanziare.
- La II tratta (che presenta una lunghezza complessiva di 14 km) consiste nella variante di Gravina, recentemente realizzata ed aperta al traffico con caratteristiche tipo C1.

- La III tratta (con un'estesa di 10 km) completa il tracciato, dalla fine della variante di Gravina fino all'innesto con la SS 99 (Altamura). La tratta, per la quale sono previsti interventi di adeguamento al tipo C1 con viabilità di servizio complanari e di raccolta degli accessi ed eliminazione delle interferenze stradali, interessa un territorio fortemente antropizzato.

SS. 653 della Valle del Sinni

“S.S. 653 "Sinnica" - Costruzione dello svincolo per l'abitato di Agromonte” – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 9,557

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.18 Tirrena Inferiore

“Lavori di costruzione di tratti in variante in galleria per l'eliminazione del pericolo di caduta massi in località Acquafredda e Castrocucco (Maratea)” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 22,300

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.658 Nuovo Itinerario Melfi - Potenza

“S.S. 658 Nuovo itinerario Potenza-Melfi 1° stralcio: intervento tra i km. 8+300 e 36+600 per miglioramento della sicurezza stradale” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 25,096

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 95 di Brienza

“Variante Tito-Brienza - 6° lotto ” – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 59,336

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 655 Bradanica

“Bradanica - Tronco 1° Lotto 1° "della Martella" – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 59,760

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI

Adeguamento Battipaglia - Reggio Calabria

La linea ferroviaria Battipaglia Reggio Calabria costituisce il collegamento fondamentale delle regioni Sicilia e Calabria con il Centro e il Nord Italia e, per la parte meridionale (tratta Rosario San Lucido), coincide con l'itinerario merci per il porto di Gioia Tauro e la dorsale adriatica.

Il progetto, elaborato da RFI, mira ad elevare gli standard prestazionali e di affidabilità, eliminando qualsiasi vincolo di sagoma, di modulo e di potenza elettrica che possa limitare il trasporto delle merci; è previsto l'attrezzaggio tecnologico uniforme sull'intera linea, l'adeguamento della sagoma delle gallerie, la velocizzazione degli itinerari in varie stazioni e il potenziamento degli impianti di trazione elettrica mediante la costruzione di una nuova SSE a Vibo – Pizzo e il rinnovamento della SSE di Sambiasi. La realizzazione di tutti gli interventi consentirà di migliorare l'affidabilità della linea e quindi la sicurezza, qualità e regolarità dell'esercizio ferroviario oltre ad una riduzione delle percorrenze, per i treni circolanti in rango P, valutabile in circa 13 minuti.

Si tratta di un intervento interregionale, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, il cui costo – riferito all'intera tratta - è di M€ 230,00 (200 M€ in Calabria, 4 M€ in Basilicata e 26 M€ in Campania). Nelle more dell'approvazione del progetto preliminare è stata avviata la progettazione definitiva.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Velocizzazione/potenziamento Battipaglia - Potenza - Metaponto

La linea Battipaglia – Potenza – Metaponto costituisce il principale asse ferroviario della regione e prevede l'interconnessione con il mar Jonio ed in particolare con il porto di Taranto.

Oltre all'intervento di elettrificazione compiuto negli ultimi anni, ai fini di un miglioramento delle prestazioni, anche in relazione al trasporto di merci, risulta necessario porre in essere interventi di adeguamento del tracciato, con riduzione delle pendenze ed aumento dei raggi minimi. Infatti, l'analisi del tracciato della linea, in ambito regionale, mostra caratteristiche planoaltimetriche molto diverse tra i tronchi Sicignano – Potenza e Potenza – Metaponto. Tale diversità si riflette sulle velocità commerciali, pari sulle tratte Salerno – Potenza Inferiore e Potenza Inferiore – Metaponto, rispettivamente a 55 km/h ed a 76 km/h.

L'intervento di potenziamento dell'itinerario si articola in due tratte:

- la velocizzazione/potenziamento della tratta Battipaglia – Potenza è un intervento interregionale, inserito in programmazione RFI, il cui costo complessivo ammonta a M€ 426,00, di cui M€ 10,84 già assegnati e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 415,16. L'attuale avanzamento progettuale è a livello preliminare.

- La velocizzazione/potenziamento della tratta Potenza – Metaponto è un intervento, inserito in programmazione RFI e dotato di progettazione preliminare, il cui costo è di M€ 439,00.

Nuova tratta Ferrandina – Matera La Martella

La realizzazione del nuovo itinerario ferroviario tra Ferrandina e Matera permetterà di collegare la città di Matera con Napoli attraverso la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto. L'attivazione della linea, il cui costo è di circa M€ 165, interamente coperti da finanziamento, è prevista entro il 2009, essendo in corso l'espletamento delle procedure di gara per la sistemazione della galleria Miglionico e l'attrezzaggio tecnologico della tratta.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011, nell'arco di Piano è esclusa la realizzazione della tratta Matera La Martella – Venusio.

Estensione linea Matera – Venusio fino ad Altamura

Il progetto, che prevede la realizzazione della tratta da Matera a Venusio, prolungamento di quella in costruzione tra Ferrandina e Matera La Martella, dove è previsto il collegamento con Altamura tramite una bretella delle linee Appulo - Lucane, si articola in due tratte:

- la prima tratta – da Matera a Venusio - è inserita nella programmazione ordinaria RFI con stato di avanzamento progettuale corrispondente al preliminare e presenta un costo di M€ 48,00, già interamente assegnati;
- la seconda tratta - fino ad Altamura – presenta un'estesa complessiva di 24 km ed un fabbisogno finanziario stimato in M€ 82,00.

Potenza-Foggia

L'intervento prevede il potenziamento delle linee Potenza-Foggia allo scopo di diminuire i tempi di percorrenza.

La regione Basilicata ritiene prioritario il potenziamento di circa 45 km sui 115 km totali relativi all'intera tratta, con un costo stimato di circa M€ 180,00.

SCHEMI IDRICI

Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni

L'intervento concerne l'esecuzione delle opere di manutenzione straordinaria dell'adduttore e la realizzazione di un sistema di tele-controllo e tele-gestione, con recupero di efficienza nell'utilizzo della risorsa idrica.

L'intervento, è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n. 138 del 19 dicembre 2002, ha assegnato un contributo di M€ 18,4 ad integrazione delle risorse già disponibili di M€ 1,6 a valere sull'art. 141 della legge n. 388/2000, per la copertura integrale del progetto definitivo dell'importo di M€ 20.

Per la copertura del finanziamento riguardante l'adduttore la regione ha contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. L'Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia (EIPLI), individuato quale soggetto aggiudicatore, ha bandito la gara mediante appalto integrato che è stata aggiudicata per l'importo complessivo di € 8.924.032,45 oltre a € 593.925,43 per oneri di sicurezza.

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo, nel marzo 2006 si è proceduto alla consegna dei lavori.

Per quanto riguarda le opere di telecontrollo il mutuo è stato contratto direttamente dall'EIPLI a valere sui fondi previsti dall'art. 141 della legge n. 388/2000. L'EIPLI, individuato quale soggetto aggiudicatore, ha bandito la gara mediante appalto concorso che è stata aggiudicata per l'importo complessivo di € 1.021.500,00 oltre a € 31.483,21 per oneri di sicurezza. I lavori sono stati consegnati nel marzo 2006.

Completamento schema idrico Basento - Bradano. Attrezzamento settori G

Il progetto prevede la realizzazione delle opere necessarie per l'adduzione e la distribuzione dell'acqua ad uso irriguo nei comuni di Genzano di Lucania, Oppido Lucano, Insina e Banzi. L'alimentazione di tali reti sarà assicurata dalla disponibilità idriche presenti nell'invaso di Genzano facente parte dello schema idrico Basento-Bradano. L'area effettivamente irrigata al netto delle tare e della parzializzazione, ricadente nel territorio di competenza del Consorzio di Bonifica Vulture - Alto Bradano e Bradano - Metaponto, è pari a circa 6.400 ettari.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n. 107 del 29 marzo 2006 ha approvato il progetto definitivo per l'importo di M€ 85,7, concedendo un contributo in via programmatica di M€ 70, assegnato definitivamente con delibera n. 146 del 17 novembre 2006. La regione Basilicata, designata quale soggetto aggiudicatore, si è impegnata a far fronte al fabbisogno residuo utilizzando le economie di gara di altri affidamenti.

Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza – distribuzione 3° lotto

L'opera si sviluppa dalla diga di Genzano alla vasca di Marascione. Gli interventi previsti completano la linea di adduzione dello schema idrico Basento-Bradano e realizzano un primo stralcio di distribuzione irrigua nel distretto B nel territorio del Consorzio di Bonifica Vulture – Alto Bradano (PZ). L'opera di maggior rilievo è costituita da una galleria idraulica in pressione di circa 4 km di lunghezza.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n. 106 del 29 marzo 2006 ha approvato in linea tecnica il progetto preliminare per l'importo di M€ 104,50, interamente da finanziare.

Adeguamento opere di captazione, riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni

L'intervento è volto alla normalizzazione dell'approvvigionamento idrico delle Valli del Noce e del Sinni con l'incremento delle portate idriche (150 l/sec), l'interconnessione degli schemi, l'eliminazione di impianti di sollevamento, l'eliminazione di perdite, la realizzazione di serbatoi di accumulo e l'apporto del servizio idrico in località completamente sprovviste.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n. 52 del 29 settembre 2004 ha approvato il progetto definitivo per l'importo di M€ 26 assegnando alla regione Basilicata un contributo per l'integrale copertura finanziaria dell'intervento.

E' stato contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. ed i lavori sono stati aggiudicati.

Acquedotto Frida – Sinni – Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale.

L'intervento, inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE, è in corso di esecuzione. Si prevede il completamento del 1° lotto dell'impianto di potabilizzazione esistente per consentire la gestione di tutta la portata programmata (1050 l/sec), prevedendo due linee di trattamento in aggiunta all'unica esistente. Il costo è di M€ 16,00, interamente assegnati.

A seguito della Delibera CIPE n. 139 del 19 dicembre 2002, la regione ha contratto nel luglio 2004 il mutuo con la Cassa DD.PP. ed ha bandito l'appalto integrato dei lavori. Nel corso del 2005 è stato contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. per la copertura del finanziamento, sono stati aggiudicati i lavori per l'importo di € 9.345.436,79 ed è stato stipulato il contratto di appalto.

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo da parte della stazione appaltante Acquedotto Lucano S.p.a., nel marzo 2006 si è proceduto alla consegna dei lavori.

Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale

L'intervento mira alla normalizzazione dell'approvvigionamento idrico nella valle dell'Agri attraverso l'adeguamento delle condotte alle portate del PRGA di Basilicata, la sostituzione delle condotte che evidenziano cedimenti strutturali, l'adeguamento delle capacità di riserva dei serbatoi, il miglioramento del regime idraulico dell'intero acquedotto e l'interconnessione con l'acquedotto del Frida.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n. 53 del 29 settembre 2004 ha approvato il progetto definitivo per l'importo di M€ 17,275 assegnando un contributo per l'integrale copertura finanziaria dell'intervento.

E' stato contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. e sono in corso di espletamento le procedure di gara.

Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita dalle principali reti distributive regionali

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di monitoraggio e tele-controllo delle principali opere di accumulo e delle reti di adduzione e distribuzione dell'acqua della Basilicata.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n. 110 del 20 dicembre 2004 ha approvato il progetto definitivo per l'importo di M€ 59,515 assegnando un contributo per l'integrale copertura finanziaria dell'intervento.

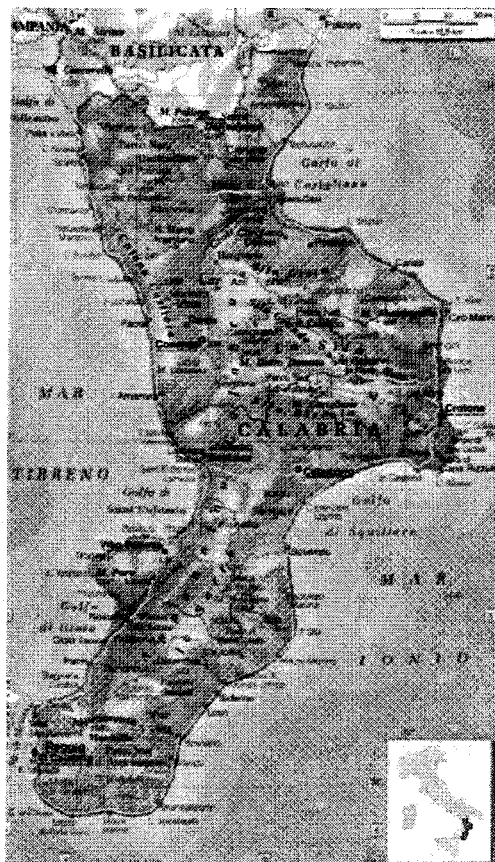
Risulta contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. ed i lavori sono stati aggiudicati.

Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S. Giuliano - Ginosa (lotto 2)

Il progetto costituisce il completamento del sistema di acqua per usi irrigui a servizio sia dei comprensori lucani di Valle Bradano e Metaponto, sia dei comprensori della provincia di Taranto, riconvertendo in condotte in pressione i tronchi di adduzione il cui funzionamento è ancora a pelo libero.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n. 113 del 20 dicembre 2004 ha approvato il progetto definitivo per l'importo di M€ 31,874 assegnando un contributo per l'integrale copertura finanziaria dell'intervento.

Il consorzio di Bonifica Bradano e Metaponto, individuato quale soggetto aggiudicatore, sta procedendo alla contrazione del mutuo ed all'avvio delle procedure di gara sulla base del progetto definitivo.

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE CALABRIA****SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI*****A3 Salerno-Reggio Calabria***

Il progetto di generale ammodernamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, è stato concepito suddividendo l'intero asse autostradale in lotti successivi. La lunghezza totale del tracciato è di 443 km circa, che ad opere ultimate si riducono a 435 km. I lavori prevedono quale assetto finale dell'autostrada:

- per il tratto Salerno (km 0+000) – Sicignano degli Alburni (km 53+800) una sezione autostradale con 3 corsie per ogni senso di marcia più quella di emergenza
- per il tratto Sicignano degli Alburni (km 53+800) – Reggio Calabria (km 442+900) una sezione autostradale con 2 corsie di marcia più quella di emergenza

Il progetto, ha previsto complessivamente la realizzazione di 53 interventi, suddivisi in 7 Macrolotti con affidamento a Contraente Generale e in 46 tra lotti e svincoli, con affidamento, per alcuni, tramite appalto integrato.

I lavori per l'ammodernamento dell'Autostrada A3 sono così riepilogati:

- Completati 22 lotti per Km 124,64	Costo : 711,45 M€	finanziato
- In realizzazione: Km 145,95	Costo : 3.488,70 M€	finanziato
- In affidamento: Km 44	Costo: 1.422,15 M€	finanziato
- In progettazione: Km 133,80	Costo: 3.023,70 M€	da finanziare per circa 1.512,00 M€
TOTALI: Km 448,39	Costo: 8.646,00 M€	

L'art.1, comma 1025, della legge 17 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007) destina le disponibilità derivanti dalla soppressione del fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane agli interventi di completamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria.

Il dettaglio dei macrolotti:

Macrolotto n. 1 (in Campania): il tratto considerato, compreso fra il Km 53+800 (svincolo di Sicignano degli Alburni incluso) ed il Km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso), ha un'estesa complessiva di 28,530 Km ed è previsto un investimento di 597,041 M€. Per la realizzazione dell'opera, affidata al Contraente generale, è stata effettuata la consegna definitiva delle attività e dei lavori in data 17 ottobre 2003, per l'importo netto di 445,28 M€. L'ultimazione degli interventi è prevista nella seconda metà del 2007

Macrolotto n. 2 (in Campania e Basilicata): il tratto è compreso tra il km 108+000 svincolo di Padula-Bonabitacolo (SA) escluso ed il km 139+000 svincolo di Lauria nord (PZ) incluso, ed ha un'estesa complessiva di 31,000 km. Per il completamento dei lavori è previsto un investimento lordo pari a 1.038,986 M€, di cui 789,099 M€ per lavori a base d'appalto, con finanziamento a carico dell'ANAS per 257,804 M€ e dei FAS per 712,445 M€, come da delibera del CIPE n.116 del 20 marzo 2006. La realizzazione dell'intervento è stata aggiudicata al Contraente Generale in data 4 maggio 2006, per un importo di 679,013 M€ ed in data 1 dicembre 2006 sono state consegnate le attività, con ultimazione prevista al 20 novembre 2009.

Macrolotto n. 3 (in Basilicata e Calabria): il 3° macrolotto era un intervento complessivo di importo pari a M€ 1.624 che interessava l'autostrada SA-RC dal km 139+000 (svincolo Lauria nord) al km 206+500 (svincolo Morano Calabro) accorpando 11 lotti ordinari (subinterventi). In considerazione del differente livello di approfondimento e completezza degli 11 progetti redatti (o in corso di redazione) ed al fine di ridurre i tempi di approvazione e di realizzazione si è ritenuto opportuno disaggregare l'intervento unitario in 4 parti funzionali:

- Parte I dal km 139+000 al km 148+000 (regione Basilicata), il cui costo ammonta a M€ 517,862 – livello di progettazione definitivo per contraente generale.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Parte II dal km 148+000 al km 173+900 (regione Basilicata e Calabria) con un costo di M€ 638,511 – livello di progettazione definitivo per prestazione integrata.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Parte III dal km 173+900 al km 185+000 (regione Calabria) con un costo di M€ 278,079 – livello di progettazione definitivo per prestazione integrata.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Parte IV dal km 185+000 al km 206+500 (regione Calabria), il cui costo ammonta a M€ 240,6.

Macrolotto n. 4: la tratta considerata è compresa tra il km 259+700 (svincolo di Cosenza escluso) ed il km 286+000 (svincolo di Altilia-Grimaldi incluso). Al fine di coprire il costo dei lavori pianificati, su una tratta complessivamente di 26,300 km, è stato previsto un investimento lordo, orientativamente pari a 700 M€.

Anche per questo Macrolotto, è l'ANAS (direzione centrale di programmazione e progettazione) ad eseguire gli studi per la stesura definitiva del progetto che verrà successivamente sottoposto all'approvazione del CIPE per il finanziamento.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011 per un importo di M€ 223.

Macrolotto n. 4b: è compreso tra il km 286+00 ed il Km 304+200 (svincolo di Falerna incluso) per un'estensione complessiva di 18,200 km. Per i lavori in corso d'attuazione è stato previsto un investimento lordo dell'ammontare di 444,801 M€. I lavori, per un importo lordo di 337,331 M€, sono oggetto di una gara aggiudicata provvisoriamente in data 28.12.05. L'assegnazione definitiva del contratto d'appalto è invece avvenuta in data 23.06.06 al Contraente Generale; successivamente è stata effettuata in data 05.07.06 la consegna finale delle attività inerenti la progettazione esecutiva e le operazioni di esproprio. L'ultimazione dei lavori è prevista per il 2° semestre 2009. Il Macrolotto è finanziato con fondi QCS 2000-2006, PON Trasporti, e Piano triennale ANAS 2000-2004.

Macrolotto n. 5: i lavori prevedono una serie di interventi da effettuarsi nella tratta compresa tra il Km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) ed il km 423+500 (svincolo di Scilla incluso) per un'estensione complessiva di 29,800 km. L'importo lordo dell'investimento è pari a 1.065,19 M€. Con delibera CIPE n. 14 del 27 maggio 2004 è stato attribuito all'ANAS un contributo massimo pluriennale pari a 109,246 M€ per 15 anni, la tratta pertanto risulta interamente finanziata. La consegna delle attività al Contraente Generale aggiudicatario è stata effettuata in data 12.07.04 per un importo netto di 775,300 M€.

Dopo l'approvazione del progetto esecutivo redatto dal Contraente Generale, i lavori, la cui conclusione è prevista per la seconda metà del 2009, sono stati effettivamente consegnati in data 29.03.06.

Macrolotto n.6: la tratta di specifico interesse è quella compresa tra il km 423+300 ed il km 442+920 (svincolo di Reggio Calabria incluso). L'estensione complessiva (19,620 km) ed i lavori pianificati hanno richiesto un investimento pari a 601,26 M€. Con

delibera n. 95 del 20 dicembre 2004 è stato assegnato all'ANAS un contributo massimo di 372 M€ a valere sulle disponibilità del Fondo per le aree sottoutilizzate. Sono inoltre disponibili 102,6 M€ corrispondenti ad economie realizzate in sede di aggiudicazione dei lavori del megalotto 1.

In data 21.04.05 è avvenuta la consegna delle attività al Contraente Generale. Attualmente è in corso la redazione del progetto esecutivo, mentre l'inizio dei lavori è previsto successivamente all'approvazione da parte del Consiglio d'Amministrazione ANAS dello stesso progetto esecutivo.

Per quanto riguarda gli ulteriori interventi, non facenti capo a macrolotti, nel Piano ANAS 2007/2011 sono inseriti i seguenti:

- "Lavori di ammodernamento ed adeguamento della A3 SA-RC. Lotto dal km 353+000 al km 355+800 Stralcio Galleria La Motta (ex Toto)" – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 14,785
- Lavori di ammodernamento ed adeguamento della A3 SA-RC. Lotto dal km 382+475 al Km 383+100. Tronco 3 tratto 2 lotto 3 Stralcio C Svincolo di Rosarno (ex Condotte)" – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 11,828
- Lavori di ammodernamento ed adeguamento della A3 SA-RC. Lotto dal km 12+800 al km 14+454. Stralcio lavori inerenti indagini archeologiche (ex Cotea)" – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 7,243
- "Tronco 3 tratto 2 lotto 3 dal km 369+800 al km 378+500 (ex Coopcostruttori a.r.l.)" – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 83,785
- Lavori di ammodernamento ed adeguamento della A3 SA-RC. Lotto dal km 304+200 al km 304+800. Stralcio Svincolo di Falerna (ex Giustino)" – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,957
- Tronco 1° tratto 6° lotto 3° Dal km 88+657 al km 103+840 (ex Coopcostruttori a.r. l. - CIR costruzioni s.r.l.) " – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 44,410

Opere complementari all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria

Si tratta di ulteriori interventi di adeguamento dell'autostrada tra il km 2+500 ed il km 442+920 concernenti la rinaturalizzazione dei tratti dimessi, la realizzazione del sistema telematico di gestione del traffico e la nuova realizzazione di aree di servizio. L'importo previsto è di 400 M€, da finanziare.

La Nuova 106 "Jonica"

I lavori di ammodernamento e ampliamento della tratta, previsti e pianificati dalle Istituzioni locali, sono ritenuti di particolare interesse soprattutto per la posizione fortemente strategica di cerniera e collegamento fra le regioni Puglia, Basilicata e Calabria. Nell'ottica dello sviluppo infrastrutturale come volano della crescita

economica di un contesto ricco di risorse, l'intenzione delle diverse Amministrazioni interessate è appunto quella di, a completamento lavori, creare una vera piattaforma stradale di tipo B (extraurbana a due corsie per ogni senso di marcia), con importanti e potenziali benefici, sia per la viabilità che per il traffico merci e persone (stimato in circa 16.000 veicoli/giorno). Il valore complessivo degli interventi considerati, a copertura di una tratta complessivamente stimata in 447 km, ammonta a 15.105 M€, con un costo medio a km di 34,02 M€.

Palizzi Lotto n.2: la tratta oggetto dell'intervento ha un estensione di 5 Km. I lavori per i quali è attualmente in corso la progettazione esecutiva, sono stati aggiudicati all'ANAS S.p.a. e prevedono un investimento complessivo di 134 M€. L'importo del progetto esecutivo contrattualizzato è di 116,58 M€.

Variante dell'abitato Marina di Gioiosa Jonica: la tratta complessiva oggetto degli interventi previsti ha un'estensione di 4 Km. A seguito dell'aggiudicazione con appalto integrato è in corso la progettazione esecutiva. Si prevede un investimento complessivo di 131,00 M€ (in parte finanziate da ANAS – CIPE, in parte dal QCS Calabria).

Megalotto n. 1 (S. Ilario – Gioiosa): gli interventi considerati necessari per l'ammodernamento della tratta considerata (17 Km), necessitano di un investimento complessivo pari a 450 M€. I lavori, assegnati al Contraente Generale ANAS - S.p.a sono attualmente in corso e finanziati interamente dal QCS PON Trasporti.

Megalotto n. 2 (Squillace – Simeri): i lavori, per i quali è attualmente in corso la progettazione esecutiva ad opera del Contraente generale, prevedono un investimento complessivo di 740 M€ interamente finanziati. L'importo del progetto esecutivo contrattualizzato è di 652,361 M€.

Megalotto n. 3 (Sibari – Roseto): il progetto preliminare, trasmesso al Ministero delle Infrastrutture ai fini dell'approvazione del CIPE secondo le procedure della Legge Obiettivo, prevede l'ammodernamento di una tratta la cui estensione è pari a 38 Km, per un importo stimato in 1.112,37 M€. Nell'accordo del 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture e la Regione è proposto un finanziamento di 271,35 M€ a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

Megalotto n. 4 (Raccordo SS 106 Sibari – SA – RC Firmo): l'intervento complessivo di ammodernamento ed adeguamento di una tratta avente estensione di 14 Km prevede un investimento di 200,00 M€. Le attività di progettazione definitiva sono in corso e la gara d'appalto è prevista per il 2009. Nell'accordo del 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture e la Regione l'intervento è proposto al finanziamento nei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Megalotto n. 5 (Pellaro – Melito P.S.): gli interventi previsti mirano ad un ammodernamento /adeguamento di una tratta, quella considerata, di 24 Km. Il valore complessivo previsto è pari a 1.101,80 M€, ed il progetto preliminare è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture nel marzo 2006, ai fini dell'approvazione del CIPE secondo le procedure della Legge Obiettivo.

Megalotto n. 6 (Simeri Cricchi – Le Castella Sud): la tratta considerata (di un'estensione di 36 Km) ha visto aumentare considerevolmente l'importo previsto (da

841 a 1.073 M€) a causa di diversi aggiornamenti del progetto preliminare, che è stato approvato dal CdA dell'ANAS.

Megalotto n. 7 (Roccella J. – Trassv. Serre): la tratta oggetto dell'intervento ha un'estensione di 43 Km. I lavori per i quali la consegna del progetto preliminare (fissata originariamente a maggio 2005) ha subito uno slittamento, sono stati aggiudicati all'ANAS S.p.a. e prevedono un investimento complessivo di 1.159,00 M€.

Megalotto n. 8 (Mandatoriccio – Amendolara): è previsto un investimento complessivo di 2.574,00 M€ (interamente da finanziare) a copertura dei lavori di una tratta di 53 Km. Il progetto preliminare non è stato ancora trasmesso al Ministero delle infrastrutture.

Megalotto n. 9 (Crotone Aeroporto – Mandatoriccio): i lavori di ammodernamento ed adeguamento della sezione stradale, su una tratta di 71 Km prevedono un investimento di 2.148,00 M€; il progetto preliminare non è stato ancora trasmesso al Ministero delle infrastrutture.

Megalotto n. 10 (Melito P.S. – S. Ilario): il progetto prevede lavori di adeguamento della sezione stradale su una tratta di 53 Km. Il valore dell'opera è di 3.211,00 M€ (interamente da finanziare) ed il progetto preliminare non è stato ancora trasmesso al Ministero delle infrastrutture.

Megalotto n. 11 (Trassv. Serre. – Crotone Aeroporto): la tratta complessiva oggetto degli interventi ha un'estensione di 22 Km. Il progetto per il quale si è proceduto alla stipula del contratto per l'affidamento dei servizi di progettazione, prevede un investimento complessivo di 495,00 M€ (interamente da finanziare).

Megalotto n.12 (Tangenziale di Reggio Calabria): il progetto prevede la realizzazione di una tangenziale per il collegamento tra l'autostrada SA – RC e la statale 106 Jonica. La tratta considerata ha un'estensione pari a 15 Km per un'investimento complessivo di 500,00 M€. Dopo l'approvazione del progetto è prevista l'organizzazione di una gara d'appalto per il 2009.

SS.106 Jonica

- Interventi per la messa in sicurezza della SS 106 Jonica tra i Km 219+000 e 278+000, con particolare riferimento agli svincoli di Cutro, Le Castella, Crotone, Torre Melissa, Cirò, Cirò Marina, Crucoli, Cariatì, Mandatoriccio, Mirto Crosia, Rossano, Crotone – livello di progettazione Fattibilità - Costo M€ 63,250

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011

- Lavori per la messa in sicurezza del tratto tra i km.6+700 (Reggio Calabria) e km.31+600 (Melito Porto Salvo) – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 24,495

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Interventi di impiantistica tecnologica stradale al servizio delle gallerie e degli svincoli ricadenti nel 3° lotto - 1° e 2° stralcio tratto ricadente tra il km 402+400

e 405+950 prog. definitivo per appalto integrato – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 11,357

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Progetto dei lavori di completamento della variante esterna all'abitato di Roccella Jonica – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 17,250

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Completamento dell'itinerario della SS 182 "Trasversale delle Serre", da Soverato alla A/3 – svincolo Serre

Nell'accordo del 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture e la Regione la copertura del fabbisogno è proposta a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR. L'intervento è articolato come di seguito:

- SS 182 "Trasversale delle Serre" - lavori di costruzione della variante alla SS 182 Tronco 2° Lotto unico da Vazzano a Vallelonga: il costo stimato è di 56,81 M€ ed è in corso la progettazione preliminare.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- SS 182 "Trasversale delle Serre" - Tronco 5° Lotto 4°: Gagliato - svincolo Satriano - bretella Satriano: il costo stimato è di 36,152 M€ ed è in corso la progettazione preliminare;

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- SS 182 "Trasversale delle Serre" - Tronco 5° Lotto 5°: svincolo Satriano - svincolo Soverato: il costo stimato è di 25,823 M€ ed è in corso la progettazione preliminare;

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- SS 182 "Trasversale delle Serre" - lavori di completamento del 5° Tronco - Lotto 3° dalla S.P. per Argusto allo svincolo di Gagliato del Tronco 5 - Chiaravalle – Soverato: il costo è di 18,6 M€ ed è in corso la progettazione esecutiva.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- SS 182 "Trasversale delle Serre" – Tronco 1° lotto 1° - 2° stralcio : SP Fondovalle Mesima- Viadotto Scornari: il costo stimato è di 12,911 M€ ed è in corso la progettazione preliminare

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- SS 182 "Trasversale delle Serre" – Tronco 1° lotto 2°: A3 Svincolo Serre - Fondovalle Mesima : il costo stimato è di 25,40 M€ ed è in corso la progettazione preliminare.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- SS 182 “Trasversale delle Serre” – Tronco 3 da Bivio Montecucco a bivio Chiaravalle Centro – lotto 2° da Cimbello a Bivio Montecucco per complessivi 7,41 M€, di cui 6,00 M€ sul POR Calabria 2000/2006 e 1,41 sulle risorse ordinarie (finanziaria 2007). Lo stato della progettazione è preliminare.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.534 di Cammarata e degli Stombi

Lavori di adeguamento della SSV della Casmez per l'allacciamento della SS 106 alla A3 (bivio degli Stombi - SS 106 radd) – integrazione” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 3,098

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.283 delle Terme Luigiane

Lavori di costruzione del 3 tronco dall'innesto con la SS 533 (S.Marco Argentano) allo svincolo di Spezzano Terme dell'autostrada Sa/Rc - lotto 1 dall'innesto con la s.s.533 (S.Marco Argentano) allo svincolo per Roggiano Gravina - completamento lotto” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 3,220

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.18 Tirrena Inferiore

Lavori di costruzione di una Variante esterna all'abitato di Bagnara Calabria – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 25,300

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI

Adeguamento Battipaglia - Reggio Calabria

La linea ferroviaria Battipaglia Reggio Calabria costituisce il collegamento fondamentale delle regioni Sicilia e Calabria con il Centro e il Nord Italia e, per la parte meridionale (tratta Rosario San Lucido), coincide con l'itinerario merci per il porto di Gioia Tauro e la dorsale adriatica.

Il progetto, elaborato da RFI, mira ad elevare gli standard prestazionali e di affidabilità, eliminando qualsiasi vincolo di sagoma, di modulo e di potenza elettrica che possa limitare il trasporto delle merci; è previsto l'attrezzaggio tecnologico uniforme sull'intera linea, l'adeguamento della sagoma delle gallerie, la velocizzazione degli itinerari in varie stazioni e il potenziamento degli impianti di trazione elettrica mediante la costruzione di una nuova SSE a Vibo – Pizzo e il rinnovamento della SSE di

Sambiase. La realizzazione di tutti gli interventi consentirà di migliorare l'affidabilità della linea e quindi la sicurezza, qualità e regolarità dell'esercizio ferroviario oltre ad una riduzione delle percorrenze, per i treni circolanti in rango P, valutabile in circa 13 minuti.

Si tratta di un intervento interregionale, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, il cui costo – riferito all'intera tratta - è di M€ 230,00 (200 M€ in Calabria, 4 M€ in Basilicata e 26 M€ in Campania). Nelle more dell'approvazione del progetto preliminare è stata avviata la progettazione definitiva.

Nell'accordo del 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture e la Regione Calabria l'intervento è proposto al finanziamento nei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, limitatamente alla tratta calabra, da Scalea a Reggio Calabria, per l'importo di 200 M€.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento infrastrutturale Gioia Tauro - Taranto

Il progetto elaborato da RFI ha lo scopo di adeguare la linea al transito dei traffici merci, in costante aumento, da e per Gioia Tauro. A tal fine è stata realizzata una prima fase di interventi, dell'importo complessivo di 43 M€, interamente finanziati, che hanno previsto l'adeguamento del peso assiale della linea tra Rosarno e Taranto e la velocizzazione dei tratti di linea Sibari - Cosenza e Sibari - Metaponto.

In esecuzione della delibera del CIPE n. 85 del 29 settembre 2002, RFI ha elaborato lo studio di fattibilità per il potenziamento complessivo dell'itinerario Taranto – Metaponto – Sibari – S. Antonello. La linea ha uno sviluppo complessivo di circa 199 Km, a semplice binario, completamente elettrificata

Sulla base dello studio di fattibilità sviluppato, nella tratta tra Metaponto e S. Lucido sono previste rettifiche delle curve più strette e una variante nella zona della frana di Roseto, mentre tra Metaponto e Taranto è previsto il raddoppio. Gli interventi sono mirati all'aumento della capacità della linea e l'incremento delle velocità commerciali.

A seguito dell'approvazione dello studio di fattibilità da parte del CIPE, del 20 dicembre 2004, RFI ha individuato due Progetti:

- Metaponto – Sibari – S. Antonello (riguardante anche la regione Calabria)
- Metaponto – Taranto

E' in corso la progettazione preliminare dell'intervento Metaponto – Sibari – S. Antonello, che si prevede di concludere entro il 2006. Il costo dell'intervento Metaponto – Sibari – S. Antonello ammonta a circa 452 M€.

L'importo complessivo dei due progetti è stimato in 792 M€, finanziati per 6,07 M€.

L'attivazione delle opere, sulla base dello studio sviluppato, è prevista, per fasi funzionali, fra il 2011 ed il 2017.

Raddoppio ed elettrificazione Reggio Calabria – Melito Porto Salvo

L'intervento prevede il completamento del raddoppio da Pellaro a Melito Porto Salvo, la soppressione dei passaggi a livello, l'elettrificazione dell'intero tratto di linea, con la costruzione di una sottostazione elettrica a Saline Joniche, l'adeguamento delle tecnologie per il controllo centralizzato del traffico (CTC) e le informazioni al pubblico.

Una prima fase dei lavori di raddoppio è stata completata, nel 2002, tra Reggio Calabria C.le e Pellaio, e tra Galleria Capo d'Armi e Melito; il 17 settembre del 2006 è stato attivato all'esercizio ferroviario, in trazione diesel, il raddoppio dell'intera tratta.

Il costo dell'opera è di 167 M€ interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Lamezia Terme – Catanzaro Lido

Il progetto mira al miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio modale tra i sistemi di trasporto su ferro, Ferrovia dello Stato e Ferrovie Calabro – Lucane, e su gomma, autolinee e autovetture.

Il progetto prevede:

1. il consolidamento della sede e delle gallerie sulla tratta Lamezia Terme – Settingiano;
2. la realizzazione di una variante di tracciato a semplice binario tra Settingiano e Catanzaro Lido;
3. la realizzazione della nuova stazione di Catanzaro in località Germaneto;
4. i nuovi ACEI nelle stazioni di Catanzaro Lido e Catanzaro Germaneto e l'adeguamento degli esistenti negli impianti di Nicastro, Marcellinara e Feroletto;
5. la realizzazione del sistema di Controllo Centralizzato del Traffico.

Il riclassamento della sede e delle gallerie sulla tratta Lamezia Terme – Settingiano è stato ultimato nel 2005.

I lavori inerenti la realizzazione della nuova linea in variante a semplice binario tra Settingiano e Catanzaro Lido, affidati con appalto integrato, sono in corso.

Con altro appalto sono stati consegnati anche i lavori riguardanti il fabbricato viaggiatori e la viabilità di accesso alla nuova stazione di Catanzaro in località Germaneto, mentre sono in corso di completamento le attività negoziali riguardanti gli interventi tecnologici.

L'attivazione dei principali interventi è prevista, per dicembre 2007, entro il 2008 è previsto il completamento di alcuni interventi di attrezzaggio tecnologico.

L'opera ha un costo complessivo di circa 199 M€, interamente finanziato.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

HUB INTERPORTUALI

Hub interportuali: Gioia Tauro

L'autorità portuale, in accordo con la Regione Calabria, ha inteso procedere ad un sistematico progetto di riqualificazione e sviluppo del porto di Gioia Tauro al fine di consentire il rilancio di una infrastruttura di primario interesse per la potenziale crescita dell'intera regione. Il progetto prevede una serie di interventi per l'ammontare complessivo di 220,13 M€ che, gradualmente, riescano a promuovere l'inserimento del territorio nelle dinamiche che sempre più sembrano caratterizzare l'economia nazionale ed estera. Vista la complessità del progetto, che prevede tra l'altro la realizzazione della banchina alti fondali, i dragaggi, il completamento del tratto ferroviario, l'acquisto del complesso Isotta Fraschini, l'allargamento del canale portuale, la realizzazione della sede del nuovo ufficio per l'autorità portuale, l'ampliamento e pavimentazione del piazzale (retrostante ed est), il complessivo adeguamento delle banchine e la realizzazione della terza via di corsa delle gru, oltre a un generale miglioramento della dotazione infrastrutturale portuale, è naturale pensare che solo alcuni degli interventi pianificati siano stati completati o siano in avanzato corso di attuazione. Fra questi vengono segnalati fra i maggiormente importanti, la realizzazione della banchina alti fondali, i dragaggi ed il completamento del tratto ferroviario che hanno trovato piena realizzazione. Per quanto riguarda le modalità di finanziamento dei suddetti interventi, va segnalato che, oltre ai fondi previsti (147,332 M€) dalle L. 413 e 431 del 1998, la delibera CIPE n. 89/2003 ha assegnato 12,186 M€ a valere sui fondi della Legge 166/2002 a fronte di un importo complessivo – relativo agli interventi inseriti in Legge Obiettivo - di 76,162 M€, per cui risultano da reperire 63,976 M€.

Altri interventi segnalati dall'Autorità Portuale:

- Approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione nonché adeguamento strutturale e realizzazione della terza via di corsa delle banchine (tratti "A", "B" e "C"). Il costo dell'opera è di 53 M€ con una copertura finanziaria di 18,71 M€. E' previsto un ulteriore stanziamento di 34,283 M€ a valere sul programma triennale OO.MM. 2005-2006.

Porto di Gioia Tauro: Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, è prevista la realizzazione dei lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione, nonché adeguamento strutturale realizzazione della terza via di corsa dei tratti "A", "B" e "C" delle banchine di levante nel porto di Gioia Tauro -2° stralcio. per un costo di 30 M€, di cui 1 M€ finanziati dall'Autorità portuale.

SCHEMI IDRICI***Completamento dello schema idrico sulla diga del torrente Menta: centrale idroelettrica e condotta forzata – opera a valle della centrale idroelettrica***

Il progetto, inserito nel 1° programma delle infrastrutture strategiche, prevede la realizzazione di una condotta forzata in acciaio della lunghezza di m. 8.932, di una centrale idroelettrica ed opere varie di adduzione. Il costo complessivo dell'opera è di M€ 105,033, di cui M€ 23,187 per le opere della centrale idroelettrica e della condotta forzata e M€ 81,846 per le opere a valle della centrale idroelettrica. Il soggetto aggiudicatore, individuato nella Regione Calabria ha affidato la realizzazione e la gestione delle opere idriche alla società Sorical S.p.A., società mista pubblico-privata, partecipata per il 51% dalla stessa Regione, per il 2,5% dalle Province Calabresi e dall'ANCI e per il 46,5% da Acque di Calabria S.p.A.

Con delibera n. 7 del 16 marzo 2007 il Cipe ha approvato il progetto definitivo fissando in M€ 105,033 il limite di spesa dell'intervento, conferma alla Regione Calabria l'assegnazione del contributo massimo di M€ 79,655, già disposto con la delibera n. 154/2005, a valere sulle disponibilità del Fondo per le aree sottoutilizzate e rimanda la determinazione del contributo definitivo in relazione agli esiti della gara per l'affidamento dell'esecuzione degli interventi.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE CAMPANIA



SISTEMA AUTOSTRADALE

A3 Salerno – Reggio Calabria: tratta campana

Il progetto prevede i lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria.

- **Macrolotto 1:** Il tratto considerato, compreso fra il Km 53+800 (svincolo di Sicignano degli Alburni incluso) ed il Km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso), ha un'estesa complessiva di 28,530 Km ed è previsto un investimento di 597,041 M€. Per la realizzazione dell'opera, affidata al Contraente generale, è stata effettuata la consegna definitiva delle attività e dei lavori in data 17 ottobre 2003, per l'importo netto di 445,28 M€. L'ultimazione degli interventi è prevista nella seconda metà del 2007

- **Macrolotto n. 2** (in Campania e Basilicata): il tratto è compreso tra il km 108+000 svincolo di Padula-Bonabitacolo (SA) escluso ed il km 139+000 svincolo di Lauria nord (PZ) incluso, ed ha un'estesa complessiva di 31,000 km. Per il completamento dei lavori è previsto un investimento lordo pari a 1.038,986 M€, di cui 789,099 M€ per lavori a base d'appalto, con finanziamento a carico dell'ANAS per 257,804 M€ e dei FAS per 712,445 M€, come da delibera del CIPE n.116 del 20 marzo 2006. La realizzazione dell'intervento è stata aggiudicata al Contraente Generale in data 4 maggio 2006, per un importo di 679,013 M€ ed in data 1 dicembre 2006 sono state consegnate le attività, con ultimazione prevista al 20 novembre 2009.
- Lavori per l'ammodernamento e l'adeguamento alle norme del CNR/80 tipo 1/b del tronco 1, tratto 5, lotto 3, dal Km. 44+100 al Km. 47+800, nei comuni di Campagna, Contursi Terme e Postiglione. I lavori -sono in corso di esecuzione per un importo di M€ 142,74 a fronte di risorse assegnate dalla Legge Obiettivo per un ammontare di M€ 138,04. Residua un fabbisogno da finanziarie pari a M€ 4,70. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione il finanziamento del fabbisogno residuo di 4,70 M€ è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

E' prevista inoltre una serie di interventi dotati di progettazione definitiva per un costo complessivo di 136,6 M€, interamente da finanziare:

- dal km 13+000 al km 14+544 (per 1,544) km, con un costo di 7,50 M€
- dal km 17+750 svincolo di Pagliarone , con un costo di 4,50 M€
- dal km 22+400 al km 23+000 svincolo di Battipaglia, con un costo di 38 M€
- dal km 31+600 svincolo di Eboli (nuovo), con un costo di 12,60 M€
- dal km 88+657 al Km 103+840, con un costo di 46 M€
- dal km 95+244 svincolo di Sala Consilina Sud (nuovo), con un costo di 13 M€
- dal km 103+207 svincolo di Padula (nuovo), con un costo di 15 M€.

Potenziamento del raccordo Salerno-Avellino, SS7 e SS7 bis

L'intervento prevede la realizzazione delle opere necessarie a conferire caratteristiche autostradali all'esistente raccordo Salerno-Avellino, compreso l'adeguamento della SS 7 e della SS7bis fino allo svincolo di Avellino est dell'A16, per un'estesa complessiva di 36 km, con ipotesi di pedaggiamento.

- Il costo dell'intervento, dotato di progetto preliminare, risulta pari a M€ 605,00, interamente da reperire. Relativamente al 1° stralcio funzionale tra Mercato S. Severino e Fratte, il cui costo è di M€ 190,00, è stato redatto il progetto preliminare. Il soggetto attuatore è l'ANAS spa. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione il finanziamento del 1° stralcio è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

La Regione Campania ha segnalato, inoltre, la necessità di realizzare la messa in sicurezza del tratto Fratte-Avellino.

Collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice domiziana

L'intervento prevede il completamento della variante di Caserta e l'esecuzione delle bretelle di collegamento con l'Aeroporto di Grazzanise. La lunghezza complessiva ammonta a circa 19,00 km. Il costo dell'intervento, per il quale è stato redatto uno studio di fattibilità, è pari M€ 315,00. È stata valutata anche l'ipotesi di pedaggiamento, che prevede un contributo pubblico pari al 40%, ovvero a circa M€ 120,50.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, limitatamente a 200 M€.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Collegamento autostradale regionale Caserta-Benevento e bretelle di collegamento con la tangenziale di Benevento e la variante di Caserta

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo asse autostradale di collegamento fra Caserta, in prossimità dello svincolo dell'autostrada A1 di Caserta Sud, e Benevento in prossimità della tangenziale di Benevento. La lunghezza complessiva dell'opera ammonta a circa 56,00 km. Il costo dell'investimento risulta pari a M€ 1.118,00, interamente da reperire ed il livello di progettazione attualmente disponibile è preliminare. Il soggetto attuatore è l'ANAS spa.

È stata studiata anche la possibilità di introdurre il pagamento di un pedaggio, sia con sistema chiuso, con tariffa chilometrica posta pari a 0,06 €/km; sia con sistema aperto, con tariffa fissa posta pari a 0,78 €. Gli introiti sono risultati variabili tra 14 e 25 M€/anno.

SISTEMA STRADALE

SS 268 del Vesuvio

- Lavori di costruzione del 3° tronco e del nuovo svincolo di Anagni di innesto sulla A3 Napoli – Salerno. L'intervento, (che assicura la continuità dell'unica via di fuga dal Vesuvio), dotato di progettazione esecutiva-cantierabile, è ricompreso nella programmazione dell'ANAS. Il costo dell'investimento ammonta a M€ 60,00 (di cui 12,4 circa a valere sulla Convenzione tra ANAS SpA e Regione Campania in fase di perfezionamento, sulla programmazione delle rivenienze POR).

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è previsto l'impegno della Regione Campania a finanziare l'intervento con propri fondi.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

- "Lavori di raddoppio da 2 a 4 corsie della statale dal km 19+550 al km 26+000 in corrispondenza dello svincolo di Angri " – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 134,550

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine

Il completamento dell'Asse attrezzato Valle Caudina – Pianodardine prevede la realizzazione del 3° e 4° lotto, per una lunghezza complessiva di circa 28,00 km (che si aggiungono ai 6,45 km già in esercizio ed ai 6,55 in corso di ultimazione). Il soggetto attuatore è il Consorzio ASI di Avellino. Il costo dell'intervento, previsto in Legge Obiettivo e dotato di progettazione definitiva, risulta pari a M€ 153,50, interamente da reperire con copertura finanziaria da individuare.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione il finanziamento dell'intervento è proposto a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

Completamento Contursi – Grottaminarda

La realizzazione dell'itinerario Contursi – Grottaminarda risponde all'esigenza di rafforzare l'asse Nord-Sud Tirrenico Adriatico quale alternativa alla Salerno-Reggio Calabria. La tipologia degli interventi programmati è extraurbana secondaria (tipo C).

L'itinerario si articola nei seguenti interventi:

- Completamento della variante di Grottaminarda della SS 90, dotata di progettazione definitiva, con un costo di M€ 55. Il soggetto attuatore è l'ANAS Spa. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è previsto l'impegno della Regione Campania a finanziare l'intervento con propri fondi.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

- tratta Lioni-Grottaminarda, per la quale è stato redatto il progetto preliminare, con un costo di M€ 277,50, interamente da reperire. Il soggetto attuatore è il Ministero delle Attività Produttive (Commissario ad Acta ex art. 86 L. 289/02). Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione il finanziamento dell'intervento è proposto a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

SS 517 Bussentina

Lavori di collegamento della SS 517 Bussentina con la autostrada A3 Salerno- Reggio Calabria dal ponte sul fiume Calore allo svincolo di Buonabitacolo. L'intervento, dotato di progettazione preliminare, prevede un costo pari a M€ 23,06.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è previsto l'impegno della Regione Campania a finanziare l'intervento con propri fondi.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS 7 quater Domiziana

L'intervento riguarda l'adeguamento a caratteristiche autostradali della SS7 Quater Domiziana, già realizzato nei tratti compresi tra Formia e il fiume Garigliano e tra Castel Volturno e Napoli, nella tratta Garigliano-Castel Volturno.

Con delibera n.97 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare "SS 7 quater Domitiana: lavori di ammodernamento alla sezione tipo A nel tratto tra il km 0+000 ed il km 27+000, compresa la variante di Mondragone" per l'importo di M€ 1.101,520 ed ha assegnato in via programmatica un contributo di M€ 110 a valere sui fondi recati dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 con decorrenza 2007.

Nell'ambito dello Studio di prefattibilità tecnica ed economico-finanziaria inerente il completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale (CTM), per la tratta da Formia a Pozzuoli, è stata valutata anche l'ipotesi di pedaggiamento, che conduce alla completa copertura dei costi di gestione e alla copertura dei costi d'investimento per una quota pari a circa il 20%.

Per la realizzazione dell'opera l'ANAS ha individuato tre ipotesi di stralci funzionali:

1. Fiume Garigliano (km 0+000) - svincolo di Cellole nord (km 9+158): costo 200 M€
2. Svincolo di Mondragone nord (km 19+943) – svincolo di Mondragone sud (km 28+000): costo 202 M€

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011. **

3. Svincolo di Mondragone sud (km 28+000) - svincolo di Castelvoturno nord (km 33+531): costo 156 M€

*L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011. **

** I due stralci sono unificati sotto la dizione "Lavori di ammodernamento alla sezione cat. A nel tratto dallo svincolo di Sessa Aurunca allo svincolo di Mondragone sud (compresa la variante di Mondragone)" per un importo complessivo di 378,60 M€*

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione il finanziamento del secondo stralcio è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, mentre il

finanziamento del terzo stralcio è proposto a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

SS 372 "Telesina"

In Legge Obiettivo è previsto l'adeguamento a 4 corsie dell'intera tratta compresa tra Benevento e Caianello (dal Km 0+000 al Km 60+900).

Con delibera n.100 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 708,378 ed ha assegnato in via programmatica un contributo di M€ 110 a valere sui fondi recati dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 con decorrenza 2007.

Nell'ambito dell'itinerario complessivo, si prevede di realizzare prioritariamente un 1° stralcio funzionale tra gli abitati di Benevento (al Km 60+900) e Telesse (al Km 42+975), il cui costo ammonta a M€ 340,00.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione il finanziamento del 1° stralcio è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, limitatamente a 258,37 M€.

In data 10 maggio 2007 il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ha deliberato la pubblicazione dell'avviso indicativo per la selezione del promotore al fine di realizzare il collegamento Caianello – Benevento mediante il ricorso alla finanza di progetto. E' previsto che il contributo pubblico non possa superare il 50% del valore dell'investimento.

SS. 7 bis

Adeguamento dello svincolo di Avellino Ovest della A16 al raccordo autostradale SA-AV dal km 66+400 al km 76+00 - lotto 2° " – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 61,980

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011

SS. 7 via Appia

Adeguamento alla sezione tipo "C1" e inserimento della corsia destinata ai veicoli lenti, del 1° tronco della S.S. 7 Ofantina nel tratto Atripalda - Parolise e messa in sicurezza del tratto Parolise - Lioni. " – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 39,100

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011

SISTEMI FERROVIARI***Nuova linea a monte del Vesuvio***

La nuova linea a monte del Vesuvio rientra nel programma per la realizzazione di “bretelle” dedicate al traffico merci, con funzione di tangenziale per dirottare i flussi al di fuori delle aree urbane. Costituisce anche un segmento dell’AV/AC verso Sud e permette ai treni passeggeri a lunga percorrenza, contrariamente a quanto avviene oggi, di collegarsi a Napoli Centrale senza interessare la linea costiera Salerno - Napoli, che verrà prevalentemente dedicata ai treni a carattere regionale. I lavori, attuati da RFI, sono in corso per un costo pari a M€ 429 a fronte di risorse disponibili pari a M€ 347. La copertura del fabbisogno finanziario residuo è proposta a valere sul contratto di programma RFI 2007 – 2011 per .64 M€ e per i rimanenti 18 M€ sul PON/POR 2007 - 2013

Nell’accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è previsto il co-finanziamento della stazione di interscambio AV/AC Vesuvio Est a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l’utilizzo dei fondi FAS e FESR, limitatamente a 17,93 M€, nonché l’impegno della Regione Campania a co-finanziare l’intervento con propri fondi.

L’intervento è inserito tra “le opere in corso” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011. Nell’arco di piano è esclusa la realizzazione della fermata Vesuvio.

Nuova linea ad alta capacità Napoli – Bari

Con il Protocollo d’Intesa sottoscritto il 27 luglio 2006 tra i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato ed RFI, sono state individuate le soluzioni di tracciato per la realizzazione di una nuova linea ad alta capacità di estesa pari a 147 Km, capace di ridurre i tempi di percorrenza tra le città di Napoli e Bari a 110 minuti contro le attuali quattro ore.

Lo studio di fattibilità elaborato da RFI prevede interventi per complessivi 4,92 miliardi di Euro. Le tratte che costituiscono parte integrante del progetto sono:

- Variante linea Canello - Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC: costo 670 M€;

Nell’arco di piano del contratto di programma RFI 2007 – 2011 è prevista la sola progettazione.

- Velocizzazione e raddoppio Canello - Benevento e bretella di Foggia: costo 1.490 M€;

Nell’arco di piano del contratto di programma RFI 2007 – 2011 è prevista la sola progettazione.

- Raddoppio Apice - Orsara di Puglia : costo 2.210 M€; di cui 297 M€ disponibili.

Nell’arco di Piano del contratto di programma RFI 2007 -2011 è prevista la sola progettazione

- **Potenziamento infrastrutturale linea Caserta – Foggia: raddoppio Cervaro - Bovino e Bovino - Orsara: costo 550 M€.** interamente finanziata.

L'intervento è inserito nel contratto di programma RFI 2007 – 2011, ove è prevista la cantierizzazione del raddoppio della tratta Bovino – Cervara al 2009, mentre il raddoppio della tratta Orsara – Bovino è previsto tra le "altre opere da realizzare"

La realizzazione dell'intero intervento è prevista per il 2020.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle Infrastrutture ed il Presidente della Regione il finanziamento della variante linea Cancellò - Napoli, per l'importo di 480 M€, è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR e 103 M€ a carico del Contratto di Programma RFI 2007 - 2011, mentre il finanziamento della variante linea Cancellò – Telese nel Comune di Maddaloni per la sua integrazione con la AV/AC, per l'importo di 1.099,17 M€, è proposto a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

Adeguamento Battipaglia - Reggio Calabria

La linea ferroviaria Battipaglia Reggio Calabria costituisce il collegamento fondamentale delle regioni Sicilia e Calabria con il Centro e il Nord Italia e, per la parte meridionale (tratta Rosario San Lucido), coincide con l'itinerario merci per il porto di Gioia Tauro e la dorsale adriatica.

Il progetto, elaborato da RFI, mira ad elevare gli standard prestazionali e di affidabilità, eliminando qualsiasi vincolo di sagoma, di modulo e di potenza elettrica che possa limitare il trasporto delle merci; è previsto l'attrezzaggio tecnologico uniforme sull'intera linea, l'adeguamento della sagoma delle gallerie, la velocizzazione degli itinerari in varie stazioni e il potenziamento degli impianti di trazione elettrica mediante la costruzione di una nuova SSE a Vibo – Pizzo e il rinnovamento della SSE di Sambiasi. La realizzazione di tutti gli interventi consentirà di migliorare l'affidabilità della linea e quindi la sicurezza, qualità e regolarità dell'esercizio ferroviario oltre ad una riduzione delle percorrenze, per i treni circolanti in rango P, valutabile in circa 13 minuti.

Si tratta di un intervento interregionale, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, il cui costo – riferito all'intera tratta - è di M€ 230,00 (200 M€ in Calabria, 4 M€ in Basilicata e 26 M€ in Campania). Nelle more dell'approvazione del progetto preliminare è stata avviata la progettazione definitiva.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Potenziamento della linea Battipaglia – Reggio Calabria – Variante Ogliastro – Sapri

Nell'ambito del progetto che prevede l'estensione del sistema AV/AC fino a Reggio Calabria è stato sviluppato uno studio di pre fattibilità che prevede, unitamente agli interventi di velocizzazione della linea Battipaglia – Reggio Calabria la realizzazione di

una variante di tracciato della linea Tirrenica di circa 65 Km, nella tratta compresa tra Ogliastro e Sapri.

L'intervento, unitamente agli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico diffuso della linea Battipaglia – Reggio Calabria, permetterà di percorrere la relazione Roma – Reggio Calabria in circa 4h e 15'.

Il costo dell'opera è di 3.270 M€ di cui 10 finanziati

L'intervento inserito tra le "altre opere da realizzare" del Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento del passante Villa Literno – Gianturco – Cancellò – Caserta – Torre Annunziata

Il progetto, che incide in modo rilevante sul trasporto regionale in Campania, è articolato in due macrointerventi:

a) realizzazione del collegamento a Gianturco della linea per Cassino con il passante metropolitano ("Variante Cassino") e potenziamento della stazione di S. Giovanni Barra.

b) realizzazione della 1^a fase del Sistema di Comando e Controllo (SCC) del Nodo di Napoli e potenziamento tecnologico del Passante di Napoli che comprende la realizzazione di apparati di sicurezza (ACC/ACEI), impianti di blocco automatico, armamento, SSE, potenziamento TE, impianti di telefonia selettiva e sistemi trasmissivi.

A partire dal 2002, per fasi funzionali, è stata ultimata l'attivazione di tutti gli apparati di sicurezza e delle tecnologie correlate, inoltre sono già entrate in esercizio il Posto Centrale del SCC e tutte le tratte di gestione relative alle linee in esercizio.

Sono in avanzata fase realizzativa i lavori relativi del sottoprogetto a) con attivazione prevista a fine 2007; data in cui è prevista anche la conclusione dei lavori del sottoprogetto b).

La stima di tutte le opere è di circa 245 M€

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Costruzione Impianto Dinamico Polifunzionale di Napoli smistamento

L'impianto Dinamico Polifunzionale (I.D.P.) è realizzato in due fasi:

La prima fase comprende la realizzazione di un fascio per "arrivi e partenze" di 12 binari, di cui 6 coperti.

La seconda fase comprende sostanzialmente la costruzione di due capannoni di sei binari ciascuno dedicati al materiale Alta Velocità e velocità ordinaria, nonché la realizzazione dei fasci di binari "FascioTraccia Alto" e "Fascio Gianturco", con i relativi attrezzaggi tecnologici e meccanici.

Il costo dell'opera è di 145 M€; la quota di finanziamento a carico di RFI è pari a circa 68 milioni di Euro, la rimanente quota del finanziamento rientra nel costo complessivo delle opere TAV del Nodo AV/AC.

La prima fase è stata attivata il 14 giugno 2002; il completamento dell'intervento è previsto ad ottobre 2008.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Quadruplicamento Salerno – Battipaglia

Il quadruplicamento Salerno - Battipaglia, quale completamento della direttrice Napoli - Battipaglia già interessata per il tratto nord Napoli - Salerno dalla realizzazione della nuova linea "a Monte" del Vesuvio", realizza, tramite il raccordo con la linea Alta Capacità, il collegamento veloce Nord - Sud. Il progetto preliminare dell'intervento, che prevedeva una nuova linea con caratteristiche AC da Bivio Salerno a Battipaglia, è stato trasmesso nel giugno 2003 al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo l'iter di legge Obiettivo. A seguito delle richieste di approfondimenti e delle osservazioni formulate dalla Commissione Speciale VIA e dagli Enti territoriali interessati è stata elaborata un'alternativa di tracciato che risponde positivamente ai rilievi formulati.

Il progetto preliminare dell'intervento nella nuova configurazione è stato reinviato ai competenti Ministeri il 15 marzo 2005.

Il costo dell'intervento è di 1.855 M€ e l'ultimazione delle opere è programmata per il 2017 salvo eventuali ritardi nell'iter approvativo.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

RETI METROPOLITANE

Linea 1: Dante – Garibaldi – Centro Direzionale - Capodichino

La linea è convenzionalmente distinta nelle due tratte:

Dante – Garibaldi – Centro Direzionale: Completamento dei lavori in corso. Il costo dell'intervento è pari a M€ 1.196,96 a fronte di risorse assegnate per M€ 758,00. Le risorse da reperire ammontano a M€ 438,96, da ripartire tra Stato, Regione e Comune.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è previsto il co-finanziamento dell'intervento a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, limitatamente a 115 M€.

Centro direzionale – Capodichino: La tratta costituisce la chiusura dell'anello metropolitano della linea 1 e consente la realizzazione di tre significativi nodi di interscambio in corrispondenza, rispettivamente, delle stazioni Centro Direzionale, della

stazione Poggio Reale e della stazione Capodichino. La tratta, dell'estesa di 3,4 km, ha un costo di 365,117 M€ finanziato per 64,705 M€ a valere sulla legge 211/1992, per 162,910 M€ a carico della Regione e per 18,010 M€ a carico del Comune. Restano pertanto da reperire risorse per 119,692 M€. Il CIPE, con delibera n. 90 del 27 luglio 2005, ha approvato il progetto preliminare. Il soggetto aggiudicatore è il Comune di Napoli. E' disponibile il progetto definitivo.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento della linea 1 a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

Linea Piscinola – Aversa – S.M. Capua Vetere

Nell'ambito del progetto di collegamento della linea alifana con la linea 1 della metropolitana di Napoli, l'intervento riguarda il completamento dei lavori in corso della tratta Piscinola – Aversa e l'affidamento dei lavori di completamento della tratta Aversa – Teverola. Il costo dell'intervento è pari a M€ 705,93, a fronte di risorse assegnate per M€ 322,22. Le risorse da reperire ammontano a M€ 383,71.

L'intervento relativo alla tratta Piscinola – Aversa Centro (linea C5 Metrò Campania), dell'estesa di km 10,3 con un costo complessivo di M€ 232,40 è stato sottoposto al CIPE che, con delibera n. 111 del 29 novembre 2002 ha assegnato un contributo di M€ 90 sulla legge 166/2002, ad integrazione dei finanziamenti disponibili pari 108,60 M€ a valere sulla legge n. 86/76 e n. 219/81. Il soggetto aggiudicatore è la Società Ferrovia Alifana Benevento – Napoli Srl. L'opera è cantierata.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento della tratta Teverola – Aversa centro per un importo di 350 M€ a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

Linea 6: Mostra - S. Pasquale – Municipio

L'intervento complessivo, dell'importo di M€ 750 è suddiviso nei seguenti lotti:

1. tratta Mostra – Mergellina
- 2a. tratta Mergellina – San Pasquale – Municipio
- 2b. completamento progetto con Deposito-officina via Campagna, galleria di collegamento a Mostra, rifiniture stazioni Arco Mirelli e Chiaia, completamento flotta

Il 1° lotto, del costo di M€ 140,986 interamente finanziato, è in avanzata esecuzione.

La realizzazione di uno stralcio funzionale della linea 6 fino a piazza Municipio, per un costo di 441,451 M€, è stato portato all'esame del CIPE nella seduta del 17 novembre 2006, che ha preso atto della copertura finanziaria disponibile pari a 131,451 M€ e dell'impegno della regione Campania a concorrere al finanziamento per 210 M€, disponendo l'assegnazione di 100 M€ a valere sulla legge n.166/2002, accantonati con

la delibera CIPE n.74/2006 per il nodo di Napoli. Rimane, quindi, un fabbisogno residuo di 167,56 M€.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento della linea 6 per un importo di 750 M€ a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

Linea Soccavo – Monte S. Angelo – Mostra

L'intervento riguarda l'affidamento dei lavori di completamento del lotto Parco S. Paolo – Mostra. Il costo dell'intervento è pari a M€ 354,60 a fronte di risorse assegnate per M€ 184,30. Le risorse da reperire ammontano a M€ 170,30.

Metropolitana della conurbazione salernitana

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento dell'intervento per 145,47 M€ a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

Per il completamento del lotto Pontecagnano stazione FS – Pontecagnano Aeroporto, con un costo pari a M€ 131,72, sono state assegnate risorse per M€ 92,32.

HUB AEROPORTUALI

Aeroporto di Grazzanise

La Regione Campania ritiene prioritaria la realizzazione di un nuovo aeroporto nel sito attualmente occupato dall'aeroporto militare di Grazzanise, efficacemente riconnesso al sistema delle ferrovie metropolitane regionali. Uno studio condotto dalla British Airways quantifica in M€ 970,00 l'investimento necessario alla realizzazione dell'infrastruttura, di cui M€ 333,00 per espropri ed opere di urbanizzazione. Il gestore aeroportuale ha messo a disposizione per l'intervento M€ 320,00.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione il finanziamento della prima fase è proposto a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

HUB PORTUALI***Hub portuale di Napoli – Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali***

La soluzione per il raccordo ferroviario del Porto di Napoli prevede un tronco, della lunghezza di circa 2 km, dal varco Sant'Erasmo al parco ferroviario di Napoli Traccia (Basso).

L'ipotesi di un nuovo raccordo stradale – necessario successivamente alla dismissione dei viadotti attuali – prevede, invece, la realizzazione di un tunnel a doppio fornice, a due corsie per senso di marcia, allacciato all'autostrada all'altezza di via Galileo Ferraris. Il costo dell'intervento, dotato attualmente di studio di fattibilità, è di M€ 94,51, interamente da reperire.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è previsto il finanziamento dell'adeguamento e del potenziamento degli accessi ferroviari e stradali al porto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, limitatamente a 140 M€.

Porto di Napoli: Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, sono previsti lavori di riparazione e rafforzamento della banchina al Molo Cesareo Console per un costo di 13 M€.

Hub portuale di Salerno – Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali

L'intervento prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- infrastrutture al servizio del traffico crocieristico;
- adeguamento della viabilità portuale;
- realizzazione di nuove vie di accesso da e per l'area del Porto e creazione di un'area retroportuale (collegamento con l'asse autostradale, mediante realizzazione di apposito svincolo sull'A3.

Il costo complessivo dell'intervento è di M€ 123,93 interamente da reperire ed il livello progettuale attualmente disponibile corrisponde allo studio di fattibilità.

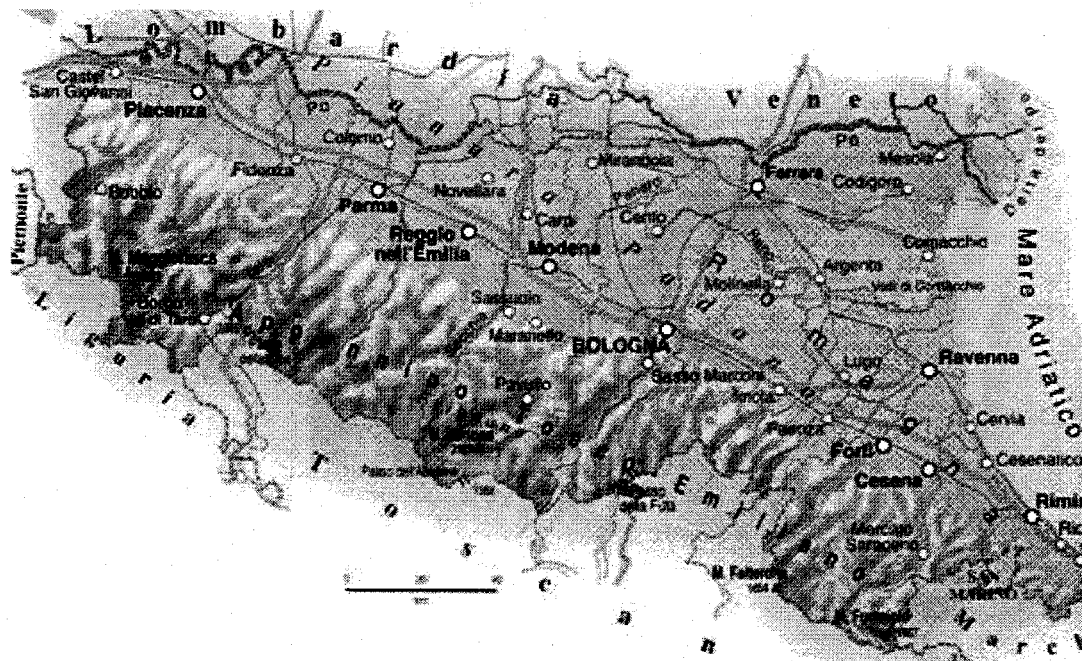
Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è previsto il finanziamento dell'adeguamento e del potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali con le reti di livello nazionale a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, limitatamente a 120 M€.

HUB INTERPORTUALI***Interporto di Nola***

Il Polo interportuale di Nola è inserito nel Piano Generale dei Trasporti come interporto di 1° livello a rilevanza nazionale.

Il progetto predisposto dalla Interporto Campano SpA , Concessionaria della Regione Campania della costruzione e gestione dell'interporto di Nola (fino al 31/12/2080), riguarda le opere di adeguamento e potenziamento della viabilità di accesso al complesso interporto – CIS di Nola che impegna gran parte dell'agglomerato industriale Nola – Marigliano, ricompreso nell' Area di Sviluppo Industriale della Provincia di Napoli. Il costo dell'intervento è di 30,987 M€ interamente da finanziare. Il Cipe con delibera n. 17 del 18 marzo 2005 ha approvato il progetto preliminare. Il soggetto aggiudicatore è il Presidente della Regione Campania.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE EMILIA ROMAGNA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Nodo stradale e autostradale di Bologna Passante autostradale, potenziamento tangenziale e opere connesse

L'opera, il cui soggetto attuatore è l'ANAS, presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente al preliminare e comprende i seguenti interventi:

1. la riqualificazione degli svincoli, la sistemazione ambientale della tangenziale e la terza corsia dinamica in autostrada per una lunghezza di 13,7 km con un costo complessivo di M€ 177,10. L'intervento è contenuto nella convenzione Autostrade per l'Italia-ANAS e, pertanto, è totalmente a carico del concessionario, che è il soggetto attuatore.
2. Il Passante autostradale di Bologna. Si tratta di una variante del tracciato dell'A14 da realizzarsi con un tracciato che si sviluppa a nord di Bologna. La realizzazione del passante consentirà l'alleggerimento del traffico sul tratto di A14 costituente l'attuale anello autostradale di Bologna e permetterà la realizzazione di un'unica piattaforma tangenziale a 4 corsie per senso di marcia, più corsia di emergenza, per il traffico metropolitano. Si è ipotizzato un pedaggio aggiuntivo (road pricing) per

l'accesso al nuovo sistema tangenziale, differenziato tra veicoli leggeri e pesanti, destinato a scoraggiare i traffici impropri recuperando, in parte, i costi delle esternalità da essi prodotti. Il costo dell'opera è di M€ 1.450,00 cui vanno aggiunti il costo del nodo ferrostradale di Casalecchio (costo M€ 147,36, di cui M€ 48,86 a carico di RFI, come da progetto preliminare approvato con delibera CIPE n. 81 del 29 marzo 2006 nell'ambito delle procedure della legge obiettivo) e di Rastignano (costo M€ 53,79, di cui 7,23 a carico di TAV). L'importo delle opere descritte può essere coperto attraverso il ricorso al project financing, verificando l'importo dell'investimento e l'ipotesi di una sua totale copertura, in assenza di contributo pubblico.

Collegamento stradale Campogalliano – Sassuolo

L'opera consiste in una bretella autostradale, con un'estesa di 15 km, di collegamento tra l'A1, l'A22 e la SS 467 Pedemontana, la cui funzione consiste nell'efficace riconnessione di Sassuolo e dei comuni limitrofi con il sistema viabilistico nazionale. Una volta superato l'attraversamento della SS9 il tracciato della bretella corre in affiancamento alla linea ferroviaria Bologna-Milano fino a raggiungere Sassuolo.

Con delibera n.20 del 18 marzo 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare per l'importo di 284,767 M€. Risultano avviate le procedure relative alla gara di appalto dei lavori, compresi il collegamento allo scalo di Cittanova – Marzaglia, la variante di Rubiera e il tratto di Pedemontana fra la Modena-Sassuolo urbana e la S.P. 15, così come previsto nell'accordo sottoscritto fra il Ministro delle Infrastrutture e il Presidente della Regione. Il costo, comprensivo di tali opere integrative, è di M€ 467,13.

Il soggetto attuatore è l'ANAS, che ha approvato il progetto definitivo del collegamento nel Consiglio d'amministrazione del 1 dicembre 2005.

Per il finanziamento dell'opera, l'ANAS sta verificando la possibilità di utilizzare il Project Financing o il pedaggiamento.

E45-E55 Romea: tratta stradale Orte-Mestre

Si tratta della strada a scorrimento veloce che si sviluppa sull'attuale tracciato della E45, secondo il percorso Civitavecchia-Orte-Perugia-Forlì per collegarsi con Ravenna e, infine, con Mestre.

Il costo dell'intera opera, da Orte a Mestre, è stato stimato inizialmente in 10,7 Miliardi di Euro, comprensivi degli interventi sul nodo di Perugia. In relazione alla proposta presentata dal promotore per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale tra Orte e Mestre l'ANAS ha espresso la dichiarazione di pubblico interesse con Delibera del 9/12/2003.

E' in corso di valutazione la verifica dei costi nonché la definizione della quota di capitale privato reperibile per il finanziamento dell'opera. Si sta procedendo altresì a definire le modalità realizzative dell'opera, con possibilità di suddividere il tracciato in lotti funzionali, con verifiche anche sotto il profilo procedurale.

Raccordo autostradale CISA Fontevivo (PR) – Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre: Tirreno-Brennero)

Il tracciato è suddiviso in 3 tronchi consecutivi e la lunghezza complessiva dell'opera è di Km 84,35, interessa la Lombardia per il 62,1%. Il tracciato autostradale nell'area della provincia di Mantova si interconnette con il tracciato della nuova autostrada regionale Cremona-Mantova, per collegarsi con la A22 del Brennero a nord e a sud di Mantova. Al fine di sciogliere la posizione negativa della Provincia di Mantova, dovrà essere individuata la migliore soluzione tra le possibili interconnessioni suddette.

Il costo totale dell'opera è di 1.827,853 M€. Con delibera n.132 del 9 maggio 2006 il CIPE ha espresso valutazione positiva sul progetto definitivo del raccordo autostradale Fontevivo (PR) – Nogarole Rocca (VR). Il piano economico finanziario originariamente presentato dal soggetto aggiudicatore, ANAS s.p.a., evidenziava un impegno di spesa in parziale autofinanziamento (nella misura del 59%) a carico della società concessionaria, Autocamionale della CISA, s.p.a., restando a carico dello Stato 751 M€. Il 20 febbraio 2006 il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha approvato un nuovo piano economico finanziario che azzerava il contributo a carico dello Stato, a fronte di incrementi tariffari annui del 6,9%, nel periodo 2007-2016, e con un'estensione della durata dello stesso piano al 2056. L'atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ANAS e la società Concessionaria, Autocamionale della CISA, non risulta ancora approvato; la Commissione Europea ha avviato una procedura di infrazione nei confronti dello Stato italiano circa la rideterminazione del termine della concessione al 31 dicembre 2044, previsto nello stesso atto aggiuntivo.

E' confermata la priorità dell'opera secondo il progetto approvato, eventualmente da realizzarsi per fasi successive.

Realizzazione della terza corsia della A14 tra Rimini nord e Pedaso

L'intervento, della lunghezza complessiva di 160 km circa, è previsto nel IV atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ANAS e la Società Autostrade ed è, quindi, posto a totale carico del capitale privato. Per il tratto Ancona sud – Civitanova Marche (30 km) è in corso la gara d'appalto. Sugli altri 130 km è stata conclusa la conferenza dei servizi ed è in corso la progettazione esecutiva, che sarà completata entro i primi mesi del 2007. Il costo del progetto è dell'ordine dei 2 miliardi di euro.

Bretella di Castelvetro Piacentino sulla A21

L'intervento consiste in un nuovo collegamento autostradale tra il Casello di Castelvetro Piacentino e la SS10 Padana inferiore, con attraversamento del fiume Po e collegamento con il porto interno di Cremona, ed opere connesse. In territorio emiliano le opere prevedono la realizzazione di un nuovo casello a Castelvetro, un raccordo autostradale con la SS 10 (Padana Inferiore) e la SS 234, con un nuovo ponte sul Po.

La progettazione dell'opera, a cura della Società Autostrade Centro Padane Spa, è a livello di definitivo, completo di Studio di Impatto Ambientale.

L'intervento ha un costo di 173 M€ ed è contenuto nella vigente concessione della Società Autostrade Centro Padane SPA, con finanziamento interamente a carico della società concessionaria ed inserito nel nuovo piano finanziario aggiornato dell'ANAS il 16 marzo 2006.

Ristrutturazione del Ponte sul fiume Po a Casalmaggiore lungo la ex SS 343 "Asolana"

Il progetto, dell'importo di 10 M€, è stato redatto dall'ANAS che si è impegnata a cofinanziare l'opera fino ad un massimo di 5 M€, come da protocollo d'intesa sottoscritto in data 12 maggio 2003 con le regioni Lombardia ed Emilia Romagna, le province di Cremona e di Parma, ed i Comuni di Casalmaggiore e Colorno.

A seguito del trasferimento della strada alle competenze regionali, ed in particolare alla provincia di Cremona, l'ANAS ha comunicato l'impossibilità di confermare il proprio contributo.

I soggetti sottoscrittori del protocollo d'intesa hanno prodotto un atto di diffida nei confronti dell'ANAS, affinché confermi l'obbligazione assunta per il cofinanziamento dell'opera.

SS.16 Adriatica -

- Variante di Ponte Bastia - Variante di Argenta 1° lotto – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 76,700

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante alla Statale nel tratto Rimini-Cattolica: 1° Lotto Riccione-Misano Adriatico – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 62,612

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Tangenziale est di Ferrara - completamento – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 28,761

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lavori di variante nel tratto compreso tra i km 120+238 e 147+420 - 2° stralcio Alfonsine (Loc. Taglio Corelli) – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 46,210

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 62 della Cisa -

- Ammodernamento dell'asse stradale nel tratto compreso tra i centri abitati di Parma e Collecchio – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 11,342

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 9 Via Emilia -

- Lavori di completamento della costruzione della variante all'abitato di Castelfranco Emilia fra il km 134+220 e il km 138+800 – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 5,738

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Potenziamento e variante nel tratto Forli-Cesena: Lavori di completamento della secante di Cesena (stralcio) – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 14,600

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Prolungamento della complanare di Bologna - Tratto Stazione di S. Lazzaro-Osteria Grande dal Km 22+045 al Km 31+640 Progetto esecutivo: Lotto 3° – livello di progettazione Fattibilità - Costo M€ 17,817

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 45 di Val Di Trebbia

S.S. 45 "di Valle di Trebbia" - Lavori di costruzione del tratto compreso tra le località Perino e Rio Cernusca – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 18,742

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.9 Tangenziale di Reggio Emilia

Realizzazione del tratto da San Prospero Strinati a Cavazzoli – livello di progettazione Definitivo Costo M€ 37,50.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.12 dell'Abetone e del Brennero

Lavori di costruzione della variante di Mirandola 1° lotto – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 12,472

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Sistema Tangenziale di Forlì

Realizzazione del collegamento viario tangenziale est lotto 4° – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 47,752

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI***Raddoppio linea ferroviaria Parma – La Spezia***

Il completamento del raddoppio della linea Pontremolese, sulla quale è in corso la realizzazione della tratta Solignano – Fornovo con un costo di M€ 280,00, interamente finanziati, prevede la realizzazione delle nuove tratte di linea Parma – Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia. L'opera, che è inserita in Legge Obiettivo ed è dotata di progetto preliminare inviato al CIPE, ha un costo totale di M€ 2.194,00, così suddiviso:

- raddoppio Parma – Fornovo, con un costo di M€ 650,00;
- raddoppio Berceto – Pontremoli (galleria di valico), con un costo di M€ 924,00;
- raddoppio Chiesaccia – Pontremoli, per un costo di M€ 620,00.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è prevista, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria, un'autorizzazione di spesa pari a 24 M€, per ciascuno degli anni 2007 e 2008.

Nel contratto di Programma RFI 2007 -2011, tra le "opere in corso", è inserito il Potenziamento infrastrutturale della linea Pontremolese comprendente il completamento del raccordo Garfagnana ed il raddoppio Solignano – Fornovo, con un costo di 557 M€ interamente finanziato.

Riqualficazione linea regionale Parma – Suzzara – Poggio Rusco.

L'opera ha un costo di M€ 360,00, interamente da reperire. Lo stato di avanzamento della progettazione è a livello di progetto preliminare. Sono in corso le procedure che fanno capo al D.Lgs. 190/02 (V.I.A. e localizzazione).

Raddoppio Bologna Verona

Il progetto, che vede RFI come soggetto attuatore, prevede il raddoppio della tratta per complessivi 114 km, presenta un costo complessivo di M€ 892,32 ed un residuo fabbisogno finanziario di M€ 46,10. Si articola in due tratte:

- la tratta Bologna – Crevalcore, che risulta ultimata;
- la tratta Crevalcore - Poggio Rusco, che risulta in corso di esecuzione;
- la restante tratta Poggio Rusco – Nogara, con la realizzazione del nuovo ponte sul Po, che risulta in corso di esecuzione.

La copertura del fabbisogno finanziario residuo di M€ 46,1 è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Nodo ferroviario di Ferrara

Il costo dell'intervento, che risulta in fase di esecuzione, è di M€ 40,00, con un residuo fabbisogno finanziario pari a M€ 4,20.

Nodo ferroviario di Faenza

Il costo dell'intervento, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente allo studio di fattibilità, è di M€ 70,00, interamente da reperire.

Nodo di Bologna: stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano

Il costo complessivo stimato dell'intero intervento, per il quale è stato redatto il progetto preliminare, è di M€ 62,00, con un fabbisogno residuo di M€ 15,5, proposto a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Nodo AV/AC di Bologna – Sistema di Comando e Controllo della circolazione e Apparatî Centrali Statici - Nodo di Bologna

Il costo dell'opera, che risulta in fase di esecuzione, ammonta a M€ 374,04, di cui M€ 361,54 assegnati. La copertura del fabbisogno finanziario residuo di M€ 12,50 è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Potenziamento tecnologico Bologna – Bari

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 294,65 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 36,6. proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Potenziamento tecnologico Bologna – Verona – Brennero

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 273,77 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 7,87, proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Adeguamento sagoma gabarit C gallerie Direttrice Adriatica - galleria Castellano, e galleria Cattolica)

L'ampliamento della sagoma consente il trasporto dei mezzi stradali aventi le massime dimensioni ammesse e caricati su carri ferroviari a piano ribassato, nonché dei containers marittimi tipo "high-cubes" caricati su carri con pianale standard. E' previsto l'adeguamento delle due gallerie esistenti:

- La Galleria "Castellano", del costo di 36, 18 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI

2007 – 2011

- **La Galleria” Cattolica”, del costo di 31,72 M€,**

L'intervento è inserito tra “le altre opere da realizzare” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Il costo totale dei due interventi, comprensivi della fase preliminare, è di 68 M€, di cui 61 M€ finanziati.

Ravenna: delocalizzazione scalo merci pericolose canale Candiano

L'opera, attualmente in fase di esecuzione, ha un costo di M€ 38,00 interamente finanziato.

L'intervento è inserito tra “le opere in corso” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Forlimpopoli: delocalizzazione scalo a Villa Selva

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo centro merci a Forlimpopoli, località Villa Selva, sul quale verranno trasferite le attività degli attuali impianti merci di Forlì, Cesena, S. Arcangelo di Romagna e Rimini, che verranno dismessi. L'area interessata dal Nuovo Centro (di superficie 170.000 mq circa) ricade a ridosso del comparto industriale del Comune di Forlì e nel Comune di Forlimpopoli, in zona già destinata ad insediamenti ferroviari. L'attivazione delle opere è prevista entro il 2007.

Il costo complessivo dell'opera, ammonta a circa 33 M€,

L'intervento è inserito tra “le opere in corso” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano nell'area di Bologna

Il progetto prevede la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie all'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) del bacino bolognese. Sono state già attivate le nuove fermate Ozzano, Zanardi, Rastignano, Funoe Casteldebole, ed è stato completato l'adeguamento della Fermata di Pianoro. Sono in corso le opere per la realizzazione delle nuove fermate Pian di Macina, Mazzini, Barellino e per l'adeguamento delle stazioni/fermate esistenti ed interessate dal SFM (Fiera, Anzola, Marzabotto, S. Ruffillo, Sasso Marconi, S. Benedetto Val di Sambro). Rimangono da affidare i lavori di realizzazione delle nuove fermate Rimesse (S. Vitale), Zanardie Aeroporto e per l'adeguamento della fermata Prati di Caprara. Si prevede di completare l'attivazione degli interventi, per fasi funzionali, entro il 2009. Il costo complessivo del Progetto ammonta a circa 62 M€ interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra le “opere in corso” del Contratto di Programma RFI 2007 – 2011 e, nell'arco di piano, sono escluse le stazioni e le fermate di: Zanardi, S. Vitale, Prati di Caprara, Aeroporto.

RETI METROPOLITANE***Bologna metropolitana – Linea 1***

L'intervento prevede un'unica linea di 11,7 km articolata in 3 lotti.

Con delibera CIPE del 29 luglio 2005 è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto: "Fiera Michelino – Stazione FS", prevedendo uno stanziamento di M€ 3,12, a valere sulla legge n. 166/2002 (Legge Obiettivo) ed a carico della Presidenza del Consiglio un impegno straordinario di M€ 90,00. Il costo previsto di tale primo lotto è di M€ 185,47.

Con la stessa delibera è stato approvato il progetto preliminare del 2° lotto, suddiviso in 2 tratte:

- tratta Stazione FS – Ospedale Maggiore, con un costo di M€ 299,26, interamente da finanziare;
- completamento tratta Ospedale Maggiore – Capolinea Normandia Borgo Panigale per un costo di M€ 102,97, interamente da finanziare.

Il soggetto aggiudicatore è il Comune di Bologna.

L'ipotesi di ripartizione del finanziamento, conseguente alla delibera CIPE, prevede che lo Stato copra il 70% del costo, mentre il rimanente 30% è posto a carico della Comunità Locale.

Considerato che, per assicurare la realizzazione di un primo corpo dell'opera occorre procedere alle attività di scavo relative non solo al primo lotto (Fiera Michelino – Stazione FS), ma anche al secondo (Stazione FS – Ospedale Maggiore), tenuto conto dell'ipotesi di ripartizione degli oneri finanziari precedentemente riportata, per l'effettiva realizzazione del primo corpo dell'opera è necessario confermare l'assegnazione di M€ 90,00, individuata dalla suddetta Delibera CIPE, e assegnare ulteriori risorse pari a M€ 90,00.

Nella seduta del 22 dicembre 2006, il CIPE ha deliberato l'assegnazione programmatica di un contributo di 87,5 M€ a valere sulle disponibilità della legge obiettivo, in sostituzione del finanziamento già previsto dalla delibera n. 89/2005 a carico dei fondi della Presidenza del Consiglio dei Ministri, non più disponibili.

Realizzazione trasporto rapido costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS

L'intervento consiste in un sistema di trasporto veloce tra Rimini – Riccione e Cattolica.

Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma stradale propria protetta e attrezzata per la circolazione di veicoli a guida vincolata e a trazione elettrica di tipo bimodale dotati di equipaggiamento termico ausiliario. Il tracciato si sviluppa

prevalentemente in superficie per un'estesa complessiva di 9,8 km in affiancamento alla linea ferroviaria Bologna - Ancona.

Il soggetto attuatore è il Comune di Rimini.

Con delibera n. 93 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del primo stralcio riguardante la tratta funzionale Rimini-Riccione dell'importo di M€ 92,053 ed ha assegnato all'Agenzia Mobilità - ex TRAM, soggetto aggiudicatore, un contributo di M€ 42,857, ad integrazione dei finanziamenti disponibili pari a M€ 38,741 (Regione, Comuni di Rimini e Riccione, Agenzia TRAM).

E' disponibile il progetto esecutivo.

Per la funzionalità del primo stralcio in questione e, più specificatamente, per completare l'onere di acquisto del materiale rotabile, resta da assegnare il finanziamento di M€ 10,45 – di cui il Ministero delle Infrastrutture nella stesura originaria della relazione istruttoria ha proposto l'assegnazione a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma della legge obiettivo.

Trasporto rapido di massa per la città di Parma: autostrada stazione FS – Campus universitario (linea A) e completamento Barbieri (asta di manovra) Campus universitario

L'opera è articolata in tre linee integrate:

- Linea metropolitana leggera A, scambiatore nord (autostrada) – stazione FS – interconnessione piazzale Barbieri – scambiatore e campus universitario;
- Linea metropolitana leggera B, stazione FS – Ospedale Maggiore – interconnessione piazzale Barbieri – scambiatore Traversetolo – Ospedale città di Parma;
- Linea metropolitana leggera C, collegamento ferroviario tra la stazione FS e l'aeroporto di Parma.

Con delibera n.92 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo relativamente alla Linea A e alla Linea C, ma mancano gli adeguamenti alle prescrizioni, il piano economico-finanziario ed alcuni adempimenti di competenza comunale.

Il costo dell'opera, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente all'esecutivo, è pari a M€ 306,80, di cui M€ 268,666 per l'infrastruttura e M€ 37,838 per il materiale rotabile. La copertura finanziaria è prevista per M€ 172,112 assegnati a valere sui fondi di cui alla legge n.166/2002 e per M€ 96,837 con impegno del Comune di Parma assunto con delibera 28.10.2004, n.1259. Il soggetto aggiudicatore è Metro Parma SpA e l'opera verrà realizzata mediante affidamento a contraente generale.

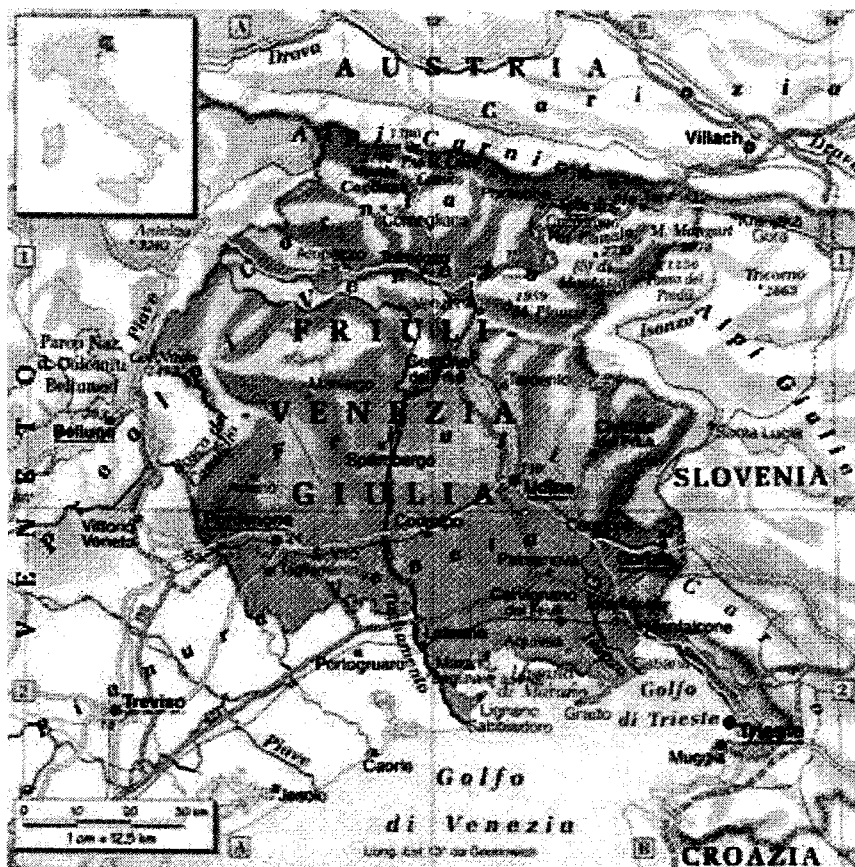
HUB PORTUALI

Porto di Ravenna – intervento sui fondali

Il progetto prevede tutte le opere necessarie a rendere accessibile il canale Candiano a vettori marittimi compatibili con un fondale di -14,50 m rispetto alla quota attuale di -10,50 m, ed agli appalti in corso che prevedono l'escavo a -11,50 m. I nuovi fondali riguarderanno l'asta principale del porto fino a Largo Trattaroli ed è, pertanto, necessario un canale marino, con fondale di -15,50 m, che si estenderà per circa 7,5 km. Sono previste anche tutte le opere di rifacimento e consolidamento delle banchine per adeguarle ai nuovi fondali e la realizzazione in sponda destra di nuove banchine destinate ad un nuovo terminal per container con relative opere infrastrutturali accessorie.

L'opera ha un costo stimabile in almeno M€ 135,00, interamente da reperire. L'investimento è coordinato con i privati titolari delle aree retrostanti le banchine, i quali con un impegno di M€ 240,00 provvederanno alla realizzazione dei piazzali, dei fabbricati, dei mezzi di movimentazione e degli ulteriori impianti tecnici del nuovo terminal container. Il 3 maggio 2006 con Deliberazione Presidenziale n. 42 è stato approvato lo Studio di fattibilità tecnico – economico che contiene anche le linee-guida per la redazione del progetto preliminare degli interventi e l'analisi costi/benefici. Con il medesimo atto è stato affidato l'incarico per la redazione del progetto di variante al P.R.P. (Piano Regolatore Portuale) e lo studio di impatto ambientale.

Porto di Ravenna: Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, sono previsti l'approfondimento del Canale Piombone ed il potenziamento della zona portuale (prima fase), per un costo di 23,5 M€, il completamento delle banchine in sinistra canale Baiona per un costo di 4 M€ e l'adeguamento delle banchine operative, per un costo di 15,5 M€.

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA****SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI*****A4 Venezia-Trieste – Ampliamento a tre corsie del tratto Quarto d'Altino-Villesse***

L'itinerario dell'A4 tra Venezia e Trieste, considerata parte integrante del Corridoio V, si sviluppa su una sezione autostradale a 2 corsie per senso di marcia, sezione insufficiente ai volumi di traffico attuali. Il progetto prevede l'ampliamento a 3 corsie per un'estesa di a circa 94 km, dei quali circa 54 Km nella regione Veneto e circa 40 Km nella regione Friuli Venezia Giulia, e si sviluppa completamente in terreno pianeggiante, ricomprendendo al suo interno il nodo di Portogruaro, tramite il quale l'A4 si connette con la A28 per Pordenone, e il nodo di Palmanova, di connessione con la A23 per Udine.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.13 del 18 marzo 2005, ha approvato il progetto preliminare per un importo di M€ 746,852.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS ed è previsto il costo dell'opera venga sostenuto, in completo autofinanziamento, dalla "Autovie Venete S.p.A", concessionaria delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano.

La delibera CIPE impone la prescrizione di garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC Venezia-Ronchi dei Legionari. Autovie ed RFI hanno valutato in 310 M€ l'onere di tale prescrizione, non imputabile sul piano finanziario della concessionaria.

La realizzazione dell'opera autostradale è prevista in 4 lotti funzionali:

1° lotto: Quarto d'Altino – San Donà di Piave. La realizzazione del lotto non sarebbe interessata dalla prescrizione relativa all'affiancamento con la linea ferroviaria (come da atto di indirizzo della Regione Veneto del 18 giugno 2006) e l'ANAS ha comunicato ad Autovie Venete di procedere alla redazione del progetto definitivo, che si prevede di concludere entro il 2007.

2° e 3° lotto: San Donà di Piave – Gonars. E' la tratta maggiormente interessata al parallelismo con la rete ferroviaria ed è quindi necessario reperire la copertura finanziaria per rispettare la prescrizione, valutata nell'ordine dei 280 M€.

4° lotto: Gonars – Villesse. La realizzazione del lotto non sarebbe interessata dalla prescrizione relativa all'affiancamento con la linea ferroviaria ed Autovie Venete sarebbe pronta ad avviare la progettazione definitiva, previa autorizzazione da parte dell'ANAS.

A4 Venezia-Trieste – Raccordo autostradale Villesse-Gorizia

Il progetto si sviluppa lungo l'attuale collegamento veloce tra la A4 in comune di Villesse ed il valico confinario di S.Andrea con la Slovenia e con l'aeroporto di Gorizia. L'opera, dell'estesa di 16,6 km, si sviluppa in affiancamento alla SS 351 che collega Cervignano con Gorizia.

Il CIPE, con delibera n.61 del 27 maggio 2005, ha approvato il progetto preliminare per un importo di 100,98 M€, interamente disponibili, di cui 86,38 M€ a carico della Società concessionaria Autovie Venete s.p.a. e 14,60 M€ a carico della Regione Friuli V.G.. Il completamento del progetto definitivo è previsto per la fine di marzo 2007.

Collegamento autostradale A27-A23

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra l'autostrada A27 Mestre-Belluno e la A23 Udine-Carnia-Tarvisio e, quindi, tra la parte settentrionale della provincia di Belluno e la Carnia, entrambe aree oggi isolate dai grandi flussi di comunicazione, ai fini di una loro e alla loro integrazione nella direttrice trasversale che dall'Austria raggiunge il Veneto Orientale.

La bretella di collegamento tra A23 e A27 consentirebbe, inoltre, una migliore distribuzione della mobilità tra i due valichi alpini del Brennero e di Tarvisio.

L'Anas ha sviluppato uno studio di fattibilità, che si articola in tre lotti:

- il primo per percorrere il Cadore;
- il secondo in galleria per arrivare in Carnia;
- il terzo per andare ad intercettare la A23 in direzione di Tarvisio.

Per la realizzazione dell'opera, che si sviluppa per il 50% in galleria, per l'8% su viadotti e per la restante parte del tracciato in sede e che presenta un costo stimato di 2,2 miliardi di euro, si è ipotizzato il ricorso al project financing.

Completamento del Corridoio V

Le opere di completamento del Corridoio V consistono nella modernizzazione della infrastruttura viaria regionale di supporto all'asse principale del Corridoio. Le opere sono articolate come di seguito:

Viabilità S.S.13

- Tangenziale Sud di Udine (2° lotto). Risulta disponibile il progetto definitivo, per un costo stimato di M€ 102,36, interamente da reperire.
- Riqualficazione tracciato, dal nodo di Ronche di Fontanafredda in Provincia di Pordenone fino al confine della provincia di Udine (ponte della Delizia). L'intervento è dotato di progetto preliminare e presenta un costo di M€ 133,12, interamente da reperire.
- Riqualficazione tracciato dal nodo di Ronche di Fontanafredda in Provincia di Pordenone fino al confine con il Veneto. È attualmente in corso la redazione della progettazione preliminare.
- Riqualficazione tracciato, da innesto tangenziale sud di Udine al confine della provincia di Pordenone (ponte della Delizia). L'intervento è dotato di progetto preliminare e presenta un costo di M€ 55,73, interamente da reperire.
- Collegamento tra SS 464 a Sequals e la SS 13 a Gemona (Strada Sequals Gemona). L'intervento, per il quale è stato redatto il progetto preliminare, presenta un costo di M€ 255,20, interamente da reperire.

Viabilità S.S.56

- Riqualficazione tracciato, dalla rotonda Paparotti in Provincia di Udine al confine della provincia di Gorizia (Villanova dello Judrio). Risulta disponibile il progetto preliminare, per un costo stimato di M€ 114,00, interamente da reperire.
- Riqualficazione tracciato, dal raccordo autostradale Villesse-Gorizia (SS 305) in Provincia di Gorizia fino al confine della provincia di Udine (Villanova dello Judrio). L'intervento è dotato di progetto definitivo e presenta un costo di M€ 22,10 .

L'intervento e' inserito nel Piano della Viabilità 2007/2011

Messa in sicurezza della SS 354

L'intervento riguarda attività di manutenzione straordinaria sul tratto dal casello autostradale di Latisana fino a Lignano. Sono attualmente in corso le attività di redazione del progetto preliminare, per un costo di M€ 15 da finanziare a valere sulle risorse per manutenzione straordinaria per il periodo 2007/2011.

Grande Viabilità Triestina

Il progetto denominato Grande Viabilità Triestina è costituito di una serie di interventi che hanno l'obiettivo di rendere più scorrevole e sicuro il traffico veicolare e commerciale diretto verso la zona industriale ed il porto.

Gli interventi sono in parte già realizzati ed in parte in fase di esecuzione. In particolare, il nuovo tracciato stradale denominato 2° stralcio del 3° lotto della Grande Viabilità di Trieste collega, con uno sviluppo complessivo di 5,5 Km, il tratto della Grande Viabilità Triestina già realizzato dal Comune di Trieste in località Gattinara al tronco autostradale realizzato dall'ANAS a Padriciano in corrispondenza dell'Area di Ricerca.

Le principali opere che caratterizzano la nuova arteria sono:

- la galleria "Carso", costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 2.850 m con 2 corsie di marcia più la banchina per la sosta di emergenza;
- la galleria "Gattinara", costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 290 m con 2 corsie di marcia più la banchina per la sosta di emergenza;
- il viadotto "Gattinara", che collega la galleria Gattinara con la vallicola ai piedi del colle del Castelliere e successivamente, dopo un tratto in appoggio, con le gallerie "Carso".

Le connessioni con la viabilità minore sono garantite mediante gli svincoli di Gattinara, Castelliere e Padriciano.

Relativamente alle opere descritte la stazione appaltante ha quantificato maggiori oneri per un importo pari a di 43,00 M€, dovuti ai rilevanti lavori di scavo in galleria necessari.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è prevista, per il completamento del tratto Gattinara-Padriciano, un'autorizzazione di spesa pari a 40 M€, per l'anno 2007.

SS.13 Pontebbana -

- Dissesti causati dall'alluvione del 29 agosto 2003 - Interventi di ripristino della sede stradale dal km 173+000 al km 214+000 e variante in galleria dal Km. 186+000 al Km.187+000" – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 70,512

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Ristrutturazione in sede da via Montereale a via Maestra (PN) – livello di progettazione Stralcio Preliminare - Costo M€ 52,810

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.552 del Passo Rest

Interventi di completamento delle opere di sistemazione e miglioramento della s.s. nei tratti dalla loc. di Miar a Redona (dal km.34+670 al km.36+315) e dal Ponte Racli a Redona(dal km.36+570 al km.36+970) – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 5,462

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.52 Carnica -

Adeguamento della S.S. 52 "Carnica" dal Km 24+000 al km 28+000 - Variante di Socchieve – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 47,97

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.52 Bis Carnica

Lavori di rettifica plano-altimetrica con eliminazione della galleria naturale in località Noiaris - Comune di Arta Terme– livello di progettazione Esecutivo - Costo M € 0,484

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI

AV/AC Venezia – Trieste

Il corridoio ferroviario è costituito dalla tratta friulana del Corridoio 5, la nuova linea AV/AC Venezia – Trieste.

Il tracciato si sviluppa per un lunghezza di 150 km e si articola in due tratte:

- per la tratta Venezia-Ronchi è disponibile il progetto preliminare, che attualmente è alla consultazione degli enti locali e attende il parere regionale sulla localizzazione delle opere. Il costo stimato è pari a 4.200 M€, dei quali 4.193,6 M€ risultano da reperire.
- relativamente alla tratta Ronchi-Trieste è disponibile il progetto preliminare, che ha ottenuto la localizzazione delle opere da parte della Regione. Il costo stimato è di 1.929 M€, dei quali 1.887 M€ risultano da reperire.

Potenziamento infrastrutturale/tecnologico VE-UD-Tarvisio escluso posto centrale

Il Progetto ha comportato il raddoppio della linea Udine-Tarvisio-Confini di Stato e la realizzazione del Sistema Comando e Controllo della circolazione sulla tratta Venezia - Udine-Tarvisio, Tarvisio, comprensivo degli Apparati di Sicurezza negli impianti di Conegliano, Sacile, Codroipo e Basiliano del potenziamento degli impianti di stanziamento sulla tratta Treviso-Udine.

Le opere sono state tutte attivate, rimangono da concludere, entro il corrente anno, lavori di completamento agli impianti di sicurezza di linea e di stazione. Il costo delle opere è pari a 166 M€.

Gli interventi sono inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011.

Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano-Udine e scalo Cervignano

Il Progetto, del costo di 40 M€, ha comportato:

- la realizzazione di un nuovo scalo di smistamento a Cervignano del Friuli
- l'adeguamento alla più ampia ferroviario (Gabarit C) di tre gallerie ubicate sulla tratta Monfalcone - Trieste
- la sistemazione della stazione di Palmanova.

I primi due interventi sono da tempo attivati, rimangono da eseguire lavori di completamento in stazione di Palmanova, che si prevede di concludere nel 4° trimestre 2006.

L'intervento, in fase di ultimazione, è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011.

HUB PORTUALI***Piattaforma logistica del Porto di Trieste***

Con il suo porto e le sue strutture logistiche, Trieste costituisce il naturale capolinea dell'autostrada del mare, in quanto collocata all'incrocio naturale tra la "via adriatica" ed il Corridoio 5°: la trasversale paneuropea attraverso cui scorrerà gran parte del traffico di merci e persone nella dimensione di un'Europa sempre più allargata e unita, con diramazioni verso la Mitteleuropa e l'area baltica.

Come hub logistico, dista meno di 500 km dai grandi centri dell'economia italiana (Veneto, Lombardia, Piemonte), dell'Europa Centrale e Orientale (Baviera, Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Polonia).

I fondali del porto consentono l'attracco di navi oceaniche di ogni dimensione, anche di ultima generazione.

Il progetto relativo alla realizzazione della piattaforma logistica prevede il banchinamento dello spazio incluso tra lo Scalo Legnami e la ferriera di Servola per

un'area complessiva di 247.000 mq di cui 140.000 attualmente occupati da specchi d'acqua. L'intervento intende ampliare le aree operative a servizio del porto attualmente esistenti, con il trasferimento delle attività dal Porto Vecchio alla nuova piastra, che dovrebbe ridurre drasticamente il traffico pesante proveniente dalla Grande Viabilità Triestina attraverso il passaggio di S.Andrea e lungo le Rive cittadine.

Con delibera n.75 del 29 marzo 2006 il CIPE ha assegnato, in via programmatica, 32 M€ a valere sui fondi di cui all'art.1, comma 78, della legge 266/2005.

Le opere, attualmente in gara, presentano un costo complessivo di 278,90 M€, dei quali 200,10 M€ risultano da reperire.

Porto di Trieste: Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, sono previsti la realizzazione di un terminal traghetti veloci presso il Molo IV al Porto Vecchio (2° lotto), per un costo di 4,2 M€, e la realizzazione di un impianto ferroviario e di nuove vie di corsa sulla riva nord del molo VII nel Porto Nuovo, per un costo di 2,3 M€.

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE LAZIO**



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Realizzazione del Progetto integrato - Corridoio tirrenico intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna-Valmontone

Con delibera n.50 del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare relativo al 1° stralcio funzionale (A12 - svincolo di Sabaudia-Terracina) e della bretella Cisterna-Valmontone.

Il progetto definitivo della Regione Lazio presentato il 23.2.2006 (riferito al 1° lotto – 1° stralcio) comprende le tratte:

- Tor de Cenci – Latina (Borgo Piave), con un'estesa complessiva di km 55 circa ed un costo di M€ 1.393,20;

- Bretella Cisterna – Valmontone, con un'estesa di km 33 ed un costo di M€ 687,90.

Le due opere, di tipo autostradale, sono realizzate da una società pubblica (Regione Lazio-ANAS). Sono soggette a pedaggiamento ed il CIPE ha determinato, in via provvisoria, un contributo a carico dello Stato pari al 40%, assunto come limite massimo di impegno nei confronti della regione Lazio, soggetto destinatario del finanziamento, assegnando un contributo complessivo di M€ 359,56 a valere sui fondi della legge n.166/2002 (Legge Obiettivo).

In data 8 novembre 2006 è stata sottoscritta, dal il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lazio e l'ANAS, un'intesa per la realizzazione dell'opera.

Itinerario A12 Pontina – Appia: variante alla SS 7 Appia in comune di Formia

Il progetto consiste nella realizzazione della variante stradale, denominata "Pedemontana di Formia", alla statale SS 7 Appia nel tratto compreso tra il territorio di Gaeta in località Puntone e lo svincolo per Cassino e Napoli, in località Santa Croce. L'intervento ha una estensione di circa 11 km, suddivisa in cinque tratte ed interessa i territori comunali di Gaeta e Formia, in provincia di Latina e prevede la realizzazione di una strada di categoria A, a doppia carreggiata e con due corsie per ogni senso di marcia.

Con delibera n. 98 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 439,158 ed ha assegnato un contributo di M€ 18,456 a valere sulla legge 266/2005, con un fabbisogno residuo di M€ 420,702. Il soggetto aggiudicatore è ANAS SpA ed è disponibile il progetto definitivo.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è previsto, per la realizzazione di opere infrastrutturali della Pedemontana di Formia, un contributo quindicennale di 5 M€ a decorrere dal 2007, in grado di attivare, in termini di investimento, 55,928 M€, a valere sulle risorse di cui al decreto legge 3 ottobre 2006, n.262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n.286 (Fintecna s.p.a.).

E' previsto, altresì, che il completamento della progettazione e delle attività per la realizzazione dell'opera possa avvenire anche tramite affidamento di ANAS s.p.a. ad un organismo di diritto pubblico, costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa ANAS e dalla provincia di Latina.

Viabilità a carattere urbano "Complanari alla A24: realizzazione della complanari alla A24 dalla barriera di Roma est a Casal Bertone"

L'intervento costituisce l'alternativa, richiesta dal Comune di Roma, alla terza corsia del tratto autostradale della stessa A24, posta a carico della Strada dei Parchi s.p.a., aggiudicataria della gara per la concessione di esercizio delle autostrade A24 e A25.

Il costo dell'opera, stimato in M€ 256,00, è così ripartito:

- 1/3 a carico dello Stato;
- 1/3 a carico della Società concessionaria Strada dei Parchi s.p.a.;

- 1/3 a carico della Regione Lazio, della Provincia di Roma e del Comune di Roma.

Il progetto definitivo è in corso di istruttoria. L'opera non è inserita nel programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo. La Regione Lazio si impegna a concorrere nel finanziamento e nella realizzazione dell'opera per un importo di M€ 40,00.

In data 8 novembre 2006 è stata sottoscritta, dal il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lazio e l'ANAS, un'intesa per la realizzazione dell'opera. La quota a carico dello Stato è prevista nel Piano ANAS 2007/2011 alla voce "contributi", per un ammontare pari a 85 M€.

Completamento della Trasversale nord Orte – Civitavecchia, tratto Viterbo-Civitavecchia

L'intervento si riferisce al tratto Vetralla-Civitavecchia (che presenta un'estesa complessiva di 29 km) della SS675 Umbro-Laziale e si articola in due tratte:

- relativamente al 1° lotto funzionale (Tuscanese - Cinelli per un'estesa di 7 km) l'ANAS sta procedendo all'appalto dei lavori;
- per il restante tratto (della lunghezza di 22 km circa) l'ANAS sta sviluppando la progettazione secondo le prescrizioni ricevute in sede di procedura di VIA. Il costo di tale tratta è stimato in M€ 360,00, e la Regione Lazio si impegna a concorrere nel finanziamento e nella realizzazione dell'opera per un importo di M€ 100,00.

In data 8 novembre 2006 è stata sottoscritta, dal il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lazio e l'ANAS, un'intesa per la realizzazione dell'opera.

Adeguamento della S.S. n.4 "Salaria" tra Passo Corese e Rieti

L'intervento prevede la realizzazione di una strada a 4 corsie per una lunghezza di circa 36 km. La Regione Lazio ha elaborato il progetto preliminare, nel quale è previsto un costo di circa M€ 625,00, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS il 15.3.2005. La Regione Lazio si impegna a concorrere nel finanziamento e nella realizzazione dell'opera per un importo di M€ 40,00. Il restante costo dell'opera è posto a carico dello Stato.

L'attuazione e la gestione dell'opera sono in carico all'ANAS.

In data 8 novembre 2006 è stata sottoscritta, dal il Ministero delle infrastrutture, la Regione Lazio e l'ANAS, un'intesa per la realizzazione dell'opera.

Adeguamento SS156 dei Monti Lepini

Il progetto di adeguamento della S.S.156 dei Monti Lepini rappresenta uno dei segmenti secondari del "Corridoio plurimodale tirrenico-nord Europa", in quanto assicura il

collegamento dell'asse pontino all'autostrada A1. L'opera è funzionale ad alleggerire le direttrici di traffico che gravitano su Latina, Frosinone e Roma.

L'intero progetto di adeguamento, del costo di M€ 291,28, comprende i seguenti 4 lotti:

- il 1° lotto (Prossedi-Pontinia) è in fase di ultimazione;
- il 2° lotto (Pontinia-Sezze) è stato finanziato con la deliberazione CIPE n.144 del 27 dicembre 2002 per M€ 60,00, a valere sui fondi della legge n.166/2002. Sulla base di tale assegnazione la Regione ha contratto un mutuo con la Cassa Depositi e Prestiti ed ha appaltato i lavori, recentemente iniziati;
- per il 3° lotto (Sezze-Latina) ed il 4° lotto (Frosinone-Prossedi) occorre produrre la necessaria progettazione e successivamente attivare le procedure della legge n.443/2001 (Legge Obiettivo).

Adeguamento a 4 corsie della Cassia fino a Viterbo

Con delibera n.11 del 18 marzo 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del "completamento dell'adeguamento a 4 corsie dalla ex S.S.2 Cassia – tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400" per l'importo di M€ 295,02, oltre a M€ 8,84 per interventi di compensazione ambientale e sociale. Con tale deliberazione il CIPE ha anche assegnato alla Regione Lazio un contributo di M€ 6,64, a valere sulla legge n.166/2002 (Legge Obiettivo), per la progettazione definitiva dell'opera. La Regione ha attivato la procedura di accensione del mutuo presso la Cassa Depositi e Prestiti per acquisire il finanziamento. Contestualmente procederà alla gara per conferire l'incarico per la progettazione definitiva dell'opera.

SS. 79 Diretrice Terni-Rieti

Diretrice Terni - Rieti (tratto laziale) – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 11,730

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 675 Umbro-Laziale

- Realizzazione Rampe dello Svincolo dal Porto di Civitavecchia alla S.P. Braccianese Claudia" – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 15,333

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Rampe di collegamento tra la SS 675 e la S.P. per Bagnaia" – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 1,357

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Tronco 3 - Lotto 1 - Stralcio A : compreso tra la S.S. 1bis "Via Aurelia" (Km 21+500) e la S.P. "Vetralla - Tuscania" (Km 5+800) – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 52,054

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS 7 Via Appia

Lavori per l'eliminazione di una strettoia in curva e dossi su un cavalcavia ferroviario al Km.109+900. + Integrazione– livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 9,119.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 4 Via Salaria

Opere infrastrutturali per il potenziamento ed il miglioramento funzionale degli svincoli di Rieti - interventi A B e C” – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 24,011

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Grande Raccordo Anulare Di Roma (G.R.A.) -

- “Opere di qualificazione degli interventi ambientali e di visibilità generale delle infrastrutture realizzate sul QNO”– livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,492

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Esecuzione differita delle pavimentazioni in tappeto drenante dei lotti del QNO 2°-1°,2°-2°,3°-1° dal km 0+450 al km 9+900” – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 3,960

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- QNO - Lotto III - III° stralcio. Progetto di completamento – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 42,845

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- GRA - Potenziamento e revisione funzionale svincoli settore sud-est 1° Stralcio – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 50,000

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Intervento di potenziamento dello svincolo Tiburtina 1° stralcio funzionale” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 27,724

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI**FR2: Linea Roma – Sulmona: Raddoppio Lunghezza - Guidonia**

L'intervento, che va a completare il raddoppio della linea proveniente da Prenestina, riguarda una tratta di circa 10 km e prevede la realizzazione di una fermata, a Bagni di Tivoli, e di una stazione, a Guidonia, con parcheggi di scambio in entrambe.

Il progetto definitivo è stato redatto da RFI per l'importo di M€ 102,00 ed è totalmente finanziato. Dovrà essere espletato l'appalto integrato per la realizzazione dell'opera.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

L'intermodalità: passeggeri e merci coinvolgono le fermate di Guidonia Colfiorito (attestamento), Bagni di Tivoli, Ponte di Nona, subordinate al raddoppio della tratta Salone-Lunghezza-Guidonia.

FR2: Linea Roma – Sulmona: Raddoppio RomaPrenestina-Lunghezza

Le nuove fermate previste, sulla tratta Roma - Guidonia di: Serenissima, Togliatti, La Rustica saranno attivate con il nuovo orario di Dicembre 2006; mentre quella di Lunghezza sarà attivata a luglio 2007. La fermata di Val d'Ala si dovrà andare in Conferenza dei Servizi.

Per quanto riguarda l'intermodalità e i nodi di scambio sulla tratta Roma – Guidonia, sono previste le strutture di Serenissima, Togliatti e La Rustica GRA, attive da Dicembre 2006; è previsto il nodo di scambio alla Stazione di Salone.

Il raddoppio Roma Prenestina – Lunghezza, del costo di 78 M€, è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011, con esclusione della fermata di Ponte di Nona.

FR3: Linea Roma – Viterbo: Raddoppio sulla linea ferroviaria della tratta Cesano-Bracciano

L'opera è funzionale al riequilibrio modale tra i sistemi di trasporto, essendo notevolmente aumentata la mobilità, soprattutto stradale, sulla tratta interessata. Il progetto, di importo stimato pari a M€ 250,00 interamente da reperire, prevede il raddoppio di circa 16 km tra Cesano e Bracciano con eliminazione dei passaggi a livello e attrezzaggio tecnologico. La Regione Lazio ha chiesto, in via prioritaria, il finanziamento della progettazione, da svolgere a cura di RFI, valutato in M€ 3,00 per redigere la progettazione preliminare ed altri 5 per la progettazione definitiva.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

FR8: Linea Roma – Nettuno

Attualmente si sta studiando il potenziamento della linea della tratta Campoleone – Nettuno (a bin. Unico). Gli sforzi sono protesi a verificare l'effettiva utilità del raddoppio della tratta Campoleone – Aprilia, mentre sono all'esame ipotesi d'inserimento di un terzo treno da Nettuno o da Aprilia.

Sono allo studio anche scelte di implementazione tecnologica per l'inserimento di altri treni in linea, ma si sta lavorando anche sui processi di miglioramento della regolarità del servizio con il programma di soppressione dei passaggi a livello.

L'opera ha un costo di 17 M€ interamente da reperire

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Nuova linea ferroviaria Passo Corese – Rieti: tratta funzionale da Passo Corese ad Osteria Nuova

La tratta funzionale Passo Corese – Osteria Nuova, rappresenta un lotto funzionale del più ampio intervento, da Passo Corese a Rieti, inserito in legge obiettivo, atto a consentire il collegamento da Roma a Rieti mediante prolungamento di parte dei treni del servizio metropolitano per Fiumicino aeroporto, attualmente attestati alla stazione di Fara Sabina.

Il tracciato si sviluppa per complessivi 22,750 Km, di cui 5,160 in viadotto, 1,526 in galleria artificiale e 8,693 in galleria naturale.

Con delibera N. 124 del 19 dicembre 2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della Nuova linea ferroviaria Passo Corese – Rieti per un costo complessivo di 792,2 M€, individuando quale soggetto aggiudicatore RFI SpA.

Con delibera n. 105 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo per la tratta funzionale Passo Corese – Osteria Nuova, per l'importo di 350 M€, ed ha assegnato un finanziamento di 90 M€ a valere sulla legge n. 266/2005.

L'intero intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano di Roma

L'opera che ha un costo totale di 20 M€ è suddivisa in due tratte:

- Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano
 - Impalcato Portuense per un costo 6,31 M€
- Realizzazione nuove fermate ed adeguamento stazioni per il servizio metropolitano
 - Interventi pregressi per un costo di 14,08 M€

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Realizzazione Gronda Merci di Roma

Il Progetto prevede la realizzazione di un nuovo collegamento nord-sud che consente l'instradamento dei treni merci della linea dorsale Firenze - Roma e della tirrenica Pisa - Roma verso la linea Roma - Formia - Napoli.

La nuova infrastruttura permetterà un forte alleggerimento del traffico merci sulle stazioni Tiburtina, Trastevere, Ostiense, Tuscolana e Casilina, nonché la specializzazione delle linee del nodo di Roma.

Il Progetto è articolato in due interventi.

La **Cintura nord** parte da un tracciato già individuato, con sede ed opere parzialmente già realizzate e permetterà di collegare la linea lenta Chiusi - Roma con la linea Tirrenica ed ha un costo di 548 M€ di cui 16 M€ finanziati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011, nell'arco di piano è prevista solo la progettazione della cintura Nord mentre la esecuzione è prevista tra le "altre opere da realizzare"

La **Cintura sud** è costituita da un nuovo tracciato a doppio binario che, partendo da Ponte Galeria, confluisce nella stazione di Pomezia su sede indipendente e prosegue in affiancamento con la Roma - Formia, fino a Campoleone, per innestarsi a raso sulla stessa linea. Il costo di dell' intervento è di 844 M€.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011

Messa in sicurezza della Galleria Cassia - Monte Mario

Il consolidamento e la messa in sicurezza della galleria Cassia-Monte Mario nasce dall'esigenza di eliminare i fenomeni di instabilità locale manifestatisi anche come conseguenza della disomogeneità strutturale del rivestimento. E' incluso nel Progetto anche l'adeguamento della galleria alla sagoma Gabarit B Plus.

L'intervento è propedeutico al progetto Cintura Nord nel cui ambito è previsto anche l'attrezzaggio tecnologico della galleria. Sono in corso i lavori di messa in sicurezza e le attività di monitoraggio del consolidamento, dopo un lungo periodo di fermo a seguito del dissesto idrogeologico verificatosi, che ha richiesto la riprogettazione dell'intero intervento, prevedendo lavorazioni lunghe e complesse, con conseguente notevole allungamento dei tempi di realizzazione.

L'attivazione è pianificata per il 2010. Il costo complessivo ammonta a circa 40 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011.

Infrastrutturazione area Stazione Tiburtina e nodo di interscambio

Il Progetto trae le sue origini nell'ambito del programma di infrastrutturazione del comprensorio di Roma Tiburtina.

La prima fase dei lavori, ormai conclusi, ha riguardato il programma giubilare con il riassetto del fascio dei binari e la costruzione e varo del calpestio della futura stazione-ponte.

Il completamento della infrastrutturazione riguarderà:

- la realizzazione della nuova Stazione Alta Velocità che, a seguito di progettazione effettuata a valle di Concorso Internazionale, è già stata appaltata;
- la realizzazione della nuova sede degli uffici direzionali di RFI contigui alla nuova Stazione;
- tutti i lavori integrativi al tessuto urbano che, seppure di competenza comunale ma inscindibili nella fase realizzativa, verranno eseguiti da RFI.

Il costo del progetto è stimato in circa 305 M€ interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Tratto urbano linea Roma – Viterbo

Nel Progetto, sostanzialmente ultimato, sono inclusi i seguenti interventi:

1. il raddoppio e l'elettificazione del tratto Roma S. Pietro – La Storta (attivato nel 2000)
2. il raddoppio del tratto La Storta - Cesano e l'elettificazione fino a Viterbo (attivato nel 2000)
3. la realizzazione del quarto binario tra Roma S. Pietro e Roma Trastevere, dell'estesa di circa 4 km completamente in galleria, che consente di estendere fino a Roma Trastevere il raddoppio della linea per Viterbo, uniformandone così la configurazione infrastrutturale da Roma a Cesano e, in futuro, fino a Bracciano.

L'intervento comprende, fra l'altro, la realizzazione della nuova stazione di Olgiata e la risistemazione di Cesano, la costruzione di 3 sottostazioni elettriche, la realizzazione di parcheggi di interscambio a Olgiata e Cesano.

Con l'attivazione del 4° binario S. Pietro – Trastevere, avvenuta a luglio 2006, il progetto è stato completato.

Il costo dell'opera, in fase di ultimazione, è di 352 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Centro Intermodale del Tevere

L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, prevede la realizzazione di un complesso intermodale con una potenzialità di 1,5 -2,0 milioni di tonn/anno di merce ed un traffico di 20 treni/giorno. La superficie occupata dall'impianto sarà di circa 20÷25 ha, di cui 2÷4 ha coperti per magazzini per la logistica. Lo scalo sarà in rapporto funzionale col polo "Lombardia Sud" e la sua collocazione è in corso d'individuazione, lungo la tratta Roma - Orte, nell'ambito del territorio delle province di Roma e Rieti.

La progettazione preliminare, redatta su una ipotesi di insediamento a Stimigliano, è stata trasmessa al Ministero delle infrastrutture.

Criticità relative a tale localizzazione sono state espresse dalla Regione Lazio; in merito sono in corso valutazioni specifiche ed ipotesi alternative.

La stima dell'intervento, ad oggi, sulla base della progettazione sviluppata, è di circa 90 M€.

I tempi di realizzazione sono valutati in circa 4 anni, una volta acquisiti i necessari benestare.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Piano Regolatore Generale (PRG) Pomezia Santa Palomba (esclusa 2° fase)

Il costo dell'opera, in fase di ultimazione, è di 31 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari (ACEI) Roma Termini

IL costo dell'opera, in fase di ultimazione, è di 89 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Piano Regolatore Generale e Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari (ACEI) Ostiense/Trastevere

Il progetto consiste nella realizzazione di nuovi apparati per la gestione e il controllo della circolazione negli impianti di Trastevere e Ostiense, con il completo rifacimento del fascio binari e le opere civili connesse. Nella configurazione finale dell'impianto è previsto l'inserimento del nuovo binario in corso di costruzione tra Roma S. Pietro e Roma Trastevere.

L'Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Ostiense, in configurazione finale, nonché il completamento del Piano Regolatore Generale di stazione, è avvenuta ad aprile 2006. L'investimento complessivo ammonta a circa 79 M€.

L'intervento, in fase di ultimazione, è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Piano Regolatore Generale (PRG) e Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari (ACEI) Ciampino

Il progetto, del costo complessivo di 62 M€, prevede

- la sistemazione a Piano Regolatore Generale (PRG) della stazione di Ciampino e la realizzazione del nuovo Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari

- la realizzazione di una nuova coppia di binari fra Ciampino e Capannelle

Il PRG di Ciampino verrà completamente ridisegnato per renderlo compatibile con la nuova coppia di binari, specializzati per garantire i traffici della linea per Cassino e per accogliere i traffici da e per i Castelli. L'attivazione dell'intervento è, ad oggi, pianificata per il 2010.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma Tuscolana / Casilino

Il Progetto consiste:

1. nella *progettazione del Piano Regolatore Generale (PRG) degli impianti di Roma Casilina e Roma Tuscolana*
2. *nella realizzazione di una prima fase di interventi a Roma Tuscolana, che comprende:*
 - il collegamento a doppio binario fra la linea per Pisa e la linea "indipendente" Tiburtina – Casilina
 - lo spostamento in ambito stazione della linea locale Ostiense-Tiburtina, che dopo aver sottoattraversato il nuovo collegamento per Pisa, si riconnetterà sull'attuale itinerario per Tiburtina
 - un nuovo impianto di sicurezza (Apparato Centrale Elettrico a Itinerari - ACEI)
3. *nella realizzazione della bretella merci a Roma Casilina, consistente in un nuovo tratto di linea, da realizzare in uscita da Casilina, che, utilizzando i binari della linea per Cassino ed in affiancamento con la linea per Formia, si riconnette a quest'ultima con un nuovo bivio a raso; la realizzazione della nuova infrastruttura comporta lo spostamento delle due linee per Napoli e la costruzione di un nuovo fornice sotto la via Tuscolana*

Si prevede di concludere la progettazione definitiva della sistemazione a PRG di Casilina e Tuscolana nel 2007. L'attivazione della bretella merci a Casilina è pianificata per il 2012, mentre si prevede di attivare la 1^a fase di sistemazione dell'impianto di Tuscolana nel 2014. Il costo complessivo dell'intervento ammonta a circa 154 M€.

L'intervento è inserito nel contratto di programma 2007 – 2011 di RFI tra le "altre opere da realizzare" ed è previsto l'anticipo della realizzazione di una prima fase, per un costo di 46 M€

Altri interventi inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento infrastrutturale e tecnologico Roma – Ciampino: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 13 M€;

Complesso immobiliare Roma Termini: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 66 M€;

Collegamento ex zuccherificio di Latina: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 2 M€;

Roma San Lorenzo – Ampliamento Mav: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 9 M€;

Potenziamento Parco Prenestino: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 11 M€;

Polo manutentivo OMR Roma Smistamento: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 24 M€

Messa in sicurezza galleria di Orte: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 55 M€ interamente finanziati.

Realizzazione nuovo collegamento al Porto di Civitavecchia: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 15 M€ interamente finanziati.

RETI METROPOLITANE

Linea C Tracciato fondamentale da T2 (Clodio-Mazzini) a T7 (Pantano)

Il costo complessivo dell'intervento è di M€ 3.047,42 (delibera CIPE n.105/2004), la cui copertura è così articolata:

- 67% a carico dello Stato;
- 25% a carico del Comune di Roma;
- 8% a carico della Regione Lazio.

È prevista la realizzazione, entro febbraio 2011, della prima fase strategica da S.Giovanni a Pantano.

In data 9 maggio 2007 il soggetto aggiudicatore, Roma metropolitane s.r.l. ha trasmesso il progetto definitivo della variante nel tratto da S.Giovanni ad Alessandrino (T4-T5), per l'avvio della procedura approvativa ai sensi dell'art.4 e seguenti del d.lgs. n.190/2002 e s.m.i..

In data 15 giugno 2007 il CIPE ha approvato il progetto definitivo della tratta T6A-T7 (Alessandrino-Pantano) ed il deposito di Graniti, per un importo di 764,311 M€, prevedendo un'assegnazione di circa 230 M€ a valere sulla Legge Obiettivo, a completamento del finanziamento.

Risulta, quindi, tenuto conto anche delle quote a carico del Comune di Roma e della Regione Lazio, una disponibilità complessiva di 1.773,881 M€.

Nodo di scambio FRI/Metro C

Nodo di scambio di Pigneto: attualmente è stato completato il progetto del nodo di scambio della FR1 Fara Sabina/Orte – Fiumicino Aeroporto con la realizzando Metropolitana linea “C”. Mancano risorse per la progettazione per lo scambio con la FR6.

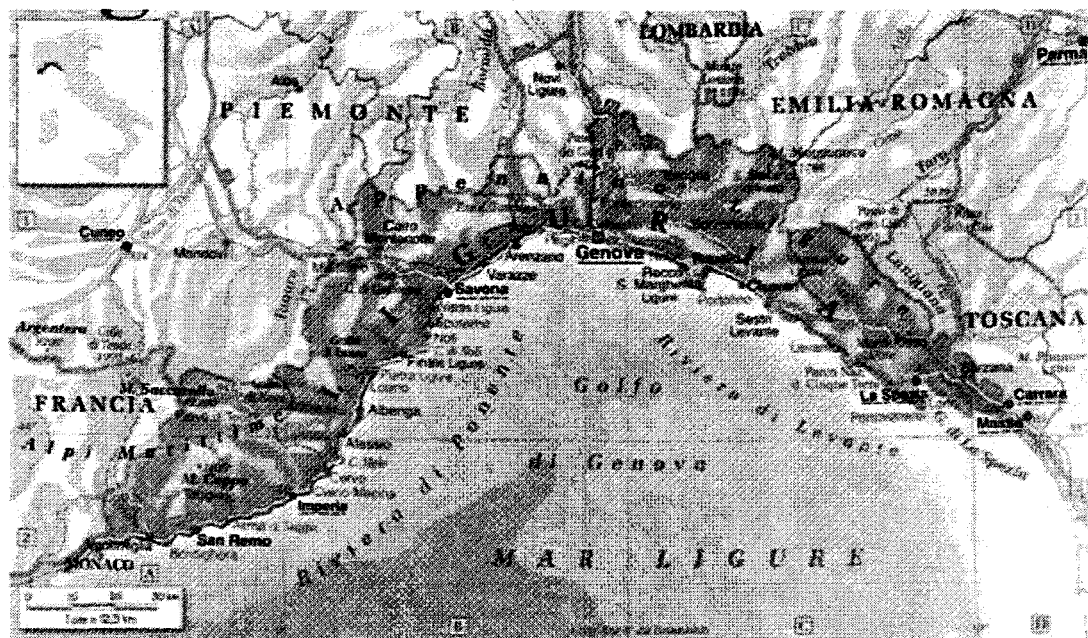
HUB PORTUALI***Porto di Civitavecchia***

I progetti preliminari delle opere di potenziamento del porto di Civitavecchia sono stati approvati dal CIPE con delibera n.103 del 20 dicembre 2004 per l'importo complessivo di M€ 473,847.

Con delibera 75 del 29 marzo 2006 il CIPE assegna in via programmatica un contributo di M€ 30,00 per la realizzazione dell'intervento di “prolungamento antemurale C.Colombo”, ricompreso nelle opere del progetto di 1° lotto (M€ 186,426).

Il soggetto aggiudicatore è l'Autorità Portuale di Civitavecchia e lo stato di attuazione è di progetto definitivo.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE LIGURIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Nodo di Genova

L'intervento ha come obiettivo il potenziamento della tratta autostradale A10 tra i caselli di Genova Voltri, Bolzaneto, Genova est e la tratta ascendente della A7 tra Genova Ovest e Bolzaneto, nonché del Raccordo Rapallo – S. Margherita. L'opera consente di trasferire il 50% del traffico leggero e la totalità di quello pesante sul nuovo itinerario, attraverso la realizzazione di due carreggiate con due corsie per senso di marcia, più la corsia di emergenza.

Gli interventi:

- **Gronda di Ponente.** Consiste nella realizzazione di una nuova tratta autostradale a nord della A10 il cui costo stimato è pari a M€ 1.850; l'intervento è inserito nel IV atto aggiuntivo ANAS/Autostrade per l'Italia approvato con D.I. 11.3.2004.
- **Nuova A7 Nord.** L'opera riguarda la tratta tra il casello di Genova Ovest fino all'innesto con la A12 il cui costo stimato è pari a 285 M€; l'intervento è inserito nel IV atto aggiuntivo ANAS/Autostrade per l'Italia approvato con D.I. 11.3.2004.

- **Nodo di S. Benigno.** È uno dei punti chiave della viabilità genovese, per la presenza del principale casello autostradale a servizio del centro cittadino, dell'accesso alla sopraelevata e dei varchi portuali. L'attuale interazione delle diverse tipologie di traffico in uscita dal casello rende il sistema dei trasporti fragile. Il costo stimato per la realizzazione dell'intervento è pari a 305 M€; l'intervento è inserito nel IV atto aggiuntivo ANAS/Autostrade per l'Italia approvato con D.I. 11.3.2004.
- **Casello di Rapallo – Viabilità di accesso.** L'inadeguatezza strutturale e funzionale del casello di Rapallo è determinata, in particolare, dall'assenza di un adeguato sistema di viabilità di adduzione allo stesso che sia in grado di accumulare i flussi di traffico provenienti o diretti all'autostrada A12, senza interferire con la viabilità cittadina. L'intervento prevede la complessiva riorganizzazione funzionale del nodo viario, al fine di strutturare gerarchicamente le numerose direttrici viarie che vi confluiscono. Il costo stimato ammonta a 5 M€.
- **Prolungamento di viale Kasman e connessione con il casello autostradale di Lavagna e con viale Parma.** L'intervento mira a risolvere l'inadeguatezza strutturale e funzionale del casello di Lavagna e, soprattutto, la sua connessione con la viabilità urbana delle città di Chiavari e di Lavagna. Nello specifico, l'intervento consiste nella realizzazione del nuovo asse di adduzione al casello dell'autostrada A12 sito nel comune di Lavagna, con una nuova strada di scorrimento (categoria D) e relativi raccordi con la viabilità urbana. Il progetto preliminare, predisposto dalla provincia di Genova, è stato valutato positivamente dal CIPE con delibera n.115 del 29 marzo 2006 per l'importo di M€ 10,28.
- **Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale Voltri.** Nel piano di sistemazione della grande viabilità della città di Genova, si inserisce il riassetto dell'accesso portuale Voltri, che si conetterà con la gronda autostradale di ponente, contribuendo a realizzare il potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole. Il CIPE, con delibera n.84 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 19,939, con risorse da reperire. È in corso la redazione del progetto definitivo. Il soggetto aggiudicatore è l'Autorità portuale di Genova.

Il 5 febbraio 2007 è stato sottoscritto, tra il Ministero delle infrastrutture, la regione Liguria, la provincia di Genova, i Comuni di Genova, Chiavari, Lavagna e Rapallo, l'ANAS, la Società Autostrade per l'Italia, l'Autorità portuale di Genova ed RFI, un protocollo d'intesa per la realizzazione della "Nuova viabilità di adduzione ai caselli autostradali di Genova Voltri, Lavagna/Chiavari e Rapallo" rientranti nel Nodo stradale e autostradale genovese".

Nel protocollo d'intesa, la Società Autostrade per l'Italia si impegna a completare la progettazione definitiva ed esecutiva dei seguenti interventi:

- Casello di Rapallo – Viabilità di accesso.
- Prolungamento di viale Kasman e connessione con il casello autostradale di Lavagna e con viale Parma.

- Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale Voltri.

Tunnel sottomarino/sotterraneo – Genova

Nel sistema della grande viabilità urbana di Genova si inserisce il progetto del tunnel sottomarino/sotterraneo, attualmente in fase di progettazione preliminare, che attraversa il bacino del porto antico, ponendosi in alternativa alla esistente sopraelevata, migliorando il sistema dei collegamenti con l'area portuale, e realizzando una connessione diretta tra gli svincoli di Genova est ed ovest. Di grande valenza la possibilità di ridefinire il "waterfront" cittadino.

Il collegamento ha una lunghezza complessiva di 3,5 km. Il tunnel è a doppio fornice di 1.400 metri, di cui 716 metri in galleria naturale.

L'intervento, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, ha un costo stimato di € 421,00, di cui € 326,00 da reperire mediante il ricorso a finanziamenti privati. .

Il progetto preliminare, predisposto dalla Società "Tunnel di Genova" è stato approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici l'11 giugno 2004 ed è stato successivamente valicato tecnicamente dall'ANAS il 24 agosto 2005. E' in fase di istruttoria al Ministero delle infrastrutture.

Per il finanziamento dell'opera sono stati considerati tre scenari che prevedono:

- il pedaggiamento diretto del tunnel;
- l'incremento dei pedaggi su tutte le autostrade liguri;
- l'applicazione di pedaggi ombra.

Il relazione al livello tariffario ipotizzato, il contributo pubblico oscilla da un valore zero fino ad un massimo di 192,6 €.

In caso di pedaggi ombra ed in assenza di altre forme di pedaggio diretto, l'importo annuo a carico degli Enti locali è pari a circa 25,9 € a partire dall'entrata in esercizio.

Le varie forme di pedaggiamento "non diretto" dell'opera sono soggette a verifica in relazione alla normativa europea.

Per la realizzazione del progetto vengono ipotizzate tre soluzioni:

- da parte della Società "Tunnel di Genova s.p.a.";
- da parte di Autostrade per l'Italia (ASPI) in quanto opera strettamente connessa con la viabilità autostradale esistente e previo assenso a livello comunitario;
- da parte di ANAS, preferibilmente in qualità di azionista di maggioranza sella "Tunnel di Genova s.p.a."

Raccordi Terminali Viabilità Polcevera da Ponte Pieragostini ad area portuale, lungomare Canepa

Si tratta di un intervento, inserito nella programmazione ANAS e con progetto esecutivo in corso, che ridefinisce la viabilità ed i parcheggi dei mezzi pesanti in area portuale e sul Lungomare Canepa, con un impatto positivo sul trasporto merci. Le opere da realizzare sono funzionali ai collegamenti nell'ambito dell'hub portuale e, come tali, rientrano tra quelli finanziabili con la Legge obiettivo. Costituiscono l'elemento di congiunzione tra la "Strada a Mare" in corso di progettazione da parte della Società per Cornigliano ed il Nodo di San Benigno, di prossima realizzazione da parte della Società Autostrade. L'ANAS ha stimato un costo di 90 M€ ed ha reso disponibili 25,8 M€ per eseguire le operazioni propedeutiche alla realizzazione delle opere (di cui 7,7 M€ quale contributo ad RFI per la realizzazione del nuovo ponte ferroviario sulla linea Genova-Ventimiglia, 12,8 M€ alla Società per Cornigliano per la realizzazione di un primo stralcio funzionale delle opere e la restante quota per espropri).

Il 5 febbraio 2007 è stato sottoscritto, tra il Ministero delle infrastrutture, la regione Liguria, il Comune di Genova, l'ANAS ed RFI, un accordo per la realizzazione degli interventi.

L'integrazione del finanziamento, pari a circa 65 M€, è prevista nel Piano ANAS 2007/2011 alla voce "contributi".

La realizzazione degli interventi è a cura della Società per Cornigliano e l'ANAS svolge le funzioni di approvazione della progettazione e di vigilanza sull'esecuzione delle opere.

Terza corsia autostradale A12 da S.Stefano di Magra a Carrara ed opere connesse

In legge obiettivo è prevista la realizzazione della terza corsia autostradale tra Santo Stefano Magra e Viareggio, nonché delle opere collaterali e connesse per l'avvio del 1° lotto funzionale nella parte ligure, fino a Carrara.

La progettazione della terza corsia autostradale è redatta dalla Società concessionaria della A12 (SALT), mentre la progettazione preliminare delle opere collaterali e connesse è redatta dalla Provincia della Spezia ed è stata trasmessa al Ministero delle infrastrutture nel marzo 2003. Su detto progetto erano in corso approfondimenti per la Valutazione di impatto ambientale.

Il costo dell'intervento è di 256 M€.

Altre opere autostradali

Le opere autostradali, per le quali è stato concluso lo studio di fattibilità, riguardano:

- Nuova tratta autostradale Alberga-Garessio-Ceva: costo 260 M€;
- Nuova tratta autostradale Carcare- Predona: costo 2.145 M€.

Adeguamento SS 28 Colle di Nava

La SS28 unisce la città di Imperia con la provincia di Cuneo e rappresenta una strategica via di comunicazione tra la Liguria ed il basso Piemonte. Tra gli obiettivi si configura il collegamento privilegiato tra il porto di Imperia e le industrie piemontesi.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.93 del 20 dicembre 2004, ha approvato il progetto preliminare della tratta Pieve di Teco – Ormea per l'importo di M€ 200,674, assegnando un contributo di M€ 4,781 per la redazione del progetto definitivo. Il fabbisogno da reperire è pari a M€ 195,893 e l'intervento è in fase di gara per l'appalto integrato.

Con atto d'intesa del 5 febbraio 2007, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e l'ANAS hanno convenuto di sospendere la progettazione e destinare la somma di M€ 4,781 per la sistemazione del lungomare Canepa

Per la tratta relativa alla Variante a monte dell'abitato d' Imperia (da Pontedassio ad Imperia), che prevede un costo di M€ 54 circa, è in istruttoria il progetto preliminare.

SS 1 Aurelia Bis – Nuova Aurelia

La nuova Aurelia bis decongestiona il traffico nell'abitato di Imperia e si sviluppa in un ambito territoriale che, nei tratti diversi dalle gallerie, si caratterizza per una forte presenza antropica.

L'intervento risulta così articolato:

- Variante all'abitato di Imperia. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, prevede un tracciato che attraversa i territori dei comuni di Imperia, Diano Castello e Diano Marina. Il CIPE, con delibera n.93 del 20 dicembre 2004, ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 213,848, assegnando un contributo di M€ 4,985 per la redazione del progetto definitivo. Il fabbisogno da reperire è pari a M€ 208,863 e l'intervento è in fase di gara per l'appalto integrato.
- Nuovo tratto stradale da Savona Casello Autostradale a Savona Torrente Le timbro. È un tratto della Nuova Aurelia teso a decongestionare il traffico litoraneo. Il costo stimato dell'intervento, non ancora finanziato, è di circa 104 M€. Il progetto preliminare è in istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture.
- Nuovo tratto stradale da Albisola Superiore a Savona Torrente Le timbro. È un tratto della Nuova Aurelia teso a decongestionare il traffico litoraneo. Il costo stimato dell'intervento, non ancora finanziato, è di circa 268 M€. Il progetto definitivo è in istruttoria al Ministero delle Infrastrutture con prescrizione da parte del Ministero per i beni e le attività culturali di eliminazione dello svincolo della Punta Margonara.

- 3° lotto - Variante di La Spezia. Il costo stimato dell'intervento, non ancora finanziato, è di circa 255 M€. Il progetto definitivo è in istruttoria al Ministero delle infrastrutture.
- L'ANAS ha previsto la realizzazione dei lavori di completamento del 2° lotto della Variante di La Spezia, relativi a:
 - svincolo di Castelletti – discesa in area IP e svincolo via Fontevivo e Corso Nazionale: in appalto;
 - impianti tecnologici galleria Sarbia: importo M€ 2,9 a valere sulle risorse per manutenzione straordinaria per il periodo 2007/2011 ;
 - raccordo da Felettino alla ex SS. 330, di importo pari M€ 5,635 e stato della progettazione esecutiva.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.
- 4° lotto - La Spezia – Beverino. Il costo stimato dell'intervento, non ancora finanziato, è di circa 157 M€. Il progetto preliminare è in corso di istruttoria presso il Ministero delle infrastrutture.

Altre opere stradali

SS. 45 - L'ANAS ha previsto la realizzazione, entro il 2007, delle opere di difesa e presidio della sede stradale dal km 50+650 al km 51+300 (Gorreto): in appalto.

Nuova Aurelia

- “Variante all'abitato di Sanremo tratta Sanremo centro - località Foce” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 27,531

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- “Realizzazione del nuovo svincolo tra il raccordo autostradale di La Spezia e l'Aurelia in località Fornola” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 29,865

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 45 Di Val Di Trebbia

Ammodernamento in variante del tratto compreso tra il km 31+500 (Costafontana) e il km 32+600 (Ponte Trebbia) – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 23,856

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 29 del Colle Di Cadibona

Lavori di realizzazione degli svincoli di collegamento tra la variante di Carcare "collina del Vispa" e la viabilità ordinaria – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 4,872

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 449 di Diano Marina

Lavori di messa in sicurezza della pendice sovrastante la ex SS449 (Lavori ordinati all'ANAS con sentenza emessa dal tribunale di Genova)" – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 0,529

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI**Completamento del raddoppio della linea Genova – Ventimiglia**

La tratta Ospedaletti-San Lorenzo è stata completata e attivata all'esercizio ferroviario.

Gli interventi da realizzare:

- La tratta Andora-S.Lorenzo, in corso di realizzazione, ha un costo stimato di M€ 611 interamente finanziato;

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

- Tratta Finale Ligure - Andora: il CIPE, con delibera n.91 del 29 luglio 2005, ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 1.540. E' prevista la copertura nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e RFI (2001-2005 e relativi "addendum"), pari a M€ 620, con un fabbisogno residuo di M€ 920. E' in corso la progettazione definitiva a cura di ITALFER. A seguito delle restrizioni di cassa predisposte dal precedente Governo non è possibile allo stato utilizzare i 619,80 M€;

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Potenziamento sistema di comando e controllo del Nodo di Genova

Il potenziamento del sistema di comando e controllo del Nodo di Genova è in corso di realizzazione con un costo stimato di M€ 166,60 e risorse assegnate, nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI, pari a M€ 152,91. La copertura del fabbisogno finanziario residuo

di M€ 13,69 è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo valico dei Giovi

Si tratta di una nuova linea a doppio binario che, partendo dal nodo di Genova e sviluppandosi sulle due direttrici Genova-Milano e Alessandria-Torino, si innesta sulle esistenti linee di collegamento Milano-Torino. L'intervento assume le caratteristiche di nuovo corridoio infrastrutturale che si integra con il sistema infrastrutturale attuale con l'obiettivo di potenziare i traffici e migliorare i collegamenti con il Nord-Europa. La progettazione definitiva è stata approvata con delibera CIPE n. 80 del 29 marzo 2006, che ha fissato in M€ 4.962,00 il valore dell'opera. A tutto il 2005 sono stati contabilizzati circa 196 M€ nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI.

Nodo di Genova: Potenziamento infrastrutturale Genova Voltri – Genova Brignole

Il progetto è articolato nei seguenti interventi:

- completamento della variante di tracciato tra Voltri e Pegli, con sistemazione a PRG della stazione di Voltri, comprensivo della realizzazione di una nuova fermata a Palmaro;
- prolungamento, lato levante, della bretella di Genova Voltri con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera con completamento del quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena;
- specializzazione della parte sud della linea dei Giovi al traffico locale ed eliminazione dell'interferenza fra le linee nell'ambito della stazione di sampierdarena;
- ripristino, raddoppio e collegamento della galleria delle Grazie alle gallerie Colombo e S. Tommaso. Tale complesso di interventi equivale di fatto ad un sestuplicamento, per cui non vi saranno più interferenze con gli itinerari tra Genova Principe e Genova Brignole;
- sistemazione del piano del ferro (PRG) della Stazione di Genova Brignole (prima fase) e completamento del servizio metropolitano da Genova Principe fino alla nuova fermata di Genova Torralba.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.85 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto definitivo per l'importo di M€ 622,40 e le risorse sono state previste nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma 2001-2005 (1° e dal 3° addendum) sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI. Non è stato possibile attivare tali risorse a seguito delle restrizioni di cassa predisposte dal precedente Governo. La realizzazione è prevista con affidamento a Contraente Generale. In alternativa, nell'incontro del 5 febbraio 2007 la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture ed RFI hanno concordato che RFI realizzerà in proprio (tramite ITALFER) il progetto esecutivo, per un importo di 10 M€ di cui se ne assume

l'onere, richiedendo l'autorizzazione al CIPE. Per la realizzazione dell'opera si dovrà attendere che il Governo ripristini i fondi di cassa bloccati nella finanziaria 2006.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Altri interventi inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Variante della linea Genova – Ventimiglia nella tratta Pegli – Voltri: l'intervento consiste nello spostamento lato mare e triplicamento del tratto di linea compreso tra Pegli, in località Castelluccio, e il km 9+689 (ponte sul torrente Branega) e nella realizzazione in nuova sede della fermata di Prà. Il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 35 M€.

Adeguamento al traffico merci Linea Domodossola/Luino-Novara-Ovada-Genova : il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 130 M€.

Sistemazione Tecnologica Milano-Genova: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 29 M€.

Razionalizzazione impianti e fermate per il potenziamento del servizio ferroviario regionale del nodo di Genova: il costo dell'intervento, è di 17 M€.

Collegamento Voltri – Borzoli: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 91 M€.

SISTEMI URBANI

Metropolitana di Genova. Tratta Brignole – Stadio

L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, prevede un costo stimato di M€ 125,83 con risorse assegnate di M€ 75,50 e un fabbisogno residuo di M€ 50,33. Il Ministero delle Infrastrutture ha richiesto l'adeguamento del progetto al decreto legislativo n. 190/2002.

HUB PORTUALI

Il Waterfront di Genova.

Il progetto è basato su un'idea di Renzo Piano, il cd. "Affresco", inteso quale contributo culturale ad un nuovo modello di sviluppo dell'area portuale di Genova e presentato alla città ed alle sue istituzioni nel maggio del 2004.

La nuova visione complessiva del waterfront genovese si basa sulla rivalutazione di Genova come città-porto e sull'esigenza di non creare una separazione netta tra

l'ambito urbano e quello portuale, ma nell'ottica di realizzare una fascia di interscambio tra le due realtà.

L'obiettivo è quello di coniugare il potenziamento degli spazi legati ai traffici ed alle attività portuali con il miglioramento delle relazioni tra la città e il porto, riqualificando in modo significativo ampi ambiti urbani e trovando una armonizzazione tra le diverse attività e funzioni.

L' "Affresco" prevede i seguenti ambiti territoriali di intervento:

- Ambito Voltri
- Ambito Aeroporto
- Ambito Sampierdarena
- Ambito Molo Giano
- Ambito Città del Mare
- Ambito Porto Petroli Cornigliano
- Opere stradali, Parcheggi di interscambio, Opere Ferroviarie
- Monorotaia
- Connessione Aeroporto-Sestri

L'Autorità Portuale di Genova, individuato quale soggetto attuatore, ha promosso la costituzione dell' Agenzia per il Waterfront ed il Territorio, organismo interistituzionale del quale fanno parte, oltre alla stessa Autorità Portuale anche la Regione Liguria, la Provincia ed il Comune di Genova, ed al quale è stato affidato il coordinamento di tutte le attività di analisi e pianificazione relative all'intero arco costiero genovese, per un totale di 22 km. tra Voltri e la Foce.

Con l'Accordo di Programma Quadro " Salvaguardia e Tutela del territorio – II atto integrativo" sottoscritto in data 30 novembre 2005 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e finanze, Ministero dell'ambiente, Ministero per i beni culturali e la Regione Liguria, è stata finanziata la Pianificazione operativa del Waterfront genovese, per un importo di 2.000.000 di euro, a valere sulle risorse del Fondo FAS di cui alla delibera CIPE n. 35/2005. Il progetto è stato analizzato sotto cinque profili diversi che sono:

- "Posizionamento competitivo del porto di Genova";
- "Inquadramento tecnico-urbanistico"
- "Studio di fattibilità di ingegneria idraulico-marittima"
- "Studio di fattibilità delle infrastrutture terrestri ed aeroportuali"
- "Studio di fattibilità economico-finanziaria".

E' stata inoltre effettuata una prima stima delle risorse necessarie, pari complessivamente a circa 5.000 M€, ed una previsione di realizzazione di 15 anni.

La progettazione architettonica di dettaglio ha preso l'avvio nel 2007. Il primo ambito territoriale che è stato interessato alla successiva fase di approfondimento è quello di Voltri.

- **Ambito di Voltri**

Con l'Accordo di Programma Quadro " Salvaguardia e Tutela del territorio – III atto integrativo" del 30 maggio 2007 è stata finanziata per 1.000.000 di euro, a valere sulle risorse del Fondo FAS di cui alla Delibera CIPE n. 3/2006, la progettazione preliminare dell'Ambito di Voltri (Voltri –Pra' VPBis).

La progettazione riguarda i seguenti interventi:

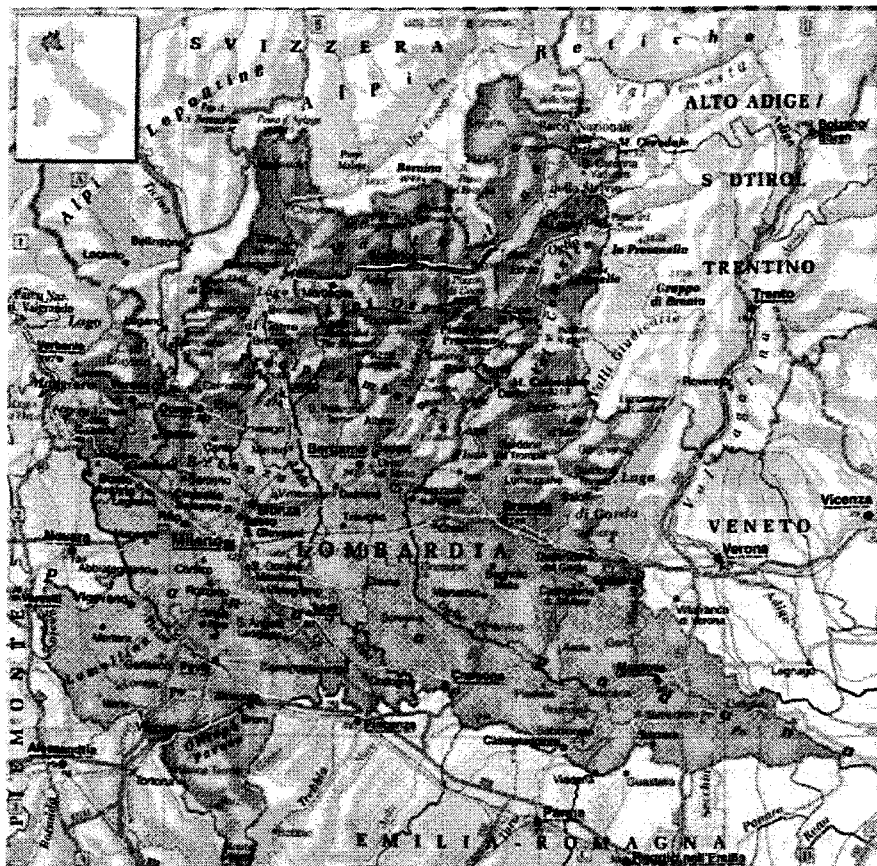
- **Autostrade del Mare:** sull'angolo sud-ovest del terminal contenitori, è prevista la realizzazione di una nuova darsena capace di fornire 4 nuovi accosti roll on – roll off ai traghetti delle Autostrade del Mare, in modo da venire incontro all'esigenza di rafforzare le infrastrutture ed i servizi portuali dedicati ai traffici di rotabili a corto raggio nello scalo genovese, in considerazione del previsto incremento degli scambi fra i paesi del Mediterraneo attraverso la modalità del trasporto RO-RO, nonché agli indirizzi più volte espressi in sede di Unione Europea sullo sviluppo delle Autostrade del Mare,
- **Cantiere navale per grandi imbarcazioni da diporto:** sarà costituito da una superficie di circa 25.000 mq.
- **Darsena per i pescatori e per la cantieristica da diporto:** darsena protetta, all'interno della quale verranno resi disponibili 17.500 mq di nuovi piazzali e 750 metri lineari di accosti al servizio dei pescatori professionisti del comparto marittimo genovese nonché dell'attività diportistica e cantieristica connessa. L'imboccatura rivolta a ponente sarà conformata in modo da coniugare le opposte esigenze di accessibilità nautica e di ridosso dal moto ondoso.

Porto di Genova: Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, è prevista la realizzazione delle opere di completamento ai ponti Ronco e Canepa (ampliamento terminal contenitori) per un costo di 40,1 M€, di cui 12 M€ finanziati dall'Autorità portuale, e della viabilità di collegamento del piazzale San Benigno e Calata Bettolo, per un costo di 17,6 M€..

Porto di La Spezia

Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, è previsto il dragaggio del fondale al molo Fornelli est per un costo di 16,9 M€.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE LOMBARDIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Autostrada Pedemontana Lombarda: Dalmine, Como, Varese, Valico del giaggiolo ed opere varie connesse – tratto Vimercate-Malpensa, I lotto tangenziale di Varese e tangenziale di Como.

La concessione è assegnata alla Soc. Pedemontana Lombarda S.p.a.

L'opera dovrà essere realizzata nella sua interezza. Le priorità di realizzazione del tracciato prevedono il 1° lotto della tangenziale di Como e il 1° lotto della tangenziale di Varese e il tratto dalla A8 alla A51 con collegamento alla A4, per permettere la connessione con l'aeroporto di Malpensa.

L'opera, inserita nella legge Legge Obiettivo è stata approvata in linea tecnica sulla base del progetto preliminare dal CIPE nella seduta del 29 marzo 2006. La L.296/2006 ha

assegnato all'intervento un finanziamento pari a 916,90 M€. Risultano inoltre disponibili ulteriori 113,16 M€ a carico dello Stato.

Il costo previsto per l'intera opera è di circa 4.666 M€. Per la sua realizzazione, la cui copertura finanziaria è assicurata in parte dalla concessionaria e in parte dalla quota pubblica, concorrono risorse private per 2.676,62 M€.

In sede di progettazione si terrà conto delle interferenze con la gronda ferroviaria merci Seregno – Bergamo, in quanto territorialmente affiancata alla autostrada.

Sono ritenute prioritarie le seguenti tratte:

- Dalla A8 - Cassano Magnago fino alla A51 (Tangenziale est) - Vimercate
- Tangenziale di Varese – 1° tronco sud – ovest dalla A8 a Gazzada fino al Ponte di Vedano Olona
- Tangenziale di Como – 1° tronco dalla A9 alla S.P.35 Cantù – Como

Il complesso degli interventi ritenuti prioritari presenta un costo iniziale di 2.528 M€, aggiornato dalla Pedemontana Lombarda S.p.A. a 3.080 M€.

In esecuzione di quanto disposto dall'art.1, comma 78, della legge n.266/2005 (finanziaria 2006), con delibera CIPE n.75 del 29 marzo 2006 è determinato un finanziamento di 36,912 M€ per la realizzazione delle opere di cui al "sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese".

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è previsto:

- per la Pedemontana Lombarda un contributo quindicennale di 10 M€ a decorrere dal 2007, di 30 M€ a decorrere dal 2008 e di 40 M€ a decorrere dal 2009; in grado di attivare, in termini di investimento, nei tre anni rispettivamente 111,855 M€, 355,566 M€ e 447,422 M€;
- il completamento della progettazione e della relativa attività esecutiva, relativamente alla realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, delle tangenziali esterne di Milano e della Pedemontana lombarda, può avvenire anche attraverso affidamento di ANAS s.p.a. ad un organismo di diritto pubblico, costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa società e dalla Regione Lombardia, con poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore.

Autostrada Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi)

L'autostrada è in concessione alla Società Brebemi.

Secondo le ultime stime il costo di realizzazione dell'opera risulta essere di 1.686,00 M€, di cui 866 M€ è l'importo del progetto preliminare dell'opera, predisposto dall'ANAS ed approvato dal CIPE con delibera n.93 del 29 luglio 2005. Alla somma di 866 M€ si aggiungono i seguenti maggiori oneri, per un totale di 820 M€, riferiti a:

- | | |
|--|--------|
| – richieste/prescrizioni regione Lombardia | 90 M€ |
| – richieste/prescrizioni della Commissione speciale VIA | 102 M€ |
| – affiancamento alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona | 280 M€ |

- | | |
|---|--------|
| – interferenze alla linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona | 192 M€ |
| – adeguamento normativo, costi | 156 M€ |

Il costo complessivo dell'investimento, al netto della quota a carico di RFI/TAV (M€ 175), che concorre alla spesa per la realizzazione di opere di interesse comune, e degli interventi differibili (M€ 121) è di M€ 1.390,00 (M€ 1.686-175-121).

La copertura della spesa è prevista in regime di finanza di progetto, sulla base di un piano economico – finanziario, che tenga conto di un incremento delle tariffe e di un indennizzo da parte del subentrante al termine del periodo di durata della concessione (19,5 anni), nonché delle nuove disposizioni intervenute a seguito della conversione in legge del D.L.262/2006. La progettualità è in fase di definitivo.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è previsto:

- il completamento della progettazione e della relativa attività esecutiva, relativamente alla realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, delle tangenziali esterne di Milano e della Pedemontana lombarda, può avvenire anche attraverso affidamento di ANAS s.p.a. ad un organismo di diritto pubblico, costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa società e dalla Regione Lombardia, con poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore.

Tangenziale est esterna di Milano

Il progetto preliminare prevede la realizzazione di un asse autostradale, a 3 corsie per senso di marcia oltre a quella di emergenza, per una lunghezza di circa 33 km che collega la A1 con la A4. Il progetto preliminare, presentato dall'ANAS, dell'importo di 1.742 M€ comprendente gli oneri relativi all'accoglimento delle prescrizioni raccolte nella fase istruttoria, svolte con le procedure del D.lgs n.190/2002, è stato approvato dal CIPE con delibera n.95 del 29/7/2005. La realizzazione è prevista in regime di finanza di progetto con integrale copertura finanziaria.

Il proponente ha, però, previsto nel progetto preliminare un contributo pubblico di 250 M€ che occorre garantire e che potrà essere eventualmente azzerato solo a seguito dell'espletamento della gara di concessione

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è previsto:

- il completamento della progettazione e della relativa attività esecutiva, relativamente alla realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, delle tangenziali esterne di Milano e della Pedemontana lombarda, può avvenire anche attraverso affidamento di ANAS s.p.a. ad un organismo di diritto pubblico, costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa società e dalla Regione Lombardia, con poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore.

Raccordo autostradale CISA Fontevivo (PR) – Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (TiBre: Tirreno-Brennero)

Il tracciato è suddiviso in 3 tronchi consecutivi e la lunghezza complessiva dell'opera è di Km 84,35, interessa la Lombardia per il 62,1%. Il tratto autostradale nell'area della

provincia di Mantova si interconnette con il tracciato della nuova autostrada regionale Cremona-Mantova, per collegarsi con la A22 del Brennero a nord e a sud di Mantova. Al fine di sciogliere la posizione negativa della Provincia di Mantova, dovrà essere individuata la migliore soluzione tra le possibili interconnessioni suddette.

Il costo totale dell'opera è di 1.827,853 M€. Con delibera n.132 del 9 maggio 2006 il CIPE ha espresso valutazione positiva sul progetto definitivo del raccordo autostradale Fontevivo (PR) – Nogarole Rocca (VR). Il piano economico finanziario originariamente presentato dal soggetto aggiudicatore, ANAS s.p.a., evidenziava un impegno di spesa in parziale autofinanziamento (nella misura del 59%) a carico della società concessionaria, Autocamionale della CISA, s.p.a., restando a carico dello Stato 751 M€. Il 20 febbraio 2006 il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha approvato un nuovo piano economico finanziario che azzerava il contributo a carico dello Stato, a fronte di incrementi tariffari annui del 6,9%, nel periodo 2007-2016, e con un'estensione della durata dello stesso piano al 2056. L'atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ANAS e la società Concessionaria, Autocamionale della CISA, non risulta ancora approvato; la Commissione Europea ha avviato una procedura di infrazione nei confronti dello Stato italiano circa la rideterminazione del termine della concessione al 31 dicembre 2044, previsto nello stesso atto aggiuntivo.

E' confermata la priorità dell'opera secondo il progetto approvato, eventualmente da realizzarsi per fasi successive.

Autostrada Cremona – Mantova

L'intervento, inserito tra le autostrade regionali, prevede la creazione di due collegamenti autostradali con la A22, a Nord ed a Sud di Mantova. Il tracciato che ha una lunghezza di circa 66,5 Km ricadente nelle province di Cremona e di Mantova, per 7,5 Km interferirà con l'autostrada TIBRE.

Il soggetto promotore è la Società Autostrade Centro Padane Spa

Accessibilità autostradale al nuovo polo fieristico di Milano

L'intervento concerne il collegamento della SP 46 Rho-Pero e della SS.33 "del Sempione", tramite la realizzazione di un asse principale di collegamento e di un sistema di sei svincoli di interconnessione con la tangenziale ovest di Milano, l'autostrada A4 Torino-Venezia, l'autostrada A8 per Como-Varese, il nuovo Polo fieristico ed il sistema della viabilità locale.

Con delibera n. 22 del 27 giugno 2003 il CIPE ha approvato il progetto definitivo per un importo di 387,14 M€. Il relativo finanziamento è così ripartito:

- 109,909 M€ a carico delle Società concessionarie delle autostrade (di cui 31,196 M€ Soc. Serravalle-Milano-Pontechiasso; 60,495 M€ Soc. Torino-Milano e 18,218 M€ Soc. Autostrade per l'Italia);
- 182,755 M€ a carico delle risorse di cui alla legge n.166/2002 (legge obiettivo), assegnate con la sopraindicata delibera CIPE n.22/2003;

- 94,475 M€ a carico del soggetto aggiudicatore (provincia di Milano).

Sono in corso i lavori. Occorre assicurare la copertura degli extracosti (attualmente stimati in 44 M€), nonché dell'intervento di connessione con la città di Milano (sovraccosto di 19 M€ per Viabilità di Cascina Merlata), attraverso specifici stanziamenti o la revisione dei piani finanziari dei concessionari autostradali.

Raccordo autostradale Valtrompia

L'intervento consiste nella realizzazione del raccordo autostradale di collegamento della A4 alla Valtrompia, per un'estesa di circa 37 km, articolata nelle seguenti tratte:

- Ospitaletto – Concesio (12,6 km): adeguamento della S.P.19 e delle intersezioni con la viabilità esistente;
- Concesio – Lumezzane e svincolo di Sarezzo (11,6 km + 2,2 km): di nuova realizzazione e a pedaggio;
- Concesio – Stocchetta (4,9 km): realizzazione di viabilità a servizio urbano e di una sotterranea di scorrimento di collegamento con la Valtrompia;
- Caserma Papa (2,6 km): ammodernamento del tracciato della tangenziale ovest di Brescia in corrispondenza della Caserma e adeguamento degli svincoli.

Con delibera n.12 del 27 maggio 2004, il CIPE ha approvato il progetto definitivo per l'importo di 769,319 M€, con finanziamento posto a carico della Società concessionaria, senza apporto di risorse pubbliche aggiuntive.

A seguito di sentenza negativa della C.E. l'opera è stata stralciata dalla concessione alla Società Brescia-Padova.

L'ANAS ha approvato il progetto esecutivo del raccordo in data 20.12.2005 ed è subentrata alla concessionaria sulla base della convenzione sottoscritta il 1 marzo 2006, acquisendo la disponibilità di 270,716 M€, previsti nel piano finanziario regolato dalla convenzione sottoscritta il 7 dicembre 1999. L'ANAS ha pubblicato il bando di gara per la realizzazione di un 1° lotto dell'importo di 250 M€, concludendo la fase di prequalifica delle imprese.

Completamento tangenziale nord di Milano (Rho-Monza) e 3° corsia Milano Meda

La Milano – Meda (ex SS 35 dei "Giovi") è ora una superstrada a due corsie per senso di marcia e necessita, in funzione dei consistenti volumi di traffico, di essere potenziata e connessa alla rete autostradale: a sud con la A4 a Cormano e a nord con la Pedemontana a Cesano Maderno.

La realizzazione del Completamento tangenziale nord di Milano, utilizzando la Rho – Monza, chiude la tangenziale nord collegando la A52 (peduncolo in concessione a Milano – Serravalle spa) col sistema di accessibilità autostradale del Polo fieristico e il raccordo diretto con A4, A8 e Tangenziale Ovest.

L'ANAS sta valutando l'ipotesi di inserimento dell'opera nella convenzione con la Società Serravalle per realizzare l'intervento, quale raccordo alla rete autostradale

esistente, ovvero, qualora questo non fosse possibile, per procedere all'affidamento tramite gara pubblica di concessione.

Raccordo autostradale Casello di Ospitaletto (A4) e Aeroporto di Montichiari.

Costituisce elemento fondamentale di collegamento e razionalizzazione della viabilità provinciale del territorio bresciano, nella più ampia prospettiva di interconnettere la rete autostradale esistente con quella programmata, in corso di progettazione e/o di prossima realizzazione.

L'intervento consiste nella realizzazione di un raccordo autostradale tra la A4, in corrispondenza dei caselli di Ospitaletto e Brescia est, la A21 al nuovo casello di Poncarale e la viabilità di accesso all'aeroporto di Montichiari.

L'intervento costituisce il naturale completamento verso sud del raccordo tra l'autostrada A4 e la Valtrompia, in modo da realizzare una sorta di anello stradale intorno alla città di Brescia.

Il progetto definitivo, dell'importo di 295,822 M€ per la realizzazione di circa 30 km, è stato approvato dal CIPE con delibera del 18 marzo 2005. Il progetto esecutivo è all'approvazione dell'ANAS.

E' previsto il concorso di TAV al finanziamento per 37 M€ per opere di stretta competenza ferroviaria, in quanto l'intervento interferisce con la linea AV/AC Milano-Verona.

La copertura finanziaria sarà a carico della concessionaria Società Autostrade Centro Padane s.p.a., secondo modalità da ridefinire in occasione della revisione del piano economico-finanziario.

Bretella di Castelvetro Piacentino sulla A21

L'intervento consiste in un nuovo collegamento autostradale tra il Casello di Castelvetro Piacentino e la SS10 Padana inferiore, con attraversamento del fiume Po e collegamento con il porto interno di Cremona, ed opere connesse. In territorio lombardo le opere prevedono la realizzazione del "peduncolo" che collega la SP 234 alla SS 415, con un nuovo ponte sul fiume Po.

La progettazione dell'opera, a cura della Società Autostrade Centro Padane Spa, è a livello di definitivo, completo di Studio di Impatto Ambientale.

L'intervento ha un costo di 173 M€ ed è contenuto nella vigente concessione della Società Autostrade Centro Padane SPA, con finanziamento interamente a carico della società concessionaria ed inserito nel nuovo piano finanziario aggiornato dell'ANAS il 16 marzo 2006.

Altre opere autostradali

Le seguenti opere autostradali in fase realizzativa, progettuale od approvativa sono confermate:

- Completamento dell'ammodernamento della tratta della A4 Milano –Torino. Quarta corsia Milano – Novara. Il progetto è in corso di approvazione. Per la copertura finanziaria si sta procedendo alla revisione della concessione.
- Autostrada A9: 3° corsia, dall'innesto con la A8 fino a Como. La realizzazione è a carico della soc. Autostrade per l'Italia
- Potenziamento con 3° corsia autostrada A7 Milano – Genova. I lavori sono in corso da parte della Società concessionaria Serravalle.

Accessibilità stradale a Malpensa

Collegamento Malpensa S.S. 527 – A4 (Boffalora) – S.S. 11. L'opera è in corso di realizzazione da parte dell'ANAS e ha un costo di 204,697 M€. La copertura finanziaria è prevista a valere sulle risorse ex art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997. L'opera è inserita tra gli interventi di breve periodo, con realizzazione al 2009.

Variante S.S. 494 – Nuovo ponte sul Ticino a Vigevano. Il progetto definitivo prevede un costo di 51,202 M€ ed il soggetto aggiudicatore è la provincia di Pavia; la copertura finanziaria è a valere sulle risorse ex art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997. L'opera è inserita tra gli interventi di breve periodo, con realizzazione al 2009.

Collegamento tra la SS. 11 'Padana Superiore' a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino.

Il CIPE, con delibera n.127 del 29 marzo 2006, ha espresso valutazione positiva sul progetto preliminare. Gli interventi previsti, dell'estesa complessiva di 34,3 km, consistono in:

- allargamento della sede stradale da due a quattro corsie dal casello di Boffalora Ticino alla S.S. 11 "Padana superiore", relativo alla seconda fase funzionale del tratto terminale del costituendo collegamento viario Boffalora-Malpensa, per una lunghezza di 1,8 Km;
- collegamento, per una lunghezza complessiva di 22 Km, tra la S.S. 11 a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, secondo una tipologia a doppia carreggiata (categoria "A"), con tracciato in sede nuova nel tratto da Magenta ad Abbiategrasso e in riqualificazione della attuale S.P. 114 nel tratto da Abbiategrasso a Milano e con raccordo terminale alle opere di adeguamento nella tratta Cusago-tangenziale ovest realizzate dal Comune di Milano;
- variante di Abbiategrasso, in nuova sede sulla S.S. 494 e riqualifica in sede del tratto Abbiategrasso-Vigevano, con esclusione del nuovo ponte sul Ticino (con cui l'intervento si raccorda, ma oggetto di altro progetto) e con tipologia a carreggiata semplice e per una lunghezza di 8,9 Km, e con connessione, tra la S.S. 494 e il tratto a doppia carreggiata Magenta-Milano, mediante raccordo di 1,6 Km a semplice carreggiata del tipo "C1" ;

Il costo complessivo dell'intervento è di M€ 231,09 M€ a seguito dell'adeguamento del progetto e la copertura finanziaria è prevista a valere sulle risorse ex art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997 nonché a valere su risorse regionali di cui alla legge 4 ottobre 2004, n. 41. Dal piano economico-finanziario sintetico, redatto secondo lo schema

approvato con delibera n. 11/2004, si rileva la mancanza di "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione, trattandosi di opera non assoggettabile a tariffazione.

L'intervento e' inserito nel Piano della Viabilità 2007/2011.

Collegamento alla SS.341 'Gallaratese', tra Somarate ed il confine con la provincia di Novara: tratto compreso tra l'Autostrada A8 (bretella di Gallarate) e la SS.527 in comune di Vanzaghello

Il CIPE, con delibera n.114 del 29 marzo 2006, ha espresso valutazione positiva sul progetto preliminare, finalizzato a collegare, con l'aeroporto di Malpensa, l'area nord milanese ed il basso varesotto, nonché le aree centrali ed orientali lombarde tramite il sistema viabilistico pedemontano. Il costo complessivo dell'intervento, dell'estesa di 9,4 km, è di 93,003 M€, di cui 47,847 per il tratto nord e 45,156 M€ per la bretella di Gallarate: la copertura finanziaria è prevista a valere sulle risorse ex art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997 e dal piano economico-finanziario sintetico, redatto secondo lo schema approvato con delibera n. 11/2004, si rileva la mancanza di "potenziale ritorno economico" derivante dalla gestione, trattandosi di opera non assoggettabile a tariffazione.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

S.S. 33 del Sempione – Variante tra gli abitati di Rho e Gallarate

Il progetto, inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche, è redatto dall'ANAS e prevede un costo di 282 M€, con una disponibilità pari a 42,3 M€ a valere sulle risorse previste dall'art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997. L'opera è inserita tra gli interventi di medio periodo, con realizzazione al 2012.

S.S. 342 – Peduncolo di Vedano Olona

L'intervento, il cui costo è stimato in 64,81 M€, è finanziato per 8,931 M€ a valere sulle risorse ex art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997 e per 1 M€ a valere su risorse di cui alla legge regionale di bilancio 4 ottobre 2004, n. 41 e successive.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

S.S. 342 – Variante di Solbiate e Olgiate Comasco

L'intervento, il cui costo è stimato in 20,7 M€, è finanziato per 6,832 M€ a valere sulle risorse previste dall'art. 1, comma 3, della legge n. 345/1997 e per 3 M€ a valere su risorse di cui alla legge regionale di bilancio 4 ottobre 2004, n. 41 e successive modifiche e integrazioni.

Accessibilità alla Valtellina ed alla Valchiavenna - I lotto variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio

Con delibera n.151 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto definitivo, presentato dall'ANAS, dell'"Accessibilità Valtellina – S.S. n.38 – lotto 1 – variante di

Morbegno, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Tartano, per l'importo di 671,85 M€. A seguito della limitata disponibilità di risorse, con l'accordo del 21.10.2006, sottoscritto a Sondrio, è stato deciso di limitare il progetto, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto, fino alla concorrenza dell'importo di M€ 280 M€, alla cui copertura si farà fronte con fondi della regione Lombardia per 90,5 M€, dei fondi assegnati alla Provincia di Sondrio e dalla stessa indirizzati alla realizzazione dell'intervento (SS.38 – 1° lotto – variante di Morbegno), per 24 M€, dell'ANAS per 25,5 M€, a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo) per 140 M€, come da delibera CIPE n.75 del 29 marzo 2006, emanata in esecuzione di quanto disposto dall'art.1, comma 78, della legge n.266/2005 (finanziaria 2006).

Nell'ambito dei progetti complessivi sulla SS 38, devono altresì essere considerate prioritarie le risoluzioni infrastrutturali, tramite varianti o tangenziali, dei nodi di Morbegno, Sondrio, Tirano e Bormio, per i quali vanno assicurate le necessarie risorse.

Il 18 dicembre 2006 è stato sottoscritto l'accordo per la realizzazione degli interventi di potenziamento e riqualificazione delle viabilità di accesso alla Valtellina ed alla Valchiavenna (SS.36 e SS.38) e per l'attuazione immediata di un primo stralcio della SS. 38 "dello Stelvio" 1° lotto – Variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano (compreso) di importo pari a 279,95 M€*.

*L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Connessione stradale veloce, non a pedaggio, SS36 Monza-Cinisello Balsamo (Viale Lombardia)

L'opera, inserita in Legge Obiettivo per sole procedure, riguarda la connessione tra la Strada Statale 36 e il sistema autostradale di Milano nei Comuni di Monza e Cinisello Balsamo.

Il costo iniziale previsto nel progetto esecutivo aggiudicato era di 136,6 M€ circa, già finanziato. L'aggiudicazione è stata poi revocata e si è provveduto all'adeguamento della progettazione esecutiva dell'intervento, suddiviso in due lotti riguardanti:

- le opere all'aperto (lotto funzionale)
- le opere in sotterraneo riguardanti il viale Lombardia in comune di Monza (lotto di completamento)

Il costo aggiornato dell'opera è di 228 M€, così ripartito (atto aggiuntivo alla convenzione del 21.11.2000, sottoscritto in data 24.11.2006):

- ANAS	€	180.576.000	79,20%
- Regione Lombardia	€	2.941.200	1,29%
- Provincia di Milano	€	18.969.600	8,32%
- Comune di Monza	€	12.061.200	5,29%
- Comune di Monza	€	2.076.859	0,91%
- Consorzio Alto Lambro ora ALSI S.p.A.	€	3.098.741	1,36%
- Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.	€	8.276.400	3,63%

E' in corso la gara d'appalto per la realizzazione di un lotto funzionale dal km 8+555 al km 10+400, di importo pari a M€ 61,718

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

E' in corso l'aggiornamento del progetto del lotto di completamento (dal Km 10+400 al Km 12+8270), di importo pari a 169,09 M€ per il quale è previsto l'avvio della gara d'appalto entro la fine del 2007.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Ristrutturazione del Ponte sul fiume Po a Casalmaggiore lungo la ex SS 343 "Asolana"

Il progetto, dell'importo di 10 M€, è stato redatto dall'ANAS che si è impegnata a cofinanziare l'opera fino ad un massimo di 5 M€, come da protocollo d'intesa sottoscritto in data 12 maggio 2003 con le regioni Lombardia ed Emilia Romagna, le province di Cremona e di Parma, ed i Comuni di Casalmaggiore e Colorno.

A seguito del trasferimento della strada alle competenze regionali, ed in particolare alla provincia di Cremona, l'ANAS ha comunicato l'impossibilità di confermare il proprio contributo.

I soggetti sottoscrittori del protocollo d'intesa hanno prodotto un atto di diffida nei confronti dell'ANAS, affinché confermi l'obbligazione assunta per il cofinanziamento dell'opera.

Completamento del Ponte di Montodine

L'intervento è ricompreso nei lavori di ripristino del collegamento tra Crema e Piacenza interrotto a seguito del crollo del ponte sul fiume Adda tra Bertonico e Montodine. L'opera risulta già realizzata per l'80%, e i lavori, sospesi dal 2002 a causa del fallimento dell'impresa aggiudicataria, sono stati ripresi. Il progetto definitivo, per un importo pari a 20,29 M€, è stato approvato dall'ANAS ai primi di novembre 2006.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Lavori di ammodernamento della S.P. Quarta da convertire in SS 237 – I lotto da Vobarno a Sabbio Chiese.

L'arteria costituisce viabilità di collegamento tra i vari centri della Valle Sabbia, importante polo industriale della provincia di Brescia, ed è la principale direttrice di accesso al Trentino occidentale.

L'opera è in fase di avanzata realizzazione. È stata redatta da ANAS una variante tecnica suppletiva per un importo di 29,73 M€.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Tangenziale Sud di Bergamo

L'intervento della tangenziale Sud di Bergamo è stato oggetto di appalto, poi revocato da parte di ANAS; è in fase di revisione l'iter di progettazione e realizzazione, con accordo tra ANAS e Provincia di Bergamo per la attribuzione di ruolo di stazione appaltante, a seconda dei vari lotti attuativi.

L'opera, del presenta un costo complessivo di 150 M€ da reperire sul bilancio ANAS, è divisa in 3 tratte funzionali:

- da Stezzano a Zanica: costo 25 M€, da reperire sul bilancio ANAS;
- da Treviolo a Paladina: costo 35 M€, in corso di realizzazione e già finanziata;
- da Paladina a Villa d'Almé: costo 90 M€, da reperire sul bilancio ANAS.

Il 18 dicembre 2006 è stato sottoscritto l'accordo per la realizzazione di infrastrutture viarie in provincia di Bergamo, nel quale è ricompresa la tangenziale Sud ed è stato definito prioritario il tratto "Stezzano – Zanica".

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Collegamento Lecco-Bergamo

L'intervento si inserisce in un ampio programma di opere volte al riassetto della rete viaria del comparto territoriale in esame. Rappresenta una variante all'itinerario della SS 342 da Pontida a Mapello e raccorderà la variante alla S.P. 169 col nuovo "asse interurbano".

Con delibera n. 126 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta *Calusco d'Adda – Terno d'Isola* per l'importo di 58,00 M€, interamente da finanziare.

Con delibera n. 89 del 20 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della Variante di Cisano Bergamasco per l'importo di 25,820 M€, interamente da finanziare.

Il soggetto aggiudicatore è la Provincia di Bergamo ed è disponibile il progetto definitivo

Riqualfica viabilità ex SS. 415 "Paullese"

L'intervento mira ad ovviare allo stato di rilevante congestione che caratterizza la strada "Paullese" che rappresenta, unitamente alla SP14 "Rivoltana" e alla SP103 "Cassanese", il pettine delle penetrazioni a Milano dal quadrante est della Provincia.

Delle tre arterie la "Paullese" è da considerarsi la più importante in relazione alla dimensione dei centri abitati serviti e soprattutto in funzione del ruolo assunto nella rete lombarda, assicurando i collegamenti Milano-Crema-Cremona.

Il progetto riguarda l'ammodernamento dell'attuale tracciato SS415 "Paullese" e l'eliminazione degli incroci a raso, con realizzazione di due carreggiate separate per i due sensi di marcia e spartitraffico centrale.

Il progetto è articolato in due lotti:

1. da Peschiera Borromeo (MI) allo svincolo con la SP n.39 “Cerca”;
2. dallo svincolo con la SP n.39 “Cerca” a Spino d’Adda (CR).

L’estesa complessiva è di 5,377 km ed è prevista la realizzazione di 3 svincoli (Peschiera Borromeo – zona industriale, Mediglia e Pantigliate).

Con delibera n. 149 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dei due lotti per l’importo complessivo di 162,800 M€.

La copertura finanziaria dell’intervento è assicurata dalla Regione Lombardia e dalla Provincia di Milano per l’importo di 131,329 M€ (delibera di giunta reg. n.VII/20839 del 16.2.2005), mentre per l’importo residuo pari a 31,471 M€ i medesimi Enti hanno sottoscritto il 17.11.2005 una dichiarazione congiunta di assunzione a proprio carico dell’onere relativo.

Il soggetto aggiudicatore è la provincia di Milano ed è disponibile il progetto esecutivo.

Con delibera CIPE n. 113 del 29 marzo 2006 è stato approvato il progetto preliminare dell’adeguamento del *Ponte sul fiume Adda*, sulla tratta relativa al 2° lotto. Il progetto prevede la costruzione di un nuovo ponte (della lunghezza di 240 m), in affiancamento a quello esistente, per consentire il flusso su due carreggiate. Il costo complessivo è di 4,73 M€ e la copertura finanziaria è assicurata dalla Regione Lombardia.

La riqualificazione della “Paullese” prevede inoltre la realizzazione di altri 2 lotti:

- da Crema a Dovera, con un costo di 75 M€, interamente finanziati dalla Regione;
- da Dovera a Fiume Adda, con un costo di 55 M€, da finanziare.

S.S. 42 “del Tonale e della Mendola”

L’intervento sulla S.S.42 si propone di realizzare varianti sull’attuale tracciato, per consentire le deviazioni ai nuclei abitati della media Valle Camonica.

In esecuzione di quanto disposto dall’art.1, comma 78, della legge n.266/2005 (finanziaria 2006), con delibera CIPE n.75 del 29 marzo 2006 è determinato un finanziamento di 9,228 M€ per il completamento del “sistema accessibilità Valcamonica, S.S.42 del Tonale e della Mendola”.

Gli interventi:

- Variante alla SS. 42 da Albano S.Alessandro a Trescore Balneario: Il progetto definitivo dell’opera è in fase di approvazione da parte dell’ANAS. In data 12.4.2006 si è conclusa positivamente la Conferenza dei servizi ai sensi del DPR n.383/1994. Il costo aggiornato dell’intervento è di 37,254 M€, dei quali 4,500 M€ a carico della regione Lombardia (delibera G.R. n.19051 del 15.10.2004), come da impegno sottoscritto nell’accordo del 18 dicembre 2006 per la realizzazione di infrastrutture viarie in provincia di Bergamo.

L’intervento e’ inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- S.S. 42 – tratta Nadro di Ceto – Cedegolo: Il progetto esecutivo, predisposto dall'impresa aggiudicatrice, per l'importo di 134 M€, è stato oggetto di variante, per tener conto di sopravvenienze archeologiche, che ha determinato un costo aggiuntivo di 30 M€, con risorse da reperire.
- S.S. 42 – tratta Cedegolo - Edolo: L'intervento consiste nell'adeguamento della sede stradale, nonché nella realizzazione della variante all'abitato di Edolo e del completamento del raccordo con la S.S.39. Il costo è di 135 M€ con risorse da reperire.
- S.S. 42 – svincolo ospedale di Esine: L'intervento è ricompreso nella convenzione sottoscritta dall'ANAS e dalla Comunità Montana di Valle Camonica; il progetto è stato approvato dall'ANAS a giugno 2006 per l'importo di 1,810 M€ ed il richiesto cofinanziamento dell'opera per 0,59 M€ è stato reperito nell'ambito della manutenzione straordinaria per il periodo 2007/2011.
- S.S. 42 – adeguamento sottopasso ferroviario in località Ponte Dassa nel Comune di Sonico: L'intervento è ricompreso nella convenzione sottoscritta dall'ANAS e dalla Comunità Montana di Valle Camonica; il progetto è stato approvato dall'ANAS a giugno 2006 per l'importo di 1,050 M€ ed il richiesto cofinanziamento dell'opera per 0,31 M€ è stato reperito nell'ambito della manutenzione straordinaria per il periodo 2007/2011.

S.S. 45 bis "Gardesana occidentale"

L'intervento consiste nella messa in sicurezza del versante tra Limone del Garda ed il confine con il Trentino. Il costo è di 12,65 M€ e la progettazione preliminare.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Viabilità di adduzione alla provincia di Varese

Tangenziale di Varese: collegamento SS. nn° 342 / 233 / 344. L'intervento rientra nell'accordo tra ANAS e Provincia di Varese, sottoscritto il 3 giugno 2003. Il progetto definitivo, predisposto dalla provincia di Varese, per il quale è in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, prevede un costo di 54,1 M€.

Una parte dei finanziamenti, per complessivi 28,1 M€, è garantita dagli Enti locali e dal Dipartimento della Protezione Civile; l'ANAS concorre per 16,00 M€ e la Regione si impegna a cofinanziare l'intervento con 10 M€, garantendo, altresì, la realizzazione dell'opera per lo svolgimento, nel 2008, dei Mondiali di ciclismo.

SS 344 – collegamento Arcisate – Bisuschio. L'intervento rientra nell'Accordo di Programma Quadro tra ANAS e provincia di Varese, sottoscritto il 3 giugno 2003. La provincia di Varese ha predisposto il progetto definitivo – per il quale è in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale regionale - che prevede un costo di 21,47 M€, di cui 18,21 a carico di anas e la rimanente quota a carico della provincia.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Potenziamento dello svincolo di Gazzada-Buguggiate e completamento raddoppio bretella A8-Varese Lo Studio di fattibilità prevede un costo pari a 42,526 M€, di cui 33,533 M€ per lo svincolo di Gazzada e 8,993 M€ per la bretella A8-Varese. Il Ministero delle Infrastrutture si è impegnato a favorire l'inserimento degli interventi nei piani finanziari di Autostrade S.p.A.. L'opera è inserita tra gli interventi di breve periodo, con realizzazione al 2009.

SS 394 del Verbano Orientale - ammodernamento planimetrico.

“Ammodernamento planimetrico dal Km.38+170 al Km.41+650. 1° e 2° lotto”
L'intervento rientra nell'Accordo di Programma Quadro tra ANAS e Provincia di Varese, sottoscritto il 3 giugno 2003. - livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 10,889

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS 629 - Riqualfica Vergiate – Besozzo.

L'intervento rientra nell'accordo tra provincia di Varese e ANAS, sottoscritto il 3 giugno 2003. Il costo stimato per la realizzazione dell'intervento è 50 M€, con copertura finanziaria parzialmente da reperire a carico dell'ANAS.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011 per un primo stralcio di importo pari a 35,48 M€.

Nuovo collegamento tra la SS 629 a Besozzo e la SS 394 a Gavirate

Il costo stimato per la realizzazione dell'intervento è pari a 35,48 M€ con copertura finanziaria, da reperire, a carico dell'ANAS, previo sviluppo della progettazione. L'opera è inserita tra gli interventi di lungo periodo, con realizzazione al 2015.

Tangenziale di Somma Lombardo. Il costo stimato per la realizzazione dell'intervento è pari a 130 M€, con copertura finanziaria, da reperire, a carico dell'ANAS, previo sviluppo della progettazione. L'opera è inserita tra gli interventi di lungo periodo, con realizzazione al 2015.

Altre opere stradali

Le seguenti opere stradali in fase realizzativa, progettuale od approvativa sono confermate:

- SS. n° 340 “Regina” tratto Colonno – Ossuccio: l'itinerario necessita di interventi di riqualificazione su diverse tratte; oltre alle opere puntuali già avviate è prioritaria la realizzazione della variante di Colonno-Ossuccio. Lo stato della progettazione è a livello di studio di fattibilità ed il costo stimato a carico dello Stato (ANAS) è di 64,07 M€.
- SS 340 “Regina” variante di Menaggio: il costo dell'opera è di 43,837 M€ ed i lavori sono in corso. E' rilevata una criticità finanziaria di 4,252 M€.

- SS 340 Galleria di Albogasio – adeguamento da Cima di Porlezza al confine di Stato (2° lotto): il costo dell'opera è di 64,376 M€ ed i lavori sono in corso. E' rilevata una criticità finanziaria di 13,596 M€.

SS.36 del Lago Di Como E Dello Spluga

Lavori di consolidamento del contorno roccioso e di rifacimento del rivestimento dissestato della canna di monte dal km 84+485 al km 84+905 e della canna di valle dal km 84+243 al km 84+474 della galleria Monte Piazza – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 38,93

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 340 Dir. Regina

Variante Dongo Gravedona Domaso Lotto 1° - variante di Dongo – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 86,119

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 38 Dello Stelvio

Lavori di adeguamento della sicurezza delle gallerie nel tratto Grosio Sondalo Bormio dal km 72+000 al km 100+000 della SS 38 – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 14,331

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 9 Via Emilia

- Variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla SS. 234 – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 85,280

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lavori urgenti per il ripristino statico delle pile del ponte sul fiume PO a Piacenza, dal Km 262+392 al Km. 263+487, a seguito del danneggiamento provocato dalla piena del fiume durante gli eventi alluvionali del novembre 1994 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,259

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 340 Dir. Regina

Riqualificazione in sede fra il km 20+000 e incrocio SS 340 dir/SS 36 – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 6,500

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI***Sistema dell'Alta Velocità/Capacità - direttrice Torino-Lione-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana***

La rete AC/AV Torino-Milano si sviluppa in stretto affiancamento sud all'autostrada A4 Torino-Milano con un percorso totale in territorio lombardo di 24,5 Km.

Il costo dell'intera tratta è di 7.788 M€ e l'ulteriore fabbisogno ammonta a 352 M€.

La Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona si sviluppa in stretto affiancamento con le infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti ed in corso di progettazione, con un percorso di circa 112 km ed attraversando il territorio di 31 comuni lombardi e 4 veneti.

Il progetto preliminare dell'intervento è stato approvato dal CIPE, con prescrizioni, il 5 dicembre 2003.

Con DL n. 7/2007 è stata revocata la concessione a TAV e quindi al General Contractor affidatario. In relazione a tale revoca la realizzazione dell'opera è prevista mediante l'affidamento a gara di appalto integrato per fasi funzionali.

- 1° fase – Tratta Treviglio – Brescia, interconnessione di Brescia Ovest e relativa sistemazione del nodo di Brescia del costo di 2.000 M€.

L'intervento è inserito tra le "opere prioritarie da avviare" nel Contratto di programma RFI 2007 – 2011. Nell'arco di piano sono inclusi 175 M€ di oneri accessori per affiancamento alla strada BreBeMi;

- 2° fase – Tratta Brescia – Verona del costo di 2.800 M€,

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Quadruplicamento Lambrate-Treviglio

Il costo dell'opera ammonta a 551 M€, interamente finanziati. Nell'ambito di tale finanziamento è necessario anche ricomprendere le opere per lo scavalco (salto di montone) di Treviglio.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Sistema Gottardo: Potenziamento delle linea Bergamo-Seregno

L'opera, si inserisce nell'ambito dei "Corridoi ferroviari – potenziamento del sistema Gottardo: Gronda ferroviaria nord-est". Consiste in un potenziamento del collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo attraverso il raddoppio di un tratto della linea esistente Seregno – Ponte San Pietro e la realizzazione di un nuovo tratto di linea elettrificata a doppio binario. Lo sviluppo complessivo della linea è di 34 km.

Con delibera n.150 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare per l'importo arrotondato di 1.000 M€, di cui risulta una copertura finanziaria pari a 83 M€ a valere sulla legge n.472/1999. L'ulteriore fabbisogno ammonta a 917 M€. Attualmente sono in corso le attività propedeutiche alla redazione del progetto definitivo.

In sede di progettazione si terrà conto delle interferenze con la autostrada Pedemontana lombarda, in quanto territorialmente affiancata alla ferrovia.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Sistema Gottardo: Quadruplicamento Chiasso – Milano

In relazione alla forte domanda di mobilità espressa dall'area del Nord Milano verso il capoluogo, la Regione, nell'ambito del parere rilasciato sul progetto preliminare, ha richiesto che RFI predisponga, in collaborazione con Regione e Ferrovie nord, uno studio di fattibilità del potenziamento infrastrutturale tra Camnago e Milano, in un'ottica di integrazione tra le reti ferroviarie. Questa linea di sviluppo strategico dei collegamenti della Brianza con Milano non ha trovato però rispondenza da parte di RFI, determinando la sospensione dell'istruttoria ministeriale necessaria per l'approvazione da parte del CIPE.

È stato pertanto richiesto di sbloccare l'istruttoria ministeriale sul preliminare coinvolgendo Regione e RFI nella definizione delle determinazioni conclusive.

Nuova linea "Cintura Merci Sud" di Milano – Gronda Sud

L'intervento prevede il potenziamento delle linee esistenti a Sud del Capoluogo lombardo per realizzare una linea, atta a consentire il completo aggiramento del nodo di Milano da parte dei traffici merci da Est ad Ovest. L'opera, inserita in programmazione RFI con il livello 1, ha un costo complessivo di 1.200 M€, di cui 56 M€ già assegnati. E' in corso l'analisi trasportistica a cui farà seguito lo studio di fattibilità.

Raddoppio della linea Bergamo – Treviglio

Con l'attivazione dell'ultimo tratto Verdello–Bergamo, è stato completato il raddoppio, per circa 22 km, della linea. Resta da completare la sistemazione degli impianti di Bergamo. Entro luglio 2008 è previsto l'attrezzaggio della linea con un nuovo sistema per il distanziamento dei treni, integrato con il sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT).

Il costo dell'opera è di 96 M€, interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra le "opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011. Nell'arco di piano è escluso il PRG ed ACEI di Bergamo.

Potenziamento infrastrutturale Milano - Lecco

Sulla linea Milano -Lecco sono in corso i lavori di raddoppio dell'ultimo tratto di linea a semplice binario Airuno - Carnate/Usmate (estesa circa 14 km)

Entro il 2007 è prevista l'attivazione di tutti gli interventi, compreso il potenziamento tecnologico del tratto già raddoppiato da Airuno a Calolziocorte, integrato con il sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT).

L'intervento ha un costo di 215 M€ di cui 210 M€ finanziati ed è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011.

Passante Milanese

Nel 2004, con l'attivazione del Passante ferroviario di Milano in direzione Lambrate - Pioltello, è stata completata la tratta urbana in sotterraneo di circa 10 km, con le relative stazioni. Per il ramo tra Porta Vittoria e Rogoredo, l'attivazione è prevista entro il 2007. L'investimento a carico di RFI è di circa 159 M€ interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011.

Quadruplicamento Tortona - Voghera

Il progetto prevede il quadruplicamento della linea per circa 16 km, prevalentemente in affiancamento ai binari esistenti. Completato il progetto preliminare sono state avviate le procedure urbanistiche per le varianti ai Piani Regolatori dei comuni interessati. E' in corso di avvio l'affidamento della progettazione definitiva, il costo dell'intervento ammonta a 600 M€ e l'attivazione è programmata entro il 2013. Allo stato attuale sono disponibili finanziamenti per circa 4 M€.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 - 2011.

Ampliamento impianto di manutenzione rotabili di Milano Martesana 1^ fase.

Il progetto, del costo di 130 M€ interamente da reperire, consiste nella realizzazione della 1^ fase dell'ampliamento dell'impianto di pulizia e manutenzione rotabili, prevalentemente AV, di Milano Martesana. Il progetto comprende la realizzazione dei collegamenti del nuovo impianto con le stazioni di Milano Centrale e Milano Greco e dei fabbricati di servizio.

L'ampliamento dell'impianto, che comporta modifiche all'apparato di sicurezza di Milano Greco e l'adeguamento degli impianti SCMT, sia in ambito della stazione di Milano Greco che sulla linea Milano Greco - Milano Centrale, renderà possibile il trasferimento di gran parte delle attività di tipo manutentivo ad oggi localizzate nell'impianto di Milano Fiorenza.

E' stata inclusa nel progetto anche la banalizzazione della linea Milano Chiasso, nonché alcuni interventi al PRG di Milano Greco, al fine di realizzare nuovi instradamenti e, in particolare, l'attestamento delle relazioni da Bergamo.

La progettazione preliminare è conclusa,

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Accessibilità ferroviaria a Malpensa

Potenziamento linea ferroviaria Novara – Seregno: variante di Galliate. La linea Novara Seregno è inclusa nella rete del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti prevista nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (Gronda nord merci: Novara-Saronno-Seregno-Carnate-Bergamo).

L'intervento prevede il potenziamento della linea Novara-Vanzaghello con funzione di collegamento tra Torino e Novara e l'aeroporto di Malpensa.

Il costo complessivo dell'opera è di M€ 87,419 suddiviso nei seguenti interventi:

- potenziamento linea Novara-Seregno, variante di Galliate (43,118 M€);
- tangenziale ovest di Galliate (1,937 M€);
- collegamento diretto Torino-Malpensa (42,364 M€).

Con delibera n. 21 del 18 marzo 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare ed ha fissato in 43,118 M€ il limite di spesa a carico dello Stato. Il soggetto attuatore è Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A. ed è disponibile il progetto definitivo.

Raccordo X a Busto Arsizio di connessione da nord della linea RFI Rho – Gallarate con la linea FERROVIENORD Saronno – Malpensa, direzione Malpensa: l'intervento è in corso di realizzazione, a cura di FERROVIE NORD ed a spese di RFI, con termine lavori al 2008, per un costo pari a 4,7 M€. L'opera è inserita tra gli interventi di breve periodo, con realizzazione al 2009.

Raddoppio e interrimento della tratta di Castellanza della linea FERROVIENORD Saronno – Novara/Malpensa, compreso il raccordo Z di collegamento della linea FERROVIENORD da Saronno con la linea RFI stazione di Busto Arsizio: le opere sono in corso di realizzazione, con termine lavori al 2008, per un costo pari a 137,4 M€, interamente finanziato. L'opera è inserita tra gli interventi di breve periodo, con realizzazione al 2009.

Potenziamento ferrovia Saronno – Seregno. L'intervento consiste nella riqualificazione della esistente linea ferroviaria Saronno - Seregno, avente un'estesa di circa 15 km e che costituisce parte integrante del collegamento Novara – Seregno, nell'ambito dell'itinerario nord merci, per il miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto di Malpensa.

Con delibera n. 86 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo per l'importo di 75,505 M€. La relativa copertura finanziaria è così articolata:

- 26,976 M€ a valere su fondi regionali e statali già disponibili (APQ ex art.4 d.lgs n.281/1997);
- 48,529 M€ a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo), assegnati con delibera CIPE n.41 del 29 settembre 2004.

E' disponibile il progetto esecutivo ed il soggetto aggiudicatore è Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A. L'opera è inserita tra gli interventi di breve periodo, con realizzazione al 2009.

Collegamento Milano Centrale –Garibaldi FS – Bovisa FN. L'opera è in corso di esecuzione da parte di RFI per un costo di 70,19 M€, interamente finanziati. L'intervento è compreso tra "le opere in corso" nel contratto di programma RFI 2007 - 2011.

Nuova linea ferroviaria Varese – Mendrisio: tratta Arcisate – Stabio. L'infrastruttura fa parte del più ampio programma di collegamento ferroviario transfrontaliero tra Mendrisio (Lugano) e Varese (aeroporto Malpensa), individuato nell'Accordo Quadro del 25 luglio 2000 tra la Repubblica Italiana, il Cantone Ticino e la Regione Lombardia.

L'intervento prevede l'adeguamento tecnologico della tratta esistente Varese-Induno Olona-Arcisate, la realizzazione della nuova tratta a doppio binario Arcisate-Gaggiolo-Stabio ed il raddoppio della tratta Stabio-Mendrisio.

Il costo dell'opera, per la parte italiana, è di 204 M€, di cui 5 M€ previsti a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005. Con delibera n. 82/2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare. E' disponibile il progetto definitivo. Il soggetto aggiudicatore è RFI S.p.A. L'opera è inserita tra gli interventi di medio periodo, con realizzazione al 2012.

L'intervento è compreso tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Potenziamento della linea Rho – Arona: tratta Rho – Gallarate e raccordo Y di collegamento della linea RFI direzione Gallarate con la linea FERROVIENORD Saronno – Malpensa direzione Malpensa. Il costo previsto è pari a 350 M€, dei quali 302,45 M€ per il triplicamento, come da progettazione preliminare approvata dal CIPE con delibera n. 65 del 27 maggio 2005, di cui 292 M€ da reperire.

Tale progetto prevede la realizzazione di un terzo binario, di un intervento di scavalco di ingresso a Rho, di un nuovo ponte sul canale Villoresi ed altri interventi. Per la redazione del progetto definitivo del triplicamento e del raccordo Y, per il quale è stimato un ulteriore costo di 48 M€, è necessario rendere disponibili, nel 2007, 10 M€, la cui copertura è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

L'intervento potrà essere avviato a realizzazione entro il 2008, qualora sia consentito un modello di esercizio compatibile con la nuova infrastruttura, basato sull'integrazione delle linee RFI e FERROVIE NORD.

Il soggetto aggiudicatore è RFI S.p.A. L'opera è inserita tra gli interventi di breve periodo, con realizzazione al 2012.

La progettazione del potenziamento è compresa tra “le opere in corso” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011, mentre la esecuzione è compresa tra “le altre opere da realizzare”.

Collegamento di Malpensa a nord con le direttrici Sempione, Varese – Mendrisio – Lugano – Bellinzona e Gallarate. Il progetto preliminare, per un costo stimato di 1.200 M€, risulta in istruttoria da parte della Struttura tecnica di Missione.

Nell’ambito dell’intervento complessivo è prioritaria la realizzazione di una prima tratta comprendente il prolungamento della linea FERROVIE NORD dall’attuale stazione del Terminal 1, resa passante, alla prevista stazione del Terminal 2, per un costo stimato di 130 M€. L’intervento deve inserirsi nell’ambito dell’intero sistema infrastrutturale integrato del collegamento ferroviario a Malpensa, attraverso le reti RFI e FERROVIE NORD. E’ necessario individuare, a partire dal 2007, le risorse necessarie per la progettazione (4 M€) e realizzazione di questa prima tratta funzionale, assicurandone il completamento entro il 2012. Il soggetto aggiudicatore è RFI S.p.A.

Raddoppio Milano – Mortara: tratta Cascina Bruciata – Parona Lomellina. Il raddoppio rappresenta una linea di penetrazione radiale sul nodo di Milano e si inquadra nel Piano di sviluppo del servizio ferroviario regionale, nell’ambito del progetto relativo al miglioramento dell’accessibilità all’aeroporto di Malpensa.

Il costo complessivo del raddoppio Milano-Mortara è di 606 M€, con copertura finanziaria a valere sul Contratto di programma RFI 1994-2000 e sul 4° addendum al Contratto di programma RFI 2001-2005. L’intervento è compreso tra “le opere in corso” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011. Nell’arco di piano è escluso il raddoppio Cascina Bruciata – Parona –Mortara)

Con delibera n. 76 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta Cascina Bruciata-Parona Lomellina (km 19,5) per l’importo di 391,90 M€.

Accessibilità a Malpensa da sud

L’accessibilità da sud all’aeroporto di Malpensa prevede il collegamento della nuova stazione di Malpensa RFI con la linea Rho - Gallarate. E’ concluso lo studio di fattibilità che ha consentito di evidenziare una serie di possibili corridoi ferroviari utili per il collegamento. Il costo stimato dell’opera è di circa 470 M€.

L’intervento è inserito tra “le altre opere da realizzare” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Altri interventi inseriti tra “le opere in corso” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Realizzazione nuova fermata di Rho – Pero: l’intervento ha un costo di 32 M€;.

Transito di Luino- Allungamento a modulo impianti della linea e collegamento con Malpensa: il costo dell’intervento è di 21 M€;.

Sistemazione Tecnologica Milano-Genova: il costo dell’intervento, in fase di ultimazione, è di 29 M€

Interventi Tecnologici Milano-Venezia: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione , è di 47 M€ .

Adeguamento al traffico merci Linea Domodossola/Luino-Novara-Ovada-Genova: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione , è di 130 M€ .

Adeguamento al traffico merci linea Milano – Chiasso: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 8 M€ interamente finanziati.

Potenziamento Impianti manutenzione e pulizia Milano Martesana: il costo dell'intervento è di 33 M€;

Sistemazione Piano Regolatore Generale (PRG) Milano Certosa: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione , è di 72 M€ .

Altri interventi inseriti tra “le altre opere prioritarie da avviare” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento tecnologico Pavia – Milano (Rogoredo) il costo dell'intervento è di 50 M€ interamente da reperire;

Quadruplicamento Pavia – Milano (Rogoredo): il costo dell'intervento è di 900 M€ interamente da reperire

RETI METROPOLITANE

Metropolitana leggera di Brescia – Metrebùs: modifiche migliorative del 1° lotto funzionale Prealpino – S. Eufemia.

L'opera si configura come un collegamento Nord – Sud – Est della città ed è stata oggetto di finanziamenti pregressi a valere sulla legge n.211/1992 riguardanti i seguenti stralci funzionali:

1. tratta Concesio-rione S.Eufemia della lunghezza di 13,1 km con 17 stazioni;
2. tratta di prolungamento della precedente per circa 1,3 km fino al nucleo urbano di Sanpolino con 2 nuove stazioni.

Il progetto redatto dal Comune di Brescia, tramite la propria azienda municipalizzata ASM Brescia s.p.a. (poi divenuta Brescia Mobilità s.p.a.), limitatamente alla tratta Prealpino-S.Eufemia, prevede un costo di 607,105 M€, per il quale sono disponibili finanziamenti per 561,929 M€. Con delibera n.104 del 29 marzo 2006 il CIPE ha assegnato un contributo di 40 M€ a valere sulla legge 266/2005, a parziale copertura del fabbisogno residuo di 45,175 M€.

Il soggetto aggiudicatore è Brescia Mobilità SpA e sono state avviate le procedure di gara.

Prolungamento della linea metro M1 a Monza Bettola: tratta Sesto FS – Monza Bettola

L'intervento, caratterizzato dagli stessi standard progettuali della tratta già realizzata della linea 1, consiste nel prolungamento della linea per una lunghezza di 1.879 m, con la realizzazione delle stazioni di Restellone e Monza Bettola. Con delibera n. 56 del 29 marzo 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'intervento per l'importo di 174,942 M€, finanziato per M€ 70,40 a carico degli enti locali e 54 M€ a valere sulle risorse della legge 166/2002 assegnate con la medesima delibera n. 56/2004. Il fabbisogno residuo di 50,542 M€ rimane da reperire.

Il soggetto aggiudicatore è stato individuato nell'Azienda Trasporti Milanese S.p.A. (delibera CIPE del 29 luglio 2005).

Nuova linea metropolitana M5 da Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi-Bignami

L'intervento consiste nella realizzazione di una metropolitana leggera su rotaia ad automazione integrale, con percorso su due binari interamente in sede propria lungo l'asse urbano definito dai viali Zara e Testi, in galleria naturale ed artificiale e nella realizzazione di 9 stazioni e di un deposito-officina sotterraneo, nonché nell'acquisto di 10 veicoli. Con delibera n. 56 del 29 marzo 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'intervento per l'importo di 495,157 M€, finanziato per 81,700 M€ a valere sulla legge 211/92 (Delibera CIPE n. 76/2001), 54,228 M€ a valere su fondi comunali, 183,560 M€ a carico di privati e 175,669 M€ a valere sulle risorse della legge 166/2002 assegnate con la medesima delibera n. 56/2004.

Il soggetto aggiudicatore è l'Azienda Trasporti Milanese S.p.A.

Accessibilità metropolitana nuovo polo fiera di Milano: nodo di interscambio AC/SFR/MM/TP e privato su gomma

Il progetto si inquadra nell'ambito del nodo di interscambio per l'accessibilità al nuovo polo fieristico tra la rete ferroviaria e la rete delle metropolitane milanesi. L'intervento consiste nella realizzazione di un parcheggio multipiano per 2097 posti auto e della relativa viabilità di accesso, delle opere di attestamento dei servizi pubblici su gomma, urbani ed extra urbani e delle connessioni con la nuova fermata ferroviaria della linea M1 della metropolitana. Il costo complessivo dell'opera è di M€ 35,6. Con delibera n. 63 del 27 maggio 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'intervento per l'importo di 35,6 M€ interamente da reperire.

Il soggetto aggiudicatore è il Comune di Milano.

Interventi per il miglioramento della mobilità nell'area metropolitana milanese.

Impegni assunti dalla precedente legislatura, ma non finanziati:

- Prolungamento della linea M1 da Sesto San Giovanni in direzione Monza (costo pari a 176 M€) e reperimento della copertura finanziaria statale mancante relativa al materiale rotabile per un importo di 51,6 M€;
- nuova linea metropolitana M4 primo lotto S.Cristoforo – Sforza Policlinico: costo 790 M€;
- metrotranvia Milano – Desio – Seregno pari a 214 mln€;
- ammodernamento, riqualificazione della rete e rinnovo materiale rotabile per le linee metropolitane M1, M2 e M3: costo 433 M€;

Ulteriori necessità:

- Prolungamento della linea M2 a Vimercate: costo 650 M€,
- Prolungamento della linea M3 a Paullo: costo 800 M€,
- Metrotranvia Milano – Limbiate: costo 135,5 M€;
- Estensione della linea M5 Garibaldi-S.Siro: costo 563 M€,
- linea M4 secondo lotto Sforza Policlinico –Linate: costo 910 M€,
- prolungamento della linea metropolitana M5 in direzione Monza: costo 501 M€.

Con delibera n. 130 del 6 aprile 2006 – Rivisitazione Programma delle Infrastrutture strategiche – il CIPE conferma le linee metropolitane relative all'accessibilità alla Fiera di Milano e la linea M4 Lorenteggio-Linate, prima tratta funzionale Lorenteggio-Sforza Policlinico.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è previsto, per la realizzazione del tratto della metropolitana di Milano M4 Lorenteggio-Linate, un contributo quindicennale di 3 M€ a decorrere dal 2007, di 6 M€ a decorrere dal 2008 e di 6 M€ a decorrere dal 2009; in grado di attivare, in termini di investimento, nei tre anni rispettivamente 33,557 M€, 67,113 M€ e 67,113 M€.

HUB PORTUALI

Nuova Conca di Cremona – Canale navigabile

Il progetto prevede la costruzione di una nuova conca di accesso al Porto di Cremona, quale polo intermodale del sistema logistico legato al canale navigabile Milano-Cremona-Po.

Con delibera n.100 del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare, per l'importo di 61,25 M€. La copertura finanziaria verrà determinata in sede di progettazione definitiva ed è previsto il concorso finanziario della regione Lombardia.

Dalla relazione del Commissario Straordinario risulta che il progetto definitivo è concluso nel dicembre 2005 e deve essere ancora approvato dal CIPE.

Il soggetto aggiudicatore è l'Azienda regionale per i porti fluviali di Cremona e Mantova, ente regionale di diritto pubblico.

HUB INTERPORTUALI

Con delibera n. 130 del 6 aprile 2006 – Rivisitazione Programma delle Infrastrutture strategiche – il CIPE conferma, per l'hub interportuale di Segrate, le opere complementari del centro intermodale (1° e 2° stralcio).

Le altre priorità riguardano, oltre alla Viabilità di accesso al Terminal Intermodale di Segrate, i Raccordi ferroviari merci di Castellucchio-Rodigo-Gazoldo degli Ippoliti, Pizzighettone-Treviglio, Isola bergamasca.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE MARCHE



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Quadrilatero Marche – Umbria

L'opera prevede il completamento dei collegamenti tra Foligno e Civitanova Marche e tra Perugia e Ancona, nonché la realizzazione della Pedemontana delle Marche tra Fabriano e Muccia/Sfercia.

Il progetto è articolato in due maxilotti; il piano finanziario ha previsto per il primo maxilotto, l'importo di € 1.295,54 e per il secondo, l'importo di € 797,98 per un totale di € 2.093,50.

Per la copertura finanziaria, sono disponibili fondi pubblici di € 469,90, per il primo maxilotto e di € 593,00, per il secondo, per complessivi € 1.063,06.

Al fine del completamento dell'intervento si dovrà operare attraverso:

- la verifica dell'intero progetto sotto gli aspetti tecnico-progettuali e finanziari;
- l'utilizzazione dei ribassi d'asta;
- la verifica della disponibilità di risorse private, inizialmente stimate in M€ 436,27.

Sulla base di queste condizioni si potrà intervenire nel completamento del Quadrilatero infrastrutturale per lotti funzionali dotati della necessaria copertura.

Il CIPE, con delibera n.101 del 29 marzo 2006, ha approvato i progetti preliminari di 8 aree leader appartenenti al "piano di area vasta" del progetto "Quadrilatero". Le aree leader (previste in 15 complessivamente) sottendono all'acquisizione del capitale privato per il cofinanziamento delle infrastrutture stradali. Con la stessa delibera n.101/2006 è assegnato un contributo di 20 M€ a valere sui fondi di cui all'art.1, comma 78, della legge n.266/2005 con decorrenza 2007, di cui 17,318 M€ per l'acquisizione dei terreni sede di 5 aree leader e 2,682 M€ a completamento della copertura degli oneri per la progettazione delle opere relative al sistema infrastrutturale "Quadrilatero".

Il soggetto aggiudicatore degli interventi è la Quadrilatero s.p.a.

Realizzazione della terza corsia della A14 tra Rimini nord e Pedaso

L'intervento, della lunghezza complessiva di 160 km circa, è previsto nel IV atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ANAS e la Società Autostrade ed è, quindi, posto a totale carico del capitale privato. Per il tratto Ancona sud – Civitanova Marche (30 km) è in corso la gara d'appalto. Sugli altri 130 km è stata conclusa la conferenza dei servizi ed è in corso la progettazione esecutiva, che sarà completata entro i primi mesi del 2007. Il costo del progetto è dell'ordine dei 2 miliardi di euro.

Collegamento del porto di Ancona con la A14

Il costo dell'intervento è stimato in M€ 472,10 per la realizzazione di una tratta di 7,5 km circa, con sezione stradale di tipo B ed in galleria per il 62% dell'estesa del tracciato.

In data 10 maggio 2007 il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ha deliberato la pubblicazione dell'avviso indicativo per la selezione del promotore al fine di realizzare il collegamento tra il porto di Ancona e la grande viabilità mediante il ricorso alla finanza di progetto. E' previsto che il contributo pubblico non possa superare il 50% del valore dell'investimento.

Asse viario Fano-Grosseto – E78

L'itinerario comprende 270 Km ed una parte è già aperta al traffico, una parte è in corso di realizzazione, una parte in appalto ed infine un'ultima parte è ancora in fase di progettazione.

Il tracciato si sviluppa per il 63% in Toscana, solo il 5% in Umbria ed il restante nelle Marche.

Gli interventi, per un importo complessivo di 3.093,28 M€, riguardano in Toscana le tratte Siena-Rigomagno-nodo di Arezzo e Grosseto-Siena (736,85 M€), in Umbria le tratte Le Ville-Selci Lama-Parnacciano (523,25 M€) e nelle Marche le tratte Selci Lama-S.Stefano di Gaifa (1.833,18 M€).

Vi sono problemi sulla localizzazione del tracciato nella parte a confine tra Umbria e Toscana da risolvere d'intesa con le due regioni ed i comuni di Monterchi, in Toscana, e Città di Castello, S.Giustino e Citerna, in Umbria.

Per la realizzazione delle tratte di collegamento tra la A1 e la A14 è prevista una gara per la ricerca del promotore, da avviare entro il 1 luglio 2007. Il finanziamento delle restanti tratte in Toscana è a carico dello Stato.

Raddoppio variante della S.S.16 alla città di Ancona

L'intervento, che prevede l'ampliamento a 4 corsie del tratto tra lo svincolo di Falconara con la S.S.76 e la località Baraccola, è articolato nei seguenti tre lotti:

- 1° lotto, con un costo di M€ 66,15, relativamente al quale la Regione ha disposto, attraverso l'atto integrativo dell'ottobre 2006 APQ viabilità stradale-Integrativo ott.2006 il finanziamento di M€ 5,60 per la realizzazione di un primo stralcio funzionale.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- 2° lotto, con un costo di M€ 114,75, da reperire;
- 3° lotto, con un costo di M€ 24,96

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Collegamento alla E45: Bretella Val Marecchia

La bretella di collegamento della Val Marecchia alla E45 (il cui potenziamento è attualmente in fase di progettazione da parte dell'ANAS) si rende necessaria per migliorare l'accessibilità ai comuni marchigiani della zona del Montefeltro. Il costo dell'intervento è stimato in M€ 190,00, interamente da reperire.

SS4 Salaria – Tratto Trisungo-Acquasanta

Il tratto marchigiano della S.S. 4 "Salaria", che presenta un'estesa complessiva di 62,8 km, è stato realizzato, parzialmente, a 4 corsie nel tratto di maggiore traffico, tra Ascoli Piceno e Porto d'Ascoli, per km 26,2.

Il rimanente tratto è stato realizzato ad una carreggiata e resta da completare il tronco tra Acquasanta e Trisungo, che è stato diviso in due lotti:

- 1° lotto - deve essere completato il secondo stralcio per un importo pari a 96,70 M€

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- il 2° lotto presenta un costo di M€ 154,50, interamente da reperire.

Strada intervalliva del Piceno (Mezzina)

Nel territorio della provincia di Ascoli Piceno si è sviluppato il progetto della Transcollinare Picena (c.d. Mezzina), un importante collegamento longitudinale interno tra le diverse vallate ricadenti nella provincia stessa, da considerarsi distinto in tre tratti non necessariamente continui: il primo collega l'area produttiva tra il Chienti (Casette d'Ete) ed il Tenna (Fermo), parzialmente realizzato dalla provincia di Ascoli per 10 km circa, il secondo dal Tenna al Tesino attraversa un'area a vocazione prevalentemente agricola, il terzo collega l'area produttiva facente parte del Consorzio di Industrializzazione del Tronto (Affida) dal Tesino al Tronto.

La Regione, su un' ipotesi di intervento complessivo di 320 M€ ha già stanziato M€ 13,08 per lo sviluppo delle progettazioni e per la realizzazione delle opere relative ad un primo lotto funzionale. Un ulteriore finanziamento per un secondo lotto è stato programmato con fondi della Delibera CIPE 3/2006, che saranno formalizzati con la sottoscrizione di apposito APQ Viabilità – integrativo entro luglio 2007.

Tutte le risorse necessarie per il completamento della strada sono da reperire.

SS. 16 Adriatica -

Raddoppio variante di Ancona nel tratto Falconara-Pontelungo lotto I° - stralcio I° – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 5,656

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 361 Septempedana

Lavori di completamento per la sistemazione ed adeguamento alla sezione V delle norme CNR 1980 del tratto compreso tra i km 60+900 e km 64+040 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 0,460

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI**Raddoppio della Direttrice Orte-Falconara**

La linea Orte Falconara ha una lunghezza di 205 km di cui 134 a binario unico. La Orte - Terni e la Spoleto Foligno sono a doppio binario, mentre Terni Spoleto e Foligno – Fabriano sono in attesa di raddoppio. Le priorità di intervento riguardano le seguenti tratte:

Spoleto Terni: Nell'intervento è compresa la costruzione di una nuova sottostazione elettrica, nonché nuovi apparati per garantire la sicurezza nelle stazioni. Il tratto Terni-Spoleto consiste nella realizzazione di una nuova linea ferroviaria a semplice binario con tracciato diverso da quello della linea attuale e

costituisce un collegamento diretto tra le stazioni di Terni e Spoleto di lunghezza pari a 22 Km circa e si svolge quasi interamente in galleria.

Il progetto preliminare è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 68 del 29 maggio 2005.

Il costo stimato è di 532 M€, le risorse finanziarie pari a 529 M€ trovano copertura nel contratto di programma RFI 2001-2005, il fabbisogno residuo è di 3,34 M€.

La progettazione definitiva è in corso.

L'intervento è inserito tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Spoleto Campello la tratta, ricadente nel territorio della Regione Umbria, è presente in programmazione RFI con un costo di 102,73 M€ interamente finanziato. I lavori risultano cantierati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Foligno-Fabriano in Umbria e nelle Marche sono stati progettati ulteriori raddoppi per questa tratta. Il progetto, che sviluppa per un'estensione di 54 Km di cui 48 in territorio umbro, è compreso tra la radice già predisposta in uscita della stazione di Foligno e l'analoga predisposizione già realizzata, in approccio alla stazione di Fabriano. Verrà realizzato prevalentemente in variante di tracciato e in galleria.

Con delibera n.87 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato, ai soli fini procedurali, il progetto preliminare per l'importo di M€ 1.868,44, rinviando la decisione relativa al finanziamento dell'opera all'esame del progetto definitivo. Nell'ambito di questa tratta, il collegamento Fossato di Vico-Fabriano, ricadente nella regione Marche, ha un costo di M€ 180,76.

Fabriano-P.M. 228 (Posto di Movimento-Stazione tecnica dedicata al superamento dei treni) la tratta, ricadente nel territorio della Regione Marche, è presente in programmazione RFI con un costo di 91,44 M€ finanziato per 56.85 M€. I lavori risultano cantierati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

P.M.228-Castelplanio: il costo del raddoppio della tratta, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente al preliminare, è stimato in M€ 573,10, interamente da reperire.

L'intervento è escluso nell'arco di Piano del Contratto di Programma RFI 2007 - 2011

Castelplanio-Montecarotto: la tratta, ricadente nel territorio della Regione Marche, è presente in programmazione RFI con un costo di 83,73 M€ e interamente finanziato. I lavori risultano cantierati.

Direttrice adriatica

Il piano di RFI prevede interventi di potenziamento tecnologico e lo spostamento del tracciato che attraversa la raffineria API tra le stazioni di Montemarciano e Falconara, al fine di migliorare le condizioni di sicurezza. Gli interventi prioritari sono:

- il potenziamento tecnologico della tratta Bologna-Bari, in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 294,65, con finanziamento a carico del contratto di programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 36,4 proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005;
- il potenziamento del Nodo di Falconara, relativamente al quale il CIPE ha approvato, con delibera n.96 del 29 luglio 2005, il progetto preliminare per l'importo di M€ 210,00, con una copertura finanziaria di 6 M€.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Adeguamento sagoma gabarit C gallerie Direttrice Adriatica - galleria Castellano, e galleria Cattolica)

L'ampliamento della sagoma consente il trasporto dei mezzi stradali aventi le massime dimensioni ammesse e caricati su carri ferroviari a piano ribassato, nonché dei containers marittimi tipo "high-cubes" caricati su carri con pianale standard. E' previsto l'adeguamento delle due gallerie esistenti:

- La Galleria "Castellano", del costo di 36, 18 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

- La Galleria" Cattolica", del costo di 31,72 M€.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Il costo totale dei due interventi, comprensivi della fase preliminare, è di 68 M€, di cui 61 M€ finanziati.

HUB PORTUALI***Porto di Ancona***

Il Piano regolatore portuale di Ancona, approvato con D.M. 14.7.1988 n.1604, prevede la realizzazione di opere riguardanti l'ampliamento e l'ammodernamento dello scalo dorico mediante la costruzione di banchine (per uno sviluppo complessivo di 1.360 metri lineari) e l'adeguamento dei piazzali retrostanti, il completamento delle opere di difesa esterna, il dragaggio dei fondali, l'esecuzione dei raccordi stradali e ferroviari, con un investimento complessivo di circa 220 M€.

Il completamento dell'intero programma di potenziamento infrastrutturale, il cui soggetto attuatore è l'Autorità portuale di Ancona, presenta un fabbisogno finanziario residuo totale di M€ 113,70, dei quali M€ 58,70 per la realizzazione di opere in parte in corso di esecuzione ed in parte già progettate e M€ 55,00 per la realizzazione di opere non ancora progettate.

Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, è previsto il completamento della seconda fase delle opere a mare (2° stralcio, 2° lotto) per un costo di 11,5 M€ e la realizzazione del progetto ANKS MARINA per un importo di 6,3 M€.

HUB INTERPORTUALI

Interporto di Jesi

Gli interventi sull'interporto di Jesi riguardano il completamento dei depositi e dei piazzali, per i quali si registra uno stato di avanzamento dei lavori corrispondente a circa il 50% delle previsioni progettuali, nonché i collegamenti alla S.S. 76 Vallesina ed alla linea ferroviaria Orte-Falconara. La Regione Marche, su un ipotesi di intervento complessivo sull'interporto di M€ 51,35, rappresenta un fabbisogno finanziario di M€17,43.

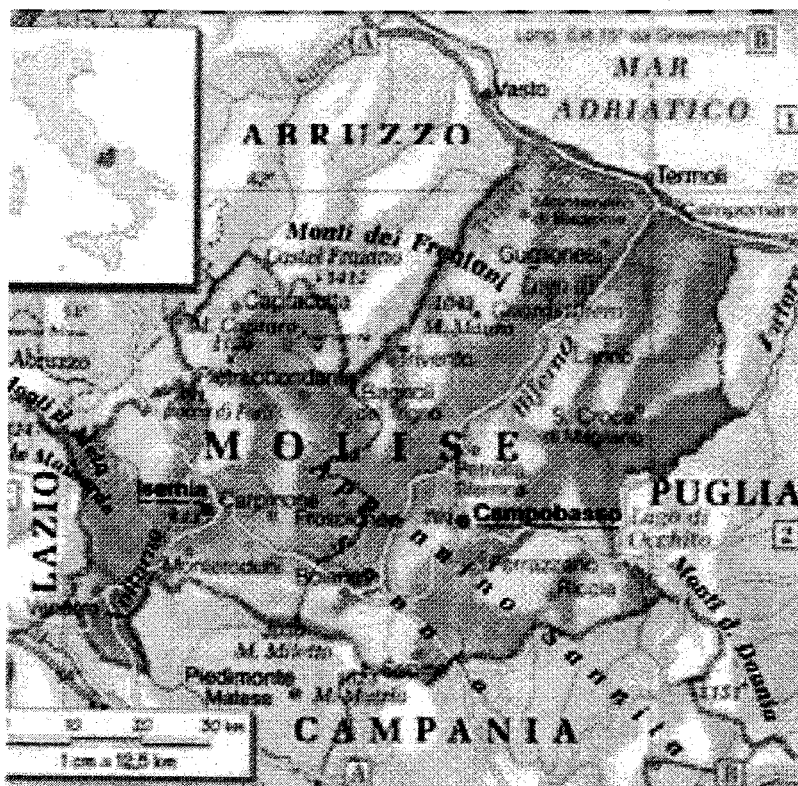
HUB AEROPORTUALI

Aeroporto di Ancona-Falconara

L'aerostazione dell'Aeroporto di Ancona-Falconara Raffaello Sanzio è stata recentemente realizzata, ma necessita, per assicurare la piena operatività della struttura, della sistemazione funzionale del blocco centrale esistente.

Il costo stimato per la realizzazione dell'intervento ammonta a M€ 5,00, interamente da reperire.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE MOLISE



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Corridoio trasversale A14-A1 (Termoli – San Vittore)

Il corridoio interessa due tratte:

1. San Vittore-Venafro-Isernia-Boiano-Campobasso;
2. Boiano-Termoli.

La prima tratta sarà realizzata con ricorso alla finanza di progetto con il lancio, da parte dell'ANAS, di una gara per la ricerca del promotore.

La seconda tratta sarà realizzata o con ricorso alla finanza di progetto o con copertura finanziaria a totale carico di risorse pubbliche. La tratta sarà realizzata, in via prioritaria, dallo svincolo di Guardialfiera allo svincolo di Larino secondo la tipologia C1, con predisposizione al tipo B, per l'importo di 255 M€, anche per ciò che concerne la messa in sicurezza della tratta sul lago del Liscione.

Le procedure di approvazione dei progetti saranno sottoposte al CIPE ai sensi del D.Lgs. 190/2002

In data 11 dicembre 2006 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa per la realizzazione della prima tratta San Vittore – Venafro – Isernia – Bojano - Campobasso, comprensiva della diramazione Venafro – Caianello, con tipologia autostradale e con il ricorso al capitale privato.

Nell'accordo del 30 gennaio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore alle infrastrutture della Regione è previsto il finanziamento della bretella di collegamento autostradale A1 – A14 (Termoli-S.Vittore) – dal casello S.Vittore della A1 all'innesto della Variante di Venafro, a carico del Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, limitatamente a 106,33 M€.

In data 10 maggio 2007 il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha deliberato la pubblicazione dell'avviso indicativo per la selezione del promotore per la realizzazione del collegamento San Vittore (A1) – Bojano – Campobasso, stimando in 1.460,1 M€ il costo dell'intervento come da progetto preliminare. E' previsto che il contributo pubblico non possa superare il 50% del valore dell'investimento.

Per l'attuazione dell'intervento si potrà ricorrere alla costituzione di un organismo di diritto pubblico in forma societaria, partecipato dalla regione Molise e dall'ANAS s.p.a., cui conferire la qualifica di soggetto attuatore.

I lavori, in corso per il tronco Variante di Venafro secondo la tipologia C1 saranno conclusi entro il 2008. Il soggetto aggiudicatore dell'intervento è l'ANAS.

Messa in sicurezza ed ammodernamento della SS 87 "Sannitica" – tratta Campobasso-Sant'Elia a Pianisi

L'intervento, che presenta un costo di 41,7 M€ finanziati a valere sulle risorse del Contratto di Programma ANAS 2003/2005 è in appalto.

SS. 87 Sannitica

Completamento dello svincolo tra la s.s. 16 km 219+350 "variante di Termoli" e la s.s. 87 e installazione delle barriere spartitraffico tra i km 215+400 e 221+000 della ss. 87 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,875

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 86 Istonia

Adeguamento delle strutture in fondazione ed in elevazione relative alle opere d'arte esistenti del 2° lotto della variante alla s.s. n° 86 "Istonia" - tratto "Collevucchi - Belmonte" – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 12,458

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 17 dell'appennino Abruzzese ed Appulo-Sannitico

Lotto 0 di collegamento tra bivio di Pesche al km 181+500 della ss 17 ed il lotto 1 della ssv Isernia-Castel di Sangro– livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 117,086

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 647 Fondo Valle del Biferno

Lavori urgenti per il consolidamento del viadotto al km 62+450 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 5,510

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 16 Adriatica

Interventi di miglioramento dell'accesso alla traversa interna di Termoli lato nord – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 3,833

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 85 Venafrana

Viabilità di collegamento tra s.s. 85 e 6 dir – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 19,034

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 650 di Fondo Valle Trigno

- Consolidamento e risanamento dei viadotti compresi tra i km 3+000 e km 37+958 III stralcio - intervento dei viadotti tra i km 35+061 e 36+850 – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 4,791

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Consolidamento e risanamento dei viadotti compresi tra i km 3+000 e km 37+958 – II stralcio - intervento dei viadotti tra i km 36+850 e il km 37+958 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 4,791

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Consolidamento e risanamento dei viadotti compresi tra i km 3+000 e km 37+958 - i stralcio - ii lotto - consolidamento alle strutture portanti ed opere accessorie viadotto Gamberane – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 3,188

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI***Potenziamento tecnologico Bologna-Bari***

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 294,65 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 36,6. proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Raddoppio linea adriatica : Tratta Pescara-Bari

Il raddoppio della linea Adriatica tra Pescara e Bari è interessato dalle seguenti tratte :

5. Tratta Pescara – Ortona Nord: il completamento del raddoppio della Direttrice Adriatica nella regione Abruzzo prevede la costruzione di una nuova galleria a semplice binario per raddoppiare il tratto (circa 1 Km) a nord di Ortona; l'attivazione del raddoppio è prevista nel 2009. Il costo complessivo delle opere è di circa 24 M€, interamente finanziati.
6. Raddoppio Termoli (CB) – Lesina (FG): la tratta, che interessa le Regioni Molise e Puglia, si sviluppa parte in affiancamento e parte in variante per un'estesa di circa 35 km di cui 18 in territorio pugliese, e comprende la realizzazione della nuova stazione di Chieuti. Il progetto definitivo, per l'importo di 204,07 M€, è dotato di copertura finanziaria ed è in corso di istruttoria.
È in corso di definizione il Protocollo d'Intesa tra RFI ed il Comune di Termoli. L'attivazione del raddoppio, dopo le modifiche introdotte per rispettare le prescrizioni del Ministero dell'ambiente, è programmata per il 2010.
7. Raddoppio Lesina (FG) –Apricena (FG): la tratta, completamente in variante, è stata attivata nel novembre 2003.
8. Raddoppio Apricena (FG) - S. Severo (FG): la tratta di circa 7 km, è realizzata prevalentemente in affiancamento. Sono in corso i lavori di attrezzaggio tecnologico lungo linea, ed i lavori relativi alla sede nord della stazione di S. Severo. L'attivazione è prevista entro luglio 2007

Il costo complessivo del progetto, ammonta a circa 478 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

SCHEMI IDRICI***Acquedotto molisano destro***

Costituisce il ramo destro dell'acquedotto molisano alimentato, in via preminente, dalla sorgente Rio Freddo, nel bacino del fiume Biferno ed alimenta 35 Comuni molisani (in provincia di Campobasso), 18 Comuni campani (in provincia di Avellino e Benevento) ed 8 Comuni pugliesi (in provincia di Foggia). L'intervento prevede opere finalizzate all'adeguamento, revisione e ristrutturazione dell'acquedotto esistente, realizzato anteriormente al 1969, con varianti alla rete di alimentazione e con sistemi di telecontrollo. Con delibera n.152 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'intervento per l'importo di 30,475 M€ ed ha assegnato un contributo di 30,284 M€ a valere sulle disponibilità del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS), che integra il contributo di 0,191 M€ assegnato con delibera CIPE n.61 del 25 luglio 2003 a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo).

Il soggetto attuatore dell'intervento è l'Ente per le Risorse Idriche del Molise (ERIM).

Acquedotto molisano centrale

L'intervento rappresenta il 2° stralcio dello schema acquedottistico "Molisano centrale ed interconnessione con lo schema basso Molise" che consentirà l'approvvigionamento idrico a gravità dalle sorgenti del fiume Biferno per 11 Comuni della bassa valle del Biferno. Con delibera n.110 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'intervento per l'importo di 92,960 M€ ed ha assegnato un contributo di 92,588 M€ a valere sulle disponibilità del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS), che integra il contributo di 0,372 M€ assegnato con delibera CIPE n.62 del 25 luglio 2003 a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo)

Il soggetto attuatore dell'intervento è l'Ente per le Risorse Idriche del Molise (ERIM).

Irrigazione del basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore – 1° intervento

Il progetto prevede la realizzazione di condotte di adduzione dagli invasi di Ponte Liscione e di Occhito, nonché di reti di distribuzione e di vasche di accumulo per uso irriguo nel comprensorio di S. Martino e Ururi. Con delibera n.153 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'intervento per l'importo di 77,470 M€. Il CIPE, con delibera n.99 del 29 marzo 2006 ha concesso, in via programmatica, un contributo di 76,000 M€ a valere sulle disponibilità di cui all'art.1, comma 78 della legge n.266/2005 (legge finanziaria 2006), prescrivendo al soggetto aggiudicatore una rimodulazione del progetto, in modo che la spesa venga contenuta nei limiti del contributo assentito. Il CIPE, con delibera n. 147 del 17 novembre 2006, ha assegnato in via definitiva il contributo di 76 M€.

Il soggetto aggiudicatore dell'intervento è il Consorzio di bonifica integrale larinese.

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE PIEMONTE****SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI*****Galleria di sicurezza autostradale del Frejus***

In seguito all'incendio del 4/6/2005 si è reso necessario un adeguamento della galleria che dovrà permettere in ogni evenienza la circolazione dei mezzi di soccorso in sicurezza. La Soc. SITAF S.p.A., secondo le richieste del Comitato per la Sicurezza, ha trasmesso congiuntamente alla società concessionaria francese il progetto definitivo, che verrà presentato in sede CIG il prossimo 11 dicembre. L'approvazione in sede di Conferenza Intergovernativa si dovrebbe concludere entro il 15/12/2006, come richiesto dalla lettera dei Ministri del 28/4/2006. Successivamente dovrà essere indetta la Conferenza dei Servizi per l'approvazione amministrativa (un'ipotesi è che il Ministero dell'Ambiente deleghi la Regione Piemonte allo svolgimento della Conferenza Di Servizi). La società italiana prevede 10 mesi per le procedure necessarie

all'approvazione del Progetto Definitivo, la società francese 14 mesi. Nella riunione del 2/10 u.s. la Commissione Intergovernativa chiede alle autorità nazionali di fare il possibile per ridurre la durata delle procedure stesse.

L'importo del progetto definitivo è di circa 400 M€ di cui il 50% a carico della SITAF S.p.A.

Pedemontana Piemontese

L'intervento si articola nelle seguenti opere:

- "Tratta Rolino – Masserano – Romagnano Sesia", già inserita nell'elenco della Deliberazione CIPE del 21.12.2001 comprendente gli interventi sottoposti alle procedure di cui alla Legge Obiettivo n. 443 del 21.12.2001 e nell'Intesa Generale Quadro per l'anno 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte, con un costo complessivo di M€ 322,85 circa. Attualmente si dispone di un Progetto Preliminare risalente al 2000, da adeguare ai sensi del D.Lgs 190/2002. Risulta in corso di predisposizione un accordo di programma per procedere all'adeguamento del progetto al fine di sottoporlo alle procedure di cui alla Legge Obiettivo. Il costo stimato, a seguito dell'adeguamento progettuale, risulta di M€ 197,00.
- "Tratta Biella – Autostrada A4 Torino-Milano", già inserita nell'elenco della Deliberazione CIPE del 21.12.2001 di cui sopra riguardo gli interventi sottoposti alle procedure Legge Obiettivo e nell'Intesa Generale Quadro per l'anno 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte. L'ANAS, in data 21/02/2006, ha inserito l'opera in un Master plan di interventi da realizzare con lo strumento del Project Financing. Il costo stimato risulta di 125 M€, di cui 87,5 M€ finanziamenti pubblici e 37,50 M€ finanziamenti privati. Il progetto preliminare del collegamento tra Biella e Carisio non è risultato condiviso dagli Enti locali interessati, per cui è in corso di stipula un accordo di programma finalizzato a redigere uno studio preliminare del collegamento tra Biella e Santhià al fine di permettere la scelta della direttrice più confacente alle attuali esigenze viabilistiche dell'area. Al termine di tale studio si procederà all'approfondimento del tracciato scelto ed alla predisposizione del progetto preliminare adeguato alle nuove normative completo della documentazione necessaria all'avvio delle procedure previste dal D. Lgs. 190/2002 (procedure di attuazione della Legge Obiettivo)
- Raccordo autostradale Strevi-Predosa e Nuovo casello di Predosa. L'intervento, che la Giunta Regionale del Piemonte (DGR n. 46 – 2423 del 20 marzo 2006) ha deciso di inserire, tra altri, nel prossimo APQ Trasporti per l'utilizzo delle risorse FAS assegnate al Piemonte dalla delibera CIPE 35/2005. E' necessario verificare (Regione, Ministero ed ANAS) lo sviluppo della progettazione per definire le modalità di intervento. La realizzazione del nuovo casello autostradale è prevista da parte della Società concessionaria Aspi S.p.A.. L'Atto di programmazione di riferimento è l'Intesa Generale Quadro. Inizialmente era stato predisposto un progetto preliminare in sezione tipo IV norme CNR 80 il cui costo stimato era di circa 82 M€. L'APQ Trasporti prevede la redazione della progettazione preliminare e definitiva dell'infrastruttura in sezione a carreggiate

separate con due corsie per senso di marcia, per cui una valutazione concreta dell'importo necessario alla realizzazione dell'opera potrà essere effettuata a seguito della presentazione del progetto preliminare.

Accessibilità stradale a Malpensa

Il completamento delle opere necessarie a garantire il collegamento stradale e autostradale all'aeroporto di Malpensa richiede un approccio complessivo al sistema attraverso il coordinamento con la Regione Lombardia, l'ANAS e le Province coinvolte. Si tratta di completare gli interventi lungo la S.S.32 (ticinese) e la ex S.S.527 (bustese), nel tratto iniziale da Oleggio a Malpensa.

Le risorse relative alla S.S.32 sono inserite nella proposta di triennale 2006-2008, già compresi nel precedente piano triennale 2003-2005, relativamente alle seguenti tratte:

- Sistemazione stradale tratto Novara –Bellinzago e Pombia Castelletto – Ticino dal km 23+300 (Pombia) al km 31+000 (Borgo Ticino), 2° lotto: è disponibile il progetto definitivo per l'appalto integrato ed il costo è di 25,27 M€.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Sistemazione stradale tratto Cameri – Bellinzago, 1° lotto dal km 6+800 al km 12+300: è disponibile il progetto esecutivo ed il costo è di 10,404 M€

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Tunnel Colle del Tenda

L' intervento si integra con quelli previsti per il miglioramento della sede stradale della tratta da Cuneo al confine e alla creazione di una seconda canna del tunnel. La soluzione progettuale "alta" (alternativa 1 ovest) è stata approvata in sede C.I.G. il 18/3/2005. Il costo totale stimato dell'intervento è pari a 141,20 Meuro. L'Italia partecipa all'opera per il 58,35%, di cui 54 M€ stanziati dall'articolo 1, comma 452, della legge n.311 del 2004. Lo stato della progettazione è di Progetto Definitivo.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Tangenziale di Torino (Ativa): Realizzazione della 4^ corsia

Il costo stimato dell'intervento è pari a 57,31 M€. Il soggetto competente è l'Ativa S.p.A.. Il progetto è allo stato preliminare.

La regione Piemonte sottolinea la necessità di sbloccare l'avvio dei lavori, in autofinanziamento da parte di Ativa.

Il riferimento di programmazione è l'Intesa Generale Quadro sottoscritta nel 2003.

Tangenziale est di Torino.

L'intervento rappresenta il completamento del sistema tangenziale torinese. E' stato redatto uno studio di fattibilità che prevede la connessione tra le autostrade A4 e A21. Sono stati predisposti gli studi economico-finanziari per la copertura dei costi dell'intervento attraverso un'articolazione di possibili ipotesi.

La soluzione di tipo autostradale consente di valutare ipotesi di rientro finanziario attraverso il pedaggiamento.

La realizzazione dell'intero intervento andrà definita per fasi successive sulla base degli sviluppi progettuali.

Nodo di Ivrea

Il costo stimato dell'intervento è pari a 26,68 Meuro. Il soggetto competente è l'Ativa S.p.A., che ha proposto la realizzazione di un primo lotto funzionale. Il progetto è allo stato preliminare.

Tangenziale di Novara (Lotto V – Interconnessione tra la SS.32 e la SP. 299)

Si tratta di intervento di completamento dell'anello tangenziale. L'atto di programmazione di riferimento è il Protocollo di Intesa Quadro sull'assetto ferroviario del Nodo di Novara (28.07.04 punto 11). E' stato redatto uno studio di fattibilità -

Costo previsto 52,5 M€

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Autostrada A4 Torino-Milano:interventi di adeguamento Novara – Milano (tronco 2°)

Il costo stimato dell'intervento per la quota in via convenzionale riferibile all'ambito piemontese è pari a 96,02 M€ (trattandosi di un intervento interregionale il cui costo totale è pari a 192,03 M€). Le risorse sono interamente assegnate (tramite conferimento di risorse private). Appare comunque necessario verificare con la società concessionaria il cronoprogramma dei lavori e la disponibilità effettiva delle risorse finanziarie ai fini del completamento dei lavori. Il progetto è allo stato definitivo.

Autostrada Asti – Cuneo

Il collegamento autostradale Asti-Cuneo, della lunghezza di 93 km, è diviso in due tronchi, tra di loro connessi da un breve tratto della A6:

- Tronco 1: A6 (Massimini) - Cuneo, dallo svincolo di Massimini sulla A6 Torino-Savona fino a Cuneo;
- Tronco 2: A21 (Asti) - A6, dal casello di Asti est sulla A21 Torino-Piacenza al casello di Marene sulla A6 Torino-Savona.

Il costo dell'intervento (per quanto riguarda i lotti ancora da realizzare) è pari a 1.186,06 M€, mentre per quelli un corso di realizzazione, da parte di ANAS, è di 443,64 M€.

L'intervento è affidato alla società Asti - Cuneo S.p.a. a seguito di procedura di Gara. Lo stato della progettazione si diversifica a seconda delle diverse tratte (tutti i lotti sono stati approvati ex art 81 DPR 616/77 come progetti definitivi; per qualcuno è stato redatto il progetto esecutivo, approvato dall'ANAS).

SS. 33 Del Sempione

Raccordo al Casello della A26 in variante all'abitato di Gravellona Toce. – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 21,364

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 33 del Sempione

Messa in sicurezza della statale mediante la formazione di una galleria artificiale al km 141+700 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 8,391

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 28 Del Colle Di Nava

- Tratto Ceva-Ormea: interventi di sistemazione e consolidamento tra i km 57+923 (loc. Mombrignone) e 59+906 (loc. Nucetto) – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 13,30.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Tratto Ceva-Ormea: Interventi urgenti di sistemazione ed adeguamento del corpo stradale tra i km 83+100 e 85+290 – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 7,776.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Tratto Ceva-Ormea: interventi di sistemazione e consolidamento tra i km 68+000 e 70+550 – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 8,614

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Eliminazione di un tratto ad elevata incidentalità tra il km 44+200 e il km 45+100 – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 2,242

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 337 della Val Vigizzo

Adeguamento ponte sulla Ribellasca Lotto III km 29+750 – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 4,754

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 26 Della Valle Di Aosta

Messa in sicurezza del tratto iniziale della statale da Chivasso a Caluso e realizzazione variante di Arè - livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 24,585

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 659 di Valle Antigorio e Val Formazza

Adeguamento del tratto compreso tra il Km. 12+800 ed il km. 13+600: Ponte di Silogno – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 6,189

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 21 della Maddalena

Variante di Demonte e Vinadio (Aisone) Lotto 1° variante di Demonte – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 56,959

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.N.20 del Colle Di Tenda e di Valle Roja

Nuova bretella di collegamento tra il nuovo casello autostradale di Carmagnola Sud sull'autostrada A/6 Torino-Savona e la S.S. n. 20 e la ex S.S. n. 661 – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 23,124

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 659 di Valle Antigorio e Val Formazza

Ricostruzione del ponte in località Le Casse e del ponte di Valdo con raccordi sulla viabilità comunale (Comune di Formazza) “– livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,652

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 457 di Moncalvo

Progetto dei lavori di costruzione della strada di collegamento tra la ex. S.S. 457 per Asti, la ex. S.S. 31 per Alessandria e la S.P. per Valenza in corrispondenza del casello Casale Sud dell'autostrada dei trafori A/26 - Lotto di completamento” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 20,193

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 34 del Lago Maggiore

Lavori di costruzione della Variante all'abitato di Verbania 1° Lotto” – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 46,303

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI***Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura e F.V. Torino Porta Susa***

Il Quadruplicamento P. Susa-Stura (progetto complessivo) fa parte della Rete di Integrazione Europea. Il costo stimato dell'intervento è pari a 954 M€. Sono assegnate risorse per 804 M€.

L'intervento è inserito tra “le opere in corso” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011. Nell'arco di piano è esclusa la nuova SSE di Bramante.

Rete AV/AC Torino –Milano

Per quanto concerne la tratta Torino-Novara i lavori sono stati ultimati nel febbraio 2006. Nella tratta Novara-Milano i lavori sono in corso di realizzazione (termine previsto luglio 2009). La criticità più urgente da risolvere, nonostante l'accordo operativo tra TAV, CAVTOMI, ANAS e SATAP, riguarda l'interferenza AV/AC con la tratta autostradale A4 Novara est- Milano. Un'altra criticità riguarda l'interferenza AV/AC con la stazione di servizio di Novara dell'autostrada A4. La SATAP non consente l'inizio dei lavori finché non sarà definito il progetto e non avrà garanzie sulla risoluzione dell'interferenza. Il costo stimato dell'intervento è pari a 7.788,00 M€, di cui assegnate risorse per 7.436,00 M€, con un fabbisogno residuo di 352,00 M€. I lavori sono in corso.

Linea AV/AC Torino – Lione

La linea ferroviaria Torino – Lione è inclusa nel corridoio europeo n. 5. L'intero intervento consiste nella realizzazione della parte comune, compresa tra St. Jean de Maurienne e Bruzolo, della sezione internazionale del collegamento AV/AC tra Torino e Lione e, in particolare, riguarda la tratta italiana tra il confine di Stato e Bruzolo. Il costo della parte comune St Jean de Maurienne – Bruzolo è quantificato, nella relazione istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in 6.957 M€ (Delibera CIPE 113/2003).

La linea AV/AC Torino – Lione è stata attualmente estrapolata dagli interventi della Legge Obiettivo e seguirà la procedura ordinaria. Sono considerate prioritarie le seguenti tratte:

- **Nuova linea Torino – Bussoleno:** L'intervento denominato anche “Linea di gronda” si inserisce nel collegamento Torino – Lione e fa parte della sezione

nazionale della tratta sviluppandosi per 43 km circa da Settimo Torinese a S. Didero nella Piana di Bruzolo. Il progetto relativo all'intervento prevede due fasi funzionali. La fase 1 consiste nell'attivazione della "gronda merci" fino all'interconnessione con la linea storica; la fase 2 presuppone l'attivazione completa della nuova linea Torino – Lione. Il costo complessivo dell'intervento, in linea con le previsioni del PPI, è quantificato in 2.375,00 M€ (delibera CIPE 119 del 3/8/2005) di cui assegnate risorse per 65,60 M€. In sede di approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE è stato valutato positivamente il collegamento di corso Marche. Il soggetto attuatore è individuato in RFI S.P.A

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

- **Tratta Bruzolo/Confine di Stato (sezione internazionale):** La tratta italiana della parte comune della sezione internazionale dell'opera, ricompresa nel Piano di Priorità degli Investimenti di RFI, è stata oggetto di disamina e approvazione da parte del CIPE nella seduta del 5/12/03.

Per la tratta italiana della parte comune il costo è di 2.278,00 M€, interamente da assegnare. L'importo, individuato dal CIPE è ritenuto insufficiente da RFI: la valutazione aggiornata al 2 novembre 2006 è di 4.686 M€.

A seguito dell'abbandono delle procedure di LO e del passaggio in procedura ordinaria è prevista l'elaborazione, per entrambe le tratte, dello Studio di Impatto Ambientale per la VIA sul Progetto definitivo.

Adeguamento Linea Storica Torino – Lione

Il progetto comprende:

- interventi per adeguamento alla sagoma B1 della linea dal Confine di Stato a Torino; in particolare fra Bardonecchia e Salbertrand sono terminati i lavori di adeguamento alla sagoma B1 di 4 gallerie, mentre tra Salbertrand e Bussoleno sono in corso i lavori di consolidamento delle gallerie, propedeutici all'adeguamento alla sagoma B1. Nella tratta tra Bussoleno e Torino è di prossimo avvio l'adeguamento dei cavalcaferrovia esistenti.
- l'attrezzaggio tecnologico della tratta Posto Comunicazione (PC) Frejus - Bardonecchia(galleria Frejus): sono in corso i lavori di realizzazione del Blocco Automatico Banalizzato (BAB)
- interventi, ormai conclusi, di consolidamento nella galleria Frejus
- l'adeguamento, in corso di realizzazione, della galleria Frejus (parte italiana) alle norme di sicurezza.

Il Costo a vita intera degli interventi ammonta a 14 M€ circa, per il consolidamento della galleria Frejus, ed a 98 M€ circa, per i rimanenti interventi. Si prevede di attivare tutti gli interventi entro il 2008..

L'adeguamento della linea storica Torino – Lione è inserito tra le “opere in corso” del Contratto di Programma RFI 2007 – 2011 con un costo di 103 M€ di cui 98 M€ finanziati.

Corridoio Genova – Rotterdam : “Tratta AV/AC Milano – Genova: Terzo valico dei Giovi”

Si tratta di una nuova linea a doppio binario che, partendo dal nodo di Genova e sviluppandosi sulle due direttrici Genova-Milano e Alessandria-Torino, si innesta sulle esistenti linee di collegamento Milano-Torino. L'intervento assume le caratteristiche di nuovo corridoio infrastrutturale che si integra con il sistema infrastrutturale attuale con l'obiettivo di potenziare i traffici e migliorare i collegamenti con il Nord-Europa. La progettazione definitiva è stata approvata con delibera CIPE del 29 marzo 2006, che ha fissato in M€ 4.962,00 il valore dell'opera. A tutto il 2005 sono stati contabilizzati circa 196 M€ nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI.

Linee di accesso al Sempione: raddoppio Vignale – Oleggio – Arona

Il progetto prevede il raddoppio della linea per circa 35 km, che determinerà il potenziamento delle linee di accesso da sud, in corrispondenza del nodo ferroviario di Novara, al valico del Sempione.

Il progetto preliminare, che prevede un costo pari a 532,04 M€, è in istruttoria secondo le procedure della Legge obiettivo. Le risorse finanziarie disponibili ammontano a 3,3 M€.

Potenziamento linea ferroviaria Novara – Seregno: variante di Galliate

La linea Novara Seregno è inclusa nella rete del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti prevista nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (Gronda nord merci: Novara-Saronno-Seregno-Carnate-Bergamo).

L'intervento prevede il potenziamento della linea Novara-Vanzaghello con funzione di collegamento tra Torino e Novara e l'aeroporto di Malpensa.

Il costo complessivo dell'opera è di M€ 87,419 suddiviso nei seguenti interventi:

- potenziamento linea Novara-Seregno, variante di Galliate (43,118 M€);
- tangenziale ovest di Galliate (1,937 M€);
- collegamento diretto tra l'interconnessione RFI di Novara Ovest e la linea FNME Novara-Malpensa (42,364 M€).

Con delibera n. 21 del 18 marzo 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare ed ha fissato in 43,118 M€ il limite di spesa a carico dello Stato. Il soggetto attuatore è Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A. (FNME) ed è disponibile il progetto definitivo.

Nodo di Novara – Passante Ferroviario Merci

Il progetto, ha un costo di 471 M€ di cui 95 M€ finanziati e consiste nella realizzazione:

- del quadruplicamento della Domodossola/Luino – Novara nel tratto Vignale – Novara (Bretella merci di Vignale);
- del passante merci che assicura l'eliminazione delle interferenze fra le linee Torino – Novara e Milano – Mortara;
- del nuovo terminale Huckepack all'interno dell'impianto di Novara Boschetto, nonché degli interventi di sistemazione dei binari destinati al CIM all'interno di Novara Boschetto.

L'ipotesi progettuale sviluppata per la Bretella merci prevede un tracciato a doppio binario che si dirama dalla linea Vignale – Novara, in corrispondenza dell'impianto di Vignale, si affianca quindi alla linea esistente e sottopassa, prima l'autostrada Torino – Novara, poi la linea AV/AC Torino – Milano con il binario pari, quindi, si innesta sull'interconnessione Ovest di Novara di detta linea AV/AC. Da qui il traffico diretto all'impianto di Boschetto prosegue lungo l'interconnessione ovest, mentre il traffico merci passante viene instradato sul passante merci.

Il nuovo tracciato studiato per il passante merci si sviluppa quasi completamente in galleria, dall'interconnessione di Novara Ovest fino all'innesto sulla linea per Mortara, il fascio di Novara Boschetto e la stazione di Novara Centrale.

Lo studio di fattibilità del progetto è concluso.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Variante di Gozzano (Novara)

Nell'ambito degli interventi previsti sull'itinerario Novara - Sempione, è inserito il progetto per il "bypass" del centro urbano di Gozzano, ottenuto attraverso la realizzazione di una variante all'attuale linea.

La variante ha uno sviluppo di 2,7 km e riduce l'attuale tracciato di circa 0,5 km. L'intervento, che ha un costo di 31 M€ di cui 26 M€ finanziati, permetterà la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse in zona centrale e un miglioramento dell'accessibilità alla linea da parte dei viaggiatori.

L'attivazione è prevista entro il 2007.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Nodo ferroviario di Torino "Collegamento della Torino – Ceres a Rebaudengo".

Il costo stimato dell'intervento è pari a 126,70 M€. Nell'ambito del nuovo APQ "Trasporti" risulta finanziata dalla Regione Piemonte la progettazione preliminare e definitiva. E' da finanziare la realizzazione dell'opera.

La ferrovia è concessa alla Società torinese trasporti intercomunali (SATTI).

Raddoppio linea Fossano –Cuneo

Il costo stimato per il completamento dell'opera (due lotti) è di 77 M€, interamente da finanziare. Lo stato progettuale è di progetto definitivo.

L'intervento è inserito nel Protocollo di intesa tra Ministero, Regione Piemonte e FS per il Potenziamento Trasporto Ferroviario approvato con DGR 2-2254 del 19/2/01.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento Chivasso – Aosta

L'opera prevede un'articolazione in due tipologie di intervento: il potenziamento della linea (elettrificazione) ed il raddoppio selettivo e nodo di Chivasso (lunetta di Chivasso).

Il primo intervento, che ha un costo di 21 M€ interamente finanziato, è già avviato e gli atti di riferimento sono il Protocollo di intesa tra Ministero, Regione Piemonte e FS per il Potenziamento Trasporto Ferroviario approvato con DGR 2-2254 del 19/2/01.

Il secondo intervento, ha un costo di 40 M€ interamente da reperire.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è prevista, per l'ammmodernamento della tratta Aosta-Chivasso, una specifica destinazione di spesa pari a 20 M€, per ciascuno degli anni 2007 e 2008, a valere sulle risorse destinate alla copertura degli investimenti relativi alla rete ferroviaria tradizionale (comma 974).

Gli interventi sono inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Modernizzazione tratta ferroviaria Aosta-Chivasso

La tratta ferroviaria Aosta-Chivasso, realizzata ormai da oltre un secolo, richiede diffusi interventi di modernizzazione e adeguamento.

In quest'ottica, la Regione ha firmato nel 2004 un apposito Accordo di programma quadro con i Ministeri competenti e RFI, per avviare le prime azioni e predisporre un organico studio di fattibilità.

Il documento, elaborato dal Politecnico di Torino, sulla base di precedenti studi di RFI, ha individuato una serie di interventi, sia in territorio valdostano, sia piemontese; per quanto concerne la Valle d'Aosta, si evidenzia, in ordine di priorità:

- il by-pass della stazione di Chivasso - 10 M€;
- la variante tra Verres e Chatillon - 278 M€;
- l'elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea - 109 M€;
- l'adeguamento di curve distribuite lungo la linea - 3 M€.

Potenziamento Torino - Pinerolo

L'opera è inserita nel Protocollo di intesa sottoscritto da Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte e FS per il Potenziamento Trasporto Ferroviario ed approvato con DGR 2-2254 del 19/2/01.

Nell'ambito delle opere realizzate in occasione dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006, è stata finanziata la progettazione del raddoppio della linea e sono stati realizzati alcuni interventi di potenziamento.

Il potenziamento prevede due fasi: la prima riguarda la tratta Sangone-Candiolo, riferita al Sistema Ferroviario Metropolitano, la seconda riguarda la tratta Candiolo-Pinerolo.

Il progetto del raddoppio della linea, escluso l'interramento nel comune di Nichelino, prevede un costo di 125 M€.

Adeguamento al traffico merci Linea Domodossola/Luino-Novara-Ovada-Genova

Il costo dell'opera, in fase di ultimazione, è di 130 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento Linea Fossano – Cuneo

In accordo e su richiesta della Regione Piemonte, RFI ha sviluppato lo studio del potenziamento infrastrutturale e tecnologico della line Fossano - Cuneo. Nell'ambito di tale studio è stata individuata una prima fase di interventi, in stazione di Centallo, finalizzati a migliorare gli standard di sicurezza qualità e regolarità dell'offerta per il trasporto regionale.

Il progetto comprende anche la progettazione del raddoppio Cerntallo - Bivio Madonna dell'Olmo.

Il costo complessivo dell'intervento è di 15M€ interamente finanziati.

L'attivazione è prevista nel 2008

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Quadruplicamento Tortona – Voghera

Il progetto prevede il quadruplicamento della linea per circa 16 km, prevalentemente in affiancamento ai binari esistenti. Completato il progetto preliminare sono state avviate le procedure urbanistiche per le varianti ai Piani Regolatori dei comuni interessati. E' in corso l'affidamento della progettazione definitiva. Il costo dell'intervento ammonta a

600 M€ e l'attivazione è programmata entro il 2013. Sono disponibili finanziamenti per circa 4 M€.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

RETI METROPOLITANE

Metropolitana di Torino

Nell'elenco della Legge Obiettivo sono inseriti n. 2 tratti di prolungamento della linea 1 della metropolitana di Torino:

- **Tratta 3 Collegno (Deposito) – Cascine Vica (prolungamento ovest linea 1).** Il costo stimato del primo lotto dell'opera è di 281,25 M€, di cui assegnate risorse per 112,50 M€. Lo stato progettuale è di Progetto Preliminare. In data 18/7/2005 con DGR n.10-487 la Regione Piemonte si è espressa ai sensi delle procedure della legge Obiettivo sul PP.
- **Tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi.** Il costo stimato dell'opera è di 214,68 M€, l'intero importo è da finanziare. Lo stato progettuale è di Progetto Preliminare. In data 6/3/2006 con DGR n.8-2287 la Regione Piemonte si è espressa ai sensi delle procedure della legge Obiettivo sul progetto preliminare.

Entrambi i progetti approvati dalla Regione Piemonte sono nella fase istruttoria della Legge Obiettivo anche ai fini della valutazione ambientale.

HUB INTERPORTUALI

Interporto di Novara

Il CIPE nella delibera del 22/3/2006 ha ricondotto ad unitarietà gli interventi relativi al Centro Interportuale Merci, al completamento del terminale Ovest, nonché l'approvazione del nuovo ponte sul torrente Terdoppio. Nella successiva delibera del 29/3/2006 il CIPE ha destinato alla Società CIM, che gestisce il ramo ovest, i fondi richiesti. (21 Meuro) per il completamento dell'interporto ovest pari al 19% dell'investimento.

Per quanto concerne il Ponte sul torrente Terdoppio, nella seduta del 29/3/2006 il CIPE ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni, il progetto definitivo. La CIM ha predisposto il progetto esecutivo: il costo dell'intervento è di 108,33 M€, tutti assegnati. La 3^a fase prevede un costo di 0,97 M€, con risorse da reperire.

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE PUGLIA****SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI*****Corridoio plurimodale adriatico - Viabilità s.s. 16: Itinerario Foggia - Cerignola***

L'intervento si riferisce al progetto di ammodernamento a 4 corsie e adeguamento alla sezione ex III Norme CNR. La lunghezza complessiva è di 33,5 km. Il tracciato in massima parte coincide con la sede attuale della S.S.n°16 ad eccezione di due brevissimi tratti dove si sono rese necessarie piccole varianti al fine di eliminare alcune curve pericolose. Il progetto, il cui valore complessivo è di 136,56 M€ è così suddiviso:

1. S.S. 16 Foggia-Incoronata 1° Lotto (dal km 682+000 al km 690+000), con un costo di 29,80 M€, per il quale i lavori sono in corso;
2. S.S. 16 Incoronata - immissione. SS 161 2° Lotto (dal km 690+000 al km 700+000), con un costo di 43,38 M€, aggiudicato con appalto integrato;

3. S.S. 16 immissione SS 161-Cerignola 3° Lotto (dal km 700+000 al km 709+000) con un costo di 40,28 M€, aggiudicato con appalto integrato;
4. S.S. 16 Variante di Cerignola (dal km 709+000 al km 715+500) con un costo di 23,10 M€, per il quale i lavori sono in corso.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS S.p.A. e le opere sono interamente finanziate.

Il progetto è inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo e nella Convenzione stipulata tra Regione Puglia e ANAS S.p.A., con relativo atto aggiuntivo stipulati rispettivamente il 23/11/03 e il 15/12/04 tra la Regione Puglia e ANAS.

Altri interventi sulla S.S. 16 compresi nella Convenzione ANAS S.p.a.- Regione Puglia del 23.11.2003 sono:

1. S.S.16 Completamento delle aste di collegamento tra S.S.16 a nord ed a sud di Molfetta e Giovinazzo - Importo del progetto è di M€ 14,970 a carico di ANAS con risorse da reperire. Il progetto definitivo è in corso di istruttoria per l'approvazione dell'ANAS. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

2. S.S.16 Recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia: l'intervento è suddiviso in 3 lotti ed è stata redatta la progettazione definitiva. La conferenza di servizi per l'acquisizione dell'intesa Stato-Regione, propedeutica all'approvazione del progetto definitivo, è stata indetta e poi sospesa per mancata espressione del parere comunale. La specifica dei lotti:

- 1° lotto (dal Km.676+700 al Km.683+700): l'importo del progetto è di M€ 40,102 previsto nel contratto di programma ANAS 2003-2005-Area di inseribilità; nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- 2° lotto (dal casello autostradale al Km.676+700): l'importo del progetto è di M€ 55,261 a carico della Regione, che è anche il- Soggetto aggiudicatore. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- 3° lotto (dal Km 683+700 all'innesto con il 1° lotto della Foggia-Cerignola): l'importo del progetto è di M€ 27,630; nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della

Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Corridoio plurimodale adriatico - Viabilità S.S. 16: Tronco Maglie - Otranto

Il progetto riguarda l'ammodernamento ed adeguamento alla sezione tipo III delle norme C.N.R. n. 78/80 del tratto della SS. n. 16 tra Maglie ed Otranto per uno sviluppo complessivo di circa 11 km.

Il soggetto aggiudicatore è ANAS S.p.A.

L'importo complessivo dell'opera è pari a 80,187 M€, dei quali 40,90 M€ risultano disponibili a carico ANAS con i fondi QCS 2000-2006.

Il progetto definitivo ha ricevuto parere favorevole con prescrizioni dalla Commissione V.I.A. È in corso l'adeguamento del progetto definitivo (in data 17-3-2006) sulla base delle prescrizioni della conferenza dei servizi

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Corridoio plurimodale adriatico - Viabilità S.S. 275 - Itinerario Maglie - S. Maria di Leuca

L'intervento prevede l'adeguamento della strada Maglie-S. Maria di Leuca (SS 16 dal km 981+700 al km 985+386 e SS 275 dal km 0+000 al km 37+000) alla sezione B (due corsie per senso di marcia con spartitraffico).

Lo sviluppo complessivo dell'itinerario è di circa 40 km.

Il soggetto aggiudicatore è ANAS S.p.A.

L'intervento risulta articolato in 2 lotti:

- Lotto 1 Maglie-Montesano Salentino di importo pari a 111,55 . Con delibera n.92 del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare ed il progetto definitivo, approvato dall'ANAS, è stato inviato al Ministero delle infrastrutture.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lotto 2 di importo pari a 86,089 e livello progettuale definitivo. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione è previsto un finanziamento di 40,85 M€ a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Variante esterna di Lecce – 2° stralcio funzionale

Con delibera n. 98 del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del "Completamento funzionale SS n.16 – SS n.613, variante esterna di Lecce" per l'importo di 36,213 M€.

L'infrastruttura, che si sviluppa su un tracciato di 7.3 km circa e che segue l'andamento dell'asse del 1° stralcio in corso di completamento, assicura il raccordo con la SS 613 e presenta intersezioni con la SS 16, le SSPP 4 e 6, la SS 101.

Il finanziamento è a carico dell'ANAS che ha sottoscritto una specifica convenzione con la Regione Puglia in data 23-11-2003. L'opera, inizialmente prevista dal Programma triennale 2001-2003 è stata riconfermata nel successivo Programma 2002-2004 con assegnazione di risorse pari a 25,82 M€. Risulta un ulteriore fabbisogno di 10,393 M€.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il completamento del finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS ed i lavori sono in corso.

***Corridoio Plurimodale Adriatico – Viabilità S.S. 7 –S.S. 106 Dir:
Ammodernamento del collegamento S.S. 106-dir Casello di Taranto e la SS. 106
Jonica***

L'opera, inserita nel programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo e, formante oggetto della convenzione ANAS S.p.a. – Regione Puglia del 23-11-2003, fa parte del Corridoio plurimodale adriatico. Il costo totale dell'opera è di 24,4 M€.

Dalla relazione del Commissario straordinario risulta che l'opera è interamente finanziata e che è stato pubblicato il bando di gara per l'appalto integrato.

***Altre opere stradali comprese nella Convenzione ANAS s.p.a.-Regione Puglia del
23.11.2003***

Viabilità S.S.96

1. S.S.96 Variante Toritto-Modugno: l'importo del progetto è M€ 58 previsto nel contratto di programma ANAS 2003-2005 - Area di inseribilità. Il progetto definitivo è in corso di approvazione a cura della Dir. Centr. ANAS Progettazione. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

2. S.S.96 Altamura-inizio variante Toritto: l'importo del progetto è di M€ 43,9 interamente finanziato dalla Regione. Con decisione a verbale della Giunta regionale del 19.09.2006 è stata determinato di procedere alla sottoscrizione di atto aggiuntivo alla Convenzione del 23.11.2003 con il quale si affidano all'ANAS s.p.a. l'aggiudicazione e la realizzazione dell'intervento. Il progetto definitivo è in istruttoria per l'approvazione dell'ANAS. Nell'accordo del 28

febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Viabilità SS. 96 e SS.99

1. S.S.96 e S.S.99 - Adeguamento direttrice Bari-Matera -1° lotto (Altamura-Matera): l'importo del progetto è di M€ 28,591 a carico di ANAS, interamente finanziato. L'opera è stata aggiudicata tramite appalto integrato ed il progetto esecutivo è in corso di istruttoria per l'approvazione dell'ANAS.
2. S.S.96 e S.S.99 - Adeguamento direttrice Bari-Matera -2° lotto (Altamura-Matera): l'importo del progetto è di M€ 23,142 a carico di ANAS, interamente finanziato. L'opera è stata aggiudicata tramite appalto integrato ed il progetto esecutivo è in corso di istruttoria per l'approvazione dell'ANAS.

Viabilità SS. 172

1. SS. 172 - Adeguamento e ammodernamento in sede e in variante - IV corsia Orimini superiore: l'importo del progetto è di M€ 15,494. E' in corso la procedura di VIA propedeutica all'approvazione del progetto preliminare da parte dell'ANAS. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

2. SS. 172 - Costruzione della variante di Martina Franca e del tronco Casamassima-Putignano: l'importo del progetto è di M€ 35,00. E' in corso la procedura di VIA propedeutica all'approvazione del progetto preliminare da parte dell'ANAS. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Viabilità SS.7

1. SS. 7 Matera-Taranto - tronco Taranto-Massafra -1° lotto: l'importo del progetto è di M€ 52,679. Il Soggetto aggiudicatore è la Regione Puglia ed è in corso la redazione del progetto preliminare da parte dell'ANAS. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei

Programmi nazionali (28,7 M€) e regionali (23,98 M€) 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

2. SS. 7 - asta di raccordo tra la S.S.7 e l'Autostrada A14: l'importo del progetto è di M€ 22,740 previsto nel contratto di programma ANAS 2003-2005. L'opera è stata aggiudicata tramite appalto integrato ed il progetto esecutivo è in corso di istruttoria per l'approvazione dell'ANAS.
3. SS. 7 - Brindisi-Grottaglie 6° lotto; l'importo del progetto è di M€ 18,619 a carico di ANAS ed è interamente finanziato L'opera è stata aggiudicata tramite appalto integrato ed il progetto esecutivo è in corso di istruttoria per l'approvazione dell'ANAS.

Viabilità SS.100

S.S.100 Tronco Bari-Taranto - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il Km.27+200 ed il Km.40+500: l'importo del progetto è di 28,300 M€ a carico di ANAS. E' in corso l'istruttoria del progetto definitivo per l'approvazione da parte dell'ANAS. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione è previsto un finanziamento per 27,30 M€ a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011 per l'intero importo.

Viabilità SS.SS. 89-272

SS. 89 - SS.272 - Razionalizzazione viabilità per S. Giovanni Rotondo 1° stralcio e ammodernamento SS.89.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, per 44 M€.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Viabilità SS.SS. 171-271

Variante esterna all'abitato di Santeramo in Colle 1° e 2° stralcio: l'importo del progetto è di M€ 51,876, di cui 30,600 a carico della Regione. L'intervento è compreso nel contratto di programma ANAS 2003-2005 con un finanziamento ANAS di 19,815 M€. E' in corso l'istruttoria per l'approvazione del progetto preliminare da parte dell'ANAS.

SS.7 Via Appia

Lavori urgenti per l'apertura al traffico dello svincolo al km 701+919 con completamento della sistemazione idraulica in corrispondenza dell'abitato di Mesagne e della viabilità di servizio-interventi funzionali 4-5-6-7-8 – livello di progettazione Esecutivo - Costo ME 2,961

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 89 Garganica

Progetto per il prolungamento della variante della SSV. Garganica: Tratto Vico-Peschici. – livello di progettazione Preliminare - Costo ME 21,19.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.7 Ter Salentina

- Itinerario Bradanico-Salentino - Lavori di ammodernamento del tronco Manduria - Lecce - 1° Lotto-2° stralcio (Completamento variante di S.Pancrazio Salentino) – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo ME 18,837.

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Completamento funzionale 2° stralcio (Manduria) – livello di progettazione Definitivo - Costo ME 39,603

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Strade Statali Varie

“SS. 7-7ter-16-100-106-106 dir-172-379. Appalto integrato per la progettazione esecutiva e realizzazione di un sistema di rilevamento del traffico mediante sensori e telecamere ed informazione all'utenza attraverso pannelli a messaggio variabile per l'area metropolitana” – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo ME 5,980

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI**Nuova linea ad alta capacità Napoli – Bari**

Con il Protocollo d'Intesa sottoscritto il 27 luglio 2006 tra i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato ed RFI, sono state individuate le soluzioni di tracciato per la realizzazione di una nuova linea ad alta

capacità di estesa pari a 147 Km, capace di ridurre i tempi di percorrenza tra le città di Napoli e Bari a 110 minuti contro le attuali quattro ore.

Lo studio di fattibilità elaborato da RFI prevede interventi per complessivi 4,92 miliardi di Euro. Le tratte che costituiscono parte integrante del progetto sono:

- Variante linea Cancello - Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC: costo 670 M€;

Nell'arco di piano del contratto di programma RFI 2007 – 2011 è prevista la sola progettazione.

- Velocizzazione e raddoppio Cancello - Benevento e bretella di Foggia: costo 1.490 M€.

Nell'arco di piano del contratto di programma RFI 2007 – 2011 è prevista la sola progettazione.

- Raddoppio Apice - Orsara di Puglia : costo 2.210 M€; di cui 297 M€ disponibili.

Nell'arco di Piano del contratto di programma RFI 2007 -2011 è prevista la sola progettazione

- Potenziamento infrastrutturale linea Caserta – Foggia: raddoppio Cervaro - Bovino e Bovino - Orsara: costo 550 M€. interamente finanziata.

L'intervento è compreso nel contratto di programma RFI 2007 – 2011, ove è prevista la cantierizzazione del raddoppio della tratta Bovino – Cervara al 2009, mentre il raddoppio della tratta Orsara – Bovino è previsto tra le "altre opere da realizzare"

La realizzazione dell'intero intervento è prevista per il 2020.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione il finanziamento della variante linea Cancello - Napoli, per l'importo di 480 M€, è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR e 103 M€ a carico del Contratto di Programma RFI 2007 - 2011, mentre il finanziamento della variante linea Cancello – Telese nel Comune di Maddaloni per la sua integrazione con la AV/AC, per l'importo di 1.099,17 M€, è proposto a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, nonché attraverso iniziative di project financing.

Nodo di Bari

Nel 1998 venivano approvati i progetti relativi ai seguenti interventi per la sistemazione del Nodo ferroviario di Bari:

1. realizzazione del doppio binario , completo di elettrificazione , in affiancamento al binario esistente , nella tratta Bari parco Sud – Bari Torre a Mare a completamento del raddoppio della linea Bari – Lecce,
2. Realizzazione del cantiere formazione treni in località adiacente all'esistente Deposito locomotive e spostamento delle platee di lavaggio,

3. Realizzazione del raccordo merci in variante di tracciato della linea Bari – Taranto a partire dalla fermata di Bari S. Andrea fino alla stazione di Bari Parco Nord;
4. Realizzazione dell'ingresso treni viaggiatori in Bari Centrale della linea Bari – Taranto , in variante di tracciato , con bivio in linea in corrispondenza del Deposito locomotive , per il raccordo merci di cui al punto precedente,
5. Sistemazione e razionalizzazione del Piano del ferro in Bari Centrale,
6. Realizzazione del telecomando del Nodo ferroviario comprensivo dei tratti limitrofi delle altre ferrovie afferenti a Bari Centrale.

RFI ha ultimato le opere di cui ai punti 1 e 2 e ha in esecuzione avanzata le opere di cui ai punti 3 e 4.

La sistemazione del nodo di Bari ed il completamento del raddoppio ed elettrificazione Bari – Lecce, sono inseriti tra “le opere in corso” nel contratto di programma RFI 2007 – 2011.

Nel dicembre del 2005 è stato sottoscritto Protocollo d'intesa tra Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti , Regione Puglia , Comune di Bari e RFI che prevedeva l'elaborazione di uno studio di prefattibilità finalizzato all'ottimizzazione dell'inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano, alla riorganizzazione e miglioramento del trasporto ferroviario e alla riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse.

Il nuovo progetto prevede la correzione del tracciato ferroviario a sud di Bari e l'interramento dei binari nella tratta Palese – S. Spirito.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione sono stati concordati i seguenti interventi sul nodo ferroviario di Bari, con finanziamento a carico dei Programmi nazionali (per il 60%) e regionali (per il 40%) 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR

- Bari nord: interramento in galleria superficiale della linea RFI – tratta S.Spirito – Palese, con realizzazione dei binari per l'esercizio provvisorio in affiancamento alla linea esistente; costo 360 M€.
- Bari sud: variante della linea RFI - tratta Bari centrale-Bari S.Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale; costo 444 M€.

(Questi due interventi, che hanno un costo di 804, sono inseriti tra “le altre opere da realizzare” nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011)

- Ferrovie sud-est: elettrificazione 2° lotto (anello Mungivacca-Conversano-Putignano-Casamassima-Mungivacca) e 3° lotto (Putignano-Martina Franca); costo 64,68 M€.
- Ferrovie sud-est: nuova variante di Monteroni (in Lecce) e nuove stazioni di Ecotekne, Monteroni, Ippodromo; costo 42 M€.
- Ferrovie sud-est: soppressione di 70 passaggi a livello nell'area del Salento; costo 84 M€.

- Ferrovie sud-est: interrimento della stazione e raddoppio nelle tratte Triggiano-Capurso, Mungivacca-Triggiano e Capurso-Noicattaro; costo 126 M€;
- Ferrovie sud-est: impianti di sicurezza e segnalamento - 2° Lotto del segnalamento IV - Area Salentina; costo 38,76 M€.
- Ferrovie sud-est: Rinnovo del binario con 50 UNI e traverse legno biblocco di alcuni tratti delle ferrovie del sud-est; costo 24 M€,
- Linea Bari-Barletta: opere di raddoppio, velocizzazione e potenziamento nella tratta Corato-Barletta, con l'interrimento del tracciato ferroviario nell'abitato di Andria, con la rettifica del tracciato sulla tratta Andria- Barletta e l'interconnessione con RFI nella stazione RFI di Barletta e Bari; costo 180 M€.
- Linea Bari-Bitritto: completamento, con variante d'ingresso a Bari Centrale; costo 30 M€.

Linea adriatica - potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto

L'intervento si inquadra nel completamento del raddoppio della esistente linea ferroviaria Bari-Taranto e prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario che si sviluppa in variante rispetto al tracciato esistente, by passando l'abitato di Modugno, con la realizzazione di due nuove fermate e un posto di comunicazione. Il soggetto aggiudicatore è RFI SpA.

E' articolato nelle seguenti tratte:

Bari S.Andrea – Bitetto: il CIPE, con delibera n.95 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto definitivo per l'importo di 228 M€; i lavori sono da appaltare.

L'intervento è inserito tra le "altre opere da realizzare" nel Contratto di programma RFI 2007 – 2011.

Acquaviva delle Fonti – Gioia del Colle, Pelagianello – Massafra, Massafra – Bellavista - Taranto: il costo è di 114,05 M€ ed i lavori sono in via di ultimazione;

Castellaneta – Pelagianello: il costo è di 76,27 M€ ed i lavori sono in via di ultimazione;

Bretella di collegamento tra la linea Bari – Taranto e Taranto – Metaponto (Bellavista – Cagioni): il costo è di 43,83 M€ ed i lavori sono cantierati.

Tra le "opere prioritarie da avviare" del contratto di programma RFI 2007- 2011 è previsto l'anticipo della cantierizzazione della bretella.

SCC linea Bari – Taranto: il costo è di 31,45 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011; nell'arco di piano è esclusa la tratta Bari S. Andrea – Bitetto.

La copertura finanziaria di 486 M€ è prevista a valere sul contratto di programma RFI 2007 - 2011, nonché a carico delle risorse FESR e della legge 166/2002, per 31 M€, assegnati con delibera CIPE n. 46 del 29 settembre 2004, ed infine sulle economie di gara.

Potenziamento tecnologico Bologna-Bari

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 294,65 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 36,6. proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Potenziamento infrastrutturale Gioia Tauro-Taranto

Il progetto elaborato da RFI ha lo scopo di adeguare la linea al transito dei traffici merci, in costante aumento, da e per Gioia Tauro. A tal fine è stata realizzata una prima fase di interventi, dell'importo complessivo di 43 M€, interamente finanziati, che hanno previsto l'adeguamento del peso assiale della linea tra Rosarno e Taranto e la velocizzazione dei tratti di linea Sibari-Cosenza e Sibari-Metaponto.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

In esecuzione della delibera del CIPE n. 85 del 29 settembre 2002, RFI ha elaborato lo studio di fattibilità per il potenziamento complessivo dell'itinerario Taranto – Metaponto – Sibari – S. Antonello. La linea ha uno sviluppo complessivo di circa 199 Km, a semplice binario, completamente elettrificata

Sulla base dello studio di fattibilità sviluppato, nella tratta tra Metaponto e S. Lucido sono previste rettifiche delle curve più strette e una variante nella zona della frana di Roseto, mentre tra Metaponto e Taranto è previsto il raddoppio. Gli interventi sono mirati all'aumento della capacità della linea e l'incremento delle velocità commerciali.

A seguito dell'approvazione dello studio di fattibilità da parte del CIPE, del 20 dicembre 2004, RFI ha individuato due Progetti:

- Metaponto – Sibari – S. Antonello (riguardante anche la regione Calabria)
- Metaponto – Taranto

E' in corso la progettazione preliminare dell'intervento Metaponto – Sibari – S. Antonello, che si prevede di concludere entro il 2006. Il costo dell'intervento Metaponto – Sibari – S. Antonello ammonta a circa 452 M€.

L'importo complessivo dei due progetti è stimato in 792 M€, finanziati per 6,07 M€.

L'attivazione delle opere, sulla base dello studio sviluppato, è prevista, per fasi funzionali, fra il 2011 ed il 2017.

Raddoppio linea adriatica : Tratta Pescara-Bari

Il raddoppio della linea Adriatica tra Pescara e Bari è interessato dalle seguenti tratte :

1. Tratta Pescara – Ortona Nord: il completamento del raddoppio della Direttrice Adriatica nella regione Abruzzo prevede la costruzione di una nuova galleria a

semplice binario per raddoppiare il tratto (circa 1 Km) a nord di Ortona; l'attivazione del raddoppio è prevista nel 2009. Il costo complessivo delle opere è di circa 24 M€, interamente finanziati.

2. Raddoppio Termoli (CB) – Lesina (FG): la tratta, che interessa le Regioni Molise e Puglia, si sviluppa parte in affiancamento e parte in variante per un'estesa di circa 35 km di cui 18 in territorio pugliese, e comprende la realizzazione della nuova stazione di Chieuti. Il progetto definitivo, per l'importo di 204,07 M€, è dotato di copertura finanziaria ed è in corso di istruttoria.
È in corso di definizione il Protocollo d'Intesa tra RFI ed il Comune di Termoli. L'attivazione del raddoppio, dopo le modifiche introdotte per rispettare le prescrizioni del Ministero dell'ambiente, è programmata per il 2010.
3. Raddoppio Lesina (FG) –Apricena (FG): la tratta, completamente in variante, è stata attivata nel novembre 2003.
4. Raddoppio Apricena (FG) - S. Severo (FG): la tratta di circa 7 km, è realizzata prevalentemente in affiancamento. Sono in corso i lavori di attrezzaggio tecnologico lungo linea, ed i lavori relativi alla sede nord della stazione di S. Severo. L'attivazione è prevista entro luglio 2007

Il costo complessivo del progetto, ammonta a circa 478 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011, nell'arco di piano è escluso il raddoppio Termoli – Lesina

HUB AEROPORTUALI

Aeroporto di Bari

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione sono stati concordati i seguenti interventi sull'aeroporto di Bari, con finanziamento a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR:

- Opere di mitigazione impatto ambientale: costo 10 M€;
- Ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili: costo 2 M€;
- Riqualifica cunicolo tecnologico esistente: costo 6 M€;
- Riqualifica raccordi C e D e piazzale esistente: costo 8 M€;
- Riconversione spazi nucleo elicotteri VVF e Polaria in ricovero mezzi di rampa e officina aeroportuale: costo 2 M€.

Aeroporto di Brindisi

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione sono stati concordati i seguenti interventi sull'aeroporto di Brindisi, con finanziamento a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR:

- Opere di mitigazione impatto ambientale: costo 10 M€;
- Rifacimento del piazzale di sosta aeromobili e relativa viabilità connessa: costo 20 M€;
- Ristrutturazione del secondo livello aerostazione passeggeri e realizzazione nuovo Varco Doganale: costo 10 M€.

Aeroporto di Foggia

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione sono stati concordati i seguenti interventi sull'aeroporto di Foggia, con finanziamento a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR:

- Riqualficazione aeropax: costo 15 M€;
- Opere di mitigazione impatto ambientale: costo 10 M€.

Aeroporto di Grottaglie

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione sono stati concordati i seguenti interventi sull'aeroporto di Grottaglie, con finanziamento a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR:

- Riqualficazione aeropax: costo 15 M€;
- Opere di mitigazione impatto ambientale: costo 10 M€;
- Adeguamento impianti tecnologici aerostazione: costo 2,5 M€.

HUB PORTUALI***Porto di Bari***

Gli interventi sono finalizzati a migliorare ed a potenziare la dotazione infrastrutturale del porto e riguardano:

1) Lavori di completamento della Colmata di Marisabella

La realizzazione delle opere permetterà di disporre di piazzali e banchine operative con fondali di 12 m utili per lo sviluppo del traffico commerciale e dei traghetti.

L'intervento è conforme al Piano Regolatore Portuale vigente ed ha un costo complessivo stimato 60 M€, con risorse da reperire a valere sul programma triennale delle opere pubbliche.

2) Lavori di ampliamento dell'area banchinata del Molo di S. Cataldo.

La realizzazione delle opere permetterà di disporre di 2 attracchi dedicati al Programma Autostrade del Mare e di garantire, in generale, un aumento dell'offerta di banchine e piazzali per il traffico RO-RO e passeggeri.

Il progetto definitivo, per l'importo di 15,494 M€, è in corso di adeguamento alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei lavori pubblici ed alle sopravvenute normative in materia ambientale.

Il finanziamento statale è a valere sul programma triennale delle opere pubbliche 2007-2009 ed è regolato dalla Convenzione n. 4 del 31-7-2002 tra Autorità portuale di Bari e la Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione marittima ed interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'erogazione dei fondi avverrà sulla base dell'andamento dei lavori.

Criticità sorgono per l'individuazione di un'area nell'ambito portuale dove realizzare la eventuale vasca di confinamento dei prodotti di dragaggio, a seguito di resistenze di associazioni ambientaliste all'intervento.

3) Realizzazione di edifici da destinare ad attività terziarie/direzionali e a depositi portuali nell'ambito dell'intervento di riqualificazione del Molo Pizzoli

E' prevista la riqualificazione dell'area del Molo Zizzoli, oggi inutilizzata a causa della presenza di vecchi e fatiscenti manufatti edilizi, in modo da dare attuazione al Programma di "Apertura del porto alla città".

Il finanziamento statale di 30,940 M€ è garantito da mutui contratti ai sensi del D.M. 2-5-2001 ed il progetto definitivo è in istruttoria per le procedure di approvazione e di autorizzazione urbanistica (art.81 del DPR 616/1977 e art.3 del DPR n.383/1994).

4) Lavori di ampliamento dell'area banchinata a ridosso del II, III e IV braccio del nuovo molo foraneo

La realizzazione delle opere permetterà di disporre di piazzali e banchine operative in zone del porto con fondali di 12-14 m. utili per lo sviluppo del traffico commerciale (sia alla rinfusa che containerizzato).

L'intervento in parte attua quanto già previsto dal Piano Regolatore Portuale ed in parte rappresenta adeguamento tecnico-funzionale. La stima del costo complessivo è di 51,5 M€.

Il finanziamento statale di 50 M€ è garantito da mutui contratti ai sensi del D.M. 3-06-2004.

E' in corso la redazione del progetto definitivo 1° lotto per l'ampliamento all'interno del bacino portuale (tra il II ed il III braccio) per una spesa prevista di 14 M€.

In seguito, con l'aggiornamento degli studi meteomarinari, sarà avviata la progettazione per l'ampliamento all'esterno del bacino portuale, tra il III ed il IV braccio, con interventi sulla diga foranea.

Il progetto del I lotto è stato inserito nella Programmazione del Ministero delle Infrastrutture 2006-2008 per un importo di 10,00M€.

5) Lavori di realizzazione del Terminale Asse Nord-Sud con raccordo ferroviario dell'area di Marisabella

L'intervento consentirà di ripristinare la modalità ferroviaria di accesso al porto con un collegamento diretto tra l'area portuale ed il nodo ferroviario di Bari, Parco-Nord. Sarà possibile anche collegare direttamente la viabilità interna all'area portuale con un asse stradale principale connesso alla viabilità extraurbana, che permetterà ai mezzi in partenza ed arrivo di evitare il traffico urbano.

L'intervento è ricompreso all'interno di aree esterne alla circoscrizione di competenza dell'Autorità portuale, approvato in variante al PRG Comunale. La stima del costo complessivo è di 21,691 M€.

Il finanziamento statale di 14,278 M€ è regolato dalla Convenzione n. 20 rep. in data 11-12-2003 tra Autorità portuale di Bari e la Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione marittima ed interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'erogazione dei fondi avverrà sulla base dell'andamento dei lavori. Sono previsti cofinanziamenti del Comune di Bari per 6 M€ e dell'Autorità portuale (con fondi del proprio bilancio) per 1,413 M€.

L'intervento risulta aggiudicato provvisoriamente tramite appalto concorso ed è in corso la Conferenza di Servizi per l'acquisizione dei pareri degli enti e delle amministrazioni interessate.

Il Comune di Bari ha richiesto l'assoggettamento del progetto alla V.I.A. unitamente all'intervento di completamento della Colmata di Marisabella. Vi sono dissensi di associazioni ambientaliste e la Soprintendenza per i B.A.A.S. deve ancora pronunciarsi in ordine alla demolizione di alcuni immobili soggetti a vincolo.

6) Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione sono stati concordati i seguenti ulteriori interventi sul Porto di Bari, con finanziamento a carico dei Programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR:

- Potenziamento delle infrastrutture dedicate al traffico merci: costo 19 M€;
- Potenziamento delle infrastrutture dedicate al traffico passeggeri/RoRo/Crociere: costo 13,5 M€;
- Funzionalizzazione della porzione esistente della colmata di Marisabella: costo 6,5 M€;
- Miglioramento e potenziamento delle infrastrutture portuali e delle reti tecnologiche: costo 21 M€;
- Completamento dell'asse di PRG di collegamento diretto tra l'Area di Sviluppo Industriale e l'Interporto Regionale della Puglia con la S.S. 16.: costo 14 M€.

Porto di Brindisi

Gli interventi previsti nell'area portuale brindisina riguardano:

- 1) La realizzazione di una piattaforma logistica "Distripark" in grado di offrire servizi logistici e terminalistici a valore aggiunto in modo da ampliare le attività portuali da quelle proprie del trasporto a quelle della logistica a servizio

dell'impresa. Nel progetto si inserisce la realizzazione delle opere ferroviarie e stradali per il raccordo dell'area Distripark alla rete esistente (ANAS, RFI, Sisri).

- 2) Il "Sistema Urbano Portuale": Il progetto prevede l'individuazione di un ambito del porto che, interagendo direttamente con la città, si presta ad una serie di interventi di riqualificazione e infrastrutturazione rivolti alla valorizzazione dello specchio acqueo portuale quale vera e propria piazza d'acqua della città di Brindisi, nonché come attracco per il traffico crocieristico e traghetti. In tale prospettiva il progetto "Sistema Urbano Portuale" prevede tra l'altro: il recupero funzionale del Capannone ex Montecatini, indirizzato a porre a disposizione dello scalo portuale un vero e proprio Terminal crociere; il consolidamento e la riqualificazione della banchina Regina Margherita; la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico via mare integrato con le infrastrutture esistenti, la cosiddetta Circolare del Mare. Il progetto prevede inoltre l'adeguamento dell'area antistante il vicino aeroporto brindisino, per consentire l'approdo di idrovolanti che collegheranno l'isola di Corfù con Brindisi.
- 3) Il completamento degli accosti portuali di S. Apollinare per navi traghetto e RO-RO.

Il soggetto attuatore è l'Autorità portuale di Brindisi.

Il costo complessivo degli interventi descritti è pari a 88,98 M€, così ripartiti:

- 1) Distripark: 61,975 M€;
- 2) Sistema Urbano Portuale: 7,5 M€;
- 3) Accosti portuali: 19,5 M€.

Con Delibera CIPE del 1999, sono stati finanziati 1,033 M€ per la realizzazione dello Studio di Fattibilità dell'area Distripark. Restano da reperire 60 M€.

Per gli accosti portuali di Sant'Apollinare sono previsti 19,50 M€ nell'ambito del programma ordinario delle OO.PP. 2003/2005 del Ministero delle infrastrutture.

Relativamente allo stato di attuazione si segnala che:

- 1) per il Distripark è stato completato lo studio di fattibilità;
- 2) per il Sistema Urbano Portuale è stata elaborata la progettazione preliminare;
- 3) per il completamento degli accosti portuali per navi traghetto e RO-RO a Sant'Apollinare è stato elaborato il progetto preliminare ed è stata completata la caratterizzazione dei fondali marini. Si è in attesa della approvazione della Regione Puglia della variante al PRP.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione è stato concordato un ulteriore intervento sul Porto di Brindisi, con finanziamento a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR:

- Consolidamento e messa in sicurezza delle Dighe di Punta riso e Bocca di Puglia: costo 62 M€.

Porto di Taranto

Il progetto si colloca nel contesto di una nuova strategia di sviluppo dei porti nazionali.

In tal ottica è inquadrabile nel disegno più generale di trasformare il porto di Taranto in un hub portuale di primaria importanza.

Gli interventi riguardano la realizzazione di una prima parte delle opere previste per il suddetto hub portuale ed in particolare:

- 1) la piattaforma logistica;
- 2) la strada dei moli con relativa illuminazione ed impianti (rete elettrica, reti idriche e fognarie);
- 3) ampliamento del quarto sporgente;
- 4) realizzazione della darsena ad ovest del quarto sporgente.

Il soggetto attuatore è l'Autorità portuale di Taranto.

Il valore complessivo degli interventi previsti ammonta a 156,149 M€, così ripartiti:

- 1) La piattaforma logistica: 27,574 M€;
- 2) La strada dei moli con relativa illuminazione ed impianti: 26,146 M€;
- 3) Ampliamento del quarto sporgente: 74,686 M€;
- 4) Realizzazione della darsena ad ovest del quarto sporgente: 27,743 M€.

Con delibera n.74 del 29 settembre 2003 il CIPE ha approvato il progetto preliminare ed ha assegnato un contributo di 21,523 M€ a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo). La copertura finanziaria residua è così assicurata: 37,544 M€ a carico del promotore privato e 97,082 M€ con finanziamenti dell'Autorità portuale, di cui 92,590 M€ sulla legge 413/98 e 4,492 M€ con fondi propri.

Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione è stato concordato un ulteriore intervento sul Porto di Taranto, con finanziamento a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR:

- Dragaggi per approfondimento fondali darsena molo polisettoriale e per manutenzione del porto di rada: costo 30 M€;
- Rifiorimento e ampliamento delle opere di protezione dell'agitazione ondosa del porto interno e della rada di Taranto: costo 25 M€;
- Centro servizi polivalenti al molo San Cataldo: costo 5 M€;
- Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale: costo 35 M€.

HUB INTERPORTUALI

Impianto Intermodale di Brindisi

Il potenziamento prevede di aumentare la capacità del terminale. È in corso di realizzazione la costruzione di due binari, l'allungamento dei due esistenti, la realizzazione di un nuovo fabbricato servizi e la sistemazione interna della viabilità.

Il costo complessivo delle opere di prima e seconda fase è di 10 M€ interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

SISTEMI URBANI

Asse viario cittadino di Bari-Terza mediana Bis

In attesa della definizione ed erogazione del finanziamento per il nodo denominato "Terza Mediana bis", considerato il suo valore strategico per l'alleggerimento del traffico.

Il costo stimato dell'opera è di 129,11 M€. Nell'accordo del 28 febbraio 2007 sottoscritto dal Ministro delle infrastrutture e l'Assessore ai trasporti della Regione il finanziamento dell'intervento è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, limitatamente a 100 M€.

Il progetto è a livello preliminare.

SCHEMI IDRICI

Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania

L'intervento consiste nella realizzazione dell'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell'acquedotto dell'Ofanto.

Con delibera n. 108 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo per l'importo di 53 M€ ed ha assegnato, in via programmatica, all'Acquedotto pugliese S.p.A. un contributo di 39 M€, quale quota massima a carico dello Stato. Il CIPE, con delibera n. 145 17 novembre 2006 in corso di perfezionamento, ha assegnato in via definitiva il contributo di 39 M€.

Schemi idrici Puglia: completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello.

L'opera riguarda la ristrutturazione del comprensorio irriguo in destra Rendina con trasformazione delle reti funzionanti a gravità in reti in pressione. L'intervento è relativo a territori ricadenti nella regione Basilicata, ma la risorsa risparmiata potrà essere utilizzata anche in territorio pugliese.

Con delibera n. 140 del 19 dicembre 2002 il CIPE ha assegnato, in via programmatica, alla Regione Puglia un contributo di 20 M€.

Il soggetto attuatore dell'opera è il Consorzio Bonifica Vulture-Alto Bradano ed i lavori sono in corso.

Galleria di Valico Caposele – Pavoncelli bis

L'opera ricade in territorio campano ma è d'interesse per la regione Puglia. È preposta al trasferimento idrico delle acque delle sorgenti Sele e Calore verso la Puglia, in sostituzione della galleria esistente, danneggiata da eventi sismici.

L'intervento è inserito nella Legge Obiettivo ed il progetto definitivo prevede un costo di circa 150,6 M€. Le risorse disponibili risultano di 108,025 M€. Con delibera n.75 del 29 marzo 2006 il CIPE ha disposto l'accantonamento di 15 M€ per l'ulteriore parziale finanziamento dell'opera. Il CIPE, con delibera n. 140 del 17 novembre 2006, ha assegnato in via definitiva il contributo di 15 M€, nonché l'ulteriore contributo di 7,881 M€ rinvenienti dalla ricognizione delle somme disponibili sulle risorse assegnate dal CIPE

I lavori risultano essere stati affidati da parte del Commissario Straordinario.

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE SARDEGNA**



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

(Soggetto attuatore: ANAS)

SS 291 della Nurra – Sassari – Alghero/Aeroporto Fertilia

L'opera consiste nella realizzazione della nuova S.S. 291.

L'opera è articolata in 4 lotti funzionali con sezione tipo "B" extraurbana (D.M. del 5.11.2001):

1. Primo Lotto: Progetto definitivo, costo M€ 73,116 da finanziare. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo;
2. Secondo Lotto: Progetto Esecutivo, costo M€ 48,372 finanziato per 22,495 M€ con fondi delibera CIPE 84/2000 e per 25,877 con fondi ANAS cofinanziamento POP 94/99;

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

3. Terzo Lotto: il progetto esecutivo è in corso, costo 54,66 M€ finanziato per 30,079 M€ con fondi QCS - PON trasporti 2000/2006 e per 24,581 M€ con fondi ANAS cofinanziamento POP 94/99 Appalto previsto per il 1° semestre 2007;

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

4. Quarto Lotto: Progetto definitivo, costo M€ 65,411 da finanziare. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo.

Adeguamento SS 131 "Carlo Felice" Cagliari – Sassari

L'opera totale consiste in interventi di ammodernamento e adeguamento della sede stradale Dettaglio interventi:

- dal km 108+300 al km 146+800 (lotto V - M€ 124,452, lotto VI - M€ 49,800, lotto VII - M€ 44,950, lotto VIII - M€ 188,700) per un costo totale di 407,902 M€, interamente da finanziare. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo. Lo stato di avanzamento dei progetti è il seguente: progetto definitivo per appalto integrato per i lotti V e VIII, esecutivo per i lotti VI e VII.
- Dal km 146+850 al 209+600. Il costo dell'opera è di 821,810 interamente da finanziare. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo. Lo stato di attuazione dei progetti è a livello preliminare, approvati dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS.
- Con delibera n.43 del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dal km 23+885 al km 47+000 per l'importo complessivo di 133,340 Meuro. L'intervento è suddiviso in tre lotti:
 - 1° lotto dal Km 23+885 al Km 32+412: costo di 31,100 Meuro; Appalto integrato – è in corso la progettazione esecutiva.
 - 2° lotto dal Km 32+412 al km 41+000: costo 61,100 Meuro; Appalto integrato – è in corso la progettazione esecutiva.
 - 3° lotto dal km 41+000 al km 47+000: costo 41,140 Meuro, integrazione di finanziamento ANAS per 9,296 Meuro,. Lavori in corso, consegnati il 12.01.2005.

La delibera CIPE 43/2004 ha assegnato un contributo di 124,044 Meuro a valere sulla legge 166/2002 (legge obiettivo).

- opere di completamento dal km 47+000 al 79+500: il costo dell'opera è di 10,50 Meuro di cui 8,627 Meuro finanziati con fondi QCS 2000/2006. L'intervento è in appalto.

Nell'accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento del seguente intervento:

Adeguamento della SS 131 “Carlo Felice” Cagliari – Sassari, svincoli e messa in sicurezza dal km 108 al km 209”, per l’importo di 120 M€,* a carico del Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013.

** L’intervento e’ inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

SS 125 Orientale Sarda

L’opera è suddivisa nei seguenti lotti:

- Tronco Terramala – Capo Boi, lotto 2”. Il costo dell’opera è di 151,303 Meuro finanziata per con fondi Regione Sardegna per:
 - 99,075 M€ ex POP;
 - 28,405 M€ POR 2000-2006 1° Triennio;
 - 4,326 M€ CIPE Delibera n° 84/2000;
 - 19,497 M€ cofinanziamento ANAS POP.

Il progetto è a livello di definitivo e l’appalto è previsto per il primo semestre 2007.

L’intervento e’ inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Tronco San Priamo – Tertenia – lotto 1 stralcio 1. Il costo dell’opera è di 45 M€. Il progetto è a livello di definitivo; nell’accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento dell’intervento a carico del Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013.

L’intervento e’ inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Tronco San Priamo – Tertenia – lotto 1 stralcio 2. Il costo dell’opera è di 60,720 M€. Lo stato dell’opera è: progetto definitivo.

SS 195 – Lavori di costruzione del tratto Cagliari – Pula

L’opera ha una sezione stradale tipo “B” extraurbana principale. Il costo previsto per i lotti 1°, 2° e 3° è di 164,716 M€. Lo stato progettuale è a livello di definitivo; l’appalto integrato dell’opera è previsto per il primo semestre 2007.

L’intervento e’ inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

S.S. 554 Adeguamento funzionale e messa in sicurezza.

L’intervento, articolato in due lotti, ha un costo complessivo stimato in 60,457 M€. Gara per l’affidamento della progettazione in corso.

Nell’accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento del II Lotto dell’intervento a carico dei Programmi regionali 2007-2013, per 30 M€.*

**L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.*

S.S. 597/199 Sassari – Olbia.

L'intervento ha un costo stimato in 370 M€. Gara per l'affidamento della progettazione in corso.

Nell'accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento dell'intervento a carico dei Programmi regionali 2007-2013.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS 130 Iglesiasiente - Eliminazione incroci a raso tra Cagliari e Decimomannu (lotti 1 e 2).

Il costo dell'opera è di M€ 63,39. Il progetto, articolato in 2 lotti, è a livello di definitivo per appalto integrato ed è corso la VIA Regionale.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS 199 di Monti – adeguamento tra Olbia e lo svincolo con la SS 131 DCN (Diramazione Centrale Nuorese) - Allacciamento al Porto di Olbia

Il costo dell'opera è di Meuro 13,185 . Il progetto dell'opera è a livello esecutivo.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

SS 127 settentrionale Sarda – Tronco Tempio–Sassari: 1° lotto 2° stralcio

Completamento ed aggiornamento di un appalto rescisso. Il costo è di M€ 46,52. Il progetto è a livello di definitivo.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS 125 – 133 bis – Nuoro-Olbia-Santa Teresa di Gallura – adeguamento itinerario Olbia - Palau

Il costo dell'opera è di 191 M€, parzialmente finanziati per il 1° lotto 1° stralcio, con delibera CIPE 20/2004 per 25 M€, POR 2000-2006 per 32,674 M€. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo.

Per quanto riguarda la Palau-Santa Teresa occorrono 15 M€ per la sistemazione e messa in sicurezza dell'attuale tratta.

Circonvallazione di Olbia

Il progetto è a livello preliminare a cura del CINES di Olbia, l'importo previsto è pari a 60 M€. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo, sul percorso Cagliari-Nuoro-Olbia-Palau-Santa Teresa di Gallura..

SS 199 – SS 597 – Sassari – Olbia - Interconnessione con l'Aeroporto di Olbia

Il costo dell'opera è di 37 Meuro interamente da finanziare. Il soggetto attuatore è la GEASAR, società di gestione dell'Aeroporto di Olbia

SS 131 DCN Barriera centrale nuorese – tratta Abbasanta – Nuoro 1° lotto

L'intervento consiste nella riqualificazione dell'arteria. Il costo è di 11 M€ interamente finanziati con fondi di cui alla Delibera CIPE 17/2003. I lavori sono in corso, consegnati a Luglio 2006.

SS 129 bis – Macomer Bosa, tratto Sindia – Suni – km totali 7

Il costo è di 12,61 M€ e risulta in corso di predisposizione il progetto definitivo.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS 389 Tronco Villanova – Lanusei – Tortoli - lotto bivio Villagrande – svincolo Arzana

L'intervento consiste nella realizzazione del lotto da Bivio Villagrande allo Svincolo di Arzana. Il costo è di M€ 41,878 ed il progetto è a livello di definitivo.

Nell'accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento dell'intervento a carico dei Programmi regionali del QSN 2007-2013.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS 130 – SS126 – Cagliari – Iglesias – Carbonia – Circonvallazione di Iglesias – Messa in sicurezza

L'intervento consiste nella realizzazione di opere di messa in sicurezza sull'itinerario.

Il costo ammonta M€ 27,710 finanziati con fondi regionali, di cui 14,110 per opere da realizzarsi a cura degli enti locali e 13,60 per opere da realizzarsi a cura dell'ANAS.

L'intervento di competenza ANAS è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 195 Sulcitana

Messa in sicurezza dell'intersezione di Su Loi - lotto 7° - stralcio II° – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 0,560

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.125 Orientale Sarda

Ponte sul rio Padrongianus”– livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,000

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 131 Carlo Felice

- “Tratto km 23+885 e 32+412 Nuraminis. Sovrappasso sulla SS 131 per strada comunale di Muracesus – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 2,000

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Innesto della variante di Sassari - Truncu Reale - Porto Torres al km 209+400 – livello di progettazione Fattibilità - Costo M€ 2,500

L'intervento è inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI

Nell'accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento dei seguenti interventi:

- Variante di Bornova – Torralba: importo 71 M€ a carico del Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013;
- Variante Campomela – Sassari: importo 166,88 M€ a carico del Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013;
- Velocizzazione della rete ferroviaria a nord di Oristano – variante di Bauladu: importo 76 M€ a carico dei programmi regionali 2007-2013;
- Interventi sulla tratta Macomer-Nuoro: importo 20 M€ a carico dei programmi regionali 2007-2013.

Raddoppio Decimomannu (Ca) – S. Gavino (Provincia del Medio Campidano) (Oristano)

Il raddoppio Decimomannu – San Gavino della linea Cagliari – Golfo Aranci, è un dei progetti prioritari previsti dall'APQ per la rete ferroviaria sarda.

L'intervento, del costo di 215 M€, prevede:

- raddoppio della tratta in affiancamento al binario esistente;
- sostituzione dei passaggi a livello con nuove tecnologie ed opere infrastrutturali;
- realizzazione della nuova stazione di San Gavino

L'ultimazione delle opere è prevista per dicembre 2007.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda

Il costo del progetto, in fase di ultimazione, è di 95 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

San Gavino – Sassari – Olbia

Il costo del progetto è di 550 M€ di cui 10 M€ finanziati.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Rete sarda: ulteriore fase di potenziamento Cagliari – Oristano

Il costo del progetto è di 129 M€ di cui 26 M€ finanziati.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

SISTEMI URBANI**Fermata per il collegamento ferroviario tra il capoluogo regionale e l'aeroporto Cagliari Elmas**

L'opera consiste nella realizzazione di una fermata sulla linea Cagliari – Decimomannu e del collegamento pedonale meccanizzato e protetto con l'aerostazione. Il soggetto aggiudicatore è RFI. L'opera ha un costo di M€ 8,1, finanziato a valere sulle risorse del PON trasporti 2000-2006 (progetti di riutilizzo).

Stato procedurale: progetto preliminare.

Metroleggera area vasta di Cagliari

Nell'accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento dell'intervento, per l'importo di 147 M€, a carico dei Programmi regionali 2007-2013.

Interconnessione Asse mediano di scorrimento di Cagliari (Via Piero della Francesca) con le S.S. 130, 131, 554 e 195 – lotto funzionale

Costo 35 M€. Soggetto aggiudicatore è il Comune di Cagliari.

Nell'accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento dell'intervento a carico dei Programmi regionali 2007-2013.

Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari (da via Riva di Ponente a viale Colombo)

L'opera consiste nella realizzazione di un tratto di viabilità cittadina di grande scorrimento nell'ambito portuale di via Roma in sotterraneo. Il costo dell'opera a chiusura del progetto definitivo è di 126 M€. Soggetto aggiudicatore è il Comune di Cagliari.

Interconnessioni della S.S. 131 DCN con le principali arterie stradali e provinciali confluenti nell'area urbana di Nuoro

L'opera interamente da progettare necessita di un finanziamento di 20 M€.

Nell'accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento dell'intervento a carico dei Programmi regionali 2007-2013.

HUB PORTUALI***Porto di Olbia – adeguamento impianti portuali***

L'opera è articolata nei seguenti interventi:

- **Realizzazione centro intermodale merci, piazzali operativi, reti ferroviarie, viabilità e mezzi.** Il costo dell'opera è di 54 M€, di cui da finanziare 53,69 M€. Il soggetto aggiudicatore è RAS –Assessorato Trasporti. Lo stato progettuale è: progetto preliminare. L'opera, nelle more che venga aggiornata l'Intesa Quadro, è praticamente ferma. La Società Porto Terminal Mediterraneo spa (PTM) è in

corso di “liquidazione”. Allo stato attuale non si è a conoscenza se continuerà a curare la progettazione.

- **Escavo della secca prospiciente il molo 1 – Isola Bianca.** Costo dell’opera 13,45 M€ interamente da finanziare. Il soggetto aggiudicatore è RAS – Assessorato trasporti. Lo stato di avanzamento è: progetto preliminare.
- **Nuova stazione di Olbia. Attrezzaggio centro intermodale di Micaleddu e nuovo terminale passeggeri.** L’opera ha un costo di 17,63 M€, di cui 7,33 M€ da finanziare. Il soggetto aggiudicatore è RFI. Lo stato di avanzamento è: progetto preliminare.

Interventi nel porto di Porto Torres

Il soggetto aggiudicatore è la RAS – Assessorato Trasporti. L’opera consiste nei seguenti interventi:

- **Completamento centro intermodale merci Porto Torres.** Costo dell’opera 55,23 M€, di cui 41,38 M€ da finanziare. Lo stato progettuale è: progetto preliminare. Il soggetto aggiudicatore è RAS – Assessorato Trasporti. La Società Porto Terminal Mediterraneo spa (PTM) è in corso di “liquidazione”. Allo stato attuale non si è a conoscenza se continuerà a curare la progettazione.
- **Completamento ferroviario porto industriale – centro intermodale merci.** L’opera ha un costo di 8 M€ ed un fabbisogno di 3,35 M€.
- **Realizzazione della darsena servizi in adiacenza del molo di ponente Porto commerciale.** Il costo dell’opera è di Meuro 11,50 con un fabbisogno di 6,85 M€.
- **Adeguamento tecnico funzionale e lavori di riallineamento delle banchine Segni, dogana e Sud-Ovest del porto di Porto Torres con la demolizione della pontile del faro.** Il costo dell’opera è di 18 M€, interamente da finanziare. Essendo stata l’opera cantierata con fondi della Autorità Portuale ed essendo anche state seguite procedure ordinarie, si dovrebbe chiarire che l’opera in questione non è in Legge Obiettivo.

Lo stato procedurale di tutti gli interventi è: progetto preliminare.

Nell’accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento della **realizzazione del molo di levante e l’adeguamento del molo di ponente**, per l’importo di 36 M€, a carico dei Programmi regionali 2007-2013.

Porto di Cagliari

L’opera è articolata nei seguenti interventi:

- **Porto Canale – Nuovi banchinamenti sul lato Sud-Ovest – seconda fase.** Lo stato procedurale è: progetto preliminare.

- **Porto Canale – Banchinamento avamporto Ovest per navi Ro-Ro.** Lo stato procedurale è: progetto preliminare.
- **Porto Canale – Banchinamento avamporto Est per trasferimento cantieristica del porto commerciale.** Lo stato procedurale è: progetto preliminare.
- **Porto commerciale – Nuova stazione marittima.** Lo stato procedurale è: progetto preliminare.

Nell'accordo sottoscritto il 31 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione è proposto il finanziamento dei primi tre interventi, per l'importo di 100 M€, a carico del Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013.

SCHEMI IDRICI

Serbatoio sul rio M. Nieddu, traverse allacciate e adduzioni

L'Ente appaltante ha avviato una procedura di risoluzione del contenzioso con l'ATI esecutrice dei lavori, che parte dal presupposto di una immediata ripresa dei lavori, secondo uno schema indicato dal Commissario Straordinario.

Interconnessione Tirso-Flumineddu: Schema idrico Flumineddu per l'alimentazione irrigua della Marmilla

Tale nuova denominazione discende dal fatto che il progetto già presentato ha incontrato la netta e generale opposizione di tutti gli enti locali interessati sentiti dalla Regione nell'ambito della procedura prevista dal parere sulla localizzazione.

L'opera da realizzare fa parte dello schema funzionale del Tirso ed è finalizzata principalmente all'utilizzazione irrigua delle acque del suo più importante affluente, il Flumineddu;

L'importo totale di tutto l'intervento ammonta a 39,19 M€ che sarà finanziato in sede di approvazione del progetto definitivo da rilasciarsi ai sensi dell'art.5 del decreto legislativo n. 190/2002. Ad esso è assegnato un finanziamento, per i soli lavori di esecuzione di indagini in sito finalizzate alla predisposizione del progetto definitivo, di 0,16 M€, in termini di volume di investimento, a valere sui fondi ex art.13 della L 166/02 previsti per l'anno 2002. (Delibera CIPE 59/2003)

È in corso un riassetto funzionale delle opere in progetto che, tenendo conto dell'obiettivo primario (utilizzo delle risorse del Flumineddu per l'irrigazione della Marmilla così da garantire la conservazione nel tempo di tutte quelle azioni di manutenzione del territorio che l'attività agricola ha garantito per secoli e che oggi viene abbandonata per la mancanza di disponibilità idrica) consenta di accelerare il trasferimento delle risorse idriche sfruttando le opere già realizzate con l'intervento n. 1 "Interconnessione Tirso-Flumendosa".

Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa – Campidano e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso – Fluminimannu di Pabillonis – Logoro. Lavori di completamento funzionale e collegamento dei distretti irrigui di Pabillonis e Zeppara

Con delibera n. 8 del 16 marzo 2007 il CIPE ha esaminato il progetto definitivo relativo al III° lotto della “Interconnessione dei sistemi idrici Tirso e Flumendosa – Campidano e migliore utilizzazione dei bacini vallivi Tirso – Fluminimannu di Pabillonis – Logoro - lavori di completamento funzionale e collegamento dei distretti irrigui di Pabillonis e Zeppara”, approvato con l’ordinanza del Sub-Commissario Governativo per l’emergenza idrica in Sardegna 15 dicembre 2006 n. 440, per l’importo di 18,583 M€.

L’intervento è compreso nel progetto generale composto di 3 lotti, di cui i primi due già realizzati, approvato con l’ordinanza del Commissario Governativo per l’emergenza idrica in Sardegna 28 agosto 2002 n. 314, per l’importo di 74,095 M€.

I tre lotti risultano finanziati per 67,085 M€ a valere sulle risorse di cui alla L. n. 166/2002 (Legge Obiettivo) e per 5 M€ a valere sui fondi del Commissario governativo per l’emergenza idrica.

Schema idrico Sardegna Sud Orientale: Schema n. 39 PRGA – Opere di approvvigionamento idropotabile – 2° e 3° lotto costa sud orientale fino a Villasimius

Il Progetto Generale dell’opera è suddiviso in tre lotti di cui il primo è già in corso di avanzata esecuzione.

L’importo totale di tutto l’intervento ammonta a 60,50 M€. La delibera CIPE n. 58/2003 assegna un finanziamento per i soli lavori di esecuzione di indagini in sito finalizzate alla predisposizione del Progetto Definitivo di 0,35 M€. Il soggetto aggiudicatore è L’Ente Autonomo Flumendosa ai sensi del D.L.vo 190/2002. Il progetto definitivo è in istruttoria presso il Ministero e si è in attesa del perfezionamento della procedura VIA.

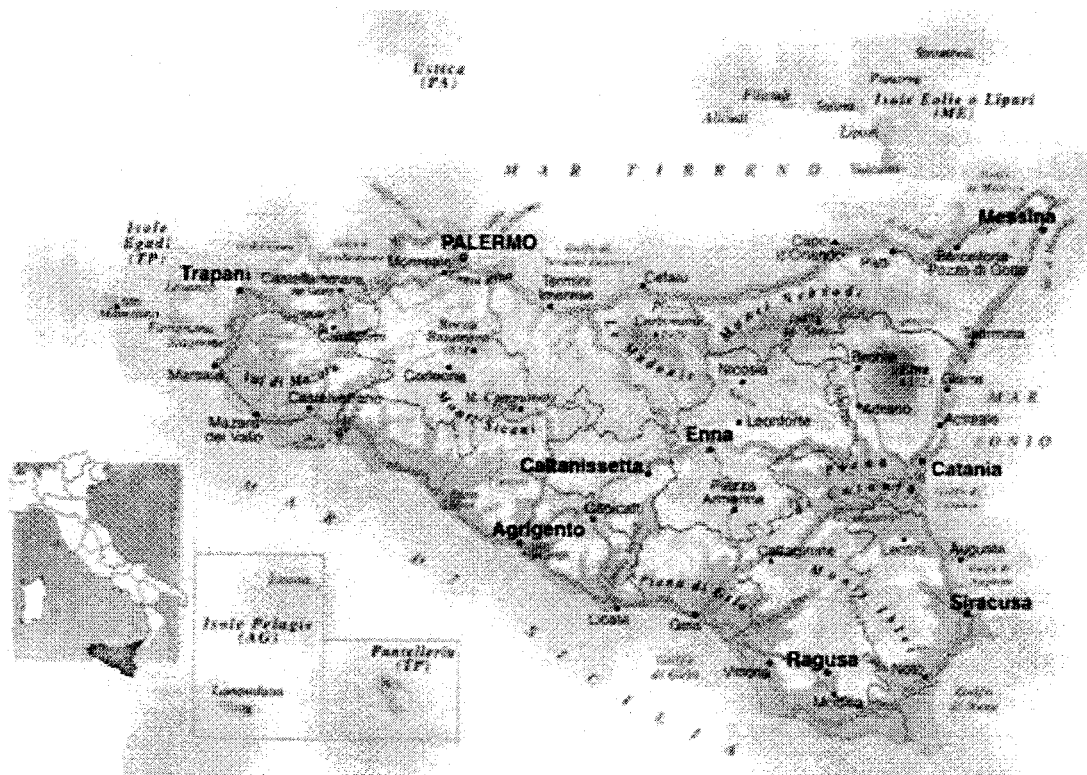
Schema idrico Sardegna Sud Orientale: Completamento schema Basso Flumendosa – serbatoio di M. Perdosu

Il progetto è in corso di completamento da parte della stazione appaltante. Restano da definire con gli enti locali interessati gli aspetti relativi alla puntuale localizzazione della risorsa idrica resa disponibile e le opere di mitigazione.

Interconnessioni e potenziamento delle connessioni esistenti tra i principali sistemi idrici multisettoriali della Sardegna

In sostituzione del previsto (delibera CIPE 121 del 2001) collegamento con la Corsica, si è elaborato uno studio di prefattibilità per il sistema di interconnessione dei principali sistemi idrici multisettoriali regionali così da limitare la vulnerabilità dell’approvvigionamento idrico dell’isola, soprattutto ai fini potabili. Si sta oggi valutando, nell’ambito del Piano Stralcio di bacino per l’Utilizzazione delle Risorse Idriche in Sardegna le priorità dei diversi assi di collegamento.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE SICILIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI.

Itinerario Nord Sud: Santo Stefano di Camastra - Gela

L'opera consiste nell'ammodernamento della SS 117 "Centrale sicula" alla categoria C delle norme del vigente D.M. 11/2001 nella tratta compresa tra Santo Stefano di Camastra e lo svincolo Mulinello con l'A19 Palermo – Catania per uno sviluppo complessivo di circa 50 km.

L'intervento è suddiviso nelle seguenti tratte:

- **Lotti A2 e B1.** Il lotto A2 costituisce una variante all'abitato di Reitano per un'estesa km 4,9, il lotto B1 costituisce una variante all'abitato di Mistretta per un'estesa di km 2,72. La sezione tipo adottata è la categoria C2 delle norme vigenti. Il costo della tratta, relativamente alla quale lo stato d'avanzamento progettuale corrisponde al preliminare, è pari a M€ 90, interamente da finanziare.
- **Lotti B2, B4a, B4b.** Lo sviluppo del progetto definitivo ha previsto una progettazione stradale, adeguata in corso d'opera, adottando per la piattaforma la

categoria C2 del DM 11/2001. Il costo della tratta, pari a M€ 177,75 nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007, è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR. Si prevede di completare la progettazione definitiva in vista dell'appalto integrato entro dicembre 2006.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- **Lotti C1, C2, C3. E' in corso la progettazione definitiva. La sezione tipo adottata è la categoria C2 delle norme vigenti rispettivamente per:**
 - lotto C1: dallo svincolo di Nicosia Sud allo svincolo Assoro (escluso). Il costo è di M€ 263,56, interamente da reperire.
 - Lotto C2.: dallo svincolo di Assoro allo svincolo di S.P. 7/a (escluso), per un costo di M€ 95,76. Interamente da reperire.
 - Lotto C3: dallo svincolo sulla S.P. 7/a allo svincolo SS 192. Il costo di M€ 95 nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007, è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS.

La realizzazione di ulteriori lotti, per l'importo complessivo di M€ 265,90, è tra le priorità di medio periodo.

Itinerario Palermo- Agrigento: tratta Palermo – Lercara Friddi

Il potenziamento dell'itinerario Palermo-Agrigento, con l'adeguamento della sezione stradale a caratteristiche del tipo 3° del CNR, per la connessione dei due capoluoghi, dei relativi entroterra e dei relativi versanti costieri, già inserito nell'APQ per il Trasporto stradale stipulato nel novembre 2001, è stato successivamente inserito nelle previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche individuate dalla Legge obiettivo di cui alla delibera CIPE del 21.12.2001 n. 121 di approvazione del 1° Programma delle Infrastrutture strategiche (con una previsione di costo di M€ 781).

L'itinerario Palermo-Agrigento, nel tratto da Palermo a Lercara, si sviluppa per circa 57,48 km lungo la S.S. 121 "Catanese" e per circa 9 km lungo la S.S.189. Da Lercara Friddi ad Agrigento il collegamento si sviluppa per circa 60 km lungo tutta la SS 121 ed è attualmente una strada a due corsie caratterizzata da circa 200 immissioni non regolamentate che, insieme ad alcune anomalie geometriche del tracciato, contribuiscono ad avere una elevata incidentalità. L'APQ sul trasporto stradale individuava circa M€ 23 (delibera CIPE 142/99) da destinare alla progettazione dell'intervento di ammodernamento dell'intero itinerario.

E' stato predisposto dall'ANAS il progetto preliminare del tratto tra Palermo e Lercara Friddi. Tale progetto inizialmente prevedeva i lavori di adeguamento a quattro corsie, della S.S. 121 e della S.S. 189 dal km 50, per il tratto Palermo-Lercara.

Recentemente l'ANAS ha rivisto il progetto adottando sezioni diverse lungo il tracciato - lasciando a 4 corsie il solo tratto Palermo – Bolognetta (12 km circa) ed a 2 corsie sino Lercara - riducendo, in questo modo, l'investimento a M€ 820.

Risultano disponibili M€ 420 che la Giunta Regionale ha deliberato ripartendo le risorse FAS della delibera CIPE 35/2005 e programmate nell'APQ sul trasporto stradale del 28 dicembre 2006, (per il seguente intervento: "Itinerario Palermo – Agrigento SS 189 – SS 121 tratto da Palermo a Lercara Freddi – 1° lotto funzionale")

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007, è previsto il finanziamento del 2° lotto funzionale per 400 M€ a carico dei Programmi nazionali 2007-2013, per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intero intervento Palermo – Lercara Friddi per 820 M€ e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Per il tratto da Lercara Freddi ad Agrigento l'ANAS prevede l'ammodernamento dell'attuale strada statale a due corsie ed unica carreggiata per la quale stima un fabbisogno finanziario di M€ 500. Tuttavia manca del tutto la progettazione, atteso che su tale tratto l'ANAS ha predisposto esclusivamente il progetto esecutivo dello svincolo di Castronovo per M€ 18,8.

Itinerario Ragusa - Catania

L'intervento prevede l'adeguamento a 4 corsie della SS 514 "Di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" fra lo svincolo con la SS 514, in prossimità di Comiso e il nuovo svincolo di Lentini dell'asse autostradale Catania – Siracusa, e conferisce all'arteria la caratteristica della categoria B extra urbana secondo la classifica del D.M. 5/11/2001 per complessivi km 68. Con delibera n. 79 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare rinviando l'assegnazione dei fondi necessari all'approvazione del progetto definitivo. Il costo complessivo dell'intervento è stato quantificato in M€ 1.268,58 di cui M€ 940,43 per lavori a base d'appalto e M€ 328,15 per somme a disposizione. La parziale copertura finanziaria del progetto è così ripartita:

- ANAS M€ 49, 21 (art. 11 legge 144/99),
- Regione Sicilia M€ 100 (delibera 29/9/2005 a valere su risorse ex delibera CIPE n. 35/2005).

In data 10 maggio 2007 il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ha deliberato la pubblicazione dell'avviso indicativo per la selezione del promotore al fine di realizzare il sopraindicato collegamento viario mediante il ricorso alla finanza di progetto. E' previsto che il contributo pubblico non possa superare il 50% del valore dell'investimento

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 è previsto un finanziamento dell'intervento per 250 M€ a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

Completamento dell'autostrada Siracusa-Gela

L'opera è compresa tra gli interventi individuati nell'APQ del 28 dicembre 2006 volti all'adeguamento e potenziamento della "grande viabilità" costiera della Sicilia, con un costo totale di 1.688,604 M€.

La parte iniziale del tracciato è costituita dai lotti di Rosolini – Avola e Noto, in fase di completamento (l'apertura al traffico è prevista entro il mese di Dicembre 2006), per l'importo complessivo di circa M€ 286,5.

Le risorse attualmente disponibili ammontano complessivamente a M€ 627,443 così ripartite: M€ 258,796 a valere sulla L. 295 del 3/8/98, M€ 171,631 a valere sulla Legge n. 433/91, M€ 88,852 sulla delibera CIPE n. 52/99, M€ 80,464 sulla delibera CIPE n. 21/04 ed infine 27,70 M€ sul POR Sicilia misura 6.01.

Tali risorse assicurano la copertura finanziaria dei lotti 6 e 7 – “Viadotto Scardina” e “Salvi”, del lotto 8 “Modica” e, parzialmente, del lotto n. 9 “Scicli”, nonché delle opere per il completamento della tratta Siracusa – Rosolini. I lotti dal 6 al 9 sono stati progettati e le relative autorizzazioni sono state, per buona parte, già rilasciate, così che le gare per l'affidamento dei lavori possono prevedersi entro il primo semestre del 2007. Per gli 11 lotti necessari al completamento risultano da reperire M€ 1.061,161 e, per essi, devono essere avviate le progettazioni definitiva ed esecutiva.

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 il completamento del lotto 9 “Scicli” è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR, per l'importo di 69 M€.

Le risorse finanziarie necessarie per la progettazione definitiva degli ulteriori 11 lotti sono stimate in M€ 25.

Itinerario Agrigento Caltanissetta-A19

Inserito nel 1° programma delle infrastrutture strategiche, con delibera del CIPE n. 156 del 2 dicembre 2005 è stato approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo del primo lotto “Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640, tratto dal Km 9+800 al Km 44+400” (da Agrigento fino a Canicatti). Per la realizzazione di tale intervento la Regione Siciliana aveva già destinato, con delibera della Giunta regionale del 30 marzo 2005, M€ 389 delle risorse FAS assegnate con la delibera CIPE n. 20/2004. Con la stessa delibera del CIPE n. 156 del 2 dicembre 2005 è stato assegnato all'ANAS, a completamento del finanziamento dell'opera deliberato dalla Regione, un contributo massimo di M€ 205 a valere sulle disponibilità del FAS relative al 2008. E' stata avviata la procedura di gara.

E' in corso di progettazione il II lotto, il cui costo è stimato in M€ 860, con risorse da reperire.

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 è previsto un finanziamento di 83 M€ a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

Strada a scorrimento veloce Licodia Eubea

Il progetto esecutivo dei lavori di costruzione della Strada a scorrimento veloce Licodia – Eubea – A19 (Palermo – Catania), tronco: Svincolo Ragalmesi innesto SS 117 bis, è stato redatto dall'ANAS per l'importo di 278,823 M€, di cui 137 M€ finanziati con fondi ANAS. L'intervento è inserito nell'accordo di programma quadro sul trasporto stradale sottoscritto il 28 dicembre 2006.

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 il completamento del finanziamento dell'intervento, per 142 M€, è previsto a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Tangenziale Di Catania

2° lotto di completamento relativo alla realizzazione dello svincolo S.Gregorio variante alla s.p.9 tratto via Catira S.Gregorio lungo la tang. ed in corrispondenza barriera di Catania della A18" – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 1,424

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 113 Settentrionale Sicula

- Realizzazione dello svincolo tra la SS.113, la barriera autostradale di Milazzo e l'asse viario di Milazzo – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 16,100

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Collegamento SS.113-119: Variante di Alcamo – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 14,375

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Messa in sicurezza del Viadotto Torre del Lauro al km. 134+300 E 135+300 compreso l'adeguamento delle barriere stradali e il ripristino dei giunti ed appoggi. – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 4,981

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.417 di Caltagirone –

Progetto per l'adeguamento strutturale dei viadotti Crocitta, Castellazzo, Simeto e del viadotto al km. 41+600 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 4,600

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 189 della Valle Dei Platani

Svincolo di Castronovo – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 18,372

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 117 Centrale Sicula

Costruzione galleria dal km. 10+000 al km. 10+300 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 8,050

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.189 Della Valle Dei Platani

Completamento svincolo zona industriale di Aragona – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 6,152.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 115 Sud Occidentale Sicula

- Lavori di completamento della viabilità di raccordo tra la SS 115 ed il porto di Mazara del Vallo – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 15,467

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Progetto per l'adeguamento strutturale del cavalcavia ferroviario al km 267+172 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,300

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 514 Di Chiaramonte

Progetto per adeguamento strutturale dei Viadotti Dirillo, Tenchio, Petraro e Scorciavitelli. – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 4,312

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 188 Centro Occidentale Sicula

- Sistemazione tratto dal km.75+000 al 83+500 2° stralcio viadotto Dragonara – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 4,082

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Sistemazione tratto dal km. 77+400 (S.Margherita Belice) al Km. 83+500 (Portella M.) - 1° Stralcio – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 11,500

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.124 Siracusana

Adeguamento tratto Siracusa - Florida tra il km. 119+500 ed il km. 109+381– livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 25,300

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 118 Corleonese Agrigentina

Ammodernamento del tratto compreso tra i Comuni di Marineo e Corleone relativamente ai lotti 1,2,4 e 5: Sistemazione a adeguamento della piattaforma stradale al tipo C2 delle norme di cui al D.M. 05-11-2001- – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 89,574

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011 per un primo stralcio di importo pari a M€ 45,564.

SS. 284 Occidentale Etnea

Adeguamento lotto 1° dal km 20 +000 all'abitato di Bronte – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata – Costo M€ 44,010

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 114 Orientale Sicula

Lavori di ricostruzione del Viadotto Simeto tra i km. 109+740 e 110+010 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 12,017

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 626 della Valle Del Salso

- Adeguamento della Strada Statale n° 626 "Caltanissetta - Gela" tra il Km 0+020 e il km 45+050 in tratti saltuari, compresi gli svincoli di accesso. – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 20,499

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- "Realizzazione svincolo a livelli sfalsati fra la SS 626 e la SS 190 – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 5,865

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 624 Palermo - Sciacca

Lavori di sistemazione della SS624 "Palermo-Sciacca" dal km 0+000 al km 34+800 in tratti saltuari, compresi gli svincoli di accesso – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 25,990

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Autostrada Palermo - Catania

Lavori di manutenzione straordinaria del viadotto Fichera. – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 20,450

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.N.626 Dir della Valle Del Salso

- Lotto 8° - 2° stralcio Lavori di completamento del tratto compreso tra la contrada Cipolla e la SSV. Caltanissetta-Gela dell'estesa di Km. 2+675.05 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 6,968

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lavori di adeguamento e manutenzione straordinaria del lotto 7° – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 12,305

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lotto 8° - 1° stralcio. Lavori di completamento del tratto compreso tra la contrada Callara e la contrada Cipolla della estesa di km 3+839,32 – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 7,256

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI***Palermo-Catania-Messina***

La strategia di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria della Sicilia si colloca, nell'ambito della pianificazione Comunitaria, nazionale e regionale, quale tratta terminale del corridoio prioritario n. 1 che assicura i collegamenti dell'Europa settentrionale al bacino del Mediterraneo, da Berlino-Innsbruck fino a Verona/Milano e quindi attraverso i poli principali della Penisola (Bologna, Firenze, Roma e Napoli), fino ai terminali siciliani di Messina, Catania e Palermo.

Sono stati, così, selezionati e pianificati i principali interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria siciliana con l'obiettivo di sviluppare, nel prossimo decennio, ma con benefici già a breve termine, una rete che privilegia l'asse Palermo-Catania-Messina, con positive ricadute anche sui collegamenti con Agrigento e Siracusa; mentre per la mobilità regionale gli investimenti si concentrano sul potenziamento della rete ferroviaria afferente ai principali centri urbani dell'isola.

Sull'asse, già a doppio binario da Palermo a Fiumetorto, è prevista la prosecuzione del raddoppio fino a Castelbuono, da dove è pianificata la realizzazione di un nuovo collegamento veloce con Catania e quindi verso Messina, mediante il completamento del raddoppio della linea esistente Catania-Messina.

In particolare i tratti di linea interessata sono i seguenti.

Tratta Castelbuono-Catania

Il progetto prevede di realizzare un nuovo tratto di linea da Castelbuono fino alla stazione di Catenanuova sulla attuale linea interna Palermo-Caltanissetta Xirbi-Catania. Il tratto finale, è costituito dall'attuale tratta Catenanuova-Bicocca, previo raddoppio e miglioramento dei principali standard prestazionali.

Sono state analizzate due ipotesi di tracciato e una prima fase funzionale in cui si prevede il potenziamento e la velocizzazione della tratta Bicocca-Catenanuova

Il costo complessivo stimato dell'intervento è pari a circa 4.000 M€, di cui 3 M€ finanziati.

Una prima fase funzionale, relativa alla tratta Catenanuova - Bicocca, è stata stimata in 400 milioni di euro.

Il tempo stimato per la realizzazione degli interventi è di 7 anni, oltre ai tempi necessari per l'affidamento e l'esecuzione delle progettazioni e relative approvazioni.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Tratta Catania-Messina: Fiumefreddo - Giampileri

Sulla linea è pianificato il raddoppio tra Catania e Fiumefreddo che completa l'itinerario a doppio binario tra Catania e Messina.

Il progetto prevede il raddoppio in variante del tratto di circa 42 km tra le stazioni di Fiumefreddo e Giampileri, la realizzazione delle stazioni di Fiumefreddo e di S.Alessio - S.Teresa e di quattro nuove fermate (Alcantara, Taormina, Nizza - Alì e Itala - Scaletta), oltre al riassetto della stazione di Letojanni).

Con delibera n.62 del 27 maggio 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 1.970, finanziato a valere su fondi RFI, Contratto di Programma 2001-2005.

Si stima di attivare il raddoppio Fiumefreddo - Giampileri nel 2017.

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 è previsto un finanziamento di 120 M€ per la Palermo-Catania-Messina a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

Raddoppio Fiumefreddo – Giarre, Targia – Siracusa e Catania Ognina – Catania C.le e tecnologie telecomandabili

L'opera ha un costo di M€ 157, interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Collegamento Siracusa-Catania: Bicocca - Targia

Sulla linea ferroviaria Messina – Catania – Siracusa, che si sviluppa complessivamente per circa 178 km, sono in programma e/o in corso di realizzazione interventi di potenziamento e raddoppio, mentre, con riferimento alla tratta Catania-Siracusa, il raddoppio è già attivato nelle tratte Catania Acquicella-Bicocca e Targia-Siracusa.

Il progetto prevede la velocizzazione della tratta a semplice binario tra Bicocca e Targia, dell'estesa di circa 68 km. L'intervento include la realizzazione delle varianti "Gornalunga" e della nuova "Galleria Valsavoia", a semplice binario, tra Bicocca e Lentini Diramazione; la correzione di curve con la velocizzazione degli itinerari; interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria. Inoltre, nelle stazioni di Lentini, Brucoli e Augusta si è provveduto a progettare la sistemazione dei marciapiedi, dei sottopassi, delle pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Con delibera n.147 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare "Velocizzazione della linea ferroviaria Catania-Siracusa: tratta Bicocca-Targia", compresa tra il chilometro 236,800 e il chilometro 301,890, per uno sviluppo complessivo di circa 72 km. Il costo complessivo è di circa 76 M€ di cui 5 M€ finanziati.

L'ultimazione dell'intervento è programmata nel 2013.

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 è previsto un finanziamento di 76,23 M€ a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Collegamento Agrigento-Palermo

Il versante sud-ovest dell'isola trova il naturale collegamento con l'Asse Palermo-Catania-Messina mediante la linea Agrigento-Fiumetorto sulla quale sono pianificati consistenti interventi di miglioramento degli standard prestazionali.

Il progetto prevede la rettifica delle curve e il contenimento delle pendenze massime, nonché l'adeguamento degli impianti tecnologici e dell'infrastruttura ferroviaria. In conseguenza di tali interventi sarà possibile migliorare l'offerta di trasporto regionale, anche favorendo lo scambio modale ferro-gomma per il traffico viaggiatori nelle stazioni di Roccapalumba, Cammarata e Aragona Caldare.

Il costo dell'intervento è pari a 163 M€, di cui 139 M€ finanziati dai fondi POR – Sicilia e 24 M€ da risorse liberate dal POR. L'attivazione è prevista per fasi funzionali entro il 2008

Raddoppio della linea Messina – Palermo

Gli interventi rientrano nell'ambito della realizzazione delle opere ferroviarie per la velocizzazione dell'asse Messina – Palermo, con riferimento alle seguenti tratte:

- *Tratta Fiumetorto – Cefalù – Castelbuono*: l'intervento riguarda un'estesa complessiva di oltre 32 Km e comporta il raddoppio della tratta e l'interramento della nuova stazione di Cefalù. Il costo complessivo è di M€ 960 interamente finanziati. L'opera è suddivisa in due tratte :
 - *Fiumetorto – Cefalù Ogliastrillo*: i lavori sono stati affidati in data 11/10/2005 al Contraente Generale Maire Engineering S.p.A ed è in corso la progettazione definitiva.
L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011 con previsione di cantierizzazione al 2009.
 - *Cefalù Ogliastrillo - Castelbuono*: lavori in appalto tramite Contraente Generale.
L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.
- *Tratta Patti – Messina*: il valore complessivo dell'opera, interamente finanziata, ammonta a M€ 712 comprensivo del Sistema Controllo Comando (SCC).
L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Velocizzazione/Potenziamento Palermo - Trapani

L' opera è inserita nel Piano di Priorità degli Investimenti 2001- 2005 di RFI ed ha un costo di M€ 432, con un fabbisogno di M€ 419,65. Lo stato procedurale dei lavori è di progetto preliminare.

Velocizzazione itinerario Catenanuova – Enna - Caltanissetta

L' opera è inserita nel Piano di Priorità degli Investimenti 2001- 2005 di RFI ed ha un costo di M€ 100. E' disponibile lo studio di fattibilità.

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 è previsto il finanziamento dell'intervento a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

Metroferrovia Messina – Giampileri

Il progetto ha come obiettivo il potenziamento dell'offerta di mobilità con l'istituzione di un servizio metropolitano ad elevate prestazioni per gli abitanti dei comuni interessati. L'intervento prevede il potenziamento della linea ferroviaria Messina – Catania, nella tratta tra Messina e Giampileri, attraverso la realizzazione di sei fermate ad integrazione dei cinque impianti già esistenti e l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico dell'intera tratta.

Nel mese di novembre 2003 si sono concluse le attività negoziali per l'affidamento dei due appalti, rispettivamente relativi alla realizzazione delle opere civili e degli impianti tecnologici.

Nel mese di marzo 2004 sono state consegnate le prestazioni di entrambi gli appalti, i cui lavori sono attualmente in corso.

Il costo dell'opera ammonta a 29 M€, interamente finanziati e l'attivazione è prevista entro luglio 2007

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

SISTEMI URBANI

Nodo di Palermo

L'opera si estende dalla stazione di Fiumetorto alla stazione di Punta Raisi/Cinisi e prevede 5 interventi:

- Il primo e il secondo, riguardano il collegamento a doppio binario di Carini con l'aeroporto Punta Raisi ed elettrificazione della linea Palermo Notarbartolo – Punta Raisi e Piraineto – Cinisi, e il raddoppio del "passante ferroviario di Palermo" dalla stazione di Palermo C.le Brancaccio a Carini: il primo è stato ultimato;
- Per il terzo ed il quarto, ovvero la realizzazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC) delle due dorsali tirrenica e ionica e la realizzazione delle "Tecnologie Palermo – Fiumetorto", i lavori sono in corso d'opera;
- Per l'ultimo lotto, ovvero la realizzazione dell'apparato Centrale Computerizzato di Palermo C.le Brancaccio è stata avviata la procedura di gara.

Il costo totale dell'opera è di M€ 1.113 M€ di cui 978 M€ finanziati ed il soggetto aggiudicatore è RFI S.p.A.

Sono in corso valutazioni sulla possibilità di realizzare l'opera con la esecuzione di gallerie naturali in sostituzione di quelle artificiali; secondo quanto segnalato da RFI, l'adozione di diversa soluzione progettuale, comporterebbe un maggiore costo stimato in M€ 135. A tali fini è stato sottoscritto un protocollo d'intesa in data 13 dicembre 2006 tra il Ministero delle infrastrutture, la regione Siciliana, il Comune di Palermo ed RFI.

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 la copertura finanziaria del maggior costo è prevista a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011, con previsione di cantierizzazione al 2009.

Linea ferroviaria Circumetnea di Catania - tratta Stesicoro - Aeroporto

La Ferrovia Circumetnea ha avviato un programma di potenziamento e trasformazione della propria linea ferroviaria suddivisa sostanzialmente in due componenti:

- la prima relativa alla realizzazione di una rete metropolitana nelle aree urbane di Catania e Misterbianco e nell'ambito territoriale suburbano fino ad Adrano;
- la seconda relativa all'ammodernamento di tutte le tratte comprese nella restante parte dell'attuale tracciato ferroviario attorno al vulcano tra Adrano e Riposto.

L'intervento riguarda la tratta Stesicoro – Aeroporto, che presenta un'estesa di Km 6,8, riferibile alla prima componente citata, e più precisamente alla realizzazione ed ammodernamento della tratta Aeroporto – Adrano; è inserito in legge obiettivo.

Il costo dell'intervento è di M€ 425. Con delibera CIPE n.111 del 29 marzo 2006 è stato approvato il progetto definitivo, con assegnazione di un finanziamento di M€ 90 per la realizzazione di un primo lotto funzionale da Stesicoro a Vittorio Emanuele. Restano, pertanto, da reperire M€ 335.

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 è previsto un finanziamento di 128 M€ per la tratta Nesima – Misterbianco Centro, necessaria per assicurare il completamento della tratta urbana, a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

Il soggetto aggiudicatore è Ferrovia Circumetnea.

Nodo ferroviario di Catania: interrimento Stazione Centrale

L'opera si inquadra nel più generale contesto del sistema dei trasporti che interessano l'area metropolitana di Catania. Si sviluppa per un totale di 19 km. I principali interventi riguardano:

- l'interrimento della stazione ferroviaria tra Piazza Europa e Piazza dei Martiri
- il raddoppio della tratta Zurria – Acquicella
- il trasferimento a Bicocca di impianti ora ubicati nella zona di Acquicella
- la riorganizzazione del polo manutentore e dello scalo merci di Bicocca
- la realizzazione della bretella di raccordo con la linea ferroviaria Palermo – Catania
- realizzazione delle fermate di Fontanarossa, Accastello e Acireale.

L'intervento si articola in due fasi funzionali.

Il soggetto aggiudicatore è individuato in RFI SpA che intende affidare la redazione del progetto definitivo a ITALFERR SpA, per un importo di M€ 11,610, con risorse stanziare a valere sulla L.166/2002 (Legge Obiettivo).

Con delibera n. 45 del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare e fissato il costo complessivo della prima fase dell'intervento in 507 M€. Lo stato procedurale dell'opera è di progetto definitivo.

Il fabbisogno è di 495,390 M€

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

HUB INTERPORTUALI

Hub interportuale di Catania

Il progetto riguarda la realizzazione di una infrastruttura che, ponendosi all'estremità del Corridoio 1, ha funzioni di raccordo tra Nord e Sud.

L'intervento si concretizza con la realizzazione di un polo logistico, un polo intermodale e degli allacci stradali e ferroviari.

L'opera si suddivide in 2 stralci che hanno un costo rispettivamente di M€ 72,65 il primo e M€ 21,49 il secondo. Complessivamente l'opera ha un costo di M€ 94,14.

Il CIPE, con delibera n. 103/2006, a seguito della maggiorazione di costo del 1° stralcio, in sede approvazione del progetto definitivo, ha determinato uno stanziamento ulteriore di M€ 3,18 a valere sulla legge 266/2005. Nella stessa delibera viene approvata la realizzazione del 2° stralcio a valere sui fondi previsti nell'APQ Trasporto Merci e Logistica (delibera CIPE 35/2005) per M€ 12,46 e sono stanziati, inoltre, M€ 8,82 a copertura totale del finanziamento del 2° lotto (legge 266/2005).

Il soggetto aggiudicatore è la Società degli interporti siciliani SpA. Relativamente al 1° stralcio le opere sono in fase esecutiva, relativamente al 2° stralcio sono state attivate le procedure di gara.

HUB PORTUALI

Porto di Augusta

Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, è prevista la realizzazione di un terminal attrezzato per traffici containerizzati (1° lotto) per un costo di 25,8 M€.

Interporto di Termini Imerese

L'interporto è inserito nelle opere della legge obiettivo e figura tra gli interventi programmatici nell'accordo di programma quadro per il trasporto delle merci e la logistica, del 31 gennaio 2006, con un costo di 78,866 M€.

La progettazione preliminare è stata finanziata per 0,36 M€ con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n.166 del 1 agosto 2002.

La Regione Siciliana, con legge regionale 3 dicembre 2003, n.20, ha stanziato risorse, pari a M€ 15.

Nell'atto ricognitivo del Ministro delle infrastrutture del 7 marzo 2007 è previsto un finanziamento di 63 M€ a carico dei Programmi nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR.

Con delibera del CIPE n.103 del 29 marzo 2006 è stata individuata la “Società degli interporti siciliani” quale soggetto aggiudicatore degli Interporti di Catania e di Termini Imprese.

SISTEMI IDRICI

Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona

L'intervento prevede il rifacimento dell'attuale acquedotto Gela Aragona e delle opere di adduzione, l'adeguamento di alcuni serbatoi e stazioni di sollevamento esistenti, la realizzazione di due nuovi serbatoio di linea aventi funzione di compenso e di disconnessione, il collegamento con i serbatoi comunali e con l'acquedotto Favara di Burgio al fine di rendere possibile l'interscambio di portate fra i due sistemi. L'opera ha un costo di M€ 89,21 di cui M€ 35,64 a valere sull'APQ Risorse Idriche. Con delibera n. 136/2002 il CIPE ha assegnato per il triennio 2002 – 2004 l'importo complessivo di M€ 53,57. L'opera risulta, pertanto, interamente finanziata. I lavori sono stati affidati.

Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio

L'intervento prevede il rifacimento ex novo dell'attuale acquedotto Favara di Burgio e delle opere di adduzione, il collegamento con i serbatoi comunali e con l'acquedotto Dissalata Gela – Aragona al fine di rendere possibile l'interscambio di portate tra i due sistemi. Il quadro economico relativo al progetto definitivo approvato prevede un costo globale di M€ 65,90 di cui M€ 26,34 a valere sull'APQ Risorse Idriche. Con delibera 137/2002 il CIPE ha assegnato per il triennio 2002 – 2004 l'importo complessivo di M€ 39,56 a totale copertura del fabbisogno. I lavori sono stati affidati.

Acquedotto Montescuro Ovest

L'intervento consiste nella realizzazione dell'acquedotto Montescuro Ovest. Con delibera n. 88 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo ed il finanziamento del costo dell'opera pari a M€ 86,20. Sono state avviate le procedure di gara.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE TOSCANA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Corridoio Tirrenico: completamento varianti SS Aurelia a tipologia autostradale, collegamenti con i porti e raccordi con le viabilità locali

Il progetto preliminare prevede un investimento di circa 2.900 M€ ed è in corso la procedura istruttoria prevista dalla Legge Obiettivo, ai fini della localizzazione dell'opera e della valutazione ambientale. Al riguardo, il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere positivo sul tracciato costiero, su conforme indicazione della regione Toscana. La Soc. Autostrade Toscana (concessionaria) ha in corso di predisposizione il piano economico e finanziario, dal quale si rileva una prima indicazione sulla possibilità di ridurre il contributo pubblico per la realizzazione dell'opera, anche al di sotto del 20% del costo.

Le opere connesse al tracciato fondamentale sono:

- il completamento della variante Aurelia da Maroccone a Chioma nel Comune di Livorno;
- il collegamento con il porto di Piombino;
- il collegamento con i porti minori e i raccordi con la viabilità locale.

La Società concessionaria è disponibile a intervenire prioritariamente per la messa in sicurezza dei punti particolarmente pericolosi della S.S.1 Aurelia.

Asse viario Fano-Grosseto – E78

L'itinerario comprende 270 Km ed una parte è già aperta al traffico, una parte è in corso di realizzazione, una parte in appalto ed infine un'ultima parte è ancora in fase di progettazione.

Il tracciato si sviluppa per il 63% in Toscana, solo il 5% in Umbria ed il restante nelle Marche.

Gli interventi, per un importo complessivo di 3.093,28 M€, riguardano in Toscana le tratte Siena-Rigomagno-nodo di Arezzo e Grosseto-Siena (736,85 M€), in Umbria le tratte Le Ville-Selci Lama-Parnacciano (523,25 M€) e nelle Marche le tratte Selci Lama-S.Stefano di Gaifa (1.833,18 M€).

Vi sono problemi sulla localizzazione del tracciato nella parte a confine tra Umbria e Toscana da risolvere d'intesa con le due regioni ed i comuni di Monterchi, in Toscana, e Città di Castello, S.Giustino e Citerna, in Umbria.

Per la realizzazione delle tratte di collegamento tra la A1 e la A14 è prevista una gara per la ricerca del promotore, da avviare entro il 1 luglio 2007. Il finanziamento delle restanti tratte in Toscana è a carico dello Stato.

Nel Piano ANAS 2007/2011 è inserito il seguente intervento:

E/78 - sovrappasso ferroviario in localita' Pian delle Cortine e nuova uscita dalla strada a quattro corsie alla progressiva km 10+430 lato Bettolle – livello di progettazione esecutivo - Costo M€ 3,251

Potenziamento autostrada A11 Firenze Mare

La Regione Toscana ha segnalato la priorità della realizzazione della terza corsia autostradale della A11, nel tratto Firenze-Pistoia, subordinata all'inserimento in un quinto atto aggiuntivo da stipulare con ANAS. Allo stato attuale, si rileva la mancanza di un'adeguata previsione di copertura finanziaria, utile a dar corso alla proposta che, per altro, deve anche acquisire tutti i previsti nulla-osta, anche se la Regione Toscana sottolinea che l'opera riscuote il consenso del territorio. Autostrade per l'Italia ha dichiarato la propria disponibilità a procedere alla redazione degli elaborati progettuali.

Altre opere stradali

Le opere stradali relative al potenziamento dei valichi appenninici tosco – emiliani (importo 330 M€), in Legge Obiettivo, riguardano:

- SS 62 della Cisa e SS 63 del Cerreto (Nodo di Aulla e collegamento con Fivizzano);
- SS 12 dell'Abetone e del Brennero (Tangenziale est di Lucca e variante al centro abitato dell'Abetone);
- SS 64 Porrettana (lotto Traviano – confine regionale);
- SS 67 Tosco-Romagnola (3° lotto San Francesco – Dicomano)

Le opere stradali, per le quali è necessario realizzare interventi di adeguamento e di messa in sicurezza, riguardano:

- Raccordo autostradale Firenze – Siena: interventi di adeguamento della sezione stradale e di riorganizzazione degli svincoli.

Nel Piano ANAS 2007/2011 sono inseriti gli interventi:

- lavori per la messa in sicurezza dal km 0+000 al km 56+516 – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 76, 667
- Lavori di adeguamento del tratto compreso tra il secondo lotto della variante di Ponte a Moriano ed il terzo lotto – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 2, 415

- SGC Orte-Ravenna: Lavori di ammodernamento del tratto compreso tra San Giustino e Pieve Santo Stefano Sud tra i km 133+685 e 148+981, per un importo pari a 29,866 M€ e uno stato della progettazione definitivo

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- SGC Orte-Ravenna: Messa in sicurezza tratto Pieve S.Stefano - confine Emilia Romagna per un importo pari a 44,275 M€ e uno stato della progettazione definitivo

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

Raccordo Siena-Firenze

- Adeguamento Svincoli Colle Val D'elsa Nord – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 5,916

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 67 Tosco-Romagnola

Realizzazione varianti in località Anchetta - Ellera - Compioffi e Girone – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 5,865

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.1 via Aurelia

Adeguamento dello svincolo di Albinia al km 150+800 e della viabilità accessoria– livello di progettazione definitivo - Costo M€ 18,484

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI***AV/AC Bologna – Roma: Completamento del tratto toscano, compresa la realizzazione del nodo di Firenze, con interrimento della stazione***

Per la realizzazione del nodo di Firenze, inserito nella programmazione ordinaria di RFI, è previsto in impegno finanziario di M€ 1.493,60, la cui copertura era posta a carico dell'ISPA e, pertanto, rimane da confermare; è in corso la gara di appalto con la verifica delle offerte e si prevede a breve la consegna dei lavori. Il completamento della AV/AC Bologna - Firenze presenta un ulteriore fabbisogno di M€ 651,00.

Polo Tecnologico ferroviario (Firenze Sesto Fiorentino): Ulteriore fase progettuale

È in fase di elaborazione avanzata il progetto di completamento del polo tecnologico, per il quale si rende necessario un ulteriore finanziamento di M€ 11,00.

Potenziamento linea ferroviaria Pistoia-Lucca

R.F.I. ha predisposto il progetto definitivo per un importo di M€ 180,00. La Regione si è dichiarata disponibile al cofinanziamento dell'intervento con fondi FESR.

Raccordi ferroviari Livorno-Pisa

R.F.I. sta elaborando lo studio di fattibilità per un importo stimato di M€ 250,00. La Regione si è dichiarata disponibile al cofinanziamento dell'intervento con fondi FESR.

Raddoppio linea ferroviaria Parma – La Spezia

Il completamento del raddoppio della linea Pontremolese, sulla quale è in corso la realizzazione della tratta Solignano – Fornovo con un costo di M€ 280,00, interamente finanziati, prevede la realizzazione delle nuove tratte di linea Parma – Fornovo, Berceto

Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia. L'opera, che è inserita in Legge Obiettivo ed è dotata di progetto preliminare inviato al CIPE, ha un costo totale di M€ 2.194,00, così suddiviso:

- raddoppio Parma – Fornovo, con un costo di M€ 650,00;
- raddoppio Berceto – Pontremoli (galleria di valico), con un costo di M€ 924,00;
- raddoppio Chiesaccia – Pontremoli, per un costo di M€ 620,00.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è prevista, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria, un'autorizzazione di spesa pari a 24 M€, per ciascuno degli anni 2007 e 2008.

Nel contratto di Programma RFI 2007 -2011, tra le "opere in corso", è previsto il potenziamento infrastrutturale della linea Pontremolese comprendente il completamento del raccordo Garfagnana ed il raddoppio Solignano – Fornovo, con un costo di 557 M€ interamente finanziato.

Potenziamento infrastrutturale Prato – Firenze

Gli interventi inclusi nel Progetto, sostanzialmente ultimati e attivati a dicembre 2005, riguardano:

1. Il quadruplicamento della linea da Firenze Rifredi a Firenze Castello;
2. il collegamento dell'impianto di Osmonnoro con la linea Firenze - Pisa, attraverso bivio Olnatello e il telecomando della linea Firenze - Pisa
3. la realizzazione degli apparati di sicurezza (ACEI) di alcuni impianti del nodo (Rifredi, Renai, Samminiato)

Il costo dell'opera, in fase di ultimazione, è di 175 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento infrastrutturale Firenze – Empoli,

Il progetto per il potenziamento della linea tra Firenze ed Empoli, del costo di circa 179 M€, ha comportato la realizzazione di una variante di tracciato fra Signa e Montelupo Fiorentino (11 km) attivata nel 2005. Gli interventi più significativi hanno riguardato la costruzione della galleria "Bellosguardo" (4 km), la galleria "San Vito" (3 km), la realizzazione della nuova fermata di Lastra a Signa e l'interconnessione, a Renai e San Miniato, con la linea Firenze – Pisa

L'intervento, in fase di ultimazione, è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Ripristino Linea Faentina

Il costo del progetto, in fase di ultimazione, è di 78 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Costruzione Centro Impianto Dinamico Polifunzionale Firenze Osmannoro

L'impianto, del costo di circa 131 M€ interamente finanziati, è stato attivato tra il 2002 ed il 2003. Gli interventi hanno riguardato la realizzazione

- del capannone VOMC (visita officina manutenzioni correnti) completo di impianti meccanici elettrici e di attrezzaggio.
- del fabbricato OMV (officina manutenzione veicoli) completo di impianti meccanici elettrici e di attrezzaggio. • del fabbricato OML (officina manutenzione locomotori) completo di impianti meccanici elettrici e di attrezzaggio.
- di impianti di lavaggio e sanificazione.
- degli impianti di armamento e Trazione Elettrica.
- di un Apparato Centrale Computerizzato per la gestione della circolazione da e per l'IDP
- delle opere civili esterne e di piazzale.
- di impianti speciali di smaltimento.

L'intervento, in fase di ultimazione, è inserito tra "le opere in corso" del Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Accanto all'impianto dinamico polifunzionale è previsto il **Centro di dinamica sperimentale**, destinato alle attività di sperimentazione e ricerca nel campo delle tecnologie ferroviarie.

I lavori previsti nella prima fase dell'intervento consistono nella realizzazione del capannone "prove meccaniche ed elettriche", dell'edificio "Laboratori ed Uffici, Magazzini e Spogliatoi", attrezzato per prove meccaniche sui rotabili, del capannone per le prove di compatibilità elettromagnetica, nonché dell'edificio contenente il Sistema di alimentazione multitemperatura.

Il costo dei suddetti interventi di prima fase ammonta a 80 M€, tutti disponibili per il Progetto. A marzo 2006 le opere di cui sopra sono state affidate. L'attivazione è prevista entro il 2008.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Il progetto, prevede anche interventi di completamento (l'esecuzione è esclusa dall'arco di Piano), per un costo complessivo di circa 25 M€ di cui 13 M€ finanziati.

Potenziamento Asse Livorno – Pisa

Gli interventi consistono in opere infrastrutturali per separare i flussi di traffico della Direttrice Tirrenica da quelli della linea Firenze –Pisa, nella stazione di Pisa Centrale, la sistemazione del Piano Regolatore Generale (PRG) e l'installazione, a Pisa, del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC), nonché il potenziamento e la razionalizzazione di impianti merci e portuali a servizio dell'area livornese e la realizzazione di interventi di velocizzazione della linea Pisa – Collesalvetti - Vada.

Su tale linea sono conclusi i lavori di elettrificazione dei circa 45 chilometri e del terzo binario tra Pisa C.le e Pisa San Rossore.

Sono in corso i lavori per la realizzazione dell'ACC di Pisa C.le e per la separazione dei traffici della Direttrice Tirrenica da quelli della linea Firenze-Pisa; è fase di sviluppo la progettazione degli interventi di velocizzazione della linea Pisa-Collesalvetti - Vada.

Il costo complessivo degli interventi ammonta a circa 182 M€, interamente finanziati..

Si prevede di attivare le opere per fasi funzionali tra il 2007 e il 2009.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Progettazione potenziamento Pistoia – Lucca - Viareggio/Pisa

Nell'ambito del Protocollo di Intesa sottoscritto nel 2003 da RFI, Regione Toscana, Province di Lucca e Pistoia e dai Comuni attraversati dalla linea ferroviaria Pistoia - Lucca è stato istituito un gruppo tecnico, che ha individuato una prima fase funzionale di interventi di potenziamento della linea.

Su tali basi nell'ambito del Progetto è stata sviluppata:

- la progettazione preliminare per il raddoppio dell'intera linea Pistoia – Lucca - Pisa
- lo Studio di fattibilità per il raddoppio della tratta D.B.Montuolo – Viareggio
- la progettazione definitiva degli interventi individuati quale fase funzionale dal suddetto gruppo tecnico, consistenti nel raddoppio della tratta Pistoia – Montecatini Terme, nella velocizzazione Montecatini –Lucca, (due varianti di tracciato nel Comune di Altopascio) e nel sottoattraversamento di Montecatini.

L'opera ha un costo di 250 M€ interamente da reperire

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Realizzazione infrastrutture ferroviarie dell'interporto di Livorno Guastocce

Il progetto, in fase di ultimazione, ha un costo di 15 M€ interamente finanziati

L'intervento è inserito tra le "opere in corso" del Contratto di Programma RFI 2007 - 2011

Sistemazione a Piano Regolatore Generale Firenze S. Maria Novella

Il Progetto comprende i seguenti interventi:

1. La realizzazione del 5° binario fra Firenze Rifredi e Firenze Santa Maria Novella al fine di assicurare la migliore alimentazione all'IDP di Osmannoro per consentire l'immediato trasferimento nello stesso impianto di tutte le attività manutentive;
2. La modifica del PRG e dell'impianto di segnalamento di Firenze SMN, Firenze Statuto e del Deposito Locomotive, che comporta la modifica degli ACEI di Firenze SMN e di Firenze Statuto, nonché la realizzazione nell'impianto di Firenze Statuto di interventi per la separazione dei traffici metropolitani da quelli di media e lunga percorrenza provenienti da Firenze SMN e diretti verso Roma (quadruplicamento Firenze Santa Maria Novella –Firenze Statuto).
3. La riqualificazione dei capannoni ex officina motori di Firenze Romito.

Gli interventi sono in corso di realizzazione. L'attivazione è prevista a fine 2006, ad eccezione della riqualificazione dei capannoni ex officina motori di Firenze Romito, la cui attivazione è programmata nel 2007. Il costo complessivo delle opere, è di circa 77 M€.

L'intervento, in fase di ultimazione, è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011; è esclusa nell'arco di Piano la riqualificazione dei capannoni di Firenze Romito.

RETI METROPOLITANE***Firenze sistema tramviario***

Il sistema a guida vincolata nell'ambito metropolitano di Firenze è in legge obiettivo. L'intervento di 2° lotto della linea Tre, con diramazione in viale Europa, ha un costo di 177,837 M€, di cui 34,943 M€ a carico del Comune di Firenze.

Porto di Livorno

Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, è previsto il ripristino delle difese di sponda ed il risanamento della Darsena Calafati (1° e 2° lotto) per un costo di 8,5 M€.

HUB INTERPORTUALI***Livorno – Guasticce: Opere varie***

Sono previsti interventi di viabilità ed urbanizzazione primaria per complessivi M€ 26,00, interamente da reperire. Risulta disponibile la progettazione definitiva.

HUB PORTUALI

Le priorità di intervento sui porti di Livorno, Massa Carrara e Piombino saranno definite con la Regione Toscana attraverso la sottoscrizione di un'intesa sulla "Piattaforma logistica costiera"

Porto di Livorno

Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 commi 991 e 994 della L.F. 2007, è previsto il ripristino delle difese di sponda ed il risanamento della Darsena Calafati (1° e 2° lotto) per un costo di 8,5 M€.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE UMBRIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Nodo stradale di Perugia

Consiste nella bretella di collegamento tra la E45 all'altezza dello svincolo di Madonna del Piano ed il raccordo autostradale Perugia Bettolle nei pressi di Corciano, nonché nella variante alla E45 da Madonna del Piano a Collestrada.

Il progetto preliminare del tratto da Madonna del Piano a Corciano è stato approvato dal CIPE nella seduta del 17 novembre 2006 per l'importo di 486,75 M€ oltre a 24,056 M€ per opere accessorie-variante Pievaiola.

Il progetto preliminare del tratto da Madonna del Piano a Collestrada è stato approvato dal CIPE nella seduta del 22 dicembre 2006 per l'importo di 196,576 M€.

La copertura finanziaria dell'intero nodo di Perugia, il cui è stimato in 732,43 M€, già in parte assicurata con Delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Anas del 17 aprile

2003, sarà completata in sede di presentazione del progetto definitivo riferito alle due tratte approvate.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS.

La Regione prevede di concludere la progettazione definitiva entro ottobre 2007. La relativa approvazione verrà proposta al CIPE per stralci funzionali, al fine di assicurarne la copertura finanziaria.

E45-E55 Romea: tratta stradale Orte-Mestre

Si tratta della strada a scorrimento veloce che si sviluppa sull'attuale tracciato della E45, secondo il percorso Civitavecchia-Orte-Perugia-Forlì per collegarsi con Ravenna e, infine, con Mestre.

Il costo dell'intera opera, da Orte a Mestre, è stato stimato inizialmente in 10,7 Miliardi di Euro, comprensivi degli interventi sul nodo di Perugia. In relazione alla proposta presentata dal promotore per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale tra Orte e Mestre l'ANAS ha espresso la dichiarazione di pubblico interesse con Delibera del 9/12/2003.

E' in corso di valutazione la verifica dei costi nonché la definizione della quota di capitale privato reperibile per il finanziamento dell'opera. Si sta procedendo altresì a definire le modalità realizzative dell'opera, con possibilità di suddividere il tracciato in lotti funzionali, con verifiche anche sotto il profilo procedurale.

Quadrilatero Umbria-Marche

L'opera prevede il completamento dei collegamenti tra Foligno e Civitanova Marche e tra Perugia e Ancona, nonché la realizzazione della Pedemontana delle Marche tra Fabriano e Muccia/Sfercia.

Il progetto è articolato in due maxilotti; il piano finanziario ha previsto per il primo maxilotto, l'importo di M€ 1.295,54 e per il secondo, l'importo di M€ 797,98 per un totale di M€ 2.093,50.

Per la copertura finanziaria, sono disponibili fondi pubblici di M€ 469,90, per il primo maxilotto e di M€ 593,00, per il secondo, per complessivi M€ 1.063,06.

Tutte le risorse disponibili a vario titolo, compresi i ribassi d'asta, devono essere utilizzate per la realizzazione degli assi principali. Per la Perugia – Ancona, il ribasso d'asta del 2° maxi lotto (pari a circa 70 M€) deve essere utilizzato per il completamento del 5° lotto, attualmente in fase di realizzazione in parte a due corsie. Rimane da verificare la procedura da porre in essere per destinare tali somme al completamento del 5° lotto, non compreso nell'appalto del 2° maxilotto.

Al fine del completamento dell'intervento si dovrà operare attraverso:

- la verifica dell'intero progetto sotto gli aspetti tecnico-progettuali e finanziari;
- l'utilizzazione dei ribassi d'asta;

- la verifica della disponibilità di risorse private, inizialmente stimate in M€ 436,27.

Sulla base di queste condizioni si potrà intervenire nel completamento del Quadrilatero infrastrutturale per lotti funzionali dotati della necessaria copertura.

Il CIPE, con delibera n.101 del 29 marzo 2006, ha approvato i progetti preliminari di 8 aree leader appartenenti al “piano di area vasta” del progetto “Quadrilatero”. Le aree leader (previste in 15 complessivamente) sottendono all’acquisizione del capitale privato per il cofinanziamento delle infrastrutture stradali. Con la stessa delibera n.101/2006 è assegnato un contributo di 20 M€ a valere sui fondi di cui all’art.1, comma 78, della legge n.266/2005 con decorrenza 2007, di cui 17,318 M€ per l’acquisizione dei terreni sede di 5 aree leader e 2,682 M€ a completamento della copertura degli oneri per la progettazione delle opere relative al sistema infrastrutturale “Quadrilatero”.

Il soggetto aggiudicatore degli interventi è la Quadrilatero s.p.a.

Asse viario Fano-Grosseto – E78

L’itinerario comprende 270 Km ed una parte è già aperta al traffico, una parte è in corso di realizzazione, una parte in appalto ed infine un’ultima parte è ancora in fase di progettazione.

Il tracciato si sviluppa per il 63% in Toscana, solo il 5% in Umbria ed il restante nelle Marche.

Gli interventi, per un importo complessivo di 3.093,28 M€, riguardano in Toscana le tratte Siena-Rigomagno-nodo di Arezzo e Grosseto-Siena (736,85 M€), in Umbria le tratte Le Ville-Selci Lama-Parnacciano (523,25 M€) e nelle Marche le tratte Selci Lama-S.Stefano di Gaifa (1.833,18 M€).

Vi sono problemi sulla localizzazione del tracciato nella parte a confine tra Umbria e Toscana da risolvere d’intesa con le due regioni ed i comuni di Monterchi, in Toscana, e Città di Castello, S.Giustino e Citerna, in Umbria.

Per la realizzazione delle tratte di collegamento tra la A1 e la A14 è prevista una gara per la ricerca del promotore, da avviare entro il 1 luglio 2007. Il finanziamento delle restanti tratte in Toscana è a carico dello Stato.

Terni Rieti: tratto Terni-confine regionale

L’intervento consiste nella realizzazione del collegamento tra lo svincolo di Terni est e il confine regionale a Moggio, verso Rieti per una lunghezza di circa 10 Km, con il quale viene completato il raccordo autostradale Civitavecchia-Terni-Rieti.

Il progetto preliminare è stato approvato con delibera CIPE n.131 del 19/12/2003.

Il costo complessivo dell’intervento stimato nel definitivo era pari a 234,7 M€.

L’esito della gara per appalto integrato ha portato all’affidamento dell’opera per un importo di 138 M€.

I lavori di completamento da Terni fino al confine regionale sono in fase di esecuzione.

SS 219 di Gubbio e Pian d'Assino

Consiste nella realizzazione dell'adeguamento della SS. 219 da Gubbio a Umbertide, riqualficata come statale, suddivisa in due lotti:

- 1° Lotto Gubbio-Mocaiana - costo 26,464 M€

È stata sottoscritta una convenzione tra la Regione e l'ANAS Spa per l'appalto e la realizzazione dei lavori.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- 2° Lotto Mocaiana- Umbertide - costo è stimato in 152,759 M€ , da reperire.

SS 220 Pievaiola – variante esterna Tavernelle e Osteria Vecchia

L'intervento riguarda la realizzazione di un tratto stradale in variante alla strada ex statale n.220 "Pievaiola", compreso tra la località Tavernelle (Km 27+050) e la località Osteria Vecchia (Km 18+270). La variante ha una lunghezza complessiva di 8.780 metri.

Il costo stimato ammonta a 33,098M€, di cui 25,7 M€ a carico dell'ANAS e la parte restante a carico della Regione.

Il progetto è all'esame dell'ANAS; conclusa la fase istruttoria si procederà all'appalto la cui gara è previsto venga pubblicata entro il mese di gennaio 2007.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Strada delle Tre valli – Tratto Flaminia (Eggi)/ E45 (Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina

L'intervento prevede il collegamento viario da Eggi (Spoleto) ad Acquasparta, in variante e adeguamento della SS 418, per una lunghezza di 20 Km circa a 4 corsie, diviso in 3 tratti: da Eggi a S.Sabino, da S.Sabino a Madonna di Baiano e dal tratto Madonna di Baiano ad Acquasparta.

Il costo stimato ammonta a 615,89 M€, oltre a 14,56 M€ già finanziati dal CIPE per il tratto Eggi – S. Sabino.

Il progetto preliminare è stato approvato, con prescrizioni, dal CIPE con delibera n.146 del 2 dicembre 2005. La copertura finanziaria sarà effettuata in sede di esame del progetto definitivo, tenendo conto delle prescrizioni del CIPE. La progettazione definitiva è stata inoltrata al Ministero delle Infrastrutture.

L'intervento potrà essere realizzato per stralci, prevedendo inizialmente l'esecuzione di 2 corsie, ma procedendo alla espropriazione delle aree per le 4 corsie.

SS. n°3 “Via Flaminia”: tronco Foligno – Osteria del Gatto; lotto 6°

È stata predisposta perizia di variante (con aumento delle somme a disposizione) per consentire il completamento del lotto e, con esso, dell'intera variante alla “Flaminia”, nel tronco Foligno – Osteria del Gatto.

La suddetta perizia è all'esame dell'Ispettorato 2° (Area Centro) per un importo di circa 12,623 M€.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 79 Direttrice Terni – Rieti

- “SS 79 Direttrice Terni - Rieti Stralcio B: Galleria Svincolo Di Collegamento Valnerina – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 28,286

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Tratto Valfabbrica-Schifanoia - Interventi di completamento 5° lotto, 2° stralcio: raddoppio galleria Casacastalda – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 48,990

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 318 di Valfabbrica

Tratto Valfabbrica-Schifanoia - interventi di completamento 5° lotto, 1° stralcio: raddoppio galleria Picchiarella – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 20,333

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI**Raddoppio della Direttrice Orte-Falconara**

La linea Orte Falconara ha una lunghezza di 205 km di cui 134 a binario unico. La Orte - Terni e la Spoleto Foligno sono a doppio binario, mentre Terni Spoleto e Foligno – Fabriano sono in attesa di raddoppio. Le priorità di intervento riguardano le seguenti tratte:

Spoleto Terni: Nell'intervento è compresa la costruzione di una nuova sottostazione elettrica, nonché nuovi apparati per garantire la sicurezza nelle stazioni. Il tratto Terni-Spoleto consiste nella realizzazione di una nuova linea ferroviaria a semplice binario con tracciato diverso da quello della linea attuale e costituisce un collegamento diretto tra le stazioni di Terni e Spoleto di lunghezza pari a 22 Km circa e si svolge quasi interamente in galleria.

Il progetto preliminare è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 68 del 29 maggio 2005.

Il costo stimato è di 532 M€, di cui 529 M€ finanziati ed un fabbisogno residuo di 3,34 M€.

La progettazione definitiva è in corso.

L'intervento è inserito tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Spoletto Campello la tratta, ricadente nel territorio della Regione Umbria, è presente in programmazione RFI con un costo di 102,73 M€ interamente finanziato. I lavori risultano cantierati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

Foligno-Fabriano in Umbria e nelle Marche sono stati progettati ulteriori raddoppi per questa tratta.. Il progetto, che sviluppa per un'estensione di 54 Km di cui 48 in territorio umbro, è compreso tra la radice già predisposta in uscita della stazione di Foligno e l'analoga predisposizione già realizzata, in approccio alla stazione di Fabriano. Verrà realizzato prevalentemente in variante di tracciato e in galleria.

Con delibera n.87 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato, ai soli fini procedurali, il progetto preliminare per l'importo di M€ 1.868,44, rinviando la decisione relativa al finanziamento dell'opera all'esame del progetto definitivo. Nell'ambito di questa tratta, il collegamento Fossato di Vico-Fabriano, ricadente nella regione Marche, ha un costo di M€ 180,76. La regione Umbria ha proposto una revisione del progetto per ridurre i costi e per consentire la realizzabilità degli interventi.

Fabriano-P.M. 228 (*Posto di Movimento-Stazione tecnica dedicata al superamento dei treni*) la tratta, ricadente nel territorio della Regione Marche, è presente in programmazione RFI con un costo di 91,44 M€ finanziato per 56,85 M€. I lavori risultano cantierati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011

P.M.228-Castelplanio: il costo del raddoppio della tratta, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente al preliminare, è stimato in M€ 573,10, interamente da reperire.

Castelplanio-Montecarotto: la tratta, ricadente nel territorio della Regione Marche, è presente in programmazione RFI con un costo di 83,73 M€ e interamente finanziato. I lavori risultano cantierati-.

Velocizzazione Foligno Perugia (I Lotto) tratta Foligno-Terontola

Il progetto prevede il rinnovamento del binario in alcune tratte della linea, il consolidamento del rilevato di alcune tratte, nonché la realizzazione di posti di movimento.

Il costo ipotizzato da RFI dell'intera tratta ammonta a 414,00 M€ interamente da finanziare e realizzabile in quattro lotti. Il costo del primo lotto, che riguarda il tratto Foligno Ponte S. Giovanni, del quale RFI ha segnalato la necessità di finanziamento in via prioritaria, è pari a 58 M€.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

SISTEMI URBANI

Minimetrò di Perugia

L'opera riguarda un sistema di trasporto urbano completamente automatico, costituito da 25 vetture trainate da una fune che viaggiano a circa 25 Km/h e collegano le aree periferiche al Centro storico. Il costo ammonta a 95 M€.

Le risorse risultano finanziate da fondi statali in parte dalla Legge 211/92 e in parte dalla Legge 641/96.

A seguito dell'incremento di costo si rendono necessari ulteriori fondi pubblici per 21,43 M€.

Il primo lotto è in fase di realizzazione e la sua ultimazione è prevista nel primo semestre del 2007.

HUB AEROPORTUALI

Aeroporto di S. Egidio

Sono stati programmati dalla Regione una serie di interventi di potenziamento tra cui l'ampliamento dell'aerostazione, il prolungamento della pista di atterraggio (lavori in corso), l'ampliamento dei piazzali di sosta, la realizzazione della caserma dei Vigili del Fuoco ed i parcheggi. Il costo stimato ammonta a 25,10 M€, di cui risultano assegnati 11,12 M€ e da reperire 13,98 M€.

HUB INTERPORTUALI

Piastre logistiche Umbre (Terni-Narni, Foligno, Città di Castello/S.Giustino).

La piattaforma logistica umbra comprende le piattaforme logistiche di Terni-Narni, di Foligno e di Città di Castello/S.Giustino.

La prima piattaforma è ubicata in un'area di oltre 20 ettari, compresa tra la via Marattana e la fascia di infrastrutture viarie e ferroviarie che collegano i due comuni di Terni e Narni lungo la valle del fiume Nera.

La seconda è ubicata nell'area di "Case Ventura" compresa tra la linea ferroviaria Orte-Falconara e l'aeroporto. Sarà collegata alla rete viaria principale attraverso la SS Flaminia e alla rete ferroviaria mediante l'impianto di movimento della stazione di Foligno.

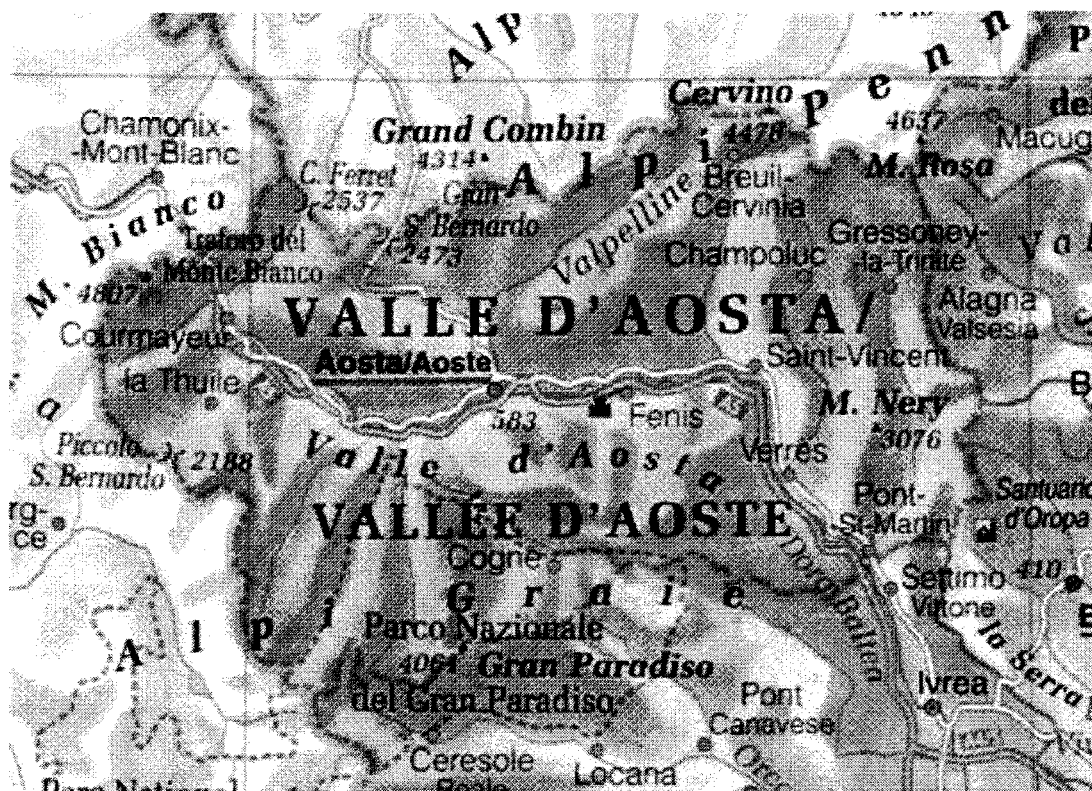
La terza è situata tra le zone industriali dei due Comuni di Città di Castello e San Giustino, in corrispondenza del nodo stradale tra l'E45 Orte-Cesena e il futuro collegamento stradale della E-78.

Il costo dell'opera ammonta a € 58,56.

Con delibera CIPE n.15 del 27 maggio 2004 è stato approvato il progetto preliminare delle tre piattaforme ed ha assegnato un contributo pari al 50% del costo dell'opera, a valere sulla legge n.166/2002.

Il soggetto aggiudicatore è la Regione Umbria.

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE VALLE D'AOSTA**



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Trafo autostradale del Gran San Bernardo – Galleria di sicurezza

Al fine di dare garanzie di sicurezza al traforo del Gran San Bernardo del collegamento Italia Svizzera è stata prevista la realizzazione di una galleria di servizio parallela al tratto esistente. Il progetto esecutivo dell'opera prevede un costo di 24 M€, limitatamente alla tratta italiana. L'autostrada è in concessione alla Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo e sono da valutare le modalità di realizzazione dell'opera sia sotto il profilo finanziario che sotto quello dell'esecuzione.

Completamento SS 27 di accesso al traforo del Gran San Bernardo

L'intervento è finalizzato all'eliminazione dell'attraversamento degli abitati di Etroubles e Saint Oyen con la costruzione di un percorso in variante della lunghezza di 3,5 km circa. L'attuale tracciato della Strada Statale 27 è caratterizzato da una

carreggiata particolarmente stretta incompatibile con la rilevante componente di traffico pesante che interessa l'arteria che adduce al traforo del Gran San Bernardo.

Il consiglio di Amministrazione dell'Anas ha approvato nell'anno 2005 il progetto definitivo dell'opera propedeutico all'appalto integrato ed ha ravvisato la possibilità di suddivisione dell'intervento in due lotti funzionali. Il costo dei lavori è stimabile in 128,079 M€. L'opera è ritenuta prioritaria dall'Amministrazione regionale e dalla società di gestione del Traforo Sitrab che si è assunta l'onere della progettazione.

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011

Trafo autostradale del Monte Bianco

Non è in corso alcuna iniziativa in quanto in data 6.10.2006 il Consiglio Regionale della Valle D'Aosta ribadisce il suo "NO" al raddoppio del Tunnel che produrrebbe un eccessivo ed insostenibile aumento del traffico merci in transito in Val D'Aosta. Il Soggetto Competente per i lavori è la Società per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.. La Società ha richiesto una proroga della convenzione al 31/12/2050 a parziale ristoro dei danni derivanti dall'incidente del marzo 1998. La Commissione europea si è pronunciata favorevolmente.

SS.26 della Valle D' Aosta

- Lavori tra i km 137+100 e 137+300 per la sistemazione della sede stradale mediante la costruzione di una galleria artificiale paramassi e muri di protezione con reti. – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 1, 628

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lavori urgenti di straordinaria manutenzione dei muri di sostegno e controripa, delle protezioni marginali, del piano viabile, della regimentazione della acque dal km 144+168 al km 155+300. – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 13,783

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Lavori per l'ammodernamento della viabilità nel tratto tra l'uscita dell'autostrada ed Aosta e della viabilità commerciale – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 2,850

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI

Aosta - Martigny

Il progetto della direttrice ferroviaria del Gran San Bernardo è stato presentato in data 10/03/2003 con progetto a firma della Regione Valle D'Aosta d'intesa col

Canton du Valais, al Ministero delle Infrastrutture per l'istruttoria secondo le procedure del d.lgs n.190/2002 (Legge Obiettivo). A seguito della presentazione del progetto, il Ministero dell'Ambiente ha richiesto documentazione di perfezionamento ai fini dell'attivazione della procedura VIA. I rappresentanti svizzeri evidenziano che la Confederazione è già totalmente impegnata su altri fronti (Tunnel Loetschberg e S. Gottardo) e, pertanto, appare impossibile al momento qualsiasi decisione strategica sulla direttrice in argomento.

Potenziamento Chivasso – Aosta

L'opera prevede un'articolazione in due tipologie di intervento: il potenziamento della linea (elettrificazione) ed il raddoppio selettivo e nodo di Chivasso (lunetta di Chivasso).

Il primo intervento, che ha un costo di 21 M€ interamente finanziato, è già avviato e gli atti di riferimento sono il Protocollo di intesa tra Ministero, Regione Piemonte e FS per il Potenziamento Trasporto Ferroviario approvato con DGR 2-2254 del 19/2/01.

Il secondo intervento, ha un costo di 40 M€ interamente da reperire.

Gli interventi sono inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Nella Legge Finanziaria 2007 (296/2006) è prevista, per l'ammodernamento della tratta Aosta-Chivasso, una specifica destinazione di spesa pari a 20 M€, per ciascuno degli anni 2007 e 2008, a valere sulle risorse destinate alla copertura degli investimenti relativi alla rete ferroviaria tradizionale (comma 974).

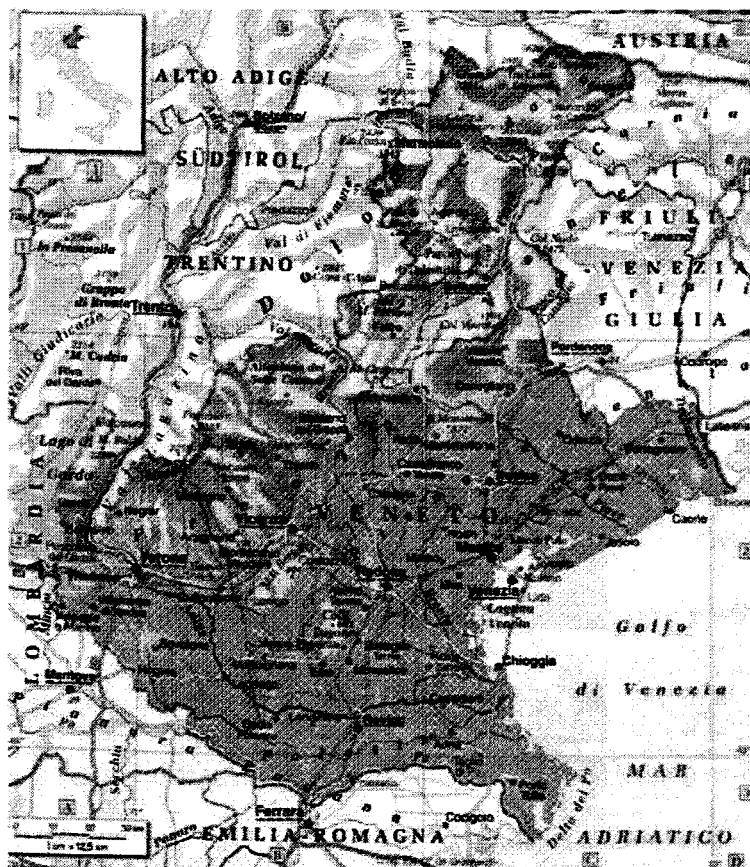
Modernizzazione tratta ferroviaria Aosta-Chivasso

La tratta ferroviaria Aosta-Chivasso, realizzata ormai da oltre un secolo, richiede diffusi interventi di modernizzazione e adeguamento.

In quest'ottica, la Regione ha firmato nel 2004 un apposito Accordo di programma quadro con i Ministeri competenti e RFI, per avviare le prime azioni e predisporre un organico studio di fattibilità.

Il documento, elaborato dal Politecnico di Torino, sulla base di precedenti studi di RFI, ha individuato una serie di interventi, sia in territorio valdostano, sia piemontese; per quanto concerne la Valle d'Aosta, si evidenzia, in ordine di priorità:

- il by-pass della stazione di Chivasso - 10 M€;
- la variante tra Verres e Chatillon - 278 M€;
- l'elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea - 109 M€;
- l'adeguamento di curve distribuite lungo la linea - 3 M€.

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE VENETO****PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTÀ DI VENEZIA*****Progetto Mo.Se. ed opere strettamente connesse***

Il Sistema Mose per la difesa dalle acque alte rappresenta il "cuore" di un vastissimo Piano di interventi di salvaguardia, in corso di attuazione in laguna e negli abitati lagunari, che nel suo insieme si configura come uno tra i più grandi impegni dello Stato nell'ambito della difesa e tutela dell'ambiente.

Il Piano generale degli interventi di competenza dello Stato è stato formulato sugli indirizzi emessi dal Comitato ex art. 4 legge speciale 798/84 e contiene le conclusioni di anni di confronti, di studi e di progettazioni generali con i quali sono state esaminate alternative diverse ed è stata valutata la fattibilità delle opere con riguardo alla loro compatibilità ambientale.

Il Piano è stato approvato dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque, dallo stesso Comitato ex art. 4 nel 1991 e dal Parlamento che lo ha richiamato, nella legge speciale 139/92, come riferimento per lo sviluppo e il finanziamento degli interventi programmati, realizzati e tuttora in corso.

Per la difesa completa di Venezia e degli abitati lagunari dalle acque alte di qualunque livello anche in previsione di un aumento del livello del mare, è stato elaborato un sistema combinato di tipologie di opere che prevede la chiusura temporanea di tutte le tre bocche di porto, attraverso un sistema di "opere mobili" integrati da una serie di "opere complementari", congiuntamente a interventi di difesa locale delle aree urbane più basse sull'acqua, per le maree che determinano gli allagamenti più frequenti.

Le opere mobili sono costituite da schiere di paratoie che in condizioni normali di marea sono piene d'acqua e restano adagiate nelle strutture di alloggiamento realizzate sul fondale del canale di bocca (ciascuna paratoia ha un lato vincolato alle strutture di alloggiamento con cerniere). Quando è prevista una marea superiore ai + 110 cm, le paratoie vengono svuotate dall'acqua mediante immissione di aria compressa così da farle sollevare, ruotando attorno all'asse delle cerniere, fino ad emergere e bloccare il flusso della marea. Successivamente, quando la marea cala, e in laguna e in mare si raggiunge lo stesso livello, le paratoie vengono di nuovo riempite d'acqua e tornano ad adagiarsi nei propri alloggiamenti. Le bocche restano chiuse per la sola durata dell'acqua alta (in media 4 ore e mezza, compresi i tempi per le manovre di apertura e chiusura).

Fanno parte del "sistema MOSE" anche le opere complementari alle bocche di porto, atte ad aumentare gli attriti e dunque smorzare la vivacità delle correnti di marea alle bocche attenuando i livelli delle maree più frequenti. Esse consistono in tre dighe a sud delle bocche di porto, nel rialzo da - 16 a - 14 m di lunga parte del fondale di Malamocco. Le difese locali si attuano rinforzando e "alzando" rive e pavimentazioni nelle aree urbane più basse sull'acqua in modo permanente e compatibile con le condizioni altimetriche, architettoniche e funzionali

L'integrazione e la "collaborazione" tra opere mobili, opere complementari e difese locali definiscono un sistema di difesa estremamente funzionale che consente, tra l'altro, di ridurre al massimo il numero di chiusure delle bocche di porto (3/5 volte all'anno con l'attuale livello del mare). In questo modo, il sistema MOSE è anche in grado di garantire la qualità delle acque, la tutela della morfologia e del paesaggio, il mantenimento dell'attività portuale. In particolare per garantire l'operatività del porto il Sistema MOSE prevede inoltre una conca di navigazione alla bocca di Malamocco che ha una lunghezza utile di 370 m ed è in grado di assicurare la continuità operativa e l'accessibilità al porto delle navi commerciali.

L'intervento, in corso di realizzazione, è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di M€ 4.271,63 con risorse assegnate di M€ 1.579,83 e un fabbisogno residuo di M€ 2.691,80.

SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Nogara – mare

Il progetto prevede la realizzazione di un tracciato con caratteristiche autostradali che permetta il collegamento tra i territori delle province di Verona e Rovigo, utilizzando il corridoio individuato dalla S.S. 434 “Transpolesana” che costituisce un asse viario strategico esistente da potenziare e riqualificare.

L'intervento è oggetto di una finanza di progetto per cui è intervenuta la dichiarazione di pubblico interesse da parte della regione Veneto per un importo complessivo di 1.200 M€ con una richiesta di contributo pubblico di 50 M€ già stanziati dal bilancio regionale 2006.

La regione richiede l'inserimento dell'opera in Legge Obiettivo solo per le procedure.

Grande Raccordo Anulare di Padova

Il progetto prevede un sistema viario di connessione delle aree urbane di Padova e di Venezia alle direttrici di attraversamento. Obiettivi dell'intervento sono il completamento della rete superstradale di Padova, il completamento dell'anello esterno di Padova con collegamenti diretti alla viabilità esterna, viabilità alternativa alla A4 nell'attraversamento di Padova e l'alleggerimento del traffico pesante su alcuni rami della viabilità ordinaria che attraversano i centri urbani.

Il costo stimato dell'intervento, inserito in Legge Obiettivo e attualmente in fase di progetto preliminare, è di M€ 600,00, con risorse reperibili da introiti tariffari pari a M€ 560,00 e un residuo di M€ 40,00, già stanziati dal bilancio regionale.

A4 Venezia – Trieste. Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino – Villesse

L'itinerario dell'A4 tra Venezia e Trieste, considerata parte integrante del Corridoio V, si sviluppa su una sezione autostradale a 2 corsie per senso di marcia, sezione insufficiente ai volumi di traffico attuali. Il progetto prevede l'ampliamento a 3 corsie per un'estesa di circa 94 km, dei quali circa 54 Km nella regione Veneto e circa 40 Km nella regione Friuli Venezia Giulia, e si sviluppa completamente in terreno pianeggiante, ricomprendendo al suo interno il nodo di Portogruaro, tramite il quale l'A4 si connette con la A28 per Pordenone, e il nodo di Palmanova, di connessione con la A23 per Udine.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delinera n.13 del 18 marzo 2005, ha approvato il progetto preliminare per un importo di M€ 746,852.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS ed è previsto il costo dell'opera venga sostenuto, in completo autofinanziamento, dalla “Autovie Venete S.p.A”, concessionaria delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano.

La delibera CIPE impone la prescrizione di garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC Venezia-Ronchi dei Legionari. Autovie ed RFI hanno valutato in 310 M€ l'onere di tale prescrizione, non imputabile sul piano finanziario della concessionaria.

La realizzazione dell'opera autostradale è prevista in 4 lotti funzionali:

1° lotto: Quarto d'Altino – San Donà di Piave. La realizzazione del lotto non sarebbe interessata dalla prescrizione relativa all'affiancamento con la linea ferroviaria (come da atto di indirizzo della Regione Veneto del 18 giugno 2006) e l'ANAS ha comunicato ad Autovie Venete di procedere alla redazione del progetto definitivo, che si prevede di concludere entro il 2007.

2° e 3° lotto: San Donà di Piave – Gonars. E' la tratta maggiormente interessata al parallelismo con la rete ferroviaria ed è quindi necessario reperire la copertura finanziaria per rispettare la prescrizione, valutata nell'ordine dei 280 M€.

4° lotto: Gonars – Villesse. La realizzazione del lotto non sarebbe interessata dalla prescrizione relativa all'affiancamento con la linea ferroviaria ed Autovie Venete sarebbe pronta ad avviare la progettazione definitiva, previa autorizzazione da parte dell'ANAS.

Collegamento autostradale A27-A23

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra l'autostrada A27 Mestre-Belluno e la A23 Udine-Carnia-Tarvisio e, quindi, tra la parte settentrionale della provincia di Belluno e la Carnia, entrambe aree oggi isolate dai grandi flussi di comunicazione, ai fini di una loro e alla loro integrazione nella direttrice trasversale che dall'Austria raggiunge il Veneto Orientale.

La bretella di collegamento tra A23 e A27 consentirebbe, inoltre, una migliore distribuzione della mobilità tra i due valichi alpini del Brennero e di Tarvisio.

L'Anas ha sviluppato uno studio di fattibilità, che si articola in tre lotti:

- il primo per percorrere il Cadore;
- il secondo in galleria per arrivare in Carnia;
- il terzo per andare ad intercettare la A23 in direzione di Tarvisio.

Per la realizzazione dell'opera, che si sviluppa per il 50% in galleria, per l'8% su viadotti e per la restante parte del tracciato in sede e che presenta un costo stimato di 2,2 miliardi di euro, si è ipotizzato il ricorso al project financing.

Superstrada Pedemontana Veneta

L'opera si sviluppa nel contesto del Corridoio europeo 5, ove la rete stradale nazionale mostra maggiori problemi a causa della forte saturazione delle arterie esistenti. Il progetto riguarda la realizzazione di una superstrada a pedaggio e si propone l'obiettivo di riordinare e riorganizzare l'intero sistema viario dell'intera area centrale veneta, congiungendo l'area vicentina a quella trevigiana, al fine di migliorare i livelli

complessivi di qualità e di sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale, consentendo modifiche sostanziali all'assetto della mobilità stessa sull'intero Nord – Est.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.96 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto preliminare, redatto dalla società "Pedemontana Veneta S.p.A." quale promotore ai sensi dell'art. 37 bis della legge 11 febbraio 1994, n.109, per l'importo di M€ 1.989,69, interamente finanziato, a valere su fondi regionali e su capitale privato per 1.745,938 M€.

Il soggetto aggiudicatore è la regione Veneto e sono in corso le procedure di gara.

Sistema delle tangenziali Venete

L'opera si sviluppa parallelamente all'A4 nelle province di Verona, Vicenza e Padova. Si tratta di un'infrastruttura fondamentale sia per migliorare i livelli di servizio dell'A4 che per garantire la sicurezza della circolazione. E' in corso la presentazione alla regione Veneto di una proposta di finanza di progetto per un importo complessivo di 1.250 M€ senza richiesta di contributo pubblico. E' necessario inserire l'opera in Legge Obiettivo solo per le procedure.

Autostrada Valdastico Nord

Si tratta di un'opera prioritaria per il completamento dell'itinerario nord-sud e per il collegamento dell'area vicentina con l'asse del Brennero. La realizzazione di questa infrastruttura consentirebbe anche di decongestionare il nodo autostradale di Verona e l'autostrada del Brennero fino a Rovereto. Il costo previsto per l'intervento è di 1.350 M€. La regione chiede l'inserimento dell'intervento in Legge Obiettivo.

Passante autostradale di Mestre

Si tratta di un'opera fondamentale per risolvere i problemi di congestione del nodo di Mestre e costituisce un by-pass all'attuale tangenziale ormai a livello di saturazione.

L'intervento consiste nella realizzazione della variante autostradale di Mestre, tra le località Pianiga/Mirano (sulla A/4 Venezia-Padova) e Quarto d'Altino (sulla A/4 Venezia-Trieste), per uno sviluppo complessivo di circa 32,3 km, nonché nel riordino del sistema della viabilità ordinaria in funzione della nuova arteria, che si interconnette con la citata autostrada A/4 in corrispondenza delle barriere di Venezia Ovest e Venezia Est, nonché con l'autostrada A/27.

Il CIPE, con delibera n. 80 del 7 novembre 2003 ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 750. Il finanziamento dell'opera è previsto per 113,4 M€ a carico di fondi pubblici e per la restante quota di 636,6 M€ a carico delle Società Concessionarie: Autostrada Venezia e Padova SpA., Autovie Venete SpA e Autostrada per l'Italia SpA. Nella sopraindicata delibera n. 80/2003 è stato assegnato un contributo, in termini di volume di investimenti, di 113,4 M€ a valere sulla legge 166/2002. La realizzazione dell'opera, in origine prevista a cura delle Società Concessionarie, è affidata all'ANAS, a seguito delle determinazioni degli organismi comunitari.

Nella seduta del 22 dicembre 2006 il CIPE ha dato avvio alle procedure per la revisione, in accordo con la Regione Veneto e gli altri soggetti interessati, delle modalità di realizzazione e gestione dell'opera, garantendo nel frattempo la continuità dei lavori.

Opere complementari al Passante di Mestre

Si tratta di un complesso di interventi di viabilità di secondo livello funzionali sia al Passante di Mestre che alla soluzione di problemi viabilistici dei comuni interessati dall'infrastruttura principale. Gli interventi, inseriti in Legge Obiettivo e finanziati per 106 M€, di cui 81 M€ dal bilancio regionale e 25 M€ dal bilancio dello Stato, sono in fase di avanzata progettazione.

E45-E55 Romea: tratta stradale Orte-Mestre

Si tratta della strada a scorrimento veloce che si sviluppa sull'attuale tracciato della E45, secondo il percorso Civitavecchia-Orte-Perugia-Ferri per collegarsi con Ravenna e, infine, con Mestre.

Il costo dell'intera opera, da Orte a Mestre, è stato stimato inizialmente in 10,7 Miliardi di Euro, comprensivi degli interventi sul nodo di Perugia. In relazione alla proposta presentata dal promotore per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale tra Orte e Mestre l'ANAS ha espresso la dichiarazione di pubblico interesse con Delibera del 9/12/2003.

E' in corso di valutazione la verifica dei costi nonché la definizione della quota di capitale privato reperibile per il finanziamento dell'opera. Si sta procedendo altresì a definire le modalità realizzative dell'opera, con possibilità di suddividere il tracciato in lotti funzionali, con verifiche anche sotto il profilo procedurale.

SS. 52 Carnica

Adeguamento in sede in Comune di Lorenzago – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,000

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 14 Della Venezia Giulia

- Variante di San Donà di Piave 3° lotto – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 12,880

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante di Portogruaro: 4° Lotto 1° Stralcio - Tronco B – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 29,385

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante alla SS.14 in localita' Campalto e Tesserà – livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 15,56

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante di Portogruaro: 4° Lotto - 2° stralcio – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 32,214

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 47 della Valsugana

Opere di connessione alla variante di Bassano del Grappa”– livello di progettazione Preliminare - Costo M€ 26,201

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 12 dell'Abetone e del Brennero

- Miglioramento della viabilità di attraversamento del centro abitato di Buttapietra – livello di progettazione Esecutivo - Costo M€ 2,76

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 16 Adriatica

- Lavori di costruzione di una bretella di collegamento tra la SS. 16 "Adriatica" e la SR.. 6 "Eridania Occidentale" (Variante di Santa Maria di Occhiobello -RO). – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 13,895

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Prolungamento della circonvallazione ovest di Montegrotto con nuovo innesto sulla SS.16 – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 21,612

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Costruzione di un nuovo ponte sul fiume Adige e collegamento alla A13 tra le province di Padova e Rovigo. –livello di progettazione Preliminare – Costo 39,939 M€

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS. 50 del Grappa e del Passo Rolle

- Variante di Feltre (Anzu' - Busche) 2° lotto – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 34,5

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SS.51 di Alemagna

- Variante di Zuel – livello di progettazione Definitivo per prestazione integrata - Costo M€ 9,2

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante di Longarone – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 51,99

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

- Variante di Vittorio Veneto (tangenziale est) collegamento La Sega-ospedale. – livello di progettazione Definitivo - Costo M€ 86,884

L'intervento e' inserito nel Piano ANAS 2007/2011.

SISTEMI FERROVIARI**AV/AC Torino – Milano – Venezia – Trieste**

L'asse AV/AC Torino – Milano – Venezia – Trieste è considerata elemento portante della rete ferroviaria italiana dal Piano generale dei trasporti e della logistica. La suddetta linea costituisce parte integrante della direttrice Lione – Torino – Milano – Verona – Padova - Venezia – Trieste – Divaccia – Lubiana – Budapest e si inserisce così nella rete transeuropea ad alta velocità in costruzione, ponendosi quale componente fondamentale per lo sviluppo del Corridoio 5 di congiunzione lungo l'asse Est – Ovest ed assolvendo ad un ruolo di raccordo dei collegamenti ferroviari con i Paesi confinanti attraverso i valichi alpini.

Con riferimento alla regione Veneto, devono considerarsi prioritari i seguenti interventi:

- **La Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona** si sviluppa in stretto affiancamento con le infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti ed in corso di progettazione, con un percorso di circa 112 km ed attraversando il territorio di 31 comuni lombardi e 4 veneti.

Il progetto preliminare dell'intervento è stato approvato dal CIPE, con prescrizioni, il 5 dicembre 2003.

Con DL n. 7/2007 è stata revocata la concessione a TAV e quindi al General Contractor affidatario. In relazione a tale revoca la realizzazione dell'opera è prevista mediante l'affidamento a gara di appalto integrato per fasi funzionali.

- 1° fase – Tratta Treviglio – Brescia, interconnessione di Brescia Ovest e relativa sistemazione del nodo di Brescia del costo di 2.000 M€.

L'intervento è inserito tra le "opere prioritarie da avviare" nel Contratto di programma RFI 2007 – 2011. Nell'arco di piano sono inclusi 175 M€ di oneri accessori per affiancamento alla strada BreBeMi;

- 2° fase – Tratta Brescia – Verona del costo di 2.800 M€,

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

- rete **AC/AV Nodo di Verona**. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo per un costo stimato di M€ 657,00 interamente da reperire. La progettazione è in fase preliminare.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

- rete **AV/AC Venezia – Trieste**. Il tracciato si sviluppa per un lunghezza di 150 km e si articola in due tratte:
 - o per la tratta Venezia-Ronchi è disponibile il progetto preliminare, che attualmente è alla consultazione degli enti locali e attende il parere regionale sulla localizzazione delle opere. Il costo stimato è pari a 4.200 M€, dei quali 4.193,6 M€ risultano da reperire.
 - o relativamente alla tratta Ronchi-Trieste è disponibile il progetto preliminare, che ha ottenuto la localizzazione delle opere da parte della Regione. Il costo stimato è di 1.929 M€, dei quali 1.887 M€ risultano da reperire.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

- rete **AV/AC Verona - Padova**. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n.94 del 29 marzo 2006, ha approvato il progetto preliminare per l'importo di M€ 5.130. Il fabbisogno da reperire è di M€ 5.029 e la progettazione è in fase definitiva.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Sistemazione del nodo di Venezia Mestre

Il progetto comprende il potenziamento infrastrutturale e tecnologico finalizzato ad aumentare la capacità di trasporto delle linee e delle stazioni, nonché a gestire lo sviluppo del traffico ferroviario, di lunga percorrenza e del Servizio ferroviario metropolitano regionale.

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 106,58. Le risorse assegnate sono pari a M€ 96,58. La copertura del fabbisogno finanziario residuo di M€ 10 è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Raddoppio Bologna – Verona

Il progetto prevede la realizzazione di tratte di raddoppio per complessivi 114 km che completano l'intervento sulla linea Bologna-Verona.

Il nuovo tratto a doppio binario in territorio veneto, fra Roncanova di Gazzo Veronese e Bogara è esteso circa 5 km,

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 892,32, interamente finanziati.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento tecnologico Bologna – Verona – Brennero

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 273,77 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 7,87, proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Raddoppio Fortezza-Verona

Il raddoppio della tratta Fortezza – Verona costituisce l'opera principale per l'accesso da sud al tunnel di base del valico del Brennero. Il costo totale dell'intervento è stimato in circa 8 miliardi di Euro dei quali 3,8 per le tratte prioritarie da realizzare in concomitanza con i lavori del tunnel di base del Brennero. Rientrando tra le opere che concorrono alla formazione del sistema globale Monaco-Verona, che prevede la integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, è previsto un concorso del capitale privato al finanziamento dell'opera, attraverso un sistema tariffario integrato che consenta alla Società concessionaria autostradale "Autostrada del Brennero Spa" di intervenire significativamente nel finanziamento delle predette tratte prioritarie dell'accesso sud.

Le tratte prioritarie del raddoppio della Fortezza Verona sono:

- il raddoppio della Fortezza – Ponte Gardena;
- le circonvallazioni di Bolzano e Rovereto e le tratte di congiunzione;
- il nuovo accesso ferroviario di Verona.

(Queste prime tre fasi hanno un costo di 2.500 M€ interamente da reperire)

- la circonvallazione di Trento con un costo di 1.300 M€ interamente da reperire

L'intervento è inserito tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento del nodo di Verona

Il progetto comprende il potenziamento infrastrutturale e tecnologico alla stazione di Porta Nuova, al bivio S.Lucia, al bivio Fenilone, a Sommacampana, a Dossobuono e sulle linee di innesto con la stazione.

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 55,39. Le risorse assegnate sono pari a M€ 51,39. La copertura del fabbisogno

finanziario residuo di M€ 4 è proposta a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Quadruplicamento Padova – Mestre

Il progetto prevede il quadruplicamento della tratta Padova - Mestre, in affiancamento alla linea storica, per uno sviluppo di circa 24,5 km, la realizzazione dell'interconnessione con la linea storica in stazione di Dolo, nonché la costruzione della galleria artificiale di Maerne per sottopassare la variante della linea Mestre – Trento. Nel progetto è inclusa, inoltre, la realizzazione di un nuovo apparato di sicurezza nelle stazioni di Dolo, di Mestre e di Padova, nonché un potenziamento del sistema di distanziamento automatico dei treni sulla tratta Padova –Mestre.

I lavori sono in avanzata fase di realizzazione; il pre-esercizio della nuova infrastruttura è previsto per la fine del 2006, l'attivazione all'esercizio commerciale nella primavera del 2007.

Il costo totale del progetto è di circa 467 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Nuovo terminal container a Padova Interporto

Il Progetto si articola nei seguenti interventi:

- realizzazione di un binario di incrocio fra Padova C.le e Padova Interporto e modifica alla radice di Padova C.le per l'inserimento del nuovo binario
- modifica delle radici del fascio base dell'Interporto di Padova
- realizzazione di un impianto di manutenzione corrente carri/locomotori, di nuovi binari di supporto/stazionamento ed elettrificazione del fascio antistante l'impianto.

Nell'ambito del Progetto è previsto anche lo sviluppo della progettazione del collegamento dell'Interporto con la linea Bologna-Padova. Nel 2005 è stato attivato il binario di incrocio, le restanti attività sono in fase realizzativa, l'attivazione delle opere è prevista, per fasi funzionali entro il 2007. Il costo complessivo delle opere, in programmazione RFI, ammonta a 20,66 M€,

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Ampliamento Terminal Verona Quadrante Europa

Il Progetto comprende interventi per il potenziamento dell'attuale infrastruttura intermodale mediante la realizzazione di un nuovo Terminal ferroviario intermodale, in adiacenza a quello esistente, denominato "terzo modulo terminal"

La sede del nuovo Terminal, che include quella dei 5 binari a servizio dello stesso, sarà eseguita a cura ed a spese del Consorzio ZAI, assieme all'attrezzaggio con gru a ponte.

Gli interventi di competenza di RFI consistono nell'attrezzaggio dei 5 binari del "terzo modulo terminal" e nell'ampliamento del fascio arrivi/partenze dello scalo di Verona Quadrante Europa, sul lato sud, con 6 nuovi binari tronchi affusati alla radice, lato Terminal, del fascio stesso, nell'adeguamento dell'armamento, TE ed IS della radice lato Terminal, nonché nell'ampliamento del fabbricato della stazione di "Verona QE" per permettere la collocazione degli apparati relativi alla centralizzazione completa della radice lato Terminal.

Il costo degli interventi di competenza di RFI ammonta a circa 10 M€.

Gli interventi sono inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Costruzione capannone Venezia Mestre

La costruzione del capannone di Mestre sarà realizzata nell'area dell'Officina Manutenzione Rotabili (OMR), contribuendo così alla trasformazione dell'attuale OMR in Impianto Formazione Treno (IFT). La nuova struttura sarà composta da un capannone di copertura di binari su colonnine, di cui 2 di lunghezza di 460 m e due di 380 m. Il Progetto è in fase realizzativa e si prevede di attivare l'opera nel 2007. Il costo complessivo del progetto, in programmazione RFI, ammonta a circa 10 M€.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Potenziamento infrastrutturale/tecnologico VE-UD-Tarvisio escluso posto centrale

Il Progetto ha comportato il raddoppio della linea Udine-Tarvisio-Confine di Stato e la realizzazione del Sistema Comando e Controllo della circolazione sulla tratta Venezia - Udine-Tarvisio, Tarvisio, comprensivo degli Apparati di Sicurezza negli impianti di Conegliano, Sacile, Codroipo e Basiliano del potenziamento degli impianti di stanziamento sulla tratta Treviso-Udine.

Le opere, del costo totale di 166 M€, sono state tutte attivate, rimangono da concludere, entro il corrente anno, lavori di completamento agli impianti di sicurezza di linea e di stazione.

Gli interventi sono inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Altri interventi inseriti tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Realizzazione variante in Galleria di Monte Zucco: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 28 M€.

Interventi Tecnologici Milano-Venezia: il costo dell'intervento, in fase di ultimazione, è di 47 M€.

HUB AEROPORTUALI

Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia

Gli obiettivi dell'intervento si sintetizzano nel collegamento, con un raccordo ferroviario rapido ed efficace, del centro storico della città di Venezia con l'aeroporto "Marco Polo", terzo aeroporto italiano per numero di voli e passeggeri, nonché nella integrazione del nuovo collegamento nell'ambito del sistema ferroviario metropolitano regionale (S.F.M.R.) al fine di consentire l'accesso al principale scalo aereo del Veneto da tutti i bacini di traffico serviti dal S.F.M.R. Il progetto è predisposto in modo da risultare compatibile con il tracciato della AV/AC Venezia – Trieste, in adiacenza all'aeroporto veneziano.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il CIPE, con delibera n. 69 del 27 maggio 2005, ha approvato il progetto preliminare per un importo di M€ 224, con risorse da reperire pari a 223 M€.

Il soggetto aggiudicatore è RFI e la progettazione è in fase definitiva.

L'intervento è inserito tra "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Collegamento ferroviario Aeroporto di Verona

L'obiettivo dell'intervento è di consentire un rapido collegamento tra il centro di Verona e l'aeroporto "Valerio Catullo".

Il progetto prevede una variante alla linea Modena – Verona, di circa 4,5 km a cavallo della stazione di Dossobuono, il completamento del raddoppio fra Verona e Villafranca, dell'estesa di 5 km, nonché la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'abitato di Dossobuono e dell'aeroporto.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo per un costo stimato di 90,40 M€ con risorse assegnate di 1,00 M€ e un fabbisogno residuo di 89,40 M€. La progettazione è a livello preliminare.

Terminal ferroviario di Isola della Scala

L'intervento è funzionale al sistema logistico veneto ed è inserito fra i collegamenti ferroviari con gli hub aeroportuali di Verona e Venezia.

Posto a sud dell'abitato di Isola della Scala ed in affiancamento alla linea ferroviaria Verona – Bologna, il Terminal è specializzato per il trasporto combinato, non accompagnato, di semirimorchi, casse mobili, container. Le opere consistono in linee

ferroviarie di accesso al terminal intermodale, in capannoni industriali per la manutenzione dei locomotori e dei carri ferroviari, in edifici ed in aree attrezzate per i servizi di supporto.

Per la realizzazione del Terminal è stata posta in essere la procedura di ricerca del promotore, ai sensi dell'art.37 bis della legge n.109/1994, previo avviso pubblicato nell'agosto 2004.

Il soggetto aggiudicatore è la regione Veneto ed il valore delle opere da realizzare è stimato in 100 M€.

HUB PORTUALI

Collegamenti con il porto di Venezia

Si tratta di un complesso di interventi di viabilità atti a migliorare l'accesso al porto di Venezia. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, comporta a livello di progettazione preliminare un investimento di 400,00 M€.

Porto di Venezia

Nel programma proposto per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali, di cui all'art.1 comma 994 della L.F. 2007, è previsto, per il bacino del Molo A, un intervento di rafforzamento delle banchine Veneto. Friuli e Cadore con escavo alla quota di 12 m. (I° Lotto) per un costo di 20 M€.

SISTEMI URBANI

Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto – II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Antino/Portogruaro, Padova/Monselice

Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale che interessa l'area centrale del Veneto, consente di cambiare le modalità di trasporto pubblico in Veneto per trasferire almeno il 13% dell'attuale mobilità su gomma.

La seconda fase del progetto, inserito in Legge Obiettivo, riguarda le tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Antino/Portogruaro, Padova/Monselice e presenta un costo stimato di M€ 140,00 di cui M€ 56,00 stanziati dalla regione, per un fabbisogno residuo di M€ 84,00. La progettazione è in fase definitiva.

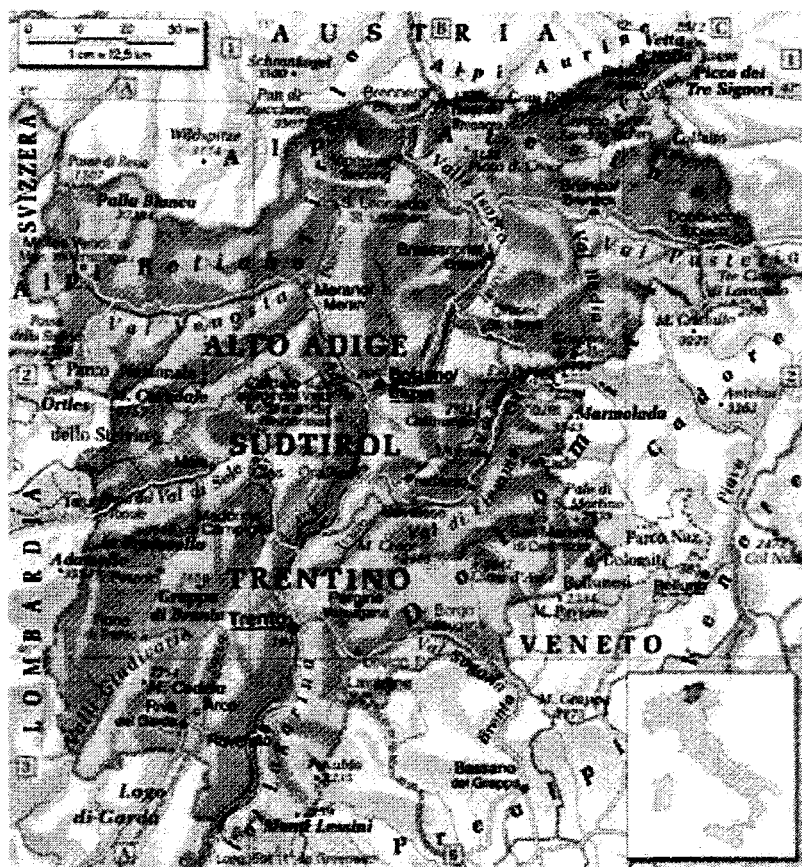
Sublagunare di Venezia

Si tratta di un intervento fondamentale per la mobilità di Venezia. L'opera consiste in un sistema di collegamento tra l'aeroporto ed il centro storico che consentirebbe di sostituire un numero notevole di linee urbane con beneficio per il contenimento del moto ondoso. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo con delibera del CIPE n.130 del 6 aprile 2006 con un costo di 290 M€, è oggetto di una finanza di progetto attivata dal comune di Venezia per un importo complessivo di 650 M€.

SCHEMI IDRICI***MOSAV – Modello strutturale degli acquedotti del Veneto***

Si tratta di un complesso di interventi, inseriti in Legge Obiettivo, di carattere acquedottistico indispensabile per l'alimentazione idrica del Veneto meridionale che soffre di notevoli problemi di rifornimento di acqua potabile. Gli interventi, per un importo complessivo di 710 M€ sono interamente finanziati o direttamente dalla regione o tramite interventi di finanza di progetto.

3. PROVINCE AUTONOME

**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO****SISTEMI FERROVIARI*****Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria di base del Brennero***

Sulla base di un accordo tra Italia ed Austria, si è dato avvio al nuovo asse ferroviario del Brennero ed, in particolare, alla realizzazione del tunnel ferroviario di base, per il quale è stato stimato un costo complessivo 4.500 M€, di cui 2.550 M€ per la tratta italiana. Parte del finanziamento sarà a carico dell'Unione Europea.

Con delibera n.89 del 20 dicembre 2004 il CIPE approva il progetto preliminare dell'intervento ed assegna un contributo di 45 M€ (50% di parte italiana), a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo), per le attività di studi ed indagini connesse con il progetto definitivo.

Il finanziamento di ulteriori 215 M€ è proposto a valere sul IV addendum al contratto di programma RFI 2001-2005.

Al finanziamento della Galleria di base e delle opere adduttive concorrono i proventi tariffari all'uopo accantonati dalla Concessionaria "Autostrada del Brennero s.p.a." (in scadenza al 30 aprile 2014), nonché i fondi derivanti dalla gara da bandire per l'affidamento della Concessione autostradale fino al 2045. Si prevede di poter reperire, complessivamente, circa 2.050 M€, di cui 550 M€ dagli accantonamenti della "Autostrada del Brennero s.p.a." e 1.500 M€ a seguito dell'aggiudicazione della gara.

La sua realizzazione avverrà tramite una società europea BBT, alla quale parteciperà una società per azioni di diritto italiano TFB.

Tra le "Opere in corso" del Contratto di programma RFI 2007 – 2011 è inserito il completamento della progettazione definitiva e la realizzazione dei cunicoli pilota del Nuovo valico del Brennero con disponibilità finanziaria pari a 260 M€.

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Raddoppio Fortezza-Verona

Il raddoppio della tratta Fortezza – Verona costituisce l'opera principale per l'accesso da sud al tunnel di base del valico del Brennero. Il costo totale dell'intervento è stimato in circa 8 miliardi di Euro dei quali 3,8 per le tratte prioritarie da realizzare in concomitanza con i lavori del tunnel di base del Brennero. Rientrando tra le opere che concorrono alla formazione del sistema globale Monaco-Verona, che prevede la integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, è previsto un concorso del capitale privato al finanziamento dell'opera, attraverso un sistema tariffario integrato che consenta alla Società concessionaria autostradale "Autostrada del Brennero Spa" di intervenire significativamente nel finanziamento delle predette tratte prioritarie dell'accesso sud.

Le tratte prioritarie del raddoppio della Fortezza Verona sono:

- il raddoppio della Fortezza – Ponte Gardena;
- le circonvallazioni di Bolzano e Rovereto e le tratte di congiunzione;
- il nuovo accesso ferroviario di Verona.

(Queste prime tre fasi hanno un costo di 2.500 M€ interamente da reperire)

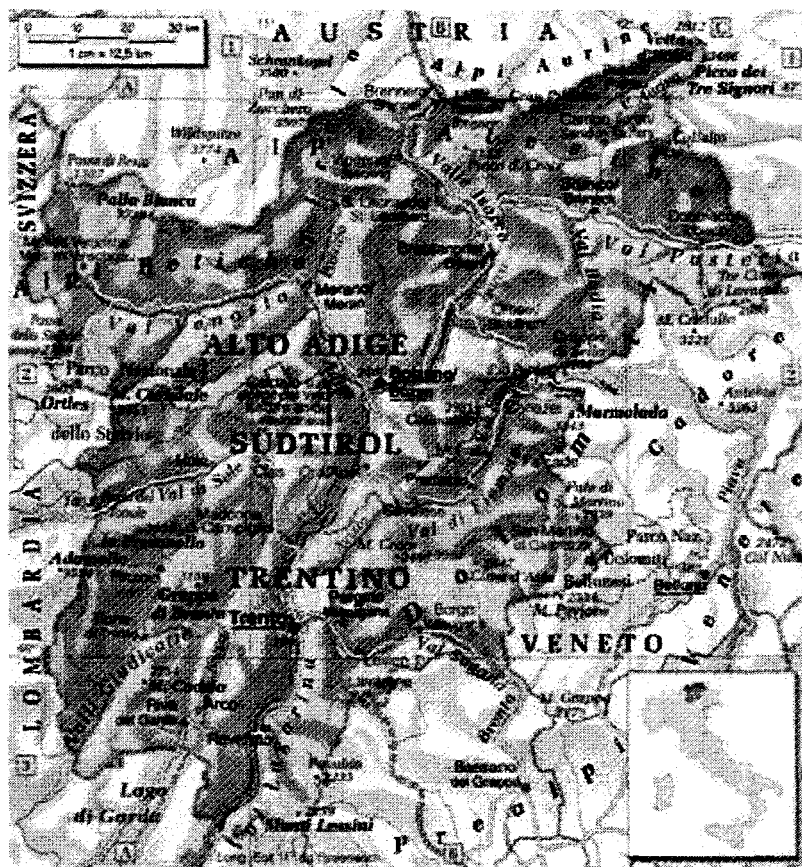
- la circonvallazione di Trento con un costo di 1.300 M€ interamente da reperire

L'intervento è inserito tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

Ferrovia della Pusteria

La realizzazione del raccordo sud della linea Lienz (Austria) – Brunico – Fortezza con la ferrovia del Brennero consente di migliorare il trasporto pubblico locale, evitando l'inversione della marcia dei convogli diretti a sud, nella stazione di Fortezza. Il costo dell'opera è stimato in 10 M€.

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



SISTEMI FERROVIARI

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Raddoppio Fortezza-Verona

Il raddoppio della tratta Fortezza – Verona costituisce l'opera principale per l'accesso da sud al tunnel di base del valico del Brennero. Il costo totale dell'intervento è stimato in circa 8 miliardi di Euro dei quali 3,8 per le tratte prioritarie da realizzare in concomitanza con i lavori del tunnel di base del Brennero. Rientrando tra le opere che concorrono alla formazione del sistema globale Monaco-Verona, che prevede la integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, è previsto un concorso del capitale privato al finanziamento dell'opera, attraverso un sistema tariffario integrato che consenta alla Società concessionaria autostradale "Autostrada del Brennero Spa" di intervenire significativamente nel finanziamento delle predette tratte prioritarie dell'accesso sud.

Le tratte prioritarie del raddoppio della Fortezza Verona sono:

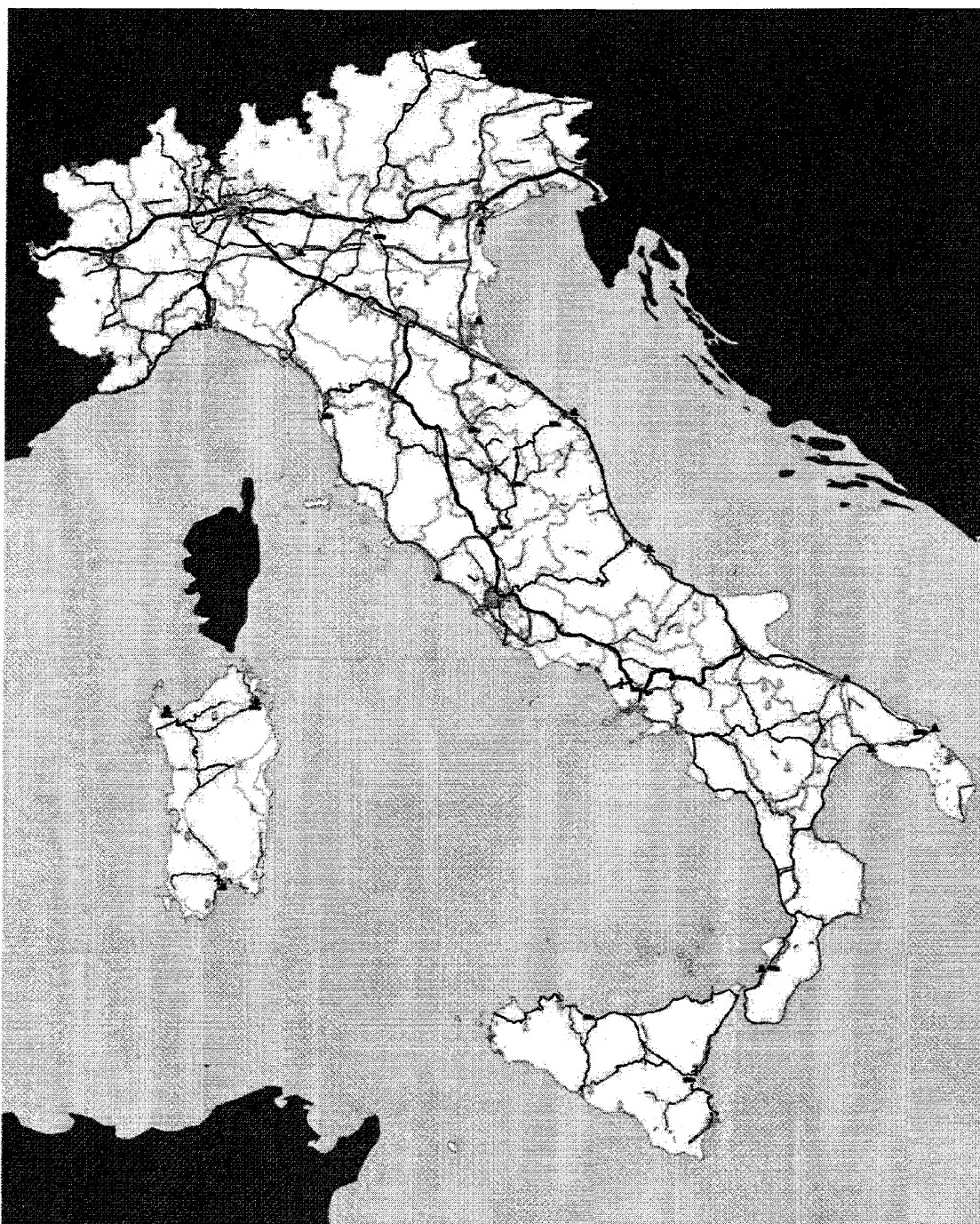
- il raddoppio della Fortezza – Ponte Gardena;
- le circonvallazioni di Bolzano e Rovereto e le tratte di congiunzione;
- il nuovo accesso ferroviario di Verona.

(Queste prime tre fasi hanno un costo di 2.500 M€ interamente da reperire)

- la circonvallazione di Trento con un costo di 1.300 M€ interamente da reperire

L'intervento è inserito tra "le opere prioritarie da avviare" nel Contratto di Programma RFI 2007 – 2011.

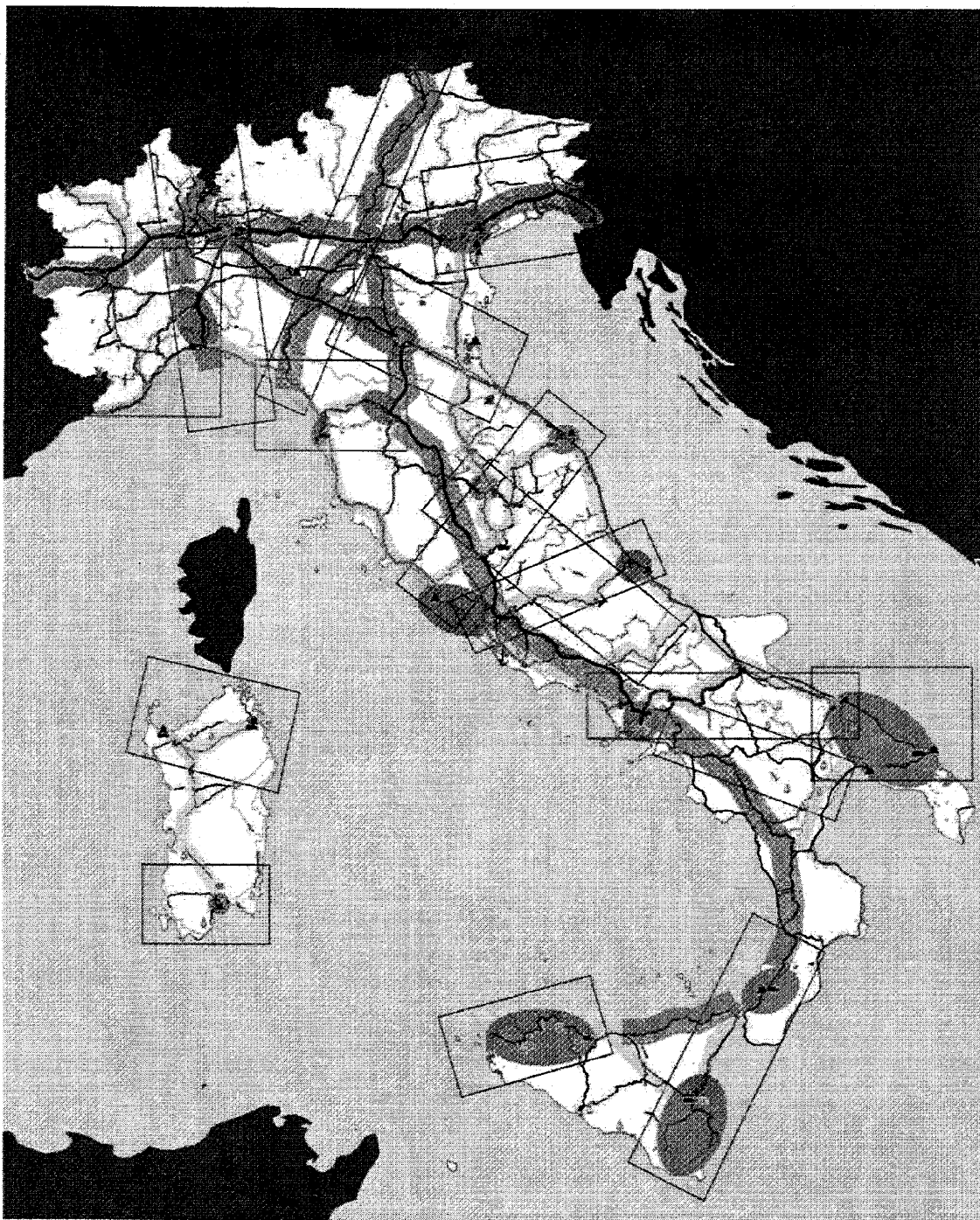
Allegato H
Appendice cartografica al Cap. 3



Legenda

		Sistema ferroviario		Sistema stradale		Interventi programmati	
	Centri urbani		AV/AC		Autostrade		Sistema portuale
	Sistema ferroviario AV/AC esistente		Rete convenzionale		Stradale		Sistema aeroportuale
	Sistema autostradale esistente		Nodi		Svincoli/rampe		Sistema metropolitano
	Rete ferroviaria convenzionale		Valichi ferroviari		Valichi stradali		Schermi idrici
							Mo.S.E.

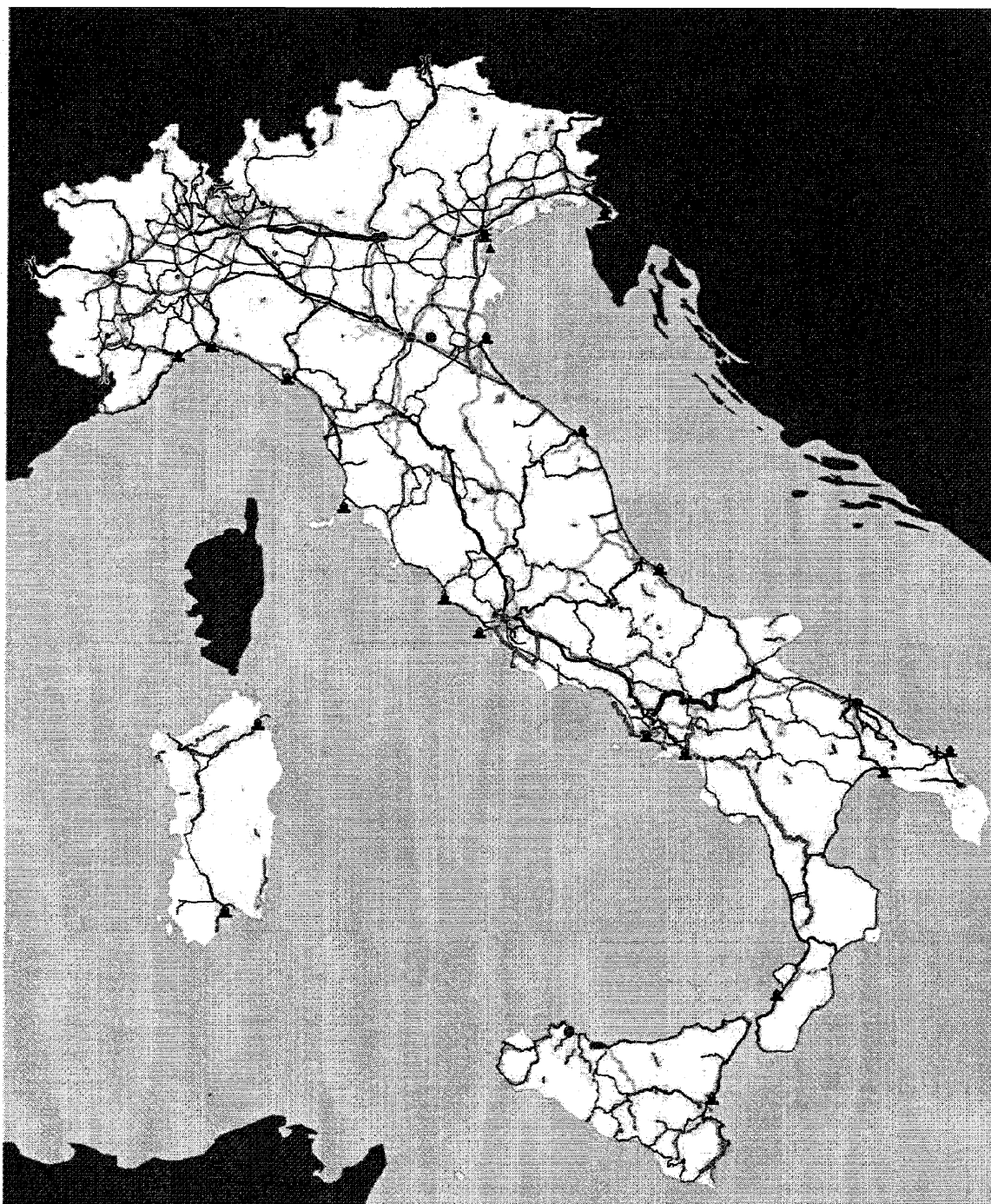
Tavola F.1 – Localizzazione delle Infrastrutture prioritarie



Legenda

	Centri urbani		Piattaforme territoriali strategiche	Sistema ferroviario	Interventi programmati		Sistema portuale
	Sistema autostradale esistente		Territori nodo		Sistema stradale		Sistema aeroportuale
	Sistema ferroviario AV/AC esistente		Direttrici primarie				Sistema metropolitano
	Rete ferroviaria convenzionale		Direttrici complementari				Schemi idrici
							No.S.E.

Tavola F.2 – Infrastrutture prioritarie e Visione-guida



Legenda








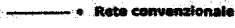








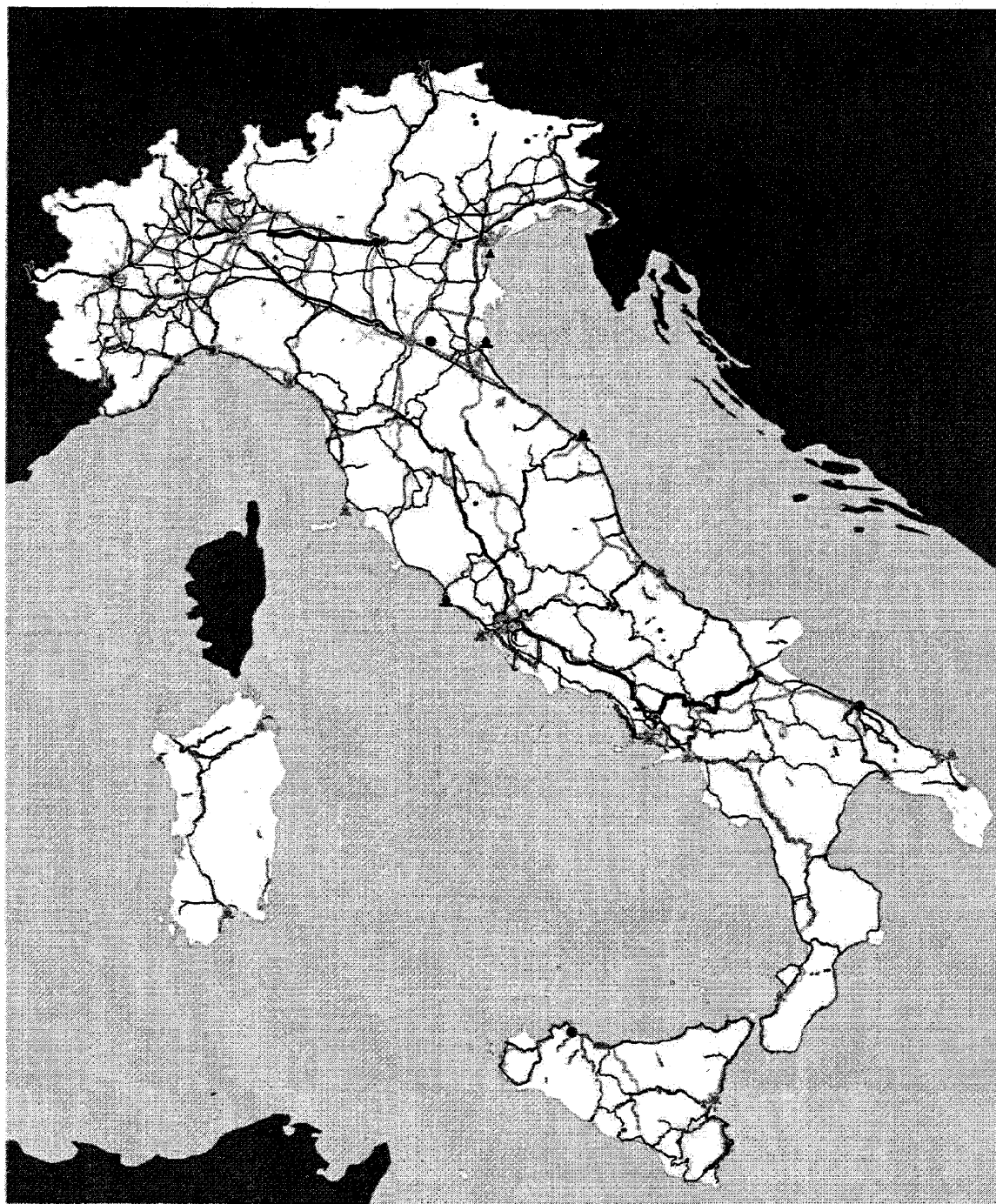
	Centri urbani		Sistema ferroviario AV/AC esistente	Interventi programmati			Sistema portuale
	Sistema autostradale esistente		Rete ferroviaria convenzionale		Autostrade		Sistema aeroportuale
			Rete convenzionale		Strade		Sistema metropolitano
			Nodi		Svincoli/rampe		Schemi idrici
			Valichi ferroviari		Valichi stradali		No.S.E.

Tavola F.3 – Quadro complessivo delle programmazioni del quinquennio



Legenda

















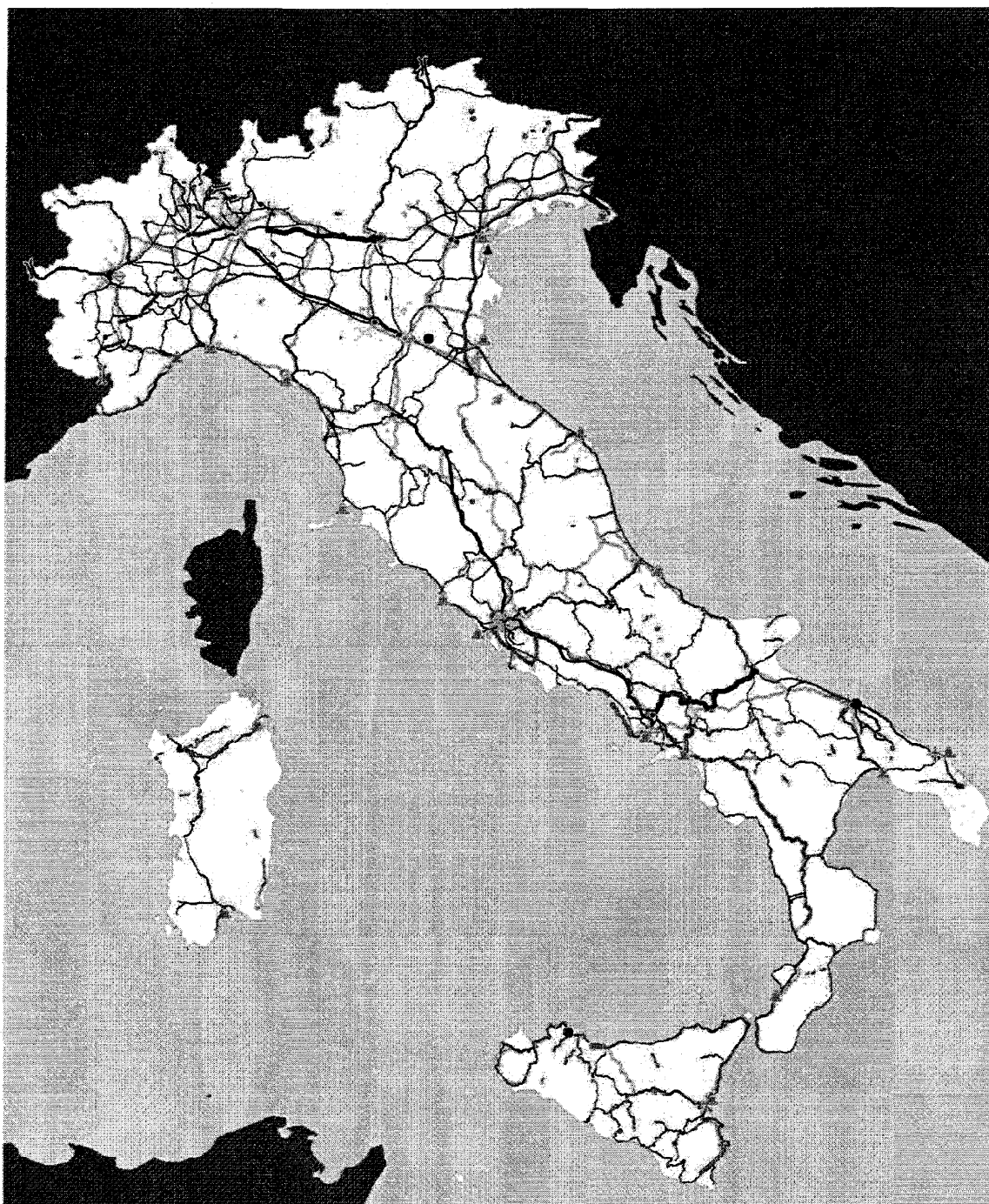
 Centri urbani	 Sistema ferroviario AV/AC esistente	Sistema ferroviario	Sistema stradale	Interventi programmati	 Sistema portuale
 Sistema autostradale esistente	 Reti ferroviaria convenzionale	 AV/AC	 Autostrade	 Strade	 Sistema aeroportuale
	 Nodi	 Valichi ferroviari	 Scivoli/rampe	 Valichi stradali	 Sistema metropolitano
					 Schemi idrici
					 M.S.E.

Tavola F.4 – Legge Obiettivo: le opere prioritarie per il periodo 2008-2012



Legenda


















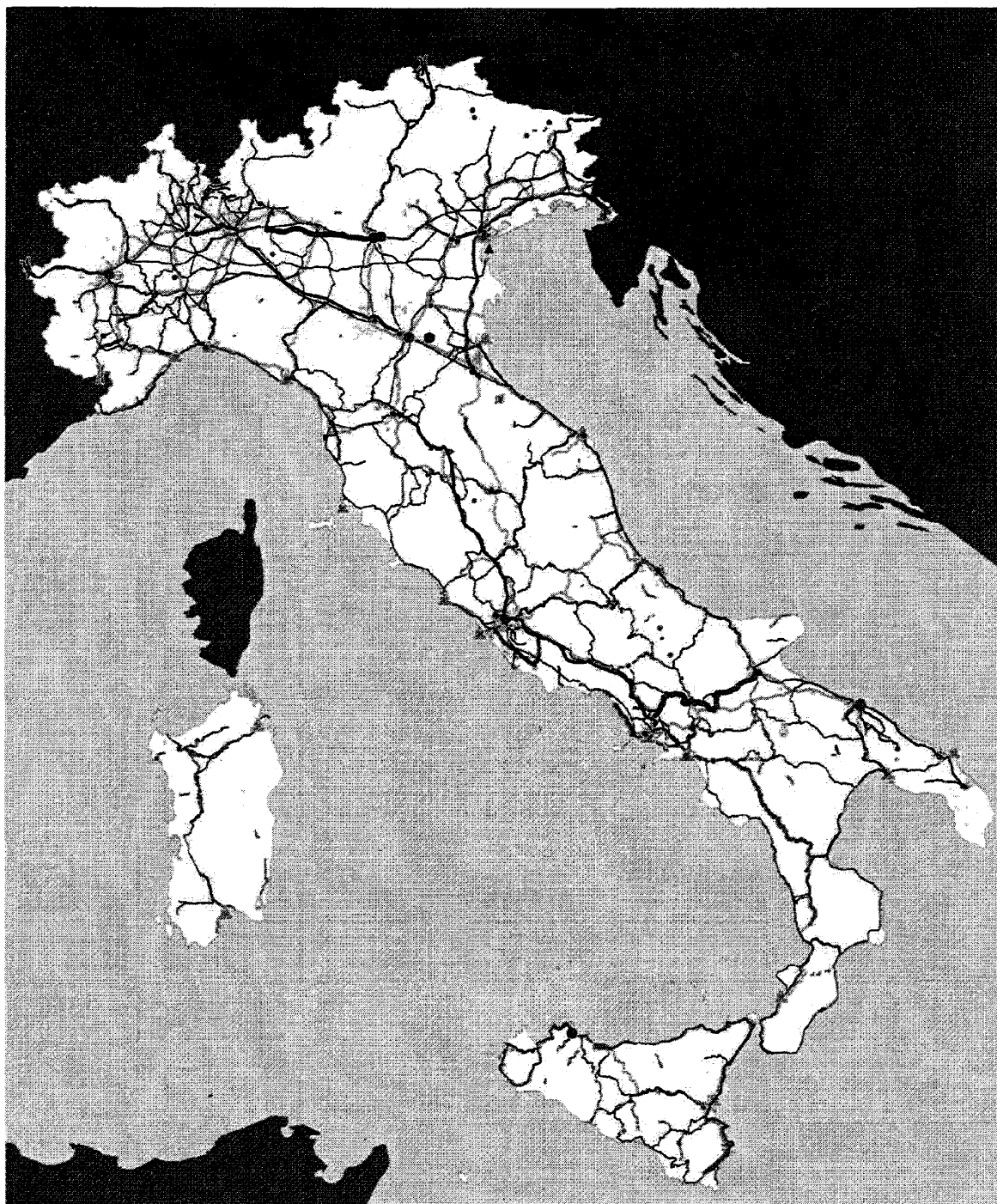
	Centri urbani		Sistema ferroviario AV/AC esistente		Sistema ferroviario AV/AC		Sistema stradale Autostrade		Sistema portuale
	Sistema autostradale esistente		Rete ferroviaria convenzionale		Rete convenzionale		Sistema stradale Strade		Sistema aeroportuale
			Nodi		Svincoli/rampe		Sistema metropolitano		Schemi idrici
			Valichi ferroviari		Valichi stradali		Mo.S.E.		

Tavola F.5 – Gli interventi sul sistema stradale: le opere inserite nel Piano ANAS 2007-2011



Legenda
















	Centri urbani		Sistema ferroviario AV/AC esistente		Sistema stradale Autostrade		Sistema portuale
	Sistema autostradale esistente		Rete ferroviaria convenzionale		Sistema stradale Strade		Sistema aeroportuale
			Nodi		Svincoli/rampe		Sistema metropolitano
			Valichi ferroviari		Valichi stradali		Schemi idrici
							Mo.S.E.

Tavola F.6 – Gli interventi sul sistema ferroviario: le opere inserite nel Piano RFI 2007-2011

Allegato I

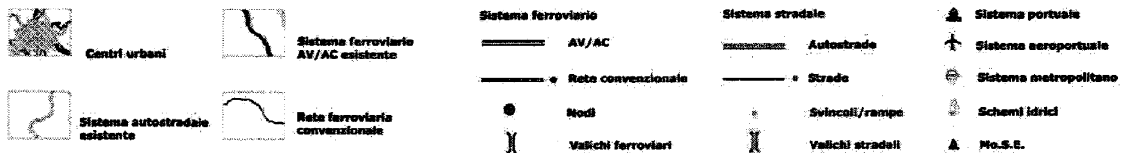
Appendice cartografica al Cap. 4

NODO DI MILANO

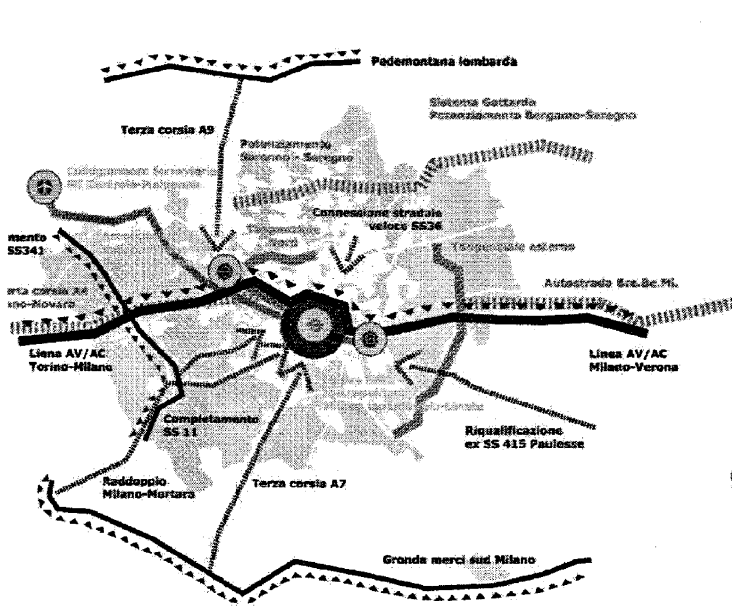
Principali interventi programmati



Legenda



Linee di azione per il decongestionamento della città



- Direttrici di grande s/o bypass**
Smistando i flussi a lunga percorrenza al di fuori dell'ambito urbano determinano l'alleggerimento delle principali linee di penetrazione
- Direttrici tangenziali**
Contribuiscono all'efficace interconnessione tra gli spostamenti a lunga percorrenza e gli spostamenti a breve raggio e allo smistamento dei flussi gravanti sulla città
- Linee di supporto**
Consentono di alleggerire il carico gravante sulle direttrici principali, complementari, migliorandone la fluidità della movimentazione passeggeri e la separazione funzionale dei flussi
- Linee di penetrazione urbana**
Con andamento radiale, contribuiscono al decongestionamento delle tradizionali vie di accesso al centro urbano e al rafforzamento delle connessioni con i sistemi di secondo livello
- Collegamenti con le grandi infrastrutture puntuali (hub)**
Destinate allo smistamento di merci e persone, costituiscono le principali porte di accesso e di uscita dai sistemi urbani verso le reti nazionali ed internazionali
- Reti metropolitane**
Sistemi infrastrutturali destinati al trasporto pubblico locale

NODO DI GENOVA

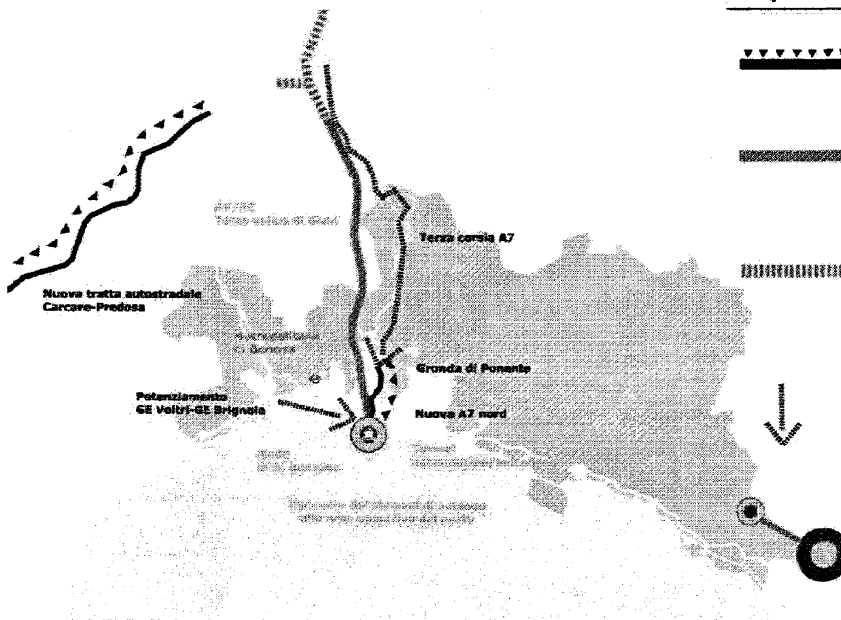
Principali interventi programmati



Legenda

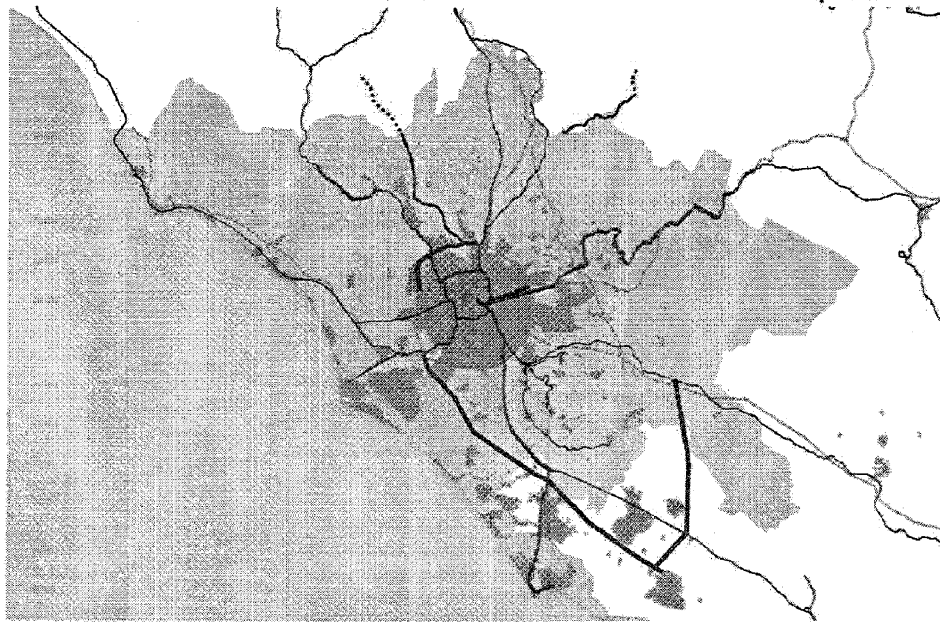
Centri urbani	Sistema ferroviario AV/AC esistente	Rete ferroviaria convenzionale	Sistema ferroviario AV/AC	Rete convenzionale	Nodi	Viadotti ferroviari	Sistema stradale	Autostrade	Strade	Svincoli/rampe	Viadotti stradali	Sistema portuale	Sistema aeroportuale	Sistema metropolitano	Schemi idrici	Mo.S.E.
Sistema autostradale esistente	Rete ferroviaria convenzionale	Nodi	Viadotti ferroviari	Sistema stradale	Autostrade	Strade	Svincoli/rampe	Viadotti stradali	Sistema portuale	Sistema aeroportuale	Sistema metropolitano	Schemi idrici	Mo.S.E.			

Linee di azione per il decongestionamento della città




















- Direttrici di gronda e/o bypass**
Smistando i flussi a lunga percorrenza al di fuori dell'ambito urbano determinano l'alleggerimento delle principali linee di penetrazione.
- Direttrici tangenziali**
Contribuiscono all'efficace interconnessione tra gli spostamenti a lunga percorrenza e gli spostamenti a breve raggio e allo smistamento dei flussi gravanti sulla città.
- Linee di supporto**
Consentono di alleggerire il carico gravante sulle direttrici principali, completarsi, migliorandone la fluidità della movimentazione passeggeri e la separazione funzionale dei flussi.
- Linee di penetrazione urbana**
Con andamento radiale, contribuiscono al decongestionamento delle tradizionali vie di accesso al centro urbano e al rafforzamento delle connessioni con i sistemi di secondo livello.
- Collegamenti con le grandi infrastrutture puntuali (hub)**
Destinate allo smistamento di merci e persone, costituiscono le principali porte di accesso e di uscita dai sistemi urbani verso le reti nazionali ed internazionali.
- Reti metropolitane**
Sistemi infrastrutturali destinati al trasporto pubblico locale.

NODO DI ROMA

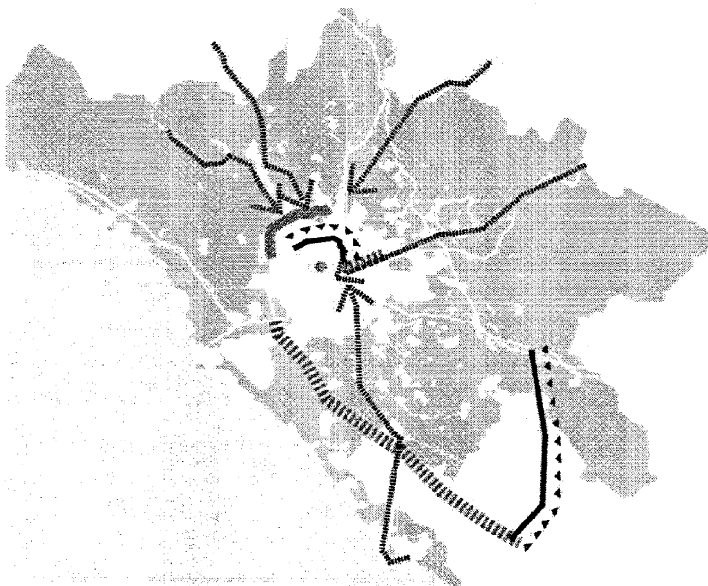







Principali interventi programmati

Legenda

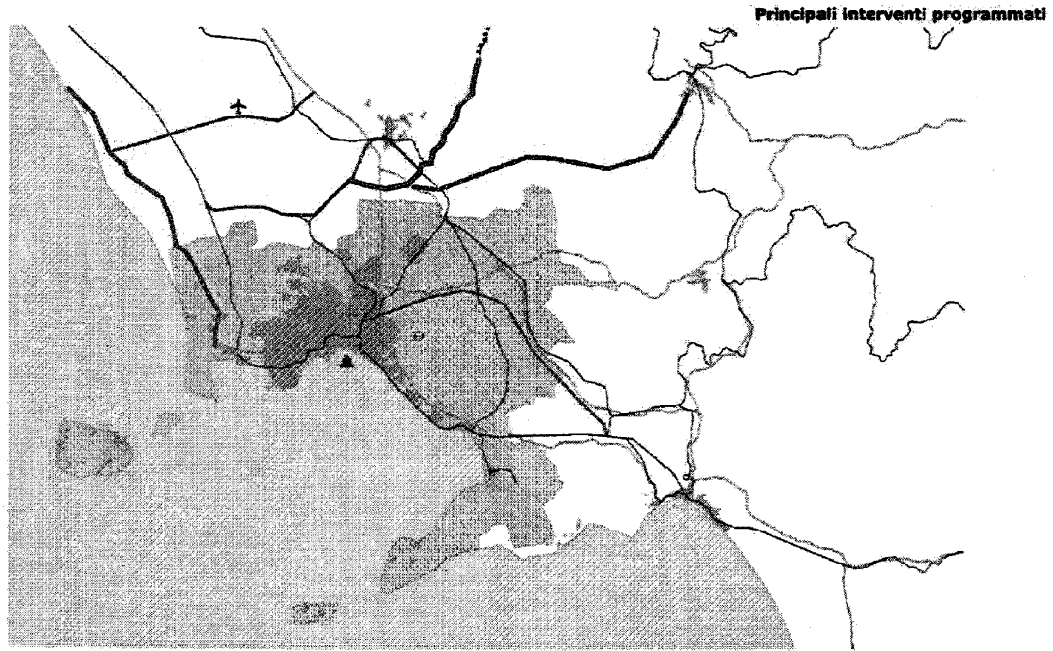
 Centri urbani	 Sistema ferroviario AV/AC esistente	 Sistema ferroviario AV/AC	 Sistema stradale	 Sistema periferico
 Sistema autostradale esistente	 Rete ferroviaria convenzionale	 Rete convenzionale	 Strade	 Sistema aeroportuale
		 Stadi	 Svincoli/rampe	 Sistema metropolitano
		 Valichi ferroviari	 Valichi stradali	 Schemi idrici
				 M.U.S.E.

Linee di azione per il decongestionamento della città



-  **Direttrici di gronda e/o bypass**
Smistando i flussi a lunga percorrenza al di fuori dell'ambito urbano determinano l'alleggerimento delle principali linee di penetrazione
-  **Direttrici tangenziali**
Contribuiscono all'efficace interconnessione tra gli spostamenti a lunga percorrenza e gli spostamenti a breve raggio e allo smistamento dei flussi gravanti sulla città
-  **Linee di supporto**
Consentono di alleggerire il carico gravante sulle direttrici principali, completarsi, migliorandone la fluidità della movimentazione passeggeri e la separazione funzionale dei flussi
-  **Linee di penetrazione urbana**
Con andamento radiale, contribuiscono al decongestionamento delle tradizionali vie di accesso al centro urbano e al rafforzamento delle connessioni con i sistemi di secondo livello
-  **Collegamenti con le grandi infrastrutture puntuali (hub)**
Destinate allo smistamento di merci e persone, costituiscono le principali porte di accesso e di uscita dai sistemi urbani verso le reti nazionali ed internazionali
-  **Reti metropolitane**
Sistemi infrastrutturali destinati al trasporto pubblico locale

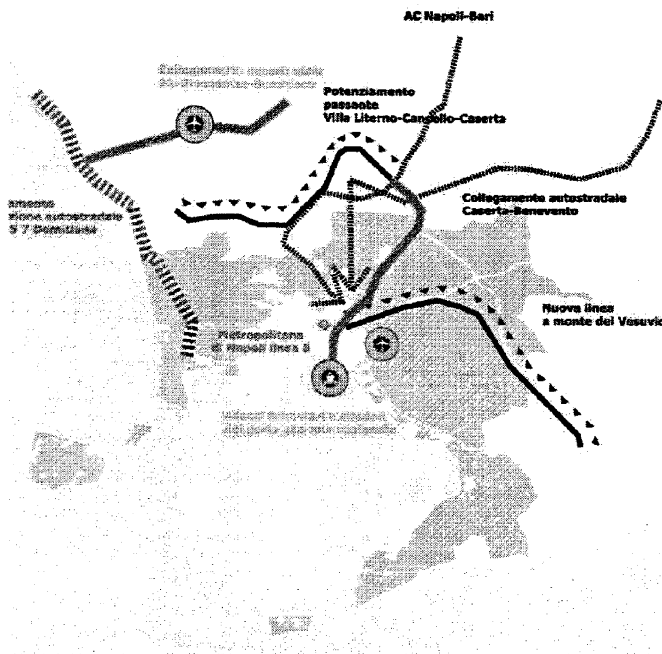
NODO DI NAPOLI



Legenda

		Sistema ferroviario		Interventi programmati	
Centri urbani	Sistema ferroviario AV/AC esistente	==== AV/AC	==== Autostrade		✈ Sistema aeroportuale
		--- Rete convenzionata	--- Strade		⊕ Sistema metropolitano
Sistema autostradale esistente	Rete ferroviaria convenzionata	● Nodi	* Svincoli/rampe		⊕ Sistemi ibridi
		⌘ Valichi ferroviari	⌘ Valichi stradali		▲ M.S.E.

Linee di azione per il decongestionamento della città



- Direttrici di grande s/e bypass**
Smistando i flussi a lunga percorrenza al di fuori dell'ambito urbano determinano l'alleggerimento delle principali linee di penetrazione.
- Direttrici tangenziali**
Contribuiscono all'efficace interconnessione tra gli spostamenti a lunga percorrenza e gli spostamenti a breve raggio e allo smistamento dei flussi gravanti sulla città.
- Linee di supporto**
Consentono di alleggerire il carico gravante sulle direttrici principali, complanari, migliorandone la fluidità delle movimentazioni passeggeri e la separazione funzionale dei flussi.
- Linee di penetrazione urbana**
Con andamento radiale, contribuiscono al decongestionamento delle tradizionali vie di accesso al centro urbano e al rafforzamento delle connessioni con i sistemi di secondo livello.
- Collegamenti con le grandi infrastrutture puntuali (hub)**
Destinate allo smistamento di merci e persone, costituiscono le principali porte di accesso e di uscita dai sistemi urbani verso le reti nazionali ed internazionali.
- Reti metropolitane**
Sistemi infrastrutturali destinati al trasporto pubblico locale.