

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

**Doc. LVII**

**n. 2**

ALLEGATO II

## DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA RELATIVO ALLA MANOVRA DI FINANZA PUBBLICA PER GLI ANNI 2010-2013

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

**Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri**

(BERLUSCONI)

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

(TREMONTI)

### ALLEGATO II

**Programma delle infrastrutture strategiche**

—————  
**Comunicato alla Presidenza il 17 luglio 2009**  
—————

**Doc. LVII**  
**n. 2**  
ALLEGATO II

**DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE  
ECONOMICO-FINANZIARIA  
RELATIVO ALLA MANOVRA DI FINANZA  
PUBBLICA PER GLI ANNI 2010-2013**

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

**Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri  
(BERLUSCONI)**

**e dal Ministro dell'economia e delle finanze  
(TREMONTI)**

**ALLEGATO II**

**Programma delle infrastrutture strategiche**

---

**Comunicato alla Presidenza il 17 luglio 2009**

---



*Il Ministro  
per i rapporti con il Parlamento*

Prot n. DRP/I/ XVI 122/09

Roma, 17 LUG. 2009

*Al Presidente,*

Le invio il Programma Infrastrutture Strategiche allegato al Documento di Programmazione Economico - Finanziaria per gli anni 2010-2013, già trasmesso ai sensi dell'art. 3 della legge n. 468/78.

*Con il presente -  
-*

-----  
Sen.  
Renato Giuseppe SCHIFANI  
Presidente del  
Senato della Repubblica  
R O M A

## INDICE

INTRODUZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI SENATORE ALTERO MATTEOLI .....	Pag	7
PREMESSA .....	»	12
Il mezzogiorno .....	»	16
L'emergenza Abruzzo .....	»	17
Il nuovo piano energetico nazionale .....	»	29
L'expo 2015 .....	»	33
CAPITOLO 1: IL BILANCIO DEL PRIMO ANNO DI LEGISLATURA .....	»	37
Attività svolte .....	»	38
Attività programmate .....	»	42
CAPITOLO 2: QUADRO DI RIFERIMENTO E DI CAMBIAMENTI IN ATTO .....	»	47
La dominanza dei vecchi vincoli .....	»	48
La Rete Ten-T in Italia e la Legge Obiettivo .....	»	51
Dalle infrastrutture prioritarie ai <i>network</i> prioritari: Competitività e coesione della strategia europea delle Reti Ten-T .....	»	56
Il coinvolgimento del privato: l'articolazione dei rischi .....	»	58
Il coinvolgimento del pubblico: le nuove finalità .....	»	60
Verso una organizzazione decisionale concreta e misu- rabile .....	»	61
CAPITOLO 3: INFRASTRUTTURE, LEGGE OBIETTIVO E CIPE .....	»	63
PREMESSA .....	»	64
Il contesto italiano la politica infrastrutturale per effetto delle delibere CIPE .....	»	65
Cronistoria dell'avanzamento programmatico .....	»	65
Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategi- che avviate e percentuale di avanzamento programma- tico .....	»	68
Opere rientranti nel Piano delle infrastrutture strategiche oggetto di delibera CIPE .....	»	78
Opere rientranti nel Piano delle infrastrutture strategiche non sottoposte ancora al CIPE ed in corso di istruttoria presso la Struttura tecnica di missione del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti .....	»	85

CAPITOLO 4: LA MANOVRA TRIENNALE, L'USO DEI FONDI FAS, LE RISORSE A DISPOSIZIONE . . . . .	<i>Pag</i>	93
La manovra triennale: le risorse a disposizione e le ul- teriori esigenze . . . . .	»	94
Accesso ai capitali privati . . . . .	»	97
Possibile accesso ai capitali pubblici e comunitari . . . .	»	98
Impegni del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti coerenti con le attuali disponibilità finanziarie . . . . .	»	100
Interventi del Fondo Infrastrutture: Quadro di dettaglio della delibera CIPE del 6 marzo 2009 . . . . .	»	102
 CAPITOLO 5: LA PROGRAMMAZIONE COMPIUTA E LA NECESSITÀ DI UNA PROGRAMMAZIONE COMPLEMENTARE . . . . .	 »	 117
Aggiornamento opere indicate dalla Conferenza unifi- cata Stato-Regioni attraverso l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011 . . . . .	»	118
Aggiornamento della delibera del CIPE n. 121 del 2001	»	122
Elenco opere approvate dal CIPE dal 6 marzo al 30 giu- gno 2009 . . . . .	»	130
Regioni, «Intese Generali Quadro» e gli aggiornamenti	»	135
Multiregionale . . . . .	»	136
Abruzzo . . . . .	»	137
Basilicata . . . . .	»	139
Calabria . . . . .	»	141
Campania . . . . .	»	143
Emilia-Romagna . . . . .	»	145
Friuli Venezia-Giulia . . . . .	»	147
Lazio . . . . .	»	149
Liguria . . . . .	»	151
Lombardia . . . . .	»	153
Marche . . . . .	»	156
Molise . . . . .	»	157
Piemonte . . . . .	»	159
Puglia . . . . .	»	160
Sardegna . . . . .	»	162
Sicilia . . . . .	»	164
Toscana . . . . .	»	166
Trentino Alto Adige . . . . .	»	167
Umbria . . . . .	»	168
Veneto . . . . .	»	170
Valle d'Aosta . . . . .	»	173

CAPITOLO 6: L'AVVIO DI UNA NUOVA POLITICA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI .....	Pag	175
PREMESSA .....	»	176
1. Una nuova lettura della progettualità della Legge Obiettivo .....	»	177
2. La liberalizzazione della rete ferroviaria .....	»	179
3. La prevenzione e il controllo del territorio, la sicurezza nei lavori .....	»	183
4. La mobilità nell'urbano: emergenza grave per la crescita e lo sviluppo del Paese .....	»	186
5. Una offerta portuale capace di interagire davvero con le reti .....	»	189
6. L'abbattimento della incidenza del costo del trasporto e della logistica sul trasportato .....	»	199
7. L'avvio concreto della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus e del Brennero .....	»	200
8. Una piena interazione tra il nuovo assetto degli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada .....	»	205
9. La importanza della logistica e l'avvio immediato di partenariato pubblico privato per garantire la realizzazione di piastre logistiche portuali ed interportuali ..	»	207
10. Un nuovo rapporto con il Mezzogiorno .....	»	210
11. Le emergenze e le azioni da effettuare prioritariamente nelle Regioni .....	»	212
12. Il nuovo ruolo del Mediterraneo .....	»	214
13. Un nuovo approccio tra mobilità e sicurezza .....	»	217
14. Le azioni mirate nel trasporto aereo .....	»	224
15. Il Piano Casa .....	»	227
CAPITOLO 7: CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE .....	»	229
ALLEGATO I: <i>Monitoraggio: schede dei progetti deliberati dal CIPE</i> .....	»	243

### INDICE SCHEDE

Scheda 1: Il quadro finora confermato della incisività strategica .....	»	15
Scheda 2: Interventi emergenza terremoto Aabruzzo .....	»	18
Scheda 3: Interventi per ripristino edifici .....	»	20
Scheda 4: Interventi per la messa in sicurezza degli edifici scolastici .....	»	28

**INDICE TABELLE**

Tabella 1: Piastra expo: Sintesi Stato dell'arte della programmazione .....	<i>Pag</i>	34
Tabella 2: Corridoi europei: costo delle opere che interessano l'Italia .....	»	52
Tabella 3: Conclusioni dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011 .....	»	66
Tabella 4: Opere avviate e completate .....	»	69
Tabella 5: Avanzamento programmatico per opere avviate e famiglie di infrastrutture .....	»	76
Tabella 6: Sintesi della copertura del Programma Infrastrutture Strategiche delibera CIPE 10/2009 ...	»	78
Tabella 7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche deliberate dal CIPE .....	»	79
Tabella 8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche in fase di preistruttoria al CIPE .....	»	85
Tabella 9: Fonti impieghi su esigenze Finanziarie 2009-2011 .....	»	94
Tabella 10: Fonti impieghi su esigenze Finanziarie 2010-2012 .....	»	95
Tabella 11: Interventi fondo Infrastrutture Quadro di dettaglio della Delibera del 6 marzo 2009 (Delibera CIPE 26 giugno 2009) .....	»	103
Tabella 12: Interventi Fondo Infrastrutture Quadro di dettaglio Delibera CIPE 6 marzo 2009 .....	»	109
Tabella 13: Aggiornamento dello stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013 .....	»	118
Tabella 14: La manovra Triennale 2009-2011 .....	»	123
Tabella 15: Opere di Legge Obiettivo Interventi approvate dal CIPE dal 06.03.2009 al 26.06.2009 .....	»	132

## Introduzione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Senatore Altero Matteoli

Ultimamente, una critica rivolta all'azione programmatica attivata dalla Legge Obiettivo è stata quella che, con tale norma, si è preferito programmare a tempi brevi e non a tempi medi; una simile critica, però, deve essere rivolta anche al passato, dovremmo, cioè avere il coraggio di verificare nel **medio termine passato** quali sono state le azioni e gli interventi che questo Paese non ha fatto ed un'analisi del genere, automaticamente, farebbe scoprire che fino al 2001, fino, cioè all'avvento della Legge Obiettivo, in particolare dal 1980 fino al 2001, cioè, in venti anni, nel nostro Paese gli investimenti infrastrutturali di rilievo non avevano superato i **14 miliardi di €**; dal 2002 ad oggi, in soli cinque anni – **cinque e non sette anni perché durante la passata Legislatura c'è stato un blocco di tutti gli interventi** – siamo riusciti ad appaltare e a cantierare opere per circa **49 miliardi di €**.

Ed un simile risultato va proprio ricercato nelle varie componenti che caratterizzano la Legge Obiettivo, dallo strumento della Intesa Generale Quadro con le Regioni che ha reso possibile la definizione di un quadro organico di interventi e di priorità, all'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria che ha consentito al Parlamento di conoscere davvero le scelte e le azioni del Governo nell'attuazione degli interventi, dalla Struttura Tecnica di Missione che è riuscita a raggiungere risultati inimmaginabili per la Pubblica Amministrazione, al rapporto con la Unione Europea che ha condiviso pienamente le nostre scelte quando abbiamo rivisitato il master plan comunitario.

Quindi, ben disposti a migliorare se c'è da migliorare, ma non dimentichiamo, ripeto, non dimentichiamo i risultati raggiunti.

Mi meravigliano anche le critiche sulla identificazione delle priorità e sul rapporto tra richieste regionali e risorse disponibili. Lo scorso anno volli che l'Allegato Infrastrutture al DPEF contenesse una vera discontinuità: **non più elenchi di opere non supportate da un quadro finanziario certo**; e dallo scorso anno il Piano di interventi identificato risponde ad un chiaro rapporto tra competenza e cassa.

Anche chi denuncia una assenza di Pianificazione generale ed un adeguato coinvolgimento delle Regioni in una simile operazione, dimentica che le scelte di infrastrutturazione del Paese derivano da un Piano, il Piano generale dei Trasporti, concepito nel 1986 insieme alle Regioni e, però, fino al 2001, mai trasformato in atto compiuto.



Venendo agli indicatori che caratterizzano la manovra programmatica avviata nel 2001 possiamo verificare che essa è caratterizzata da 21 famiglie di infrastrutture, da 158 infrastrutture strategiche, da 367 opere ad autonomia funzionale, che rappresentano un patrimonio complessivo di progetti, opere e cantieri che appartiene alla collettività, a tutti.

Sempre nell'ambito del medesimo Programma su oltre **116,8 miliardi di euro di opere deliberate dal CIPE**, come detto prima **49 miliardi** costituiscono il **valore delle opere appaltate e/o cantierate** che hanno modificato non solo il panorama infrastrutturale italiano, ma anche il panorama delle regole, della programmazione in capo ai soggetti attuatori, della capacità di finanziamento ricorrendo, anche, a capitali privati.

Con **oltre 14 miliardi di euro** assegnati a valere su fondi di **Legge Obiettivo**, nel periodo che va dal 2002 al 2008, e attraverso il ricorso a finanziamenti privati e ad altre disponibilità pubbliche, è stato possibile attivare gare per **oltre 33 miliardi di euro**. Da solo questo dato rimane illuminante per il ruolo di catalizzatore del processo connesso alla Legge Obiettivo.

La manovra triennale, di cui si rende conto nelle pagine seguenti, esprime tutto il senso della precisa volontà del Governo di continuare sulla strada della infrastrutturazione organica del Paese, perché profondamente convinto che una simile scelta rappresenti la vera strategia d'uscita dal tunnel di tutte le crisi.

**La manovra triennale che il CIPE ha approvato nella seduta del 26 giugno 2009 vale oltre 28 miliardi di euro, 28.218 milioni di euro, di cui oltre il 64 % di capitali privati, ed il 36% di capitali derivanti da Fonti FAS, Legge Obiettivo ed altre disponibilità pubbliche, nel pieno rispetto della destinazione dell'85% al Mezzogiorno.**

Questa manovra triennale, la prima inserita nel nuovo contesto federale, con la scomposizione reale delle competenze in capo al territorio e delle competenze in capo allo stato centrale, rappresenterà il vero salto culturale, rappresenterà una vera rivoluzione programmatica.

Un Programma che avrà, giustamente, bisogno anche di indicatori qualitativi, in grado di misurare:

- l'impatto, sulle economie dei territori, dell'accessibilità di uomini e merci ai mercati;
- l'impatto dei processi di programmazione infrastrutturale, lo sforzo non solo finanziario ma soprattutto economico dei processi di programmazione;

- l'uscita dal sottosviluppo economico del Mezzogiorno ma anche di ampie aree del Nord, l'uscita cioè dalla logica delle aree sottoutilizzate.

Questa manovra triennale sono sicuro darà risposte chiare in merito ai criteri seguiti per la **valutazione**, **selezione** ed **esecuzione** del Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Sul tema della **valutazione**, le maggiori critiche, finora ricevute all'operato dei soggetti preposti all'attuazione della Legge Obietto, consistono nel sottolineare l'assenza di procedure di valutazione che garantiscano l'allocazione efficiente delle risorse tra i diversi impieghi e che questo rappresenti la causa principale della valutazione isolata dei progetti non inseriti all'interno di un piano programmatico che assuma a riferimento il territorio interessato dall'opera.

Relativamente all'isolamento territoriale, le Intese Generali Quadro, corollario indispensabile alla declinazione in termini territoriali del Programma Infrastrutture Strategiche, sono state, fin dal 2001 lo strumento di programmazione privilegiato dal territorio per la realizzazione delle opere. Il portato territoriale, cioè le esigenze specifiche territoriali, la mancata attuazione nei fatti del Titolo V della Costituzione, sono alla base della convinzione di dare una spinta all'attuazione in senso federale della programmazione delle infrastrutture.

Relativamente all'assenza di procedure di valutazione che garantiscano la bontà della scelta di politica economica di procedere o meno ad un investimento nella specifica infrastruttura, è appena il caso di sottolineare come il Programma Infrastrutture Strategiche che oggi conosciamo, è diretta emanazione della delibera 121 del 2001 del CIPE.

Tale Delibera riassumeva i contenuti dei contratti di programma e dei piani programmi di investimento di singoli soggetti aggiudicatori, come Rete Ferroviaria Italiana, ANAS, Autorità portuali, Comuni, Interporti, Regioni, Società miste. Tutti strumenti filtrati da un Piano Generale dei Trasporti approvato nel 1986 e rimasto fino ad oggi unico riferimento strategico valido di politica e programmazione. Ed è la Legge Obiettivo che restituisce il potere della programmazione economica in capo al CIPE ed è proprio il CIPE che oggi fa da filtro e realizza nei fatti il processo programmatico del Paese.

Sul tema della **selezione** delle opere, le critiche ricorrenti riguardano l'assenza di un processo organico di valutazione ed il rinvio a decisioni assunte sulla base di accordi tra amministrazioni. Questo rappresenterebbe la premessa logica di mancanza di priorità.

Ridurre alla definizione generica di accordi tra le amministrazioni le Intese Generali Quadro, i Contratti di Programma, i programmi di

investimento di Organismi istituzionali preposti alla realizzazione delle infrastrutture, è abbastanza semplificativo.

Nel 2001, l'inerzia programmatica che si trascinava in Italia a partire dal 1996, ultimo anno di aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti, alcune scelte di politica economica connessa a vincoli di Maastricht sempre più stringenti sul lato degli investimenti di lungo periodo, forme più o meno consapevoli di liberalizzazione in alcuni settori, avevano trasformato i piani di investimento in una raccolta di idee, di progetti preliminari, di pochi progetti esecutivi.

Questa situazione ha generato la necessità di operare scelte prioritarie sulla base della convinzione che esistessero 21 opere fondamentali inderogabili, per le quali la natura del progetto, la sua esecutività, la sua capacità ad immettere risorse economiche nel sistema, rappresentavano gli unici possibili criteri di selezione.

Solo per fare un esempio: tra le 21 infrastrutture strategiche figuravano e figurano opere come il Mo.SE, l'Autostrada Salerno Reggio Calabria, il Grande Raccordo Anulare di Roma, il Passante di Mestre, l'Asse AV/AC Torino Milano Brescia Verona Trieste, la metropolitana regionale Campana, gli Schemi idrici. Così come l'AV Milano Genova, il Valico del Brennero, la Strada Statale Jonica.

Ad oggi alcune opere sono terminate e consegnate all'uso dei cittadini, altre registrano avanzamenti economici pari anche al 55% del proprio valore come il Mo.SE o al 65% come nel caso degli schemi idrici; alcune opere sono pronte per essere finanziate ed avviate ad esecuzione già in questa manovra triennale, altre hanno necessità di ulteriori fasi di programmazione.

Questa è una misura dell'avanzamento del processo di programmazione complesso insito nella Legge Obiettivo, questa la migliore aspirazione di successo che potevamo pensare per la Legge Obiettivo.

Sul tema della dimensione finanziaria non sufficientemente integrata nel processo decisionale, il che comporterebbe una sottovalutazione del vincolo finanziario, vorrei sottolineare come lo sforzo in termini di esborsi che lo Stato sostiene per la realizzazione degli investimenti e quindi l'impatto sulla finanza pubblica, relativamente alla destinazione di fondi di Legge Obiettivo nel periodo che va tra il 2001 ed il 2008, ha sempre avuto la natura di limiti di impegno, cioè di impegni che diventano giuridicamente vincolanti con certezza di tempi e di impatti assolutamente conoscibili e programmabili, anche se, spesso, la relativa attivazione dei mutui si è rivelata non adeguata alle esigenze e pertanto anche in questo processo sarà opportuno introdurre misure più semplificative.

A questo vorrei aggiungere come il finanziamento a fondo perduto che ha sempre caratterizzato l'investimento in infrastrutture ad interesse pubblico e collettivo è andato a favore di soggetti le cui capacità di pedaggiamento dipendono fortemente dal grado di liberalizzazione raggiunto nel settore e che, per molti di questi, sarebbe necessario ripensare ai diritti d'uso delle infrastrutture.

Ci troviamo, cioè, sempre più spesso a finanziare sistemi di trasporto il cui sistema di regole non è definito in un insieme certo e che permette l'acquisizione delle rendite, laddove esistono, in capo ai soggetti attuatori, senza imporre, a questi ultimi, obblighi di rendicontazione anche in termini di rientro, anche se minimo, dell'investimento o dei costi a questo connessi.

Se a questo si aggiunge che manca una contabilità regolatoria che possa far figurare i soli costi di "produzione" di infrastrutture in maniera separata dai costi a questi connessi come l'impatto ambientale o l'inserimento dell'opera in un contesto territoriale di accordi, allora il quadro di incertezze finanziarie che emerge, non è un quadro connesso alla realizzazione della Legge Obiettivo, ma al complessivo sistema su cui si innesta la Legge Obiettivo.

Per questo motivo, come ribadito in precedenza, sono convinto che sia necessario dare un impulso diverso al monitoraggio delle opere, un monitoraggio che deve diventare anche di tipo qualitativo e sul quale abbiamo basato la logica di questo Allegato Infrastrutture.

Queste mie precisazioni testimoniano la mia piena disponibilità a recepire tutte le critiche e ad accettare tutti i possibili contributi ma, al tempo stesso sono un assertore convinto che nella infrastrutturazione del Paese non possono pesare mai logiche di schieramento o pregiudizi ideologici.

## Premessa

Lo scorso anno durante la redazione dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria i riferimenti economici più accreditati, quelli cioè del Fondo Monetario Internazionale, dell'OCSE, della Banca Centrale Europea fornivano per il 2009 un contenimento della crescita del PIL sia della Unione Europea, sia del nostro Paese. Un contenimento che vedeva l'Unione Europea attestarsi per il 2009 intorno al 2 – 2,4% e l'Italia intorno all'1 – 1,2%.

L'errore previsionale, almeno per il nostro Paese è stato di **6 punti percentuali**; abbiamo cioè assistito al più grande fallimento previsionale della cultura economica occidentale.

Molti si chiederanno la causa della stigmatizzazione di un simile evento, e, quindi, si chiederanno per quale motivo in una Premessa di un Documento tecnico come l'Allegato Infrastrutture, si debba ricordare qualcosa che è più legato ad eventi della finanza e della economia. Il motivo è molto semplice: il comparto delle infrastrutture e dei trasporti, come abbiamo avuto modo di ribadire nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, è il comparto che più di altri subisce i vantaggi e gli svantaggi di una crescita o di un blocco del PIL. È il comparto talmente dipendente dalla validità delle previsioni da entrare in crisi quando queste non producono i fenomeni evolutivi preannunciati.

È sufficiente ricordare che il Master Plan dell'Unione Europea e le azioni connesse alla Strategia di Lisbona si basavano su tassi di crescita del PIL pari a 3% annuo, per sottolineare come su questa dimensione europea si innesti l'errore previsionale, cioè lo scarto tra quanto si è verificato nella pratica e la crescita prevista del sistema economico italiano, per riconsiderare come mutato lo scenario macroeconomico nel quale è necessario ricondurre le variabili decisionali connesse alla fase di programmazione delle infrastrutture. Variabili decisionali che devono essere connesse alla coesione economica e sociale nel rispetto delle esigenze territoriali di sviluppo economico. L'efficiente gestione delle risorse pubbliche a queste associate rappresenta il fulcro dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010 – 2013.

Questa scelta è dettata non tanto dall'utilizzo dei Fondi Aree Sottoutilizzate (FAS) a integrazione del sostegno delle esigenze di infrastrutturazione del Paese quanto dalla necessità di dare continuità programmatica ed operativa ad un processo di programmazione economica, finanziaria, fisica, regolatoria e territoriale del programma delle infrastrutture strategiche e dei suoi impatti sul tessuto produttivo ed economico. Diventa così obiettivo portante di questo Documento il

tentativo di aumentare e, una volta aumentate, stabilizzare le dinamiche economiche rallentate dalla recente crisi finanziaria.

**Entrando nel merito della scelta delle opere della Legge Obiettivo** è utile precisare che la Legge non nasce per risolvere solo alcune emergenze presenti nella offerta infrastrutturale; non ci sarebbe stato bisogno di una nuova Legge perché già esiste la Legge 225/1992 che è mirata proprio a risolvere le varie emergenze. La Legge Obiettivo invece prevede un Programma da definire d'intesa con le Regioni per superare non delle emergenze ma una sola emergenza quella del Paese.

Quindi molti sottovalutano la grande forza strategica e programmatica della Legge Obiettivo e si preoccupano di misurare il numero delle opere o la dimensione economica della operazione dimenticando se la sommatoria delle opere risponda o meno al superamento di una emergenza Paese che in più sedi è stata abbondantemente misurata.

**La pesante responsabilità dell'Allegato Infrastrutture di questo anno consiste nella consapevolezza che ciò che caratterizzerà il bilancio della fine della attuale Legislatura sarà ciò che abbiamo definito oggi, che abbiamo progettato oggi, che abbiamo cantierato oggi.**

**Per questo motivo l'Allegato Infrastrutture di quest'anno affronta, in modo particolare, delle tematiche su cui sarà necessario definire, proprio entro il 2010, un preciso quadro di azioni, si tratta di aree tematiche su cui è necessario un approccio più mirato di quello portato avanti nel primo anno di Legislatura.**

### **Struttura del Documento**

Intendiamo articolare il documento di questo anno nelle seguenti 4 aree programmatiche:

- **Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche avviate e percentuale di avanzamento programmatico.**
- **Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche di cui si dispone solo della apposita delibera del CIPE.**
- **Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche non sottoposte ancora al CIPE ed in corso di istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**
- **Opere proposte dalle Regioni ed inserite nelle Intese Generali Quadro.**

Questa non è una articolazione descrittiva e formale ma contiene anche una precisa esigenza: **distinguere ciò che programmaticamente è ormai avviato e su cui è solo necessario monitorare la evoluzione e l'avanzamento delle opere da ciò che, invece, è nella fase istruttoria e da ciò che, infine, è ancora nella fase della proposta programmatica.**

In realtà prende corpo quest'anno una vera discontinuità concettuale dell'azione programmatica avviata dalla Legge Obiettivo nel 2001.

Solo oggi ci stiamo rendendo conto che quel quadro di progetti, quella elencazione di opere (**da molti criticata perché sommatoria di interventi e non di priorità**) è invece stata capace di caratterizzarsi come il primo Piano organico di rilancio infrastrutturale del Paese.

**Solo oggi stiamo apprezzando e comprendendo che le priorità non sono riconducibili ad un elenco di opere ma di finalità.**

Solo oggi stiamo apprezzando una grammatica che ha ridato ruolo strategico allo Stato e, contestualmente, ha reso possibile, attraverso lo strumento della Intesa Generale Quadro, un confronto che dal 1983, anno di avvio del Piano Generale dei Trasporti, era rimasto legato solo ai Programmi ed alle Leggi settoriali quali il Piano Triennale dell'ANAS, il Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato, la Legge 211/92 per le reti metropolitane, la Legge 84/94 per la portualità, ecc.

Ma, oggi, siamo anche in grado di rispondere a coloro che sia nel 2001, sia in questi 8 anni di attuazione della Legge Obiettivo, avevano ritenuto, come detto prima, il Piano privo di priorità.

Ebbene se esaminiamo le opere approvate dal CIPE ci rendiamo conto che rispondono tutte ad una difendibilissima essenzialità strategica.

Infatti:

**Scheda 1: il quadro finora confermato della incisività strategica**

<b>Difesa Laguna di Venezia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mo. SE.</li> </ul>
<b>Reti ferroviarie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asse AV Torino – Milano – Verona – Venezia – Trieste</li> <li>• Asse Pontremolese</li> <li>• Valico del Brennero</li> <li>• Valico del Frejus</li> <li>• Valico del Sempione</li> <li>• Valico dei Giovi</li> </ul>
<b>Reti stradali</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedemontana lombarda</li> <li>• Pedemontana veneta</li> <li>• BreBeMi</li> <li>• Tangenziale Est di Milano</li> <li>• Autostrada CISA</li> <li>• Asse autostradale Livorno – Civitavecchia</li> <li>• Raccordo anulare di Roma</li> <li>• Asse autostradale Roma – Latina – Formia</li> <li>• Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria</li> <li>• Asse autostradale Palermo – Messina</li> <li>• Quadrilatero Umbria – Marche</li> </ul>
<b>Reti metropolitane</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linea C di Roma</li> <li>• Linee M4, M1, M2, M5 di Milano</li> <li>• Linea metropolitana di Palermo</li> <li>• Linea metropolitana di Catania</li> <li>• Metropolitana regionale campana</li> <li>• Metropolitana di Torino</li> </ul>
<b>Piastre logistiche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piastra logistica nel porto di Taranto</li> <li>• Piastra logistica nel porto di Trieste</li> </ul>
<b>Collegamento stabile continente – Sicilia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ponte sullo Stretto</li> </ul>
<b>Schemi idrici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invasi e reti idriche nel Mezzogiorno</li> </ul>

Mai queste opere sarebbero state programmate contestualmente, mai queste opere sarebbero state progettate contestualmente, mai avrebbero potuto produrre un convincimento diffuso sulla loro specifica essenzialità e sulla intrinseca valenza sovranazionale e, nella maggior parte dei casi, sovranazionale.

Oggi, quindi, occorre distinguere tra le opere che, come veniva detto prima, sono ormai avviate a concreta realizzazione da quelle per le quali è necessario un vero controllo, un monitoraggio tutto particolare.



Lo sforzo programmatico, la vera attenzione va, quindi, rivolta a:

- Il nuovo tunnel del Frejus sull'asse Torino – Lione.
- Il nuovo tunnel ferroviario del Brennero lungo il Corridoio Berlino – Palermo.
- Il Terzo Valico dei Giovi lungo il Corridoio Rotterdam – Genova.
- Le opere connesse con l'EXPO 2015.
- Le reti metropolitane della città di Roma.
- L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria.
- Il Ponte sullo Stretto di Messina.
- La componente tecnologica del Mo.S.E.
- I nodi intermodali configurati come HUB di Taranto e di Trieste.
- Le sette Piastre Logistiche così come definite nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno.

Monitorare questi interventi non significa riconoscerne una posizione di rilievo all'interno della organica operazione di infrastrutturazione, significa, invece, misurare, da subito, la certezza delle scadenze e, soprattutto, la coerente interazione tra volontà decisionale espressa in sede CIPE e attuazione concreta di tale volontà.

Un'attenzione tutta particolare, come si avrà modo di ribadire in altre parti dell'Allegato, è stata riposta su quattro aree tematiche che impongono un approccio tutto particolare: **il Mezzogiorno, l'Emergenza Abruzzo, il Piano Energetico e l'EXPO 2015.**

## **IL MEZZOGIORNO**

Una azione coerente, anche con quanto detto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, è la integrale analisi delle azioni attivate nel Mezzogiorno del Paese. Lo scorso anno l'impegno assunto era quello di dare compiutezza ad una serie di interventi entro il 2012. **Un obiettivo che anche se difficile va perseguito a tutti i costi.**

La Legge Obiettivo ha sempre avuto una attenzione particolare nei confronti del Mezzogiorno, a partire dalla delibera 121 del 2001. Consapevole della necessità di intervenire con azioni specifiche in quelle aree che al 2001 erano regioni ad obiettivo 1, lo Stato centrale si faceva carico della destinazione di almeno il 30% delle risorse del Programma proprio nelle aree del Mezzogiorno.

Questa logica si è dimostrata coerente con le immediate esigenze infrastrutturali ma poco coerente con una visione di ampio respiro quale quella connessa alla Legge Obiettivo. Infatti, oggi, pur in presenza di un pieno impegno di disponibilità finanziarie su progetti avviati con la Legge Obiettivo, si registra ancora una sorta di ritardo programmatico delle

azioni dei singoli soggetti aggiudicatori, che propongono in maniera inerziale alcuni piani.

Da questo punto di vista, la Legge Obiettivo ed il suo sistema di procedure non riesce a correggere distorsioni preesistenti del sistema soprattutto perché non è stata messa in grado di recepire innovazioni dei contratti di programma dei soggetti attuatori, dei piani di investimento e delle attività di programmazione.

Nel Mezzogiorno, in particolare, l'attenzione, in questo processo di monitoraggio, andrà riposta su un doppio ordine di interventi: uno di tipo programmatico, coordinando ed imponendo l'aggiornamento nell'area dei piani di investimento, l'altro di tipo più operativo, attribuendo risorse:

- al riassetto della rete metropolitana campana;
- alle reti metropolitane di Palermo e di Catania;
- ai nodi urbani di Bari e di Palermo;
- al sistema viario sardo (completamento funzionale dell'asse stradale "Carlo Felice");
- al sistema viario calabrese e lucano (Autostrada Salerno – Reggio Calabria e Strada Statale 106);
- al collegamento autostradale Termoli – San Vittore;
- al sistema viario siciliano (asse Agrigento – Caltanissetta, Catania – Siracusa e "Ragusana");
- alle piastre logistiche di Augusta, Cagliari, Gioia Tauro, Taranto e Brindisi.

## **L'EMERGENZA ABRUZZO**

Un approccio tutto particolare riteniamo di seguire nei confronti della Regione Abruzzo: l'evento sismico impone, infatti, non solo azioni mirate ma anche un coordinamento continuo e sistematico con la Regione.

Tale nuovo approccio è testimoniato dall'Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro sottoscritto con la Regione il 28 maggio 2009 e che si ritiene opportuno riportare nel presente documento in modo da rafforzarne la incisività strategica e programmatica.

L'Atto Aggiuntivo affronta cinque aree tematiche:

- sistema stradale;
- sistema ferroviario;
- sistema portuale;
- sistema aeroportuale;
- schemi idrici.

**Scheda 2: Interventi emergenza terremoto Abruzzo**

Aree tematiche	Interventi	Importo in milioni di €
<b>Sistema stradale</b>	<b>Strada Statale n° 652 "di Fondo Valle Sangro</b>	<b>160</b>
	<b>Strada Statale n°17 "dell' Appennino Abruzzese ed Appuro - Sannitico " variante sud all'abitato di l'aquila</b>	<b>40</b>
	<b>Strada Statale n° 81 "Piceno Aprutina"</b>	<b>7</b>
	<b>Strada Statale n°80 "Del Gran Sasso D'Italia"</b>	<b>64</b>
	<b>S.S. n° 260 "Picente" dorsale amatrice - Montereale - L'aquila.</b>	<b>45</b>
	<b>Strada Statale .261 SUBEQUANA L'Aquila – Molino Atemo</b>	<b>70</b>
	<b>Strada Statale 690 «Avezzano Sora»</b>	<b>300</b>
	<b>Pedemontana Abruzzo – Marche</b>	<b>500</b>
	<b>Strada a scorrimento veloce variante s.s. 16 circonvallazione di Vasto – San Salvo</b>	<b>110</b>
	<b>Strada a scorrimento veloce Lanciano -Val di Sangro con collegamento al casello autostradale a14 di Lanciano.</b>	<b>100</b>
<b>Strada 16 «adriatica» -</b>	<b>400</b>	
<b>Interventi per l'intermodalità ed il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma.</b>	<b>10</b>	
<b>Sistema ferroviario</b>	<b>Miglioramento dell'esercizio ferroviario sulla linea ferroviaria attuale Pescara – Roma</b>	<b>100</b>
	<b>Velocizzazione Tratta ferroviaria Pescara - Roma. Nuova tratta ferroviaria L'Aquila – Tagliacozzo</b>	<b>2.000 730</b>
<b>Sistema portuale</b>	<b>Progetto di Completamento del Porto di Ortona Situazione attuale</b>	<b>96</b>
<b>Sistema aeroportuale</b>	<b>Adeguamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo - Aeroporto di Pescara.</b>	<b>6,5</b>
<b>Schemi idrici</b>	<b>Rischio da frana e erosione di versanti</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione superiore ai 10.000 mila abitanti</li> <li>b) programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione inferiore ai 10.000 mila abitanti</li> <li>c) programma di riduzione del rischio per le infrastrutture lineari</li> </ul>	<b>330</b>
	<b>Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici</b>	<b>210</b>
	<b>Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi</b>	<b>913</b>

Questo quadro di interventi subirà un monitoraggio sistematico tutto particolare in quanto legato a scadenze temporali imposte dall'azione mirata che il Commissario di Governo, nella persona del Presidente della Regione Abruzzo, ha già definito.

Allo stato, dopo solo tre mesi dal tragico evento, il Provveditorato alle Opere Pubbliche del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha effettuato e portato avanti le seguenti attività, sempre nel rispetto del Decreto Legge n. 39/2009. In tale provvedimento, tra l'altro è previsto un apposito sistema di monitoraggio in corso di definizione mirato non solo all'immediata azione di ricostruzione ma, anche, al rilancio delle attività produttive del territorio attraverso il coinvolgimento dell'imprenditoria locale e attraverso l'attenta attività di controllo esercitata dall'Organo di Alta Sorveglianza di concerto con il Ministero degli Interni e gli altri organi competenti.

Scheda 3: Interventi per ripristino edifici

- A) Edificio danneggiato riparabile in breve
- B) Edificio danneggiato riparabile a lungo
- C) Edificio da ricollocare
- D) Edificio da demolire

	A	B	C	D	Stima preliminare Importo in €	Tempi previsti	Stato di fatto

<b>Prefettura</b>			•	•	<b>25.000.000</b>	4 anni	Crollato
-------------------	--	--	---	---	-------------------	--------	----------

<b>Comando Regionale Guardia di Finanza</b>							
Palazzo principale e ampliamento - Via Paolucci snc		•			<b>4.900.000</b>	18 mesi	Agibile in parte

<b>Comando Provinciale Guardia di Finanza</b>					<b>3.600.000</b>		
Piazzetta della Commenda n. 4							
• Uffici	•				2.700.000	11 mesi	Inagibile
• Alloggi							

Muro di sostegno	•	•	•	•	•	•	•	900.000	3 mesi	Agibile
<b>Motorizzazione Civile</b>								<b>5.460.000</b>		
Via Campo di Pile										
• Zona revisioni				•	•			2.660.000	1 anno	Inagibile
• Zona uffici				•				2.800.000	1 anno	Inagibile
<b>Palazzo Uffici</b>								<b>4.500.000</b>		
Via San Bernardino, 25										
Uffici Provveditorato, Uffici Regione e Assessorato Lavori Pubblici				•				2.700.000	18 mesi	Inagibile
Uffici Corte dei Conti				•				1.800.000	18 mesi	Inagibile
<b>Questura Via Strinella n. 2</b>				•				<b>3.500.000</b>	18 mesi	Inagibile
<b>Comando Provinciale Corpo Forestale - Via Duca degli Abruzzi</b>								<b>4.900.000</b>	30 mesi	Inagibile
<b>Comando Regionale Corpo Forestale - Strada Vicinale Cappuccini Gignano</b>				•				<b>1.100.000</b>	7 mesi	Agibile

<b>Comando Provinciale CC Via B. Cesidio</b>									
							<b>1.900.000</b>		
Palazzo Alloggi n. 1	•						1.050.000	8 mesi	Inagibile
Altri edifici	•						850.000	4 mesi	Agibile in parte
<b>Uffici Finanziari Villa Gioia - Via Filomusi Guelfi</b>									
							<b>4.900.000</b>	10 mesi	Inagibile
<b>Uffici Finanziari Direzione Regionale Corso Federico II°</b>									
							<b>3.800.000</b>	18 mesi	Inagibile
<b>Uffici Finanziari Agenzia Territorio - Via Filomusi Guelfi</b>									
							<b>2.800.000</b>	18 mesi	Inagibile
<b>Casa Circon.le Caserma Agenti Loc. Costarelle Coppito (AQ)</b>									
							<b>1.800.000</b>	7 mesi	Inagibile
<b>Convento San Domenico - Piazza Angioino</b>									
							<b>1.200.000</b>	6 mesi	Agibile
<b>Basilica-Conv.to S. Bernardino - Via S. Bernardino</b>									
							<b>20.000.000</b>	4 anni	Inagibile

<b>Caserma CC. S. Demetrio (AQ)</b>					•				<b>2.300.000</b>	2 anni	Inagibile - Nuova Caserma
<b>Caserma CC. G. Sicoli (AQ)</b>					•				<b>2.300.000</b>	2 anni	Inagibile - Nuova Caserma
<b>Altre Caserme CC</b>											
<b>A) Provincia di L'Aquila :</b>											
Caserma CC. Arischia				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Assergi				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Avezzano				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Barisciano				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Cagnano Amiterno				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Calascio				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Campotosto				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Capistrello				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Castel del Monte				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Castelvevchio Subequo				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Celano				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Collaromele				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Fontecchio				•						5 mesi	Agibile
Caserma CC. Lucoli				•						5 mesi	Agibile



Caserma CC. Montereale	•							5 mesi	Agibile
Caserma CC. Navelli	•							5 mesi	Agibile
Caserma CC. Ortucchio	•							5 mesi	Agibile
Caserma CC. Paganica	•							5 mesi	Agibile
Caserma CC. Pizzoli	•							5 mesi	Agibile
Caserma CC. Sassa	•							5 mesi	Inagibile
Caserma CC. Sulmona	•							5 mesi	Agibile
Caserma CC. Tornimparte	•							5 mesi	Agibile
<b>Totale n. 22 stazioni</b>								<b>4.000.000</b>	

<b>B) Provincia di Pescara</b>									
Caserma CC. Civitella Casanova	•							4 mesi	Agibile
Caserma CFS Pescara Montebello di Bertona	•							2 mesi	Agibile
<b>Totale n. 2 stazioni</b>								<b>200.000</b>	

<b>C) Provincia di Chieti</b>									
Comando Regione CC Via B. Croce	•							10 mesi	Agibile
Caserma CC. Miglianico	•							4 mesi	Inagibile relativamente all'alloggio di servizio
<b>Totale Comando e Stazione</b>								<b>1.000.000</b>	

C) Provincia di Teramo										
Caserma CC Roseto Degli Abruzzi	•							500.000	4 mesi	Agibile
<b>Immobili militari</b>										
Caserma De Amicis (sede CME Abruzzo) Piazza S. Bernardino - L'Aquila							•	20.920.000	3 anni	Inagibile
Caserma Rossi (9° rgt Alpini) Via A. De Gasperi - L'Aquila							•	3.500.000	1 anno	Parzialmente inagibile
Caserma Pasquali di L'Aquila S. S. 80							•	5.400.000	2 anni	Parzialmente inagibile
Caserma Campomizzi L'Aquila S.S. 80							•	280.000	5 mesi	Agibile
Alloggi Via Filomusi Guelfi di L'Aquila							•	4.900.000		Inagibile
Alloggi Via De Gasperi di L'Aquila							•	400.000	4 mesi	Inagibile
Alloggi S.S.80 di L'Aquila							•	70.000	2 mesi	Agibile
Alloggi Via Acquasanta - L'Aquila							•	70.000	2 mesi	Agibile
Alloggi Via Pescara 73 di L'Aquila							•	140.000		Agibile
Caserma Battisti Sulmona (AQ) v. Mazzini							•	70.000	2 mesi	Agibile
Pratola Peligna (AQ) - Depomuni Via del tratturo							•	40.000	1 mese	Parzialmente inagibile
Roccaraso (AQ) – Base logistica							•	20.000	1 mese	Agibile
Chieti Caserma "Bucciante"							•	30.000	1 mese	Agibile

<b>Comando Provinciale VV. F.</b> Via Pescara - L'Aquila						●	●		7.000.000	3 anni	Inagibile
<b>Ispettorato Interregionale VV.F.</b> Uffici camerate servizi ed autorimessa - S.P.30 di Coppito - L'Aquila	●								3.500.000	1 anno	Agibile in parte
<b>Comando Scuola Ispettori e Soprintendenti della Guardia di Finanza- Via Fiamme Gialle - L'Aquila</b>	●								6.000.000	2 anni	Agibile
<b>Inps Sede Reg.le via Giardini - L'Aquila</b>	●								5.000.000	3 anni	Inagibile
<b>Inps Sede Prov v.le Rendina - L'Aquila</b>	●								3.500.000	3 anni	Inagibile
<b>Alloggi demaniali Provv OO.PP. e magazzino Via Pile - L'Aquila</b>	●								1.400.000	18 mesi	Inagibile
<b>Altre Caserme CFS Provincia dell'Aquila (area sisma)</b>	●								2.100.000	4 mesi cadauno	Agibili in parte

Edifici in Provincia di Teramo		3.500.000		Inagibile
Osservatorio Astronomico - Via Mentore Magini Collurania	•			
Comando Prov.le GdF - Via Tom di Paolantonio	•			Agibile
Uffici Finanziari e Tesoro - Largo Madonna delle Grazie	•			Agibile
Prefettura - Via Vinciguerra / Via C. Battisti	•			Agibile
Poste Italiane - Via Carlo Forti	•			Agibile
Questura Polizia Stradale - Viale Bovio	•			Agibile
Comando Prov.le V.V.F. - Via Diaz	•			Agibile

**TOTALE COMPLESSIVO****152.580.000**

## Scheda 4: Interventi per la messa in sicurezza degli edifici scolastici

<b>STIMA DEI FABBISOGNI PER LA MESSA IN SICUREZZA DEGLI EDIFICI SCOLASTICI COLPITI DAL</b>	
<b>SISMA DEL 6 . 4 2009</b>	
<b>A) EDIFICI SCOLASTICI UBICATI NEL "CRATERE"</b>	
<b>ENTI PROPRIETARI</b>	<b>IMPORTO</b>
COMUNI DELLA PROVINCIA DI L'AQUILA	62.972.000,00
COMUNI DELLA PROVINCIA DI PESCARA	690.000,00
COMUNI DELLA PROVINCIA DI TERAMO	120.000,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI L'AQUILA	80.864.900,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI TERAMO	160.000,00
<b>TOTALE A)</b>	<b>144.806.900,00</b>
<b>B) EDIFICI SCOLASTICI UBICATI FUORI DAL "CRATERE"</b>	
<b>ENTI PROPRIETARI</b>	<b>IMPORTO</b>
COMUNI DI TUTTE LE PROVINCIE	30.600.000,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI L'AQUILA	45.873.050,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI PESCARA	1.600.000,00
AMMINISTARZIONE PROVINCIALE DI TERAMO	3.541.500,00
<b>TOTALE B)</b>	<b>81.614.550,00</b>
<b>TOTALE GENERALE (A + B)</b>	<b>226.421.460,00</b>

## **IL NUOVO PIANO ENERGETICO NAZIONALE**

Con l'Allegato Infrastrutture al DPEF si vuole ribadire ancora una volta la rilevanza strategica della politica energetica per la crescita e lo sviluppo del Paese.

La politica energetica produce risultati solo se pensata e definita con un anticipo di almeno 15 – 20 anni e ciò comporta una elevata carica di lungimiranza ed una forte coscienza e consapevolezza della obsolescenza delle idee, del rischio cioè di programmare e prevedere un futuro già vecchio, addirittura, nella fase progettuale.

Questa assurda miopia vede oggi il nostro Paese succube della politica lungimirante degli altri Paesi della Unione Europea, vede il nostro Paese legato alla politica dei prezzi energetici imposti da altri Paesi, vede, sempre più, allontanare il nostro Paese da un mercato paritetico in quanto incapace di essere competitivo nei costi della produzione.

L'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40% e tale dato impone un immediato approccio responsabile finalizzato alla ottimizzazione dell'uso delle varie modalità di trasporto.

In realtà le opere legate alla infrastrutturazione energetica del Paese sono già all'interno del Piano Decennale delle Infrastrutture Strategiche e quindi godono delle procedure della Legge Obiettivo. Ciò che manca è, invece, un atto programmatico capace di superare veti e vincoli burocratici che hanno praticamente bloccato ogni intervento in questi ultimi sette anni (esempio classico: la centrale di Civitavecchia).

Un simile strumento pianificatorio dovrebbe contenere anche azioni mirate al contenimento energetico nel comparto trasporti.

Dovrebbe, in realtà sfruttare la unica ricchezza energetica certa di cui disponiamo: una ricchezza legata al contenimento ed alla ottimizzazione dei consumi.

Ebbene, dobbiamo ammetterlo, il rapporto tra sistema trasporti e sistema energetico rimane ancora insoluto nel nostro Paese.

In realtà "bruciare" carburante, per un Paese totalmente dipendente in campo di risorse energetiche, è sicuramente uno dei paradossi più indecifrabili del nostro sistema economico.

Per questo motivo, come evidenziato in più occasioni dal Dicastero dello Sviluppo Economico, si intende intraprendere, almeno per quanto concerne il sistema dei trasporti e della logistica, una serie di

azioni mirate proprio alla ottimizzazione dell'intero ciclo della movimentazione.

A titolo d'esempio, come già evidenziato nell'Allegato Infrastrutture al DPEF dello scorso anno, sarà opportuno che:

- Le Ferrovie dello Stato producano un crash programme mirato a trasferire, sugli assi ferroviari di lunga percorrenza, una rilevante quantità di merci oggi su strada. Sugli assi ferroviari come Reggio Calabria – Bologna – Milano – Europa; Reggio Calabria – Roma – Genova – Torino – Europa; Lecce – Bari – Bologna – Europa è possibile aggregare una rilevante quota di merci oggi gravitante, sempre su tali assi, ma su strada. In proposito è sufficiente il confronto del costo dell'energia tra un treno blocco, una bettolina con spintore ed un autoarticolato:

**costo dell'energia per una percorrenza di 400 Km**

	<b>Treno blocco</b>	<b>Bettolina con spintore</b>	<b>Autoarticolato</b>
Unità trasportate numero	40	60	1
Peso per unità in tonn.	20	22	20
Totale peso trasportato	800	1300	20
Potenza del veicolo KW	6.000	1100	360
Chilometri percorsi per ora	60	15	60
Tempo impiegato	6 ore e 40 minuti	26 ore e 40 minuti	6 ore e 40 minuti
Energia consumata KW h	39.960	29.334	2.331
Valorizzazione costo energetico €	3.996	3.840	157,2
<b>Costo energia per 1 tonnellata €</b>	<b>4,995</b>	<b>2,954</b>	<b>7,860</b>

**Differenza di costo per tonnellata/Km  
Tra autotrasporto e treno blocco**

**2,865 €**

**Differenza di costo per tonnellata/Km  
Tra treno e nave**

**2,04 €**

**Differenza di costo per tonnellata/Km  
Tra autotrasporto e nave**

**4,91 €**

- Le grandi aziende produttrici di auto, di materiali ferrosi, di prodotti dell'edilizia (cemento, calce, inerti, ecc.), cioè le aziende che producono ed affidano a terzi la movimentazione di merci (congeniali al trasporto su ferrovia), prospettino un quadro di esigenze di vettori ferroviari capaci di garantire la movimentazione sistematica di un volume di merci ben identificato.
- Le grandi aziende di produzione del comparto food che giornalmente generano un volume di traffico, sia per la lunga che per la breve percorrenza, pari al 30% del volume globale, redigano un piano di ottimizzazione del processo di movimentazione mirato alla riduzione, almeno fino alla soglia del 30%, del carico a vuoto.
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con la Consulta dell'Autotrasporto, con il supporto dell'A.N.A.S. e delle Società concessionarie di reti autostradali, istituisca un apposito "portale" per fornire indicazioni mirate alla ottimizzazione dei flussi lungo le arterie principali.
- Le Amministrazioni di 12 aree metropolitane producano un apposito piano che ottimizzi la distribuzione delle merci all'interno dell'area metropolitana.

**Per poter attuare una politica di autonomia energetica occorre, quindi, agire nel settore dei trasporti con l'eliminazione delle congestioni stradali e autostradali, attraverso il rilancio della ferrovia e dell'alta velocità, mediante la promozione dell'uso dei trasporti pubblici nelle città ed infine tramite il potenziamento del trasporto marittimo.**

Tutto questo testimonia da solo quanto sia forte la tensione e la attenzione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti a questa che è, a tutti gli effetti, la emergenza primaria del nostro Paese.

Il fatto che l'energia sia l'elemento propulsore di tutte le attività moderne, la creazione di un suo mercato interno viene considerata da tutte le istituzioni comunitarie elemento essenziale per il rafforzamento della competitività globale dell'intera economia dell'Unione Europea.

Se finora, ogni Stato ha attuato singolarmente una politica energetica, tenendo unicamente conto delle proprie esigenze, oggi è necessario e non più procrastinabile attivare una strategia comune in questo settore, perché solo parlando con una unica voce sulla scena internazionale, l'Europa potrà far fronte **alla** crescita della domanda, **ai** prezzi elevati dell'energia, **alla** crescente dipendenza dalle importazioni e dal cambiamento climatico.



A tal fine, è opportuno individuare e potenziare le infrastrutture prioritarie per la sicurezza dell'approvvigionamento (compresi i gasdotti, gli oleodotti e i terminali Gas Naturale Liquefatto) e delle azioni che ne assicurino la realizzazione.

La crescente dipendenza dell'Europa dalle importazioni di petrolio e di gas naturale rende cruciale la sfida infrastrutturale, sia dal lato delle importazioni, sia della produzione.

Occorre che l'Europa investa:

- in nuovi gasdotti e nel potenziamento di quelli esistenti, così come sono essenziali nuovi terminali Gas Naturalmente Liquefatto (GNL);
- in tecnologia da parte dei Paesi produttori, che non devono limitarsi allo sfruttamento della rendita di posizione derivante dal controllo delle riserve.

Ma per soddisfare i futuri bisogni energetici e per sostituire le infrastrutture obsolete, sempre secondo la Commissione Europea, entro il 2026 gli Stati membri dovranno fare un investimento di circa **600 miliardi di Euro**.

Un investimento che non possiamo rinviare; un obiettivo che vede la stessa Banca Europea per gli Investimenti (BEI) direttamente interessata e convinta della essenzialità di una simile operazione, della essenzialità della espansione sia delle reti transeuropee (TEN-T) di trasporto, sia delle reti di energia (TEN-E).

In fondo si vuole ripetere, per le reti energetiche, la stessa esperienza seguita nella definizione e nell'attuazione delle reti TEN - T relative al comparto dei trasporti.

Ci sono voluti, per le reti di trasporto, quasi vent'anni per passare da una sommatoria di segmenti paneuropei in una rete integrata come quella definita nel 2004 e che oggi, finalmente si sta attuando.

Questi Corridoi plurimodali (strade, ferrovie, vie d'acqua) integrati con i nodi portuali, interportuali ed aeroportuali collegheranno tutti gli Stati membri sia tra loro, sia con i Paesi limitrofi.

Attualmente è in corso un lavoro di rivisitazione di tali assi, sarà bene che si tenga conto della interazione di tali reti con tutti gli altri sistemi infrastrutturali e tra queste sarà bene inserire le reti energetiche.

L'Europa quindi svolge un ruolo chiave, un ruolo che se costruito in modo organico, produrrà vantaggi misurabili sia nella sicurezza dell'approvvigionamento, sia nell'abbassamento dei prezzi.

Va attuata, dunque, una politica energetica nazionale coerente con i nuovi indirizzi europei e, contestualmente, andrà supportata, sia a scala nazionale che comunitaria, la attività di ricerca scientifica e di innovazione tecnologica; **la ricerca diventa, infatti, nel comparto energetico, il vero elemento capace di annullare il grave rischio della obsolescenza delle idee, della obsolescenza delle intuizioni ingegneristiche e gestionali.**

### **L'EXPO 2015**

È un evento che essendo legato ad una scadenza precisa impone un riferimento continuo al cronoprogramma definito ormai, in modo definitivo, dal Commissario Straordinario delegato dal Governo per l'attuazione dell'EXPO 2015.

Un evento strategico non solo per il ruolo del nostro Paese a scala mondiale ma per le ricadute che il rilevante volume di presenze e di interessi produrrà nell'area milanese e nell'intero territorio nazionale.

Il ruolo della offerta dei servizi di trasporto diventa quindi la condizione portante per il successo dell'evento e per il superamento di vincoli all'accesso sia dell'area espositiva, sia dell'intero sistema territoriale interessato indirettamente ed indirettamente dall'evento.

Per questo motivo si è ritenuto opportuno dedicare in questo Allegato Infrastrutture un preciso riferimento alle opere che, attraverso la Legge Obiettivo, danno certezza di investimento, danno certezza di cantierizzazione, danno certezza di completamento nei tempi e nelle scadenze definite nel sopra richiamato cronoprogramma.

Questo approccio denuncia chiaramente non solo la tensione e l'attenzione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti per un simile evento ma, anche, la piena coscienza che il rispetto dei tempi e degli impegni per raggiungere un simile risultato non ammette gratuiti trasferimenti di responsabilità.

Tabella 1: piastra Expo: Sintesi Stato dell'arte della programmazione

OPERE INFRASTRUTTURALI EXPO 2015 TAVOLO LOMBARDIA													
INTERVENTO	COSTO	FINANZIAME NTI DISPONIBILI (STATO)	RISORSE DA REPERIRE NEL COMPLESSO	RISORSE DA REPERIRE DA PRIVATI	RISORSE DA REPERIRE DALLO STATO	RISORSE DA REPERIRE DA ENTRI LOCALI	FINANZIAME NTI PRIVATI	FINANZIAME NTI ENTRI LOCALI	LIVELLO PROGETTUALE	DATA APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO AL CIPE	AVVIO LAVORI	ULTIMAZIONE LAVORI	SOGGETTO ATTUATORE
1	557,0	264,0	0,0				209,0	84,0	ESECUTIVO	feb - 2008	in corso	giu - 2012	Comune di Milano
2	28,0	20,0	0,0					8,0	DEFINITIVO	nov - 2008	mar - 2010	mag - 2012	Prov. Di Milano CAL (conc. Pedemontana )
3	3800,0	1245,0	0,0				2555,0		DEFINITIVO	lug - 2009	mar - 2010	set - 2014	
4	206,0	127,0	0,0				9,0	70,0	*	mar - 2008	1° trim. 2010	fine 2013	Comune di Milano
5	1611,0		0,0				1611,0		DEFINITIVO	giu - 2009	22 lug - 2009	1° sem. 2013	CAL (conc. Bre.Be.Mi.)
6	910,0	540,0	370,0	185,0		185,0			DEFINITIVO	ott - 2009	dic - 2009	set - 2014	Comune di Milano
7	657,0	397,0	260,0	130,0		130,0			DEFINITIVO	ott - 2009	dic - 2009	set - 2014	Comune di Milano

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

8	a Garibaldi - San Siro Potenziamento della linea Rho - Gallarate I Lotto Y	292,0	292,0	0,0							DEFINITIVO	ott - 2009	gen - 2011	set - 2014	RFI
9	Raccordo Y a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM per la connessione tra la stazione RFI di Rho e Malpensa Aeroporto	90,0	90,0	0,0							PRELIMINARE	dic - 2009	gen - 2011	set - 2014	RFI
10	Linea M4 - Nuova linea metropolitana a Lorenteggio - Policlinico	789,0	240,0	199,0						350,0	DEFINITIVO	feb - 2010	1° sem. 2010	2014	Comune di Milano
11	Lavori su SS 233 Varesina - tratto Nord	13,0		0,0						13,0	PRELIMINARE	mag - 2010	gen - 2011	dic - 2012	Prov. Di Milano
12	Tangenziale Est esterna di Milano	1742,0		0,0						1742,0	PRELIMINARE	giu - 2010	gen - 2011	fine 2014	CAL
13	Estensione linea ferr. Terminal 1 e Terminal 2 Aeroporto Malpensa	140,0	0,0	140,0						140,0	PRELIMINARE	mag - 2010	feb - 2011	set - 2014	FNM
14	Collegamento SS 33 e SS 11	20,0		0,0						20,0	FATTIBILITA'	set - 2010	2° sem. 2010	set - 2012	Comune di Milano
15	Parcheggi (P1 - P2 - P3 - P4 - Nuovi	71,4	0,0	0,0						71,4	FATTIBILITA'	-	gen - 2010	apr - 2014	Expo Milano 2015 S.p.A.

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

16	parcheggi per bus e navette est (ed ovest) Strada provinciale 46 Rho - Monza Lavori su SS 233 Varesina - tratto Sud	273,0	232,0	41,0	41,0					PRELIMINARE	set - 2010	mar - 2012	set - 2014	ANAS tramite concess. Auto str.
17	Linea M6 - Nuovo collegamento metropolitano tra le stazioni Cadorna, Missori e S. Sofia	200,0		200,0			200,0			FATTIBILITA'	dic - 2010	ago - 2011	set - 2014	Prov. Di Milano
18	Potenziamento della linea Rho - Gallarate II Lotto	870,7		480,8		269,7	480,8		120,2	FATTIBILITA'	1° sem. 2010	fine 2010	fine 2014	Expo Milano 2015 S.p.A.
19	Adeguamento rampa Tangenziale Ovest - Autostrada dei Laghi	180,0		180,0			180,0			PRELIMINARE	1° trim. 2010	fine 2010	fine 2014	RFI
20		5,0		5,0			5,0			FATTIBILITA'	giu - 2011	dic - 2012	set - 2014	ANAS tramite concess. Auto str.
	<b>TOTALE</b>	<b>12455,1</b>	<b>3447,0</b>	<b>1875,8</b>	<b>560,0</b>	<b>6487,1</b>	<b>1000,8</b>	<b>315,0</b>	<b>645,2</b>					

**CAPITOLO 1: Il bilancio del primo anno di Legislatura**

L'Allegato Infrastrutture di quest'anno rappresenta l'occasione per fare un bilancio delle attività che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti è riuscito ad attivare ed, in alcuni casi, a rendere operative e delle iniziative e dei progetti che intende attivare nel prossimo anno.

Di seguito vengono elencati i vari interventi, le varie azioni in modo sintetico perché la esposizione dettagliata è stata in alcuni casi già esposta nelle indicazioni programmatiche del precedente Allegato Infrastrutture o nella esposizione dell'attuale Allegato.

### **ATTIVITÀ SVOLTE**

- La conclusione dell'iter approvativo della nuova organizzazione del Dicastero unico delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Il superamento, con apposita norma, della crisi nel comparto delle costruzioni legato alla esplosione dei prezzi di alcuni materiali da costruzione.
- Lo sblocco delle opere della Legge Obiettivo, dopo due anni di stasi. Al 30 giugno 2009 il CIPE ha approvato già interventi per 8 miliardi di €, tra cui 800 milioni di € per i lavori del Mo.SE, 3.800 milioni di € per la realizzazione della tratta autostradale Cecina – Civitavecchia, 1.600 milioni di € per la BreBeMi, 540 milioni di € per una tratta della Salerno – Reggio Calabria, 800 milioni di € per l'Agrigento – Caltanissetta, 234 milioni di € per una prima tratta dell'asse ferroviario Pontremolese.
- La ricomposizione del rapporto con il territorio per la realizzazione del nuovo asse ferroviario Torino – Lione e affidamento dell'incarico per il nuovo progetto condiviso.
- Riforma della normativa sugli appalti pubblici (attraverso il terzo decreto correttivo al Codice dei Contratti), con semplificazione della gara per la finanza di progetto e superamento della procedura di infrazione comunitaria.
- Istituzione della figura dei nuovi commissari straordinari con poteri effettivi di sblocco delle infrastrutture prioritarie.
- Riforma della normativa sulle concessioni autostradali e conseguente superamento della procedura d'infrazione comunitaria.
- Superamento della procedura d'infrazione comunitaria per l'autostrada BreBeMi e conseguente cantierizzazione dell'intervento.
- Accordo italo – francese per il finanziamento e la realizzazione del nuovo Tunnel stradale di Tenda e per la messa in sicurezza del Tunnel attuale, il cui bando è stato già approvato.

- Avvio del tunnel pilota del valico ferroviario del Brennero e sottoscrizione con Austria e Germania del Memorandum Of Understanding che definisce un preciso cronoprogramma delle azioni e degli impegni reciproci dei singoli Stati per dare avvio concreto dei lavori.
- Approvazione, da parte del CIPE, del tunnel di sicurezza del valico stradale del Frejus e attivazione del bando di gara.
- Apertura al traffico del Passante di Mestre. Un segmento chiave del Corridoio 5; un segmento che bloccava la fluidità del Corridoio con blocchi di oltre tre ore.
- La garanzia della copertura finanziaria degli investimenti relativi alle opere dell'EXPO attraverso la Delibera del CIPE del 26 giugno 2009.
- Il superamento del complesso e grave contenzioso nel vasto ed articolato comparto del trasporto pubblico locale.
- Lo sblocco dei Contratti di Servizio tra Regioni e Ferrovie dello Stato, per il prossimo triennio, relativi al trasporto regionale con un impegno dello Stato di 1.440 milioni di €.
- Il mantenimento dei servizi di trasporto ferroviari legati alla media e lunga percorrenza per un valore di 330 milioni di €.
- L'assegnazione di risorse per investimenti nel comparto ferroviario per 960 milioni di € attraverso la Legge 2/2009.
- L'adozione di misure, sia normative sia finanziarie, nella manovra finanziaria dell'estate 2008, volte ad evitare il blocco dei servizi dell'autotrasporto ed a superare le gravi difficoltà indotte dall'impennata dei prezzi dei prodotti petroliferi.
- L'avvio della soluzione dei problemi connessi alla riattivazione dei contratti con i General Contractor per la realizzazione delle tratte AV Milano – Genova, Milano – Verona e Verona – Padova.
- Sottoscrizione con la BEI di un Accordo per l'accesso ad una linea di credito di 15 miliardi di € per le opere previste nel Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo.
- La Giornata Europea del Mare svolta a Roma alla presenza del Presidente Barroso, del Vice Presidente Tajani, del Commissario Borg e di molti Ministri dei Trasporti della Unione Europea e dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.
- Conclusione delle attività dei 20 Programmi nazionali Urban Italia L. 388/2000 che hanno riguardato le politiche urbane integrate.
- Conclusione delle attività dei 10 Programmi Comunitari Urban II e dei Programmi Interreg IIIB - Cadses, Spazio Alpino e Interreg IIIC volti alla cooperazione internazionale.
- La Campagna per la Sicurezza Stradale partita il 1° luglio 2009 finalizzata a promuovere la cultura della sicurezza nella circolazione stradale.
- Completamento del processo di attivazione e propulsione delle attività dell'agenzia Nazionale per la Sicurezza ferroviaria"



- Il Piano Casa le cui caratteristiche e finalità sono descritte all'interno del presente Documento.
- Il Piano dell'edilizia scolastica, prodotto insieme al Ministero della Istruzione, della Università e della Ricerca, che ha, in base alla delibera del CIPE del 18 dicembre 2008 e del 6 marzo 2009, una disponibilità rispettivamente di circa 110 milioni di € (contributi quindicennali per rifinanziamento art. 80 comma 21 della legge 289/2002) e di un 1 miliardo di € all'interno del quale è già stato definito dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009 un piano di circa 225 milioni di euro destinato agli interventi di ricostruzione dell'edilizia scolastica nell'area del terremoto dell'Aquila.
- Il Piano dell'Edilizia Carceraria redatto insieme al Dicastero della Giustizia e che dispone di un volano di 200 milioni di € assegnati dal CIPE nella seduta del 6 marzo 2009.
- Piano per opere medio piccole individuate dai Provveditori del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti e previsto nel quadro degli interventi approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009.
- Riattivazione delle procedure per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, attraverso la riapprovazione del progetto ai fini del mantenimento dei vincoli espropriativi, avvio delle procedure tese alla risoluzione del contenzioso con il General Contractor aggiudicatario dell'intervento e identificazione di un contributo pubblico di 1.300 milioni di €.
- Sottoscrizione di sette Atti Aggiuntivi alle Intese Generali Quadro con le Regioni Piemonte, Umbria, Emilia Romagna, Sardegna, Abruzzo, Friuli Venezia Giulia, Campania. Tali Atti contengono, in modo dettagliato, gli impegni reciproci dello Stato e delle Regioni nella copertura finanziaria delle opere della Legge Obiettivo.
- Il superamento della grave crisi ALITALIA. Una crisi che se non risolta, in tempi contenuti, avrebbe prodotto danni irreversibili al sistema nazionale della offerta di trasporto aereo.
- La delicata gestione della privatizzazione della Società Tirrenia; una operazione ancora in corso ma che si ritiene abbia già imboccato un itinerario corretto e risolutore.
- La gestione, attraverso il Provveditorato alle opere pubbliche del Dicastero, della emergenza terremoto in Abruzzo attraverso la identificazione degli edifici pubblici e parapubblici ed il contestuale avvio delle operazioni di ristrutturazione e di costruzione per un primo volano di circa 150 milioni di € e, come detto prima, di circa 220 milioni di € per l'edilizia scolastica.
- La definizione del Contratto di Programma dell'ANAS approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009.
- La definizione del Contratto di Programma con le Ferrovie dello Stato; Contratto che sarà inoltrato al CIPE entro il mese di luglio 2009.
- La Definizione del Contratto di Programma e di Servizio dell'ENAV.

- Protocolli di Intesa, Accordi e Memorandum of Understanding sottoscritti con la Polonia, la Germania, la Turchia, l'Egitto, la Libia, il Cile, l'Uruguay ed il Venezuela mirati alla attuazione di collaborazioni nel comparto dei trasporti, delle infrastrutture e delle tecnologie avanzate.
- Sottoscrizione del Protocollo di intesa tra la Svizzera, la Germania, l'Olanda e la Francia per il Terzo Valico dei Giovi lungo il Corridoio 24 Rotterdam – Genova.
- La sostanziale chiusura del Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti 2000/2006 cofinanziato per il 50% dall'Unione Europea (fondi FESR) e per il 50% da fondi nazionali (fondo di rotazione ex Legge 183/87), che ha indirizzato un investimento complessivo di 4,5 miliardi di Euro allo sviluppo del sistema infrastrutturale e di trasporto delle Regioni "Obiettivo 1" (Basilicata, Campania, Calabria, Puglia, Sardegna e Sicilia), con il conseguimento dell'obiettivo di spesa al 100% della dotazione finanziaria del programma medesimo.
- L'effettivo avvio in termini di spesa del Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e mobilità" 2007/2013, cofinanziato per il 50% dall'Unione Europea (fondi FESR) e per il 50% da fondi nazionali (fondo di rotazione ex l. 183/87) che prevede, nell'arco temporale dei prossimi 6 anni, un investimento complessivo di 2,7 miliardi di Euro destinati allo sviluppo del sistema logistico delle regioni "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia). Per il mese di dicembre 2009 è prevista la prima rendicontazione di spese effettuate per un ammontare pari a 163,6 milioni di Euro che consentirà al programma di non incorrere nel meccanismo di definanziamento previsto dalla normativa comunitaria.
- Il finanziamento degli interventi, di cui al Decreto Interministeriale infrastrutture-Beni e attività culturali concernente l'utilizzo della quota del 3% degli stanziamenti previsti per le infrastrutture ai fini della tutela dei beni e delle attività culturali. Per quanto riguarda la programmazione 2008, a seguito dell'istruttoria condotta con il supporto di ARCUS S.p.A., sono stati approvati 68 progetti per un importo complessivo di 50,378 milioni di Euro.
- La emanazione di 150 pareri emessi dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.
- Svolgimento di alta consulenza tecnica del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'ambito del piano di monitoraggio degli edifici scolastici, finalizzato a prevenire e fronteggiare eventuali situazioni di rischio connesse alla vulnerabilità di elementi anche non strutturali, individuato nell'atto di intesa sancita dalla Conferenza Unificata con provvedimento del 28.1.2009.

- Attività delle Commissioni permanenti, insediate in seno al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, concernenti i seguenti settori:
  - Commissione Interministeriale per la realizzazione dell'Istituto Universitario Europeo di Firenze, di cui alla legge 23.12.1972, n. 920;
  - Commissione di studio per la soluzione dei problemi derivanti dall'applicazione della normativa tecnica di cui all'art.1 della legge 13/1989 per l'abbattimento delle barriere architettoniche, nonché per l'esame e l'elaborazione delle proposte di aggiornamento e modifica delle stesse norme;
  - Commissione di cui all'art.4 comma 2 del D.L.gs 264/2006, recante "Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea";
  - Commissione sicurezza per le gallerie ferroviarie, per le finalità di cui all'art. 8 del Decreto interministeriale n. 2916 del 28.10.2005;
  - Delegazione italiana della Commissione tecnica di sorveglianza italo -francese sul Lago di Moncenisio.
- Promozione dello sviluppo della navigazione marittima e interna incoraggiando il progresso tecnico nella pianificazione, progettazione, costruzione, gestione e manutenzione dei porti commerciali ed industriali e delle vie navigabili, attraverso la Sezione Italiana della Associazione Internazionale di Navigazione "PIANC Italia".

### **ATTIVITÀ PROGRAMMATE**

- Il Disegno di Legge di riforma del sistema portuale.
- Il Disegno di Legge di riforma del Codice della Strada e provvedimenti connessi per la sicurezza stradale.
- Schema di regolamento attuativo del codice dei contratti (d. leg.vo 163/2006).
- Schema di regolamento per il volo da diporto e sportivo.
- Nuovo protocollo di intesa con il comparto degli Autotrasportatori.
- La rivisitazione funzionale dell'ANAS.
- La rivisitazione funzionale delle Ferrovie dello Stato.
- La rivisitazione dell'ENAC.
- La rivisitazione dell'ENAV.
- La rivisitazione delle funzioni ed il rilancio del ruolo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
- Nuova disciplina attività di noleggio con conducente e taxi.
- L'inoltro al CIPE di tutti gli interventi compresi nel Programma approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2006.

- Sottoscrizione, entro il mese di settembre 2009, dei 13 Atti Aggiuntivi alle Intese Generali Quadro ancora non sottoscritti.
- Definizione del Piano della offerta aeroportuale del Paese.
- Definizione di un Crash Program delle sette Piastre Logistiche definite nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno.
- Avvio concreto del Piano Casa nel rispetto di quanto definito nel DPCM.
- Conferenza sulla rivisitazione delle reti TEN e sulla interazione tra le reti TEN ed il Mediterraneo organizzata dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la Unione Europea ed estesa ai Paesi che si affacciano sul Mediterraneo a Napoli nell'autunno 2009.
- Prosecuzione dell'attuazione del PON "Reti e mobilità" 2007/2013 per le regioni Obiettivo Convergenza. Per il mese di dicembre 2010 è previsto il raggiungimento di un ammontare dell'investimento pari a 540 milioni di Euro (cumulato 2009-2010).
- Avvio del Piano di Comunicazione del PON "Reti e mobilità" 2007/2013 rivolto a sensibilizzare gli operatori del trasporto e della logistica e l'opinione pubblica rispetto alle opportunità di sviluppo generate dagli investimenti del Programma Operativo (2,7 miliardi di Euro nei prossimi 6 anni) cofinanziati dall'Unione Europea.
- Il completamento dell'istruttoria relativa all'annualità 2009 ed il successivo finanziamento, per un importo previsto di circa 100 milioni di Euro, degli interventi di cui al Decreto Interministeriale infrastrutture-Beni e attività culturali concernente l'utilizzo della quota del 3% degli stanziamenti previsti per le infrastrutture ai fini della tutela e degli interventi in favore dei beni e delle attività culturali (ARCUS).
- Avvio delle opere di ricostruzione degli edifici pubblici ubicati nella Provincia dell'Aquila.
- Attività centrale di promozione di nuovi strumenti finanziari e nuovi modelli di partenariato pubblico-privato a favore delle città per la promozione delle politiche urbane e territoriali sostenibili.
- Interventi a favore del processo di strutturazione del settore dell'autotrasporto di merci, ai fini di una maggiore crescita imprenditoriale, e dell'affermarsi di una più matura mentalità logistica, attraverso due linee di azione. La prima, potenziando l'attività dell'istituendo fondo di garanzia sul credito delle piccole e medie imprese, sulle quali poggia in massima parte il sistema trasportistico del Paese, in modo da favorire il superamento della difficile fase congiunturale ed il rilancio economico; la seconda, stimolando tutto il comparto ad investire per lo sviluppo logistico e la crescita strutturale e professionale delle imprese.
- Partecipazione ai programmi comunitari 2007/13 per i progetti, in corso di pubblicazione, sulle politiche di sviluppo economico e sociale del territorio e sulle politiche di settore per le infrastrutture, previa determinazione di un apposito fondo rotativo.

- Avvio delle attività di coordinamento, monitoraggio, circuiti finanziari e controlli sui Programmi comunitari Espon 2007/13 e Urbact II; istituzione del Working group di supporto alla “Ricostruzione di L’Aquila” promosso nell’ambito del Programma per lo scambio di esperienze tra città europee – Urbact II.
- Supporto del Consiglio superiore dei lavori pubblici alle analisi ricognitive e conoscitive degli edifici demaniali e delle infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie in ordine ai dissesti subiti, alle tecniche costruttive, alla normazione sismica e tecnica vigente all’epoca della loro progettazione, costruzione e collaudazione statica, nonché monitoraggio della correlazione tra i dissesti registrati ed il quadro di formazione tecnica all’epoca vigente.
- Attuazione, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del D.M. n. 329 del 12.2.2009 che dispone che i progetti, relativi alle opere da realizzare da parte dell’ANAS e delle Concessionarie autostradali, siano sottoposti a valutazione tecnico-economica del Consiglio superiore dei lavori pubblici.
- L’avvio concreto, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici delle seguenti ulteriori importanti attività:
  - Collaborazione con il Dipartimento per la cooperazione allo sviluppo del Ministero degli affari esteri.
  - Istituzione di una Commissione interministeriale in materia di difesa delle coste.
  - Rapporti tecnici con l’Ambasciata della Repubblica di Costa d’Avorio.
  - Rapporti istituzionali con il Conseil General de l’Environnement et du Développement durable (CGEDD).
  - Rapporti istituzionali con l’agenzia governativa spagnola “Puertos del Estado”.
  - Commissione di studio sugli effetti della marea meteorologica nei riguardi della operatività dei porti.
- Il ripristino e l’aggiornamento del Progetto Idroviario Padano – Veneto previsto dal Piano Generale dei Trasporti e supportato da una apposita Legge (380/90). Il Governo intende dare concreta attuazione ad una rete che con i suoi 990 Km rappresenta una ricchezza trasportistica determinante all’interno di un ambito territoriale dove si movimentano circa il 60% della intera movimentazione merci del Paese. D’altra parte non possiamo sottovalutare un dato: **nel 2004 il trasporto complessivo su tutta la rete è stato di circa 3 milioni di tonnellate**. Se entriamo poi nel merito delle merci movimentate scopriamo che queste sono tipologicamente congeniali al trasporto idroviario; trattasi, infatti, di olio combustibile, GPL, prodotti chimici, materiali ferrosi, sfarinati, cereali e inerti; una filiera merceologica che, in tal modo, verrebbe sottratta alla strada. Dare adeguati supporti infrastrutturali agli attuali porti di Cremona, Mantova, Rovigo, identificare nuove possibili piastre intermodali e costruire, in prospettiva, un importante porto merci in prossimità dell’area milanese, adeguare

idraulicamente la rete, supportare e rinnovare la flotta, diventano gli obiettivi chiave della fase operativa che si intende avviare entro il 2010.

- Un articolato sistema di norme, quali in particolare:
  - Misure urgenti per agevolare lo sviluppo del trasporto ferroviario (ferrobonus).
  - Proroga degli incentivi al trasporto combinato terra-mare di cui alla legge n. 265 del 2002 (ecobonus autostrade del mare).
  - Completamento dell'autonomia delle Autorità portuali.
  - Fiscalizzazione degli oneri sociali per le imprese portuali.
  - Sgravi previdenziali per il cabotaggio minore.
  - Riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi utilizzati elusivamente in aree portuali.
  - Consolidamento, in via strutturale, dell'indennità di mancato avviamento per i lavoratori portuali temporanei delle imprese-agenzie ex art. 17 legge n. 84/94.
  - Determinazione delle modalità applicative dell'ICI con riguardo ai beni del demanio marittimo portuale in concessione.
  - Esclusione del carattere di "redditi di natura fondiaria" con riguardo ai canoni delle concessioni dei beni demaniali marittimi amministrati dalle autorità portuali.



**CAPITOLO 2: Quadro di riferimento e di cambiamenti in  
atto**



### **La dominanza dei vecchi vincoli**

In un contesto italiano caratterizzato da vecchi vincoli come la insufficiente dotazione infrastrutturale, la monomodalità e la congestione, il primo grave elemento che ha sconvolto questo comparto chiave dell'economia del nostro Paese e della Unione Europea, è stato proprio quello legato al **crollò della fiducia nei riferimenti classici che caratterizzavano da sempre i Piani previsionali**.

In passato già altre volte sia all'interno del nostro Paese, sia a scala comunitaria, i dati previsionali erano stati sconfessati ma il margine di errore non aveva mai superato i due punti percentuali e, soprattutto, mai si era commesso un errore ancora più sostanziale: **non prevedere una fase recessiva**.

La mancata previsione, quindi, di **una fase recessiva**, ha, immediatamente, prodotto, nel campo finanziario, una vera **paura** nei confronti del mercato e nel campo della produzione, nel campo dei consumi e dei processi logistici delle merci e delle persone, facendo registrare una vera involuzione, un tragico blocco.

**È emerso così un processo di aspettative negative**: l'accesso alle risorse da parte dei privati è diventato difficile non tanto per il tasso d'interesse quanto per lo spread posto dai vari Istituti Finanziari; l'accesso alle risorse per il pubblico è diventato impossibile perché, automaticamente, in assenza di crescita del PIL l'indebitamento pubblico **non solo grava in modo più pesante sui limiti di Maastricht, ma pone i settori oggetto di intervento pubblico in palese concorrenza tra di loro per l'accesso a finanziamenti pubblici**.

Nel comparto dei trasporti e della logistica abbiamo assistito ad un fenomeno tutto particolare: fino ad un anno fa la movimentazione delle merci su strada, e quindi oltre l'80% della intera movimentazione, era caratterizzata da un aumento sempre più crescente dei veicoli/Km ed una diminuzione sempre più preoccupante delle tonnellate/Km. In realtà il sistema si stava sempre più abituando al carico a vuoto perché, anche con poco carico, riusciva a fare margine e faceva margine solo rispondendo, in tempi certi e contenuti, alle esigenze della domanda.

Questa congiuntura si è innestata su un processo di cambiamento strutturale che riguarda l'elasticità del PIL rispetto al bene di consumo "mobilità": l'elasticità rispetto al PIL del trend di consumo del bene mobilità in Europa ha avuto, tra il 1990 ed il 2005, un andamento che fino al 2000 poteva considerarsi equivalente per il settore passeggeri ed il settore merci, indicando un rapporto quasi pari all'unità, pari a 0,90.

Tra il 2001 ed il 2005, complice anche l'allargamento dell'Unione Europea e quindi l'ampliamento dello spazio economico europeo che ha generato più viaggi per distanze maggiori, i valori di elasticità della domanda di trasporto passeggeri e della domanda di trasporto merci, si sono differenziati: mentre l'elasticità della domanda di trasporto passeggeri rimane di poco sotto l'unità, quella di trasporto merci è pari a quasi una volta e mezzo il PIL.

Intanto, secondo Eurostat, il peso economico della sola fornitura di servizi di trasporto in Europa, senza considerare l'impatto derivante dalle attività di costruzione delle infrastrutture, impiega il 4,2% della forza lavoro e contribuisce per il 4,3% al PIL

**Questo dato spiega, in parte, i motivi della crescita del trasporto merci in una fase di crisi finanziaria, che, se non adeguatamente supportata da politiche economiche di settore, rischia di far prevalere politiche economiche regressive.**

**Solo per fare qualche esempio, l'assenza di una politica della logistica con l'affidamento al solo just in time dei processi di ottimizzazione dei costi di trasporto, ha raggiunto livelli tanto spinti per cui il blocco solo preannunciato degli autotrasportatori produce una immediata crisi nella catena di produzione di industrie come la FIAT.**

Ebbene questa abitudine o meglio questo tipo di rapporto tra produzione, distribuzione, logistica si è praticamente rotto. Ci siamo, in poco tempo, in pochi mesi abituati tanto alla logica dello stoccaggio da essere disposti ad una vera rivisitazione della catena e delle catene della produzione. Questa grave abitudine sarà pericolosissima quando ricomincerà a crescere la domanda in quanto la concorrenza tra le varie supply chain delle varie filiere merceologiche farà vincere chi ha mantenuto valida la logica del just in time.

L'assenza di politiche di settore può aggravare la regressività di alcune scelte.

**La paura di perdere il salario o la paura del peggio ha portato tutti a rivedere le proprie abitudini e ad abbandonare i costi più incisivi e visibili, come il costo della benzina, nel bilancio familiare e cioè quelli legati alla mobilità in ambito urbano; questo ha prodotto una esplosione della domanda nel trasporto pubblico locale mettendo in evidenza la assenza di una offerta adeguata di mobilità in ambito urbano.**

**Questa grave catena che caratterizza, in fondo, il fenomeno "recessione" se nel campo della finanza non ha prodotto danni gravi in quanto il nostro sistema era abbondantemente attento ai prodotti finanziari rischiosi, nel campo dei trasporti in generale e della logistica in particolare, così come nel rapporto tra domanda ed offerta trasportistica,**

nel campo della costruzione organica di un sistema infrastrutturale, **ha prodotto e sta continuando a produrre cambiamenti sostanziali.**

D'altra parte, come già ribadito nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, l'intero comparto nazionale della offerta infrastrutturale e della domanda trasportistica è entrato, in questa delicata fase recessiva, con delle negatività strutturali davvero pesanti quali:

- **La congestione:** l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa 80 miliardi di € l'anno in Europa (1,8% del valore della produzione industriale cioè di 4.460 miliardi di €), e 19 miliardi di € l'anno in Italia (2,2% del valore della produzione industriale nazionale pari a 940 miliardi di €).
- **La saturazione** soprattutto su alcuni assi ed in modo particolare sui valichi; saturazione che, purtroppo, non avendo attivato i lavori del valico del Frejus e del Terzo Valico dei Giovi, nel 2014 imporrà il cadenzamento, l'attesa e la prenotazione, per il transito, dei mezzi di trasporto. A coloro che dubitano di questa crescita ricordiamo che nel 1967 nell'intero arco alpino transitarono 19 milioni di tonnellate di merce, nel 2008 tale valore ha superato la soglia dei 150 milioni di tonnellate. Si è voluto prendere come riferimento il 1967 perché da quella data nel nostro Paese non si è iniziato nessun nuovo valico.
- **La monodalità** nella offerta di trasporto: la ferrovia si avvia, in Europa, da una incidenza del 28% sul globale delle modalità degli anni '70, ad una soglia di poco superiore all'8%. In Italia, sempre nello stesso periodo è passata dal 13% all'8%.

Questi tre indicatori, da oltre venti anni caratterizzano il nostro sistema logistico e rappresentano la causa che produce una differenza di circa 6 punti percentuali, nel costo del trasporto, tra il nostro Paese e gli altri Paesi. Se volessimo essere più chiari basterebbe ricordare che l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del prodotto è nel nostro Paese pari al 22%, negli altri Paesi, tale valore, si attesta intorno al 16%.

Se fossimo efficienti almeno quanto i nostri competitori europei non perderemmo ogni anno **56 miliardi di €** solo per il trasporto e la logistica; se a tale valore aggiungiamo il costo da congestione in ambito urbano, per assenza di una offerta di trasporto pubblico efficiente, un costo pari nel 2007 a 11 miliardi di €, il costo globale annuale della nostra carenza infrastrutturale sia su dimensioni nazionale che su dimensioni metropolitane, raggiunge la soglia dei **67 miliardi di €**.

Se riuscissimo ad annullare questa folle diseconomia non solo entreremmo in un sistema paritetico e competitivo ma produrremmo, almeno per la logistica delle merci, una ricchezza per il Paese di circa **56 miliardi di € l'anno**.

Ebbene queste negatività, in una fase recessiva come questa, fanno capire quanto sia essenziale essere competitivi e quanto sia essenziale entrare all'interno di un sistema concorrenziale senza penalizzazioni.

La condizione principe di una nuova politica economica nel campo delle infrastrutture, per competere con le altre economie europee è avere le stesse regole.

Questa fase recessiva non solo ci fa misurare la gravità del danno prodotto dalle tre gravi anomalie prima esposte ma ci fa capire che ad un simile danno va aggiunto quello derivante dalla scelta di aver preferito ammortizzare al massimo infrastrutture non solo obsolete ma inadeguate alle esigenze di una domanda di trasporto sempre più crescente, sempre più diversa, sempre più legata alla logica del ridimensionamento del fattore tempo.

Di fronte a simili considerazioni l'analisi costi benefici non riesce a giustificare la realizzazione di un'opera perché non riesce a leggere in modo organico e diffuso tutte le variabili che entrano nella valutazione di un sistema Paese carico di indicatori complessi ed in molti casi illeggibili.

### ***La Rete Ten T in Italia e la Legge Obiettivo***

Nel 2001, la delibera CIPE 121 dette vita ad una iniziativa che, a distanza di otto anni, possiamo definire come uno dei principali strumenti di politica economica: **la realizzazione di un programma di opere pubbliche ritenute strategiche per lo sviluppo e la modernizzazione del Paese diventava, in realtà, il riferimento portante per il rilancio, lo sviluppo e la modernizzazione del Paese.**

L'importo complessivo dell'impegno finanziario che lo Stato assumeva, nell'arco della intera Legislatura, era stimato in 100.000 miliardi di lire (51.646 Milioni di €), con finanziamento per il 50% a carico del bilancio pubblico e per il 50% mediante ricorso al project - financing. Tale impegno economico veniva supportato da un apposito strumento legislativo volto ad imprimere la necessaria accelerazione all'iter realizzativo delle opere incluse nel programma.

Ebbene, questo processo di programmazione nazionale delle infrastrutture strategiche è stato, in qualche caso anticipatore ed in altri parallelo, rispetto al processo di programmazione di uno spazio geoeconomico più complesso quale quello europeo, tanto che estrapolando dall'elenco delle opere strategiche di Legge Obiettivo, approvate dal CIPE nel periodo tra il 2002 - 2008, è possibile leggere la stretta correlazione (Vedi Tabella 1) tra le opere del Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 ed il quadro programmatico definito dal Documento Van Miert nel 2003.

La tabella 1 presenta una sintesi dei costi delle opere stradali e ferroviarie dei Corridoi 1, 5, 24 e 8 che interessano il nostro Paese.

**Tabella 2: Corridoi europei: costo delle opere che interessano l'Italia**  
(miliardi di euro)

Corridoio	Opere	Costo totale	Cantierato	Completato
<b>1</b> <b>Berlino –</b> <b>Palermo</b>	Stradali	27,2	17,2	10,0
	Ferrovie	32,0	19,0	13,0
	<b>Stradali e</b> <b>ferrovie</b>	<b>59,2</b>	-	-
<b>5</b> <b>Lisbona – Kiev</b>	Stradali	10,8	-	-
	Ferrovie	27,1	7,2	4,2
	<b>Stradali e</b> <b>ferrovie</b>	<b>37,9</b>	-	-
<b>24</b> <b>Rotterdam –</b> <b>Genova</b>	Ferrovie	7,0	-	-
<b>8</b> <b>Bari – Varna</b>	<b>Stradali e</b> <b>ferrovie</b>	<b>5,9</b>	-	-

Il territorio della Unione Europea ha una dotazione di oltre 5 milioni di km di strade, di cui 60.000 km di autostrade, di una rete ferroviaria di oltre 215.000 km di cui 5.500 km di linee ad Alta Velocità o adattate all'Alta Velocità, più di 404 porti e 411 aeroporti e 40.000 km di vie navigabili.

Su questo complesso sistema di infrastrutture, si innesta la rete TEN - T che secondo i piani programma già oggi avviati, includerà al 2020, 95.700 km strade e 106.000 km di linee ferroviarie di cui 32.000 percorribili ad una velocità superiore ai 200 km.

Ad oggi l'Europa considera come acquisita la fase della identificazione delle opere prioritarie e punta con decisione alla loro realizzazione, anche con l'erogazione di specifici contributi alla realizzazione delle opere attraverso attività precise di programmazione finanziaria strategica.

**L'interesse pubblico economico, manifestato con l'erogazione a fondo perduto di una quota dell'investimento a carico della Unione Europea, rappresenta la vera svolta dell'approccio della Comunità alla politica infrastrutturale comune.**

L'Unione Europea, nell'ultimo quinquennio ed in modo particolare proprio con il Documento Van Miert ha compreso cosa si debba intendere per **"dichiarazione di interesse comunitario"**.

Questa dichiarazione e questa ammissione testimonia un fatto che sembra banale ma, se esaminata attentamente, contiene una vera coscienza comunitaria mai vissuta in passato. Con la **"dichiarazione di interesse comunitario"**, finalmente, l'Unione Europea intende:

- identificare le essenzialità strategiche e chiarire che, se non attuate in un arco temporale certo e definito, tali essenzialità perdono la loro rilevanza e contestualmente quindi perdono le risorse per essere attuate;
- definire che una opera stradale, una opera ferroviaria, un nodo intermodale, una infrastruttura urbana, sono tutti interventi legati allo sviluppo non di un ambito territoriale ma dell'intera Unione Europea.

**L'asse ferroviario Milano – Genova, l'asse ferroviario Genova - Novara, il porto di Genova**, ad esempio, sono, in tal modo, diventati riferimenti infrastrutturali estranei alla loro dimensione geografica, alla loro essenzialità localistica e fanno scoprire all'Europa che è pura incapacità strategica ed economica pensare ad una contrapposizione di interessi, pensare cioè al rafforzamento di alcuni punti fisici a danno di altri del continente europeo per perdere poi, nei fatti, i vantaggi derivanti dal valore aggiunto generato da tale impianti, da tali rendite di posizione.

**Un Paese più ricco e più competitivo ed un Paese più povero e meno competitivo producono solo una logica che ha caratterizzato l' Europa del passato, l'Europa sommatoria di localismi e di potentati.**

Con l'approvazione del bilancio comunitario, l'Europa ha assegnato al nostro Paese 25,6 miliardi di € a valere sui fondi strutturali 2007-2013 e oltre il 16 per cento dei 6,8 miliardi di € del budget complessivo dedicato a TEN - T. Tale volano di risorse è stato destinato alle reti TEN (per lo più ai valichi alpini Torino - Lione, Brennero, Trieste - Divaccia).

Il costo complessivo delle opere ferroviarie, stradali e puntuali dei Corridoi 1 (Berlino – Palermo), 5 (Lisbona - Torino – Trieste - Kiev) e 24 (Rotterdam - Genova) che interessano il nostro Paese ammonta a circa 104 miliardi di euro.

Sotto il profilo dello sviluppo delle infrastrutture, i Progetti prioritari che interessano il nostro Paese sono i seguenti:

- Progetto Prioritario N. 1 “Berlino - Palermo”.
- Progetto Prioritario N. 6 “Lione - Torino” (Corridoio 5).
- Progetto Prioritario N. 24 “Terzo Valico Genova - Rotterdam”.

A questi si aggiungono il Progetto n. 8 (Bari – Durazzo – Varna), il progetto “tecnologico” GALILEO (PP15) e le relative attività di “downstream” (ricadute applicative di interesse per le imprese nazionali), le Autostrade del Mare (PP 21), il progetto ERTMS (European Rail Traffic Management System) e i progetti “ITS” (Intelligent Traffic System) che, a vario titolo, investono aspetti di gestione del trasporto aereo, marittimo stradale e ferroviario e che pertanto ricadono nella prevalente competenza del Ministero dei trasporti.

La Commissione Europea ha ritenuto infatti di incentivare, nella misura massima consentita dal regolamento finanziario, i progetti di effettiva valenza europea, riconoscendo ai progetti transfrontalieri della Torino - Lione e del Brennero un ruolo di assoluto rilievo nel completamento della rete europea di trasporto ferroviario. La percentuale di finanziamento di tali opere è stata portata al 27 per cento del costo complessivo, rispetto ad una media del 25 per cento per i contributi attribuiti ad altre tratte transfrontaliere.

Per il completamento verso est del Progetto Prioritario 6 (Corridoio 5), la richiesta di contributo comunitario avanzata a sostegno dei costi di progettazione della sezione italo - slovena Trieste - Divača è stata accolta nella misura del 100 per cento, con un’assegnazione di 22 milioni di euro.

Riepilogando le totali assegnazioni all’Italia al giugno 2009 erano 1107,69 milioni di euro a cui vanno aggiunte le richieste avanzate di 963,36 milioni di euro per il budget 2009.

Il costo complessivo delle opere ferroviarie, stradali e puntuali dei Corridoi 1 (Berlino – Palermo), 5 (Lisbona - Torino – Trieste - Kiev) e 24 (Rotterdam - Genova) che interessano il nostro Paese ammonta a circa **104 miliardi di euro**. Ad oggi, sono già stati deliberati dal CIPE progetti per circa **75 miliardi di euro** e cantierate opere per circa **45,2 miliardi di euro**.

**Il Corridoio 1 (Berlino – Palermo)** comprende opere per circa 59 miliardi di euro, di cui 27 miliardi di € per opere stradali e 32 miliardi di € per opere ferroviarie. Fino a cinque anni fa, tale Corridoio era solo un asse di collegamento tra due nodi logistici: il nodo intermodale di Verona e quello di Monaco. Oggi è un’infrastruttura economica che si estende fino a Palermo con elevato grado di integrazione tra rete stradale e

ferroviaria, coinvolgendo in modo diretto tutti i partner territorialmente interessati (amministrazioni locali, società ferroviarie, stradali, ecc.). Fra le opere del Corridoio vi sono, ad esempio, il nodo di Verona, il quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona, la galleria ferroviaria di base del Brennero, il segmento ferroviario dell'Alta velocità Firenze – Bologna con i suoi 79 Km di galleria. Il costo complessivo delle opere cantierate ammonta a 38 miliardi di euro, di cui 23 relativi a opere già completate. La restante parte è in fase di avanzata progettazione.

Sul **Corridoio 5 (Progetto Prioritario 6 Lisbona – Kiev)**, il CIPE ha approvato interventi con un costo di circa 38 miliardi di euro (10,8 per opere stradali e 27,1 per opere ferroviarie), di cui oltre 11 miliardi relativi a opere già ultimate o cantierate. Fra le opere approvate dal CIPE vi sono, ad esempio, le reti ferroviarie ad alta velocità Milano - Verona e Verona – Padova e tra le opere completate va ricordato il Passante autostradale di Mestre.

**Il Corridoio 24 (Rotterdam – Genova)**, definito “Corridoio dei due Mari” in quanto collega il Mare del Nord e il Mediterraneo, fa sì che Genova e Rotterdam diventino due grandi HUB terminali di un canale secco capace di ottimizzare al massimo i processi logistici. Tale Corridoio dispone oggi di progetti ferroviari già approvati dal CIPE per un valore globale di 7 miliardi di euro, fra i quali il terzo valico ferroviario dei Giovi ad alta velocità e il collegamento Voltri – Brignole.

Ai predetti Corridoi si aggiunge il **Corridoio 8 (Bari – Varna)** e il **progetto di natura Transeuropea "Autostrade del mare"**. Il Corridoio 8 non fu inserito tra i Corridoi principali delle reti TEN in quanto attraversava Paesi non ancora interni all'Unione Europea; a seguito dell'ingresso della Bulgaria nell'UE e con il Progetto Euromediterraneo, l'Italia ha chiesto che anche questo Corridoio entri a far parte delle reti TEN e la Commissione Europea sta valutando la proposta nell'ambito dell'aggiornamento della predetta decisione.

**Il Corridoio 8** si compone delle infrastrutture stradali e ferroviarie di adduzione ai traffici Est Ovest ubicate sul corridoio adriatico e di quelle portuali relative alle città di Bari, Taranto e Brindisi; le infrastrutture programmate hanno un costo complessivo pari a 5,9 miliardi euro, di cui 0,4 relativi a progetti già approvati dal CIPE. La realizzazione delle opere relative a questo Corridoio sarà agevolata dalle iniziative adottate dal Governo per dare concreta attuazione al progetto “Autostrade del mare”; il ricorso all'Ecobonus e le numerose infrastrutture retroportuali in via di costruzione consentiranno, in particolare, di abbattere i costi e le inefficienze dell'ultimo miglio.

La geoeconomia di prossimità, la necessità di assicurare un migliore livello di scambi tra i Paesi dell'Unione Europea allargata a 27 ed i Paesi della sponda mediterranea, la necessità di favorire la libera



circolazione di persone e merci anche in direzione degli scambi extra Unione Europea, hanno rappresentato le recenti evoluzioni che il sistema dei trasporti europeo si è dato sotto la definizione di Wider Europe. Connettere le infrastrutture dei Paesi vicini sulla sponda del Mediterraneo con le infrastrutture europee che attraversano la nostra penisola, consentirà al Mediterraneo di passare da ambito geografico ad ambito geoeconomico consentendo, in tal modo, la crescita e lo sviluppo del sistema infrastrutturale dell'intera Unione Europea.

***Dalle infrastrutture prioritarie ai network prioritari:  
Competitività e coesione della strategia europea delle Reti  
Ten-T***

Il Libro Bianco della Unione Europea sui trasporti del 2001 è stato revisionato nel 2006 ed approfondito ulteriormente agli inizi del 2009 anche per effetto della crisi finanziaria, sottolineando, tra le altre cose, come fosse necessario ragionare non solo per modalità di trasporto, quanto anche per “comodalità”, individuando un sistema di obiettivi coerente con le strategie di Lisbona ed in un contesto di riferimento economico in cui il calo delle crescite delle economie europee, marciava ad un livello inferiore alla media del 3% annuo che invece aveva costituito la grandezza economica sulla base della quale era stata elaborata la strategia di Lisbona.

**Sulla consapevolezza di questo mutato scenario economico si innesta la recente crisi finanziaria.**

La “comodalità” da un lato, intesa come l'uso efficiente di differenti modi di trasporto considerati sia singolarmente che in combinazione l'uno con l'altro per aumentarne l'efficienza del sistema soprattutto attraverso il miglioramento delle prestazioni di ogni singola modalità, e i vari strumenti tipici di regolazione dei settori, rappresentano i due grossi temi che le future strategie europee non potranno ignorare, soprattutto perché l'impatto anticiclico di manovre di politica economica connesse alla realizzazione delle infrastrutture ed alla erogazione di servizi di trasporto, cioè il diritto alla mobilità, è sempre più precondizione di sviluppo economico e competitività dei territori.

A questa interpretazione “competitiva” della Rete TEN-T dovrà affiancarsi anche una visione “coesiva” del territorio dell'Unione.

Infrastrutture e regole comuni creano una economia unica, in cui il percorso di sviluppo è comune e passa, come detto prima, proprio attraverso la definizione di Infrastrutture di interesse europeo.

Regole comuni e infrastrutture di interesse europeo rappresentano, ad oggi, le coordinate logiche all'interno delle quali rimane necessario rivedere le possibilità di sviluppo del sistema TEN – T in Europa.

Come è già stato sottolineato, la politica europea dei trasporti considera come acquisita la fase della identificazione delle opere prioritarie e tende, sempre di più, a comportarsi come il motore della spinta istituzionale per la loro realizzazione anche con l'erogazione di specifici contributi alla realizzazione delle opere e ciò comporta il passaggio, sempre più netto, **dalla programmazione delle esigenze infrastrutturali ad una programmazione finanziaria strategica, finalmente europea che investa anche i collegamenti di secondo livello.**

L'individuazione dei profili di spesa per la realizzazione delle opere, degli impegni a carico dei soggetti istituzionalmente preposti al finanziamento delle opere, con il coinvolgimento di strumenti tipici di **partenariato pubblico privato**, rappresenta l'inizio di una nuova fase della politica dei trasporti europea.

Nel novembre 2008, in una comunicazione della Commissione al Consiglio sul piano europeo per la ripresa economica, venivano individuate, tra gli strumenti di economia reale sui quali intervenire per promuovere uno sviluppo equilibrato dell'economia europea, proprio le reti TEN – T.

In particolare le due linee di credito di fonte europea, il budget dell'Unione Europea per il finanziamento delle reti TEN - T ed i fondi di coesione regionale indirizzati soprattutto allo sviluppo delle reti di natura regionale, rappresentano ad oggi le fonti di finanziamento disponibili extra budget degli Stati membri.

Se nel periodo tra il 1998 ( primo anno di operatività dei progetti del Gruppo Christophersen) ed il 2006 (primo anno di operatività dei progetti del Gruppo Van Miert) il "costo" delle opere di interesse europeo è stato di **400 miliardi di euro**, si prevede che nel periodo della programmazione tra il 2013 2020, il costo aggiuntivo potrebbe commisurarsi a **500 miliardi di euro**, per un costo totale, nell'arco di 25 anni, pari a euro **900 miliardi di euro**.

A dare attuazione alle opere comprese in tale quadro finanziario, fino ad oggi, hanno contribuito prevalentemente le fonti di finanziamento interne agli Stati membri in misura del 50% ed, in Italia, tra il 2002 ed il 2008, soprattutto la Legge Obiettivo. Il 30% viene da risorse dell'Unione Europea ed il 20% da risorse derivanti da capitali privati incardinati in modelli tipo Public Private Partnership.

Al riguardo, proprio il Governo italiano, nella seduta del 9 ottobre 2008 del Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, ha sottolineato la necessità di un monitoraggio di tutte le azioni di carattere fisico, normativo e finanziario considerate necessarie per la realizzazione delle reti TEN - T.

Regole comuni per infrastrutture comuni, significano, soprattutto:

- **incentivare** il trasferimento di quota delle merci dalla strada alla ferrovia, considerando anche le interazioni esistenti tra nodi ed archi di rete multimodali presenti lungo il corridoio ed orientando le politiche di tariffazione più che sulle singole modalità di trasporto sui flussi di traffico che interessano specifici territori come le aree alpine ed i centri urbani e metropolitani;
- **introdurre** un monitoraggio ambientale uniforme lungo ogni singolo corridoio TEN - T, in modo che il costo fisso derivante dal consumo di beni non riproducibili come l'ambiente, nonostante soggiaccia a regole proprie di ogni Stato membro, sia considerato equivalente e pesi allo stesso modo sul valore finale del bene;
- **connettere** le infrastrutture di secondo livello e la loro programmazione allo scopo di garantire le interazioni di infrastrutturazione multimodale di ogni singolo Corridoio e quelle inserite nei Programmi Operativi Nazionali e Regionali (PON e POR) del QSN 2007 – 2013. Un tale approccio rimane essenziale anche per verificare, all'interno dei singoli Paesi, la volontà politica e la coerenza tra i Programmi Operativi Nazionali e Regionali (PON e POR) e le strategie e le azioni definite nel più complessivo quadro comunitario;
- **individuare** quei servizi, le infrastrutture su cui sono prestati e le relative modalità di trasporto in grado di realizzare, nei fatti, l'equità territoriale dell'accesso ai mercati.

Le regole comuni, il comune humus nel quale collocare i progetti transfrontalieri e le reti TEN - T che attraversano il territorio dei Paesi dell'Unione, realizzando così nei fatti i reali contenuti del Libro Bianco sui Trasporti del 2001, devono necessariamente portare alla individuazione di un percorso comune degli iter normativi in cui l'obiettivo dichiarato è il superamento dei mercati nazionali, ciò per traguardare una più ampia concorrenza nei diversi settori e lungo le stesse direttrici di traffico tra diversi settori, dei mercati nazionali. L'equivalenza delle regole, farà cadere anche le ultime barriere interne nel mercato comune europeo.

### ***Il coinvolgimento del privato: l'articolazione dei rischi***

In particolare si ritiene opportuno fare degli approfondimenti sia sul modello di **Partenariato Pubblico Privato**, sia sulle logiche legate alla **Concessione** di opere.

Ebbene in merito al tema legato alla **partnership tra pubblico e privato** il Documento Van Miert, quello approvato dalla Commissione e dal Parlamento Europeo nel 2004, ribadisce che il ricorso a tale strumento produce come risultato la migliore gestione dei rischi e dei costi.

Infatti:

- In teoria i mercati potrebbero assorbire i fabbisogni finanziari della rete transeuropea di trasporto. Il problema non è la mancanza di capitale privato. La difficoltà maggiore sta nella ripartizione del rischio tra investitore privato ed ente pubblico. **Un impianto normativo più chiaro ed omogeneo invoglierebbe probabilmente gli investitori privati ad assumersi una quota maggiore di rischio e convogliare maggiori finanziamenti privati nella costruzione di infrastrutture.**
- La possibilità di produrre rendite si differenzia per le infrastrutture puntuali e per quelle lineari. Nel caso dei trasporti via terra, la situazione non è la stessa: le ferrovie, il cui sviluppo è stato in massima parte finanziato dagli investitori privati durante il secolo diciannovesimo, devono essere in grado di competere con le strade, il cui uso è praticamente gratuito. Il basso costo del pedaggio stradale fa sì che gli investitori privati non possano garantire la totalità dei finanziamenti alla costruzione a causa dei costi relativamente – e artificiosamente – bassi applicati per l'uso delle infrastrutture. È dunque necessario fare ricorso al finanziamento misto.
- Le partnership tra pubblico e privato, anche se non apportano quote significative di capitale privato, possiedono un pregio essenziale che sta nell'obbligare alla massima trasparenza nei costi e nell'indurre gli enti pubblici ad una gestione più oculata. **Le partnership obbligano gli Stati a chiarire anche le proprie politiche di lungo termine (regolamentazione, pagamento di diritti per l'uso delle infrastrutture) nonché ad assumere l'impegno contrattuale di ridurre i rischi. La netta suddivisione del rischio tra enti pubblici e settore privato è essenziale.**
- La consuetudine di valutare il rischio non è molto diffusa in un settore che rientra per tradizione nella sfera pubblica. I responsabili delle decisioni non hanno lo stimolo di ricercare soluzioni di finanziamento miste (pubblico - privato). Questo atteggiamento tradizionale disincentiva l'investitore privato. **Il Gruppo Van Miert propone che i principali progetti prioritari della rete transeuropea fossero sottoposti sia all'analisi del rischio sia a quella delle opportunità di finanziamento privato.**
- La ripartizione del rischio è la chiave che determina il successo della partnership pubblico-privato. A questo fine, i meccanismi di garanzia svolgono una funzione essenziale. Una apposita comunicazione della Commissione sullo sviluppo della rete

transeuropea sostiene l'idea che la Comunità garantisca i concessionari dal rischio di mancato completamento dell'opera o di ritardi in certi suoi segmenti.

- La Comunità potrebbe rilasciare garanzie sul finanziamento di progetti prioritari, ai sensi dell'articolo 103 del Trattato CE, assieme agli Stati Membri interessati e alla Banca Europea per gli Investimenti. Queste garanzie dimostrerebbero la misura dell'interesse e della fiducia dell'Unione verso un particolare progetto.
- A copertura di queste garanzie, si dovrebbe pensare ad un **"Fondo Mutuo per i Rischi"**. Il **"Fondo Mutuo per i Rischi"** sarebbe istituito secondo regole stabilite di concerto con la BEI e finanziato dagli Stati Membri e dalla Comunità.
- **Il finanziamento di questa riserva dovrebbe tenere conto del livello di probabilità che i rischi coperti si materializzino.** Il contributo del budget della Comunità al fondo mutuo sarebbe finanziato con le voci di budget TEN-T o forse anche da contributi di altri strumenti finanziari quali i fondi strutturali e i Fondi di Coesione. **Il Gruppo Van Miert propose che la Commissione esaminasse la fattibilità di questi nuovi meccanismi di garanzia e valutasse il potenziale di tale approccio nel quadro delle nuove opere incluse nelle nuove previsioni finanziarie.** Il Gruppo ritenne che, nella migliore delle ipotesi, il settore privato avrebbe potuto garantire al settore del trasporto terrestre **un contributo dal 10% al 30% del costo totale dei progetti prioritari.**

Si sono voluti ribadire questi punti perché si ritiene che lo strumento del Partenariato Pubblico Privato costituisca oggi, in questa delicata fase di crisi economica, un itinerario procedurale essenziale.

### ***Il coinvolgimento del pubblico: le nuove finalità***

In merito alla **"Concessione"** è utile ricordare come tra le attività recenti della Commissione Europea, ci sia la rielaborazione e l'individuazione di un profilo comune delle procedure di rilascio delle concessioni.

Nell'occasione della rielaborazione delle direttive sui pubblici contratti la Commissione ha proposto l'apertura di una nuova procedura di aggiudicazione dei contratti denominata **"dialogo competitivo"**.

Questa procedura si applica ai mercati complessi e, in particolare quando l'organo di aggiudicazione non si trova nella condizione di definire i mezzi tecnici che soddisfano alle proprie necessità oppure il quadro legale e/o finanziario del progetto.

La procedura di dialogo competitivo consente i contatti bilaterali tra vari candidati nella fase iniziale. Quando l'organo suddetto sarà in grado di identificare le soluzioni che rispondono alle proprie necessità, la fase di dialogo verrà chiusa. A questa seguiranno la fase di offerta pubblica e di valutazione delle offerte.

È questo un nuovo approccio nella definizione delle modalità di rilascio delle concessioni.

Nell'applicazione della normativa europea, in materia, rimane necessario interrogarci sulla necessità di rendere omogeneo il settore dei contratti pubblici in Europa. Le forti differenziazioni nelle singole modalità di trasporto ed il differente grado di liberalizzazione raggiunto nei diversi Paesi anche all'interno della stessa modalità, possono aver nei fatti modificato l'uso pubblico sotteso alla proprietà delle reti e quindi per questa via al sistema degli obblighi di servizio pubblico a questo connesso.

### ***Verso una organizzazione decisionale concreta e misurabile***

Il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero della Economia e delle Finanze, sin dall'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, hanno cercato di sancire, in modo formale: **un nuovo approccio nella definizione dell'Allegato stesso.**

Esaminiamo, infatti, l'attuale itinerario che porta alla copertura finanziaria di una scelta strategica:

- Si parte da un'opera già inserita in una Delibera approvata dal CIPE (Delibera 121 o 130).
- Gli elaborati progettuali vengono trasmessi alla Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti da parte della Stazione Appaltante (Comune, Azienda concessionaria, ANAS, RFI, ecc.).
- La Struttura Tecnica di Missione istruisce la proposta e, in base alla Legge Obiettivo, ha 90 giorni per tale attività ed ulteriori 90 giorni per recepire le osservazioni da altri Dicasteri o Amministrazioni.
- la Struttura Tecnica indice la Conferenza dei Servizi e poi inoltra al CIPE la proposta progettuale.

Ma se non ci sono risorse questo iter rimane solo un iter formale. Quest'anno la decisione del CIPE assunta il 6 marzo da un lato ed il rifinanziamento della Legge Obiettivo attraverso l'articolo 21 della Legge 2/2009 dall'altro, hanno consentito di disporre a priori di un riferimento certo in termini di disponibilità finanziaria.

Questo però testimonia, in realtà, un rapporto nuovo tra Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un rapporto che parte già dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica dello scorso anno in cui, in modo inequivocabile, il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva identificato un Piano Fonti Impieghi triennale.

Questo dimostra, quindi, che un rapporto propedeutico tra i due Dicasteri produce non solo una motivata certezza sull'intero iter procedurale della Legge Obiettivo ma evita l'attivazione di procedure inutili perché non garantite dalla copertura finanziaria.

**Capitolo 3: Infrastrutture, Legge Obiettivo e CIPE**



## **Premessa**

Il termine avanzamento, il termine opere cantierate, il termine opere avviate, assume, nella pratica istituzionale, significati differenti a causa soprattutto delle difficoltà che si incontrano nel volere descrivere, con un indice sufficientemente sintetico quale appunto il concetto di avanzamento, il progresso fisico nella realizzazione di un'opera ed il consumo di risorse a questo associato.

Nella realtà dei fatti, i processi che si vogliono spiegare con il concetto di avanzamento sono molto più complessi.

L'avanzamento programmatico e pianificatorio, l'impatto sulle finanze pubbliche e sui fondamentali macroeconomici, l'impatto della stessa Legge Obiettivo su sistemi che registrano regolazioni estremamente differenziate perché calati in mercati configurati in maniera molto differenziata, devono necessariamente essere compresi nella valutazione della politica dei trasporti del nostro Paese,

Per questi motivi proponiamo qui di seguito una lettura dell'avanzamento delle opere di Legge Obiettivo che si ponga come oggetto di indagine il confronto tra le disponibilità impegnate, cioè quel sacrificio finanziario coperto non solo dalla legge obiettivo ed i costi così come erano stati dichiarati nell'Allegato Infrastrutture del 2008. Questa precisa definizione di avanzamento, valutata in termini nazionali e rispetto ai valori registrati nel Mezzogiorno, è qui di seguito illustrata non solo in relazione alla natura lineare o puntuale dell'infrastruttura, ma anche in relazione alla famiglia di infrastrutture che spesso, sottintende precise forme di regolazione e precise configurazione dei mercati.

Da questa definizione di avanzamento discende una diversa articolazione delle necessità ed in particolare del fabbisogno che spesso non è solo di natura finanziaria ma anche regolativa. Così come lo stesso fabbisogno è caratterizzato da consumi effettivi di risorse differenziate nel tempo con inizi di consumo delle stesse che possono essere programmabili a causa dell'avanzamento progettuale o dei tempi necessari alla sua approvazione come progetto definitivo da parte del CIPE. Proprio questa singolarità connessa ad ogni opera richiede interventi fortemente differenziati.

Nel seguito di questo capitolo, faremo quindi riferimento ad un concetto di avanzamento che è di tipo programmatico. Nella restante parte del lavoro, riassunto per ogni famiglia di infrastruttura, riporteremo anche le usuali misure dell'avanzamento fisico.

**Nell'Allegato 1, si indicheranno nel dettaglio le schede relative ad ognuna delle opere che costituisce il valore del deliberato CIPE.**

Come vedremo meglio nella parte del lavoro che individua alcune infrastrutture e temi monografici, l'avanzamento della Legge Obiettivo ad oggi, esprime una ampia e differenziata necessità di intervento: a fronte di opere che registrano un impegno di risorse e che sono già appaltate o comunque in una qualunque fase attuativa che va dall'opera conclusa all'opera affidata, ci sono anche altre opere caratterizzate da processi programmatici non ancora conclusi, come le opere approvate dal CIPE nella forma progettuale definitiva o preliminare che quindi richiedono ulteriori tempi per iniziare a consumare risorse finanziarie.

Così come esiste un patrimonio progettuale che fa capo alla Struttura Tecnica di Missione di progetti mai presentati al CIPE ma che rappresentano comunque un insieme imprescindibile per apprezzare pienamente quello che sarà il processo di programmazione con le sue esigenze finanziarie.

### ***Il contesto italiano la politica infrastrutturale per effetto delle Delibere CIPE***

#### ***Cronistoria dell'avanzamento programmatico***

Tra il novembre del 2002 ed il dicembre 2008 la variazione della dimensione finanziaria del Programma è stata nel tempo fotografata dagli Allegati Infrastrutture ai DPEF che si sono succeduti tra il 2003 e il 2008, da leggi finanziarie che hanno indicato nuove priorità ed assegnato destinazioni di fondi da Legge Obiettivo e non ultimo, dalla variazione delle indicazioni di programmazione dei soggetti aggiudicatori responsabili della propria programmazione e titolari di contratti di programma o di capacità di impegno di spesa su investimenti di mano pubblica.

L'insieme delle opere che costituivano la delibera 121 del 2001, era rappresentato da esigenze infrastrutturali rese note all'interno di un documento ad evidenza pubblica di cui la delibera 121/2001 rappresentava una *summa*.

Qualunque soggetto aggiudicatore titolare della propria programmazione e di un rapporto con lo Stato regolato dagli ordinari strumenti di contratti pluriennali o di impegno di capacità di spesa nel settore degli investimenti in infrastrutture di trasporto, vedeva le proprie

esigenze infrastrutturali, a qualunque stadio fossero, confluite nella delibera CIPE 121/2001.

Proprio per la sua natura di Piano dei Piani e la complessità del processo di programmazione spinto sia da forze endogene, come il cambiamento delle priorità dei singoli soggetti attuatori che da forze esogene, come le Leggi finanziarie che si sono succedute, hanno determinato la sua evoluzione. Un processo evolutivo garantito dal funzionamento della Legge Obiettivo e del CIPE che ha svolto, in questi anni, il ruolo di filtro delle esigenze infrastrutturali nazionali.

**Nel 2001, al momento della prima approvazione da parte del CIPE, il Programma aveva un costo di 125.858,300 milioni di euro, a fronte di coperture già disponibili al dicembre 2001 pari a 11.866,372 milioni di euro.**

Con la delibera CIPE n. 69/2008 di approvazione del DPEF 2009 - 2013, il costo totale del Programma è stato aggiornato a 174.229,591 milioni di euro, confermando sostanzialmente quanto era stato già indicato dalla delibera 130/2006, con un fabbisogno programmatico di circa 113,6 miliardi di euro; il valore delle sole opere già deliberate dal CIPE saliva a 115.549,34 milioni di euro, con un fabbisogno di circa 55 miliardi di euro.

**Tabella 3: Conclusioni dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 2011**

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	DELIBERA N. 121/2001		AGGIORNAMENTO GIUGNO 2008			
	COSTO	DISPONIBILITA'	COSTO	DISPONIBILITA' assegnazioni L. 166/2002	ALTRE DISPONIBILITA'	TOTALE DISPONIBILITA'
TOTALE IN MEURO	125.861,410	11.866,372	174.229,591	15.097,730	61.202,187	76.139,307
MEZZOGIORNO			MEZZOGIORNO			
TOTALE IN MEURO	56.670,402	6.237,766	61.271,099	5.135,890	21.994,273	26.858,163
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	45,0%	52,6%	35,2%	34,0%	35,9%	35,3%

La "Relazione sull'attuazione della Legge Obiettivo", presentata nella seduta del CIPE del 6 Marzo 2009, prende atto del passaggio del valore delle opere deliberate quantificate in 116.801,4 milioni di euro. Rispetto al valore del deliberato inserito nell'allegato infrastrutture al

DPEF 2009 - 2012 pari a 115.549,74 milioni di euro, sono intervenute ulteriori attività del CIPE: la variante alla SS 341 Gallaratese, per 133 milioni di euro, l'A4 Torino - Milano tronco Il variante di Bernate Ticino per 249,49 milioni di euro.

A questo valore va **aggiunto** l'importo di 601.16 milioni di euro come maggiore costo dell'Asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e **sottratto il risparmio**, a seguito della gara per promotore di 453,18 milioni di euro dell'asse autostradale Ragusa - Catania.

Il valore di 116.801,4 milioni di euro, rappresenta l'insieme di opere che hanno costituito oggetto delle attività deliberative del CIPE tra il 2002 ed il 2008 ed un di cui del valore delle esigenze programmatiche indicate dall'Allegato infrastrutture al DPEF 2009 - 2011 e quantificate nel giugno del 2008 in 174.229 mln di euro.

La differenza tra il valore del Programma delle Opere strategiche indicate dal DPEF 2009 - 2011 ed il valore, aggiornato al febbraio 2009 delle opere deliberate dal CIPE, è pari a 57.428,191 milioni di euro. A questo valore appartengono opere indicate nella Delibera CIPE 121 del 2001, nei suoi aggiornamenti successivi ma che ad oggi, non registrano avanzamenti programmatici che siano stati "registrati" od abbiano costituito oggetto di delibere CIPE.

Nell'allegato Infrastrutture al DPEF 2009 - 2011 si indicava come costo del mancato avanzamento programmatico del piano programma, il valore differenziale tra 174 e 116,8 miliardi di euro, quantificabile come un vero e proprio costo del non fare dovuto essenzialmente al mancato avanzamento programmatico riferibile al periodo aprile 2006 giugno 2008.

A questo mancato avanzamento programmatico, non sono estranei almeno due eventi:

- il primo ravvisabile in una nuova articolazione programmatica delle opere, alcune delle quali programmate in periodi ulteriori rispetto alla validità decennale del Programma Infrastrutture Strategiche, rendendo illeggibile a posteriori, la coincidenza tra il valore del programmato, del deliberato CIPE e dei conseguenti fabbisogni (1).
- Il secondo nella scelta di politica economica indicata dalla normativa dettata dalla Legge Finanziaria 2007, che – per gli esercizi 2007, 2008 e 2009 – ha reso indisponibile quota delle

---

<sup>1</sup> L'articolazione delle opere nel DPEF 2008 – 2012 era la seguente:

opere ultimate per un valore di 2.171,79 mln di euro; opere in corso di realizzazione integralmente coperte, per un valore di 13.696,38 mln di euro; opere in corso con copertura parziale per un valore complessivo 21.383,73 mln di euro con l'indicazione di 8.593,83 mln di euro di fabbisogno riferito a questa voce; opere da avviare entro il 2012 per un importo complessivo di 55.906,64 mln di euro e di un fabbisogno da coprire per un ammontare di 19.816,04 mln di euro; opere da inserire per un importo globale di 4.971,07 mln di euro ed un fabbisogno da reperire riferito a questa voce per 3.739,58 mln di euro; opere prioritarie Ten-T per 13.425 mln di euro.

dotazioni delle unità previsionali iscritte nel bilancio dello Stato e dedicate alla Voce investimenti in infrastrutture. In questo contesto, l'accantonamento "forzato" operato con il comma 507 della legge finanziaria per il 2007, ha inciso in maniera molto differenziata sulla programmazione strategica e sulle disponibilità di competenza e cassa soprattutto di quei soggetti aggiudicatori che ne fanno ordinariamente ricorso nelle proprie programmazioni pluriennali. R.F.I. ed Anas, che rappresentano oltre l'80% del valore del Programma delle Infrastrutture Strategiche, hanno registrato difficoltà di programmazione anche delle risorse ordinarie, indispensabili per il ricorso a finanziamenti integrativi derivanti dalla Legge Obiettivo.

### ***Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche avviate e percentuale di avanzamento programmatico***

Per opere completate intendiamo progetti appartenenti a famiglie infrastrutturali o a voci complesse di infrastrutture, costituite da progetti autonomamente funzionali per i quali la disponibilità impegnata, derivante da fonti diverse, ha costituito copertura per la procedura di gara o almeno di affidamento.

Per opere avviate si intendono opere che sono completate, in gara, con lavori affidati e lavori in corso.

In sintesi, le opere con disponibilità impegnate sono pari a 31.589,300 milioni di euro ed hanno attivato un volano di investimenti pari a 49 miliardi di euro, di cui il 46%, cioè oltre 14 miliardi di euro è riferibile ad opere collocate nel Mezzogiorno.

Il valore nazionale delle opere e/o dei progetti con autonomia funzionale considerate completate secondo l'accezione di cui sopra, è per il 13 % completate, per il 17 % in gara, per il 6,6 % affidate e per il 62,% con lavori in corso.

La tabella che segue, indica secondo la primigenia struttura della delibera 121/2001 lo stato di avanzamento delle opere avviate, con i rispettivi valori di disponibilità impegnate allo stadio di lavori conclusi, lavori in gara, affidati o in corso.

Tabella 4: Opere avviate e completate

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Valore complessivo delle disponibilità impegnate	Infrastrutture strategiche in corso valori del progetto (disponibilità impegnate)			
			Completato	gara	lavori affidati	lavori in corso
<b>SISTEMA VALICHI*</b>						
Brennero	3.575,00	-				
Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006 2009) (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009		-				
<b>Totale Valichi</b>	<b>3.575,00</b>	-	-	-	-	-
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>		-				
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	10.600,00	-				
Linea ferroviaria Aosta-Martigny (NOTA INTEGRATIVA DPEF 2005-2008 - motivazioni funzionali)		-				
Tratta Venezia-Udine-Vienna		-				
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.071,71	385,57		385,57		
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.375,00	-				
Accessibilità Valtellina		-				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>14.046,71</b>	<b>385,57</b>	-	<b>385,57</b>	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
Tunnel Monte Bianco		-				
Complemento stradale Corridoio 5	3.130,99	1.436,61		258,60	514,81	663,20
Accessibilità Valtellina	959,56	534,82				534,82
Accessibilità Malpensa	552,11	-				-
Autostrada Asti-Cuneo	118,49	-				
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)		-				
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto)	7.046,57	-				
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	4.255,75	1.134,54	1.134,54			
Riqualfica SS 415 Paullese	86,83	-				
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>16.150,31</b>	<b>3.105,97</b>	<b>1.134,54</b>	<b>258,60</b>	<b>514,81</b>	<b>1.198,02</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale padano</b>	<b>30.197,01</b>	<b>3.491,54</b>	<b>1.134,54</b>	<b>644,17</b>	<b>514,81</b>	<b>1.198,02</b>

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

<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario Brennero- Verona-Parma-La Spezia	4.867,16	-				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>4.867,16</b>	-	-	-	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
Asse autostradale Brennero- Verona-Parma-La Spezia	1.832,72	-				
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>1.832,72</b>	-	-	-	-	-
<b>Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero</b>	<b>6.699,88</b>	-	-	-	-	-
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario Ventimiglia- Genova-Novara-Milano (Sempione)	7.222,50	622,00		622,00		
Potenziamento sistema Gottardo	1.000,00	-				
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	2.070,00	-				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>10.292,50</b>	<b>622,00</b>	-	<b>622,00</b>	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
SS 28	550,06	-				
Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio- Ceva/Milesimo (DPEF 2005-2008 NUOVI INTERVENTI)						
Asse autostradale Cecina- Civitavecchia	3.787,80	-				
Adeguamento Cassia RM-VT	295,02	-				
Adeguamento Salaria		-				
Adeguamento SS 156	291,28	291,28		-	291,28	
Dorsale Atina-Colli al Volturno		-				
Pontina - A12 -Appia	1.656,52	-				
Cisterna - Valmontone	636,93	-				
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.380,00	-				
Asse autostradale Salerno- Reggio Calabria	9.665,00	6.880,49	960,98	1.503,86	128,40	4.287,25
Asse autostradale Palermo- Messina	1.055,47	1.032,68	1.032,68			
Asse autostradale Messina- Siracusa-Gela	728,33	694,45				694,45
Nord-Sud Camastra-Gela		-				
Agrigento-Caltanissetta-A19	518,59	516,34		516,34		

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

Ragusa-Catania	897,20	-				
Gela-Agrigento-Trapani		-				
Palermo-Agrigento	1.218,41	-				
<b>Totale sistemi stradali e autostradali**</b>	<b>22.732,67</b>	<b>9.467,30</b>	<b>1.993,66</b>	<b>2.072,26</b>	<b>419,68</b>	<b>4.981,70</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa</b>	<b>33.025,17</b>	<b>10.089,30</b>	<b>1.993,66</b>	<b>2.694,26</b>	<b>419,68</b>	<b>4.981,70</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	429,27	200,00		200,00		
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>429,27</b>	<b>200,00</b>	<b>-</b>	<b>200,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto		-				-
Foggia - Cerignola		115,70				115,70
Bari - Matera		-				
Gioia del Colle - Matera		-				
SS 172 dei Trulli		-				
Ammodernamento SS 7 - SS 106		-				
Maglie - S. Maria di Leuca	201,40	-				
completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	36,22	36,21	36,21			
<b>Totale sistemi stradali e autostradali**</b>	<b>237,62</b>	<b>151,91</b>	<b>36,21</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>115,70</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale adriatico</b>	<b>666,89</b>	<b>351,91</b>	<b>36,21</b>	<b>200,00</b>	<b>-</b>	<b>115,70</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero		-				
Asse ferroviario Milano-Firenze		-				
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio E. - DPEF 2005-2008 - NUOVO INTERVENTO						
<b>Totale sistemi ferroviari</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>



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

<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>		-				
Asse autostradale Variante di Valico (a)		-				
Nodo stradale e autostradale di Bologna		-				
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	563,03	-				
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale		-				
Modena-Lucca		-				
Totale sistemi stradali e autostradali		-	-	-	-	-
<b>Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale</b>	-	-	-	-	-	-
<b>PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)</b>	<b>4.271,63</b>	<b>3.243,70</b>			800,00	2.443,70
<b>PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)</b>	<b>4.684,30</b>					
<b>CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA</b>						
<b>Sistemi ferroviari</b>						
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	2.450,84	-				
Passo Corese - Rieti	792,20	-				
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria		-				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>3.243,04</b>	-	-	-	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>						
nodo ferrostradale Casalecchio di Reno - (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	217,94	-				
Valichi appenninici (E.R.)		-				
Valichi appenninici (TOSC.)		-				
Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana 963,192-106,907-23,241-133,762-190,573 /tratta toscana 762,807-390,958-6,714-27,372-67,139/tratta umbra 278,887-20,658-51,646-77,469)	271,12	271,12		271,12		
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (tratta marchigiana 669,845-204-5,165-54,744-108,972/tratta umbra 285,601-25,823-59,393-81,6)	2.184,10	2.095,61				2.095,61
Nodo di Perugia	707,39	-				
Strada Tre Valli	630,45	14,56				14,56
Terni-Rieti	222,02	216,10				216,10
Rieti-L'Aquila-Navelli	20,05	21,16				21,16
Pedemontana Abruzzo-Marche		-				

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

Galleria sicurezza Gran Sasso		-				
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Teroli)		-				
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	680,38	61,79				61,79
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Teroli-Candela		-				
Salerno-Potenza-Bari		-				
Murgia-Pollino		-				
Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	2.093,44	769,79				769,79
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>7.026,90</b>	<b>3.450,13</b>	-	<b>271,12</b>	-	<b>3.179,01</b>
<b>Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica</b>	<b>10.269,94</b>	<b>3.450,13</b>	-	<b>271,12</b>	-	<b>3.179,01</b>
<b>SISTEMI URBANI</b>						
Grandi stazioni riqualificazioni	401,47	293,74				293,74
Grandi stazioni Infrastrutture	284,47	284,47				284,47
Metropolitane milanesi	3.243,93	214,12				214,12
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	240,62	264,40	264,40			
Accessibilità Fiera di Milano	336,57	336,56				336,56
Torino metropolitana	258,54	-				
Monza metropolitana	1.420,82	-				
Brescia metropolitana	666,91	655,82				655,82
Veneto sistema metropolitano	140,00	-				
Metropolitana lagunare di venezia (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		-				
Trieste penetrazione grande viabilità nord		-				
Bologna metropolitana	788,86	-				
Modena metropolitana		-				
Costa romagnola metropolitana	92,05	92,05			92,05	
Genova metropolitana		-				
Nodo stradale e autostradale di Genova		-				
Firenze sistema tramviario		-				
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/ B1 / GRA	3.660,33	2.305,73	613,07			1.692,66
Nodo urbano di Roma		-				
Viabilità complementare dell'autostrada Roma - aeroporto Fiumicino (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		150,00		18,00		132,00

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

Area Castelli		-				
Napoli metropolitana e reti metropolitane di Salerno e Caserta	3.675,91	2.448,72				2.448,72
Napoli risanamento del sottosuolo	26,67	30,97	9,23		9,67	12,07
Bari tangenziale		-				
Bari nodo ferroviario e metropolitana		-				
Messina metropolitana		-				
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)		-				
Nodo di Catania	932,00	-				
<b>Totale Sistemi urbani</b>	<b>16.169,14</b>	<b>7.076,58</b>	<b>886,70</b>	<b>18,00</b>	<b>101,72</b>	<b>6.070,16</b>
<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA</b> adeguamento SS 131 (Cagliari-Sassari; Nuoro-S. Teresa di Gallura) 671,394-25,823-100,709-147,19/SS-Alghero 103,291-1,549-15,494-22,724/porto di Olbia 51,646-5,165-12,911-12,911/porto di Golfo Aranci 20,658-0,775-3,873-7,747/porto di Porto Torres 8,263-0,207-0,826-4,648	<b>121,15</b>	<b>133,35</b>				
			41,15			92,20
<b>HUB PORTUALI</b> Ancona 103,291-25,823-25,823-51,646/Civitavecchia 118,785-3,615-49,063-54,228/Taranto 51,646-2,582-10,329-20,658/allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165-30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329-20,658	<b>1.420,01</b>	<b>674,88</b>		<b>674,88</b>		
<b>HUB INTERPORTUALI</b> scalo merci Poggio Mirteto 258,228-0-5,165-0/Gioia Tauro 92,962-5,165-15,494-30,987/Nola-Battipaglia-Marcianise 361,520-14,461-22,724-29,954/area romana 149,772-10,329-25,823-25,823/Segrate 113,621-1,5493-0-0/Jesi 87,798-10,329-20,658-25,823/centro merci Novara 296,963-162,684-4,132-0-0/area brindisina 61,975-1,033-0-0/Catania 10,846-9,813-3,099-2,582-5,165/Termini Imerese 1,549-1,549-0-0/Livorno Guasticce 25,823-2,582-5,165-7,747/piastra logistica umbra 14,719-1,549-7,747-5,681/conca di accesso e attrezzature porto di Cremona 57,843-23,241-1,033-6,197-18,076	<b>573,38</b>	<b>370,61</b>	<b>11,18</b>			
				127,81		231,62

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

<b>ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI</b>	<b>560,37</b>	<b>268,95</b>		268,95		
<b>SCHEMI IDRICI</b>	<b>1.400,20</b>	<b>1.433,99</b>	<b>55,51</b>	<b>752,63</b>	<b>173,31</b>	<b>452,54</b>
Schemi Idrici Abruzzo	61,82	<b>36,81</b>				36,81
Schemi Idrici Basilicata	414,35	<b>369,64</b>		254,15	21,57	93,92
Schemi Idrici Calabria	105,09	<b>128,44</b>		81,85	23,19	23,40
Schemi Idrici Campania		<b>128,55</b>			128,55	
Schemi Idrici Molise	186,94	<b>198,43</b>		75,00		123,43
Schemi Idrici Puglia	191,32	<b>149,20</b>		129,32		19,88
Schemi Idrici Sardegna	212,95	<b>181,62</b>	55,51	126,11		
Schemi idrici Sicilia	227,74	<b>241,30</b>		86,20		155,10
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	<b>1.793,00</b>	<b>691,50</b>	81,50		90,00	520,00
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI</b>		-	-			
<b>MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI</b>	<b>322,26</b>	<b>312,86</b>				312,86
<b>PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA</b>	<b>489,08</b>	-				
<b>TOTALE IN MEURO</b>	<b>116.238,40</b>	<b>31.589,30</b>	<b>4.240,45</b>	<b>5.651,82</b>	<b>2.099,52</b>	<b>19.597,51</b>
<b>MEZZOGIORNO</b>	30.452,67	14.154,48	2.135,76	2.772,83	311,38	8.934,51
<b>PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE</b>	<b>26,20</b>	<b>44,81</b>	<b>50,37</b>	<b>49,06</b>	<b>14,83</b>	<b>45,59</b>
* alla voce valichi sono comprese le opere ricasate dalla Corte dei conti ma non è compresa la Torino Lione						

Gli stessi dati, analizzati per l'aggregato più ampio possibile, cioè per famiglie di infrastrutture, ci indicano lo stato che segue.

Rispetto ai costi conosciuti per famiglie di infrastrutture e resi pubblici con l'Allegato Infrastrutture del giugno del 2008, le famiglie infrastrutturali relative al Sistema Valichi, al corridoio plurimodale Tirreno Brennero ed al corridoio plurimodale dorsale centrale, non hanno registrato nessun impegno di disponibilità e quindi nessun avanzamento programmatico.

Altre famiglie infrastrutturali, come il corridoio padano, componente italiana del Corridoio n 5, il corridoio tirrenico nord Europa che si estende lungo tutta la fascia tirrenica del centro sud Italia ed in cui insistono importantissime infrastrutture come l'asse autostradale Salerno Reggio Calabria ed il sistema stradale siciliano oltre al Corridoio n 1 Berlino Palermo, registrano rispettivamente un avanzamento di oltre l'11 % e di oltre il 30%.

Particolarmente indicativa per la speciale attitudine che ha dimostrato la legge obiettivo di intervenire su antiche esigenze infrastrutturali, è l'esperienza conseguita in questi anni di funzionamento della legge obiettivo dell'avanzamento relativo agli schemi idrici: ad oggi l'avanzamento registrato è pari quasi al 100%.

Il rapporto delle disponibilità impegnate sui valori di costo deliberati dal CIPE, porta ad un avanzamento nazionale del 42%.

**Il valore dell'avanzamento nazionale del programma infrastrutture strategiche rimane pari al 27% a fronte di un avanzamento relativo ad opere localizzate nel Mezzogiorno pari al 46%.**

**Tabella 5: Avanzamento programmatico per opere avviate e famiglie di infrastrutture**

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Valore complessivo delle disponibilità impegnate	Valore % dell'avanzamento
<b>SISTEMA VALICHI*</b>			
Totale Valichi	3.575,00	-	-
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>			
Totale sistemi ferroviari	14.046,71	385,57	2,74
Totale sistemi stradali e autostradali	16.150,31	3.105,97	19,23
Totale Corridoio plurimodale padano	30.197,01	3.491,54	11,56
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO</b>			
Totale sistemi ferroviari	4.867,16	-	-
Sistemi stradali ed autostradali			
Totale sistemi stradali e autostradali	1.832,72	-	-
Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero	6.699,88	-	-
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA</b>			
Totale sistemi ferroviari	10.292,50	622,00	6,04
Totale sistemi stradali e autostradali	22.732,67	9.467,30	41,65
Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa	33.025,17	10.089,30	30,55
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>			
Totale sistemi ferroviari	429,27	200,00	46,59
Totale sistemi stradali e autostradali	237,62	151,91	63,93
Totale Corridoio plurimodale adriatico	666,89	351,91	52,77
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>			
Totale sistemi ferroviari		-	
Totale sistemi stradali e autostradali	563.033		

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

<b>Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale</b>	-	-	
<b>PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)</b>	<b>4.271,63</b>	<b>3.243,70</b>	<b>75,94</b>
<b>PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)</b>	<b>4.684,30</b>	-	-
<b>CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA</b>			
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>3.243,04</b>	-	-
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>7.026,90</b>	<b>3.450,13</b>	<b>49,10</b>
<b>Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica</b>	<b>10.269,94</b>	<b>3.450,13</b>	<b>33,59</b>
<b>SISTEMI URBANI</b>	<b>16.169,14</b>	<b>7.076,58</b>	<b>43,77</b>
<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA adeguamento SS 131 (Cagliari-Sassari; Nuoro-S. Teresa di Gallura) 671,394-25,823-100,709-147,19/SS-Alghero 103,291-1,549-15,494-22,724/porto di Olbia 51,646-5,165-12,911-12,911/porto di Golfo Aranci 20,65</b>	<b>121,15</b>	<b>133,35</b>	<b>100%</b>
<b>HUB PORTUALI</b> Ancona 103,291-25,823-25,823-51,646/Civitavecchia 118,785-3,615-49,063-54,228/Taranto 51,646-2,582-10,329-20,658/allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5	<b>1.420,01</b>	<b>674,88</b>	<b>47,53</b>
<b>HUB INTERPORTUALI</b> scalo merci Poggio Mirteto 258,228-0-5,165-0/Gioia Tauro 92,962-5,165-15,494-30,987/Nola-Battipaglia-Marcianise 361,520-14,461-22,724-29,954/area romana 149,772-10,329-25,823-25,823/Segrate 113,621-1,5493-0-0/Jesi 87,798-10,329-20,658-25	<b>573,38</b>	<b>370,61</b>	<b>64,64</b>
<b>ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI</b>	<b>560,37</b>	<b>268,95</b>	<b>47,99</b>
<b>SCHEMI IDRICI</b>	<b>1.400,20</b>	<b>1.433,99</b>	<b>100</b>
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	<b>1.793,00</b>	<b>691,50</b>	<b>38,57</b>
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI</b>		-	
<b>MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI</b>	<b>322,26</b>	<b>312,86</b>	<b>97,08</b>
<b>PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA</b>	<b>489,08</b>	-	-
<b>TOTALE IN MEURO</b>	<b>116.238,40</b>	<b>31.589,30</b>	<b>27,18</b>
<b>MEZZOGIORNO</b>	30.452,67	14.154,48	<b>46,48</b>
<b>PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE</b>	<b>26,20</b>	<b>44,81</b>	

La tabella che precede indica l'assegnazione di disponibilità impegnate rispetto ai costi deliberati dal CIPE per ogni progetto che abbia registrato una attivazione.

Registrano necessità di ulteriori finanziamenti ma sono sostanzialmente fuori dal processo di programmazione per aver raggiunto uno stato di avanzamento compreso tra il 70 ed il 90% , opere come il Mo.SE e l'Autostrada Salerno Reggio Calabria, gli schemi idrici di Basilicata Puglia e Sardegna.

### **Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche oggetto di delibera CIPE**

Con l'allegato 2 della delibera 10/2009, il CIPE ha complessivamente indicato in 116.801,427 milioni di euro il valore del deliberato CIPE in data marzo 2009 ed indicato le forme di copertura avvenute sino a quella data su progetti, opere o lotti funzionali delle Infrastrutture strategiche.

**Tabella 6: Sintesi della copertura del Programma Infrastrutture Strategiche  
delibera CIPE 10/2009**

Valore complessivo di costo	Assegnazioni CIPE di legge obiettivo	Altre risorse pubbliche	Risorse private	Totale	Fabbisogno
116.801,427	14.092,785	26.996,559	25.802,158	66.891,502	49.909,925

La descrizione del fabbisogno come differenziale tra il costo del valore del progetto deliberato e la copertura complessiva delle opere, indica una articolazione nel tempo differenziata per effetto della natura del progetto individuato. Da qui la necessità di scomporre il valore di 116.801,427 milioni di euro in progetti definitivi e progetti preliminari.

Su un complessivo valore del deliberato pari a 116,8 miliardi di euro, circa 30 miliardi riguardano progettazioni preliminari e circa 11 miliardi di euro di opere sono ad uno stadio di progettazione definitiva. Dei circa 30 miliardi di euro di valore del deliberato preliminare, circa 11 miliardi, il 40% , sono progetti ferroviari

**Tabella 7: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche deliberate dal CIPE**

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Deliberato CIPE	
		Fabbisogno PP	Fabbisogno PD
<b>SISTEMA VALICHI*</b>			
Traforo di sicurezza del Frejus			30,00
Sempione			
Brennero	3.575,00	ricusata	
Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006 2009) (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006- 2009			
<b>Totale Valichi</b>	<b>3.575,00</b>	-	<b>30,00</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>			
<b>Sistemi ferroviari</b>			
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	10.600,00	6.539,37	-
Linea ferroviaria Aosta-Martigny (NOTA INTEGRATIVA DPEF 2005-2008 - motivazioni funzionali)			
Tratta Venezia-Udine-Vienna			
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.071,71	292,45	-
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.375,00	2.309,40	-
Accessibilità Valtellina			
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>14.046,71</b>	<b>9.141,22</b>	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>			
Tunnel Monte Bianco			
Complemento stradale Corridoio 5	3.130,99	41,07	-
Accessibilità Valtellina	959,56		
Accessibilità Malpensa	552,11	138,02	
Autostrada Asti-Cuneo	118,49		
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)			
Asse stradale pedemontano (Piemontese- Lombardo-Veneto)	7.046,57		
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	4.255,75		21,91
Riqualfica SS 415 Pauslese	86,83		
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>16.150,31</b>	<b>179,09</b>	<b>21,91</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale padano</b>	<b>30.197,01</b>	<b>9.320,31</b>	<b>21,91</b>



<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO</b>			
<b>Sistemi ferroviari</b>			
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	4.867,16	<b>2.069,16</b>	
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>4.867,16</b>	<b>2.069,16</b>	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>			
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.832,72	256,00	
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>1.832,72</b>	<b>256,00</b>	-
<b>Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero</b>	<b>6.699,88</b>	<b>2.325,16</b>	-
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA</b>			
<b>Sistemi ferroviari</b>			
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)	7.222,50	920,30	4.863,00
Potenziamento sistema Gottardo	1.000,00		
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	2.070,00	-	-
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>10.292,50</b>	<b>920,30</b>	<b>4.863,00</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>			
SS 28	550,06	392,14	
Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Milesimo (DPEF 2005-2008 NUOVI INTERVENTI)			
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	3.787,80		
Adeguamento Cassia RM-VT	295,02	288,38	
Adeguamento Salaria			-
Adeguamento SS 156	291,28		
Dorsale Atina-Colli al Volturno			
Pontina - A12 -Appia	1.656,52	2.020,05	
Cisterna - Valmontone	636,93		
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.380,00	694,69	
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	9.665,00		-
Asse autostradale Palermo-Messina	1.055,47		
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	728,33		
Nord-Sud Camastra-Gela			
Agrigento-Caltanissetta-A19	518,59		
Ragusa-Catania	897,20		
Gela-Agrigento-Trapani			
Palermo-Agrigento	1.218,41	386,17	
<b>Totale sistemi stradali e autostradali**</b>	<b>22.732,67</b>	<b>3.781,43</b>	<b>715,00</b>

<b>Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa</b>	<b>33.025,17</b>	<b>4.701,73</b>	<b>5.578,00</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>			
<b>Sistemi ferroviari</b>			
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	429,27		
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>429,27</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>			
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto			
Foggia - Cerignola			
Bari - Matera			
Gioia del Colle - Matera			
SS 172 dei Trulli			
Ammodernamento SS 7 - SS 106			
Maglie - S. Maria di Leuca	201,40		
completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	36,22		
<b>Totale sistemi stradali e autostradali**</b>	<b>237,62</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale adriatico</b>	<b>666,89</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>			
<b>Sistemi ferroviari</b>			
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero		<b>2.481,57</b>	
Asse ferroviario Milano-Firenze			
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio E. - DPEF 2005-2008 - NUOVO INTERVENTO			
<b>Totale sistemi ferroviari</b>		<b>2.481,57</b>	<b>-</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>			
Asse autostradale Variante di Valico (a)			
Nodo stradale e autostradale di Bologna			
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	563,03		
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale			
Modena-Lucca			
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale</b>	<b>-</b>	<b>2.481,57</b>	<b>-</b>
<b>PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)</b>	<b>4.271,63</b>		<b>1.027,93</b>
<b>PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)</b>	<b>4.684,30</b>	<b>4.500,00</b>	
<b>CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA</b>			
<b>Sistemi ferroviari</b>			
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	2.450,84	1.921,84	
Passo Corese - Rieti	792,20	442,20	258,66

Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria			
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>3.243,04</b>	<b>2.364,04</b>	<b>258,66</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>			
nodo ferrostradale Casalecchio di Reno - (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	217,94	147,36	
Valichi appenninici (E.R.)			
Valichi appenninici (TOSC.)			
Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana 963,192-106,907-23,241-133,762-190,573 /tratta toscana 762,807-390,958-6,714-27,372-67,139/tratta umbra 278,887-20,658-51,646-77,469)	271,12		
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (tratta marchigiana 669,845-204-5,165-54,744-108,972/tratta umbra 285,601-25,823-59,393-81,6)	2.184,10	430,73	
Nodo di Perugia	707,39	1.093,12	
Strada Tre Valli	630,45	614,20	
Terni-Rieti	222,02		
Rieti-L'Aquila-Navelli	20,05		
Pedemontana Abruzzo-Marche			
Galleria sicurezza Gran Sasso			
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Teroli)			
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	680,38		
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Teroli-Candela			
Salerno-Potenza-Bari			
Murgia-Pollino			
Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	2.093,44	536,67	-
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>7.026,90</b>	<b>2.822,08</b>	<b>-</b>
<b>Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica</b>	<b>10.269,94</b>	<b>5.186,12</b>	<b>258,66</b>
<b>SISTEMI URBANI</b>			
Grandi stazioni riqualificazioni	401,47		
Grandi stazioni Infrastrutture	284,47		
Metropolitane milanesi	3.243,93	789,42	
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	240,62		
Accessibilità Fiera di Milano	336,57		
Torino metropolitana	258,54		
Monza metropolitana	1.420,82		-
Brescia metropolitana	666,91		
Veneto sistema metropolitano	140,00		

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

Metropolitana lagunare di Venezia (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			
Trieste penetrazione grande viabilità nord			
Bologna metropolitana	788,86		
Modena metropolitana			
Costa romagnola metropolitana	92,05		
Genova metropolitana			
Nodo stradale e autostradale di Genova			
Firenze sistema tramviario			
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/B1 / GRA	3.660,33	267,88	
Nodo urbano di Roma			
Viabilità complementare dell' autostrada Roma - aeroporto Fiumicino (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			
Area Castelli			
Napoli metropolitana e reti metropolitane di Salerno e Caserta	3.675,91		
Napoli risanamento del sottosuolo	26,67		
Bari tangenziale			
Bari nodo ferroviario e metropolitana			
Messina metropolitana			
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)			
Nodo di Catania	932,00		
<b>Totale Sistemi urbani</b>	<b>16.169,14</b>	<b>1.057,30</b>	<b>-</b>
<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA</b> adeguamento SS 131 (Cagliari-Sassari; Nuoro-S. Teresa di Gallura) 671,394-25,823-100,709-147,19/SS-Alghero 103,291-1,549-15,494-22,724/porto di Olbia 51,646-5,165-12,911-12,911/porto di Golfo Aranci 20,658-0,775-3,873-7,747/porto di Porto Torres 8,263-0,207-0,826-4,648	<b>121,15</b>		
<b>HUB PORTUALI</b> Ancona 103,291-25,823-25,823-51,646/Civitavecchia 118,785-3,615-49,063-54,228/Taranto 51,646-2,582-10,329-20,658/allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165-30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329-20,658	<b>1.420,01</b>	504,11	-
<b>HUB INTERPORTUALI</b> scalo merci Poggio Mirteto 258,228-0-5,165-0/Gioia Tauro 92,962-5,165-15,494-30,987/Nola-Battipaglia-Marcianise 361,520-14,461-22,724-29,954/area romana 149,772-10,329-25,823-25,823/Segrate 113,621-1,5493-0-0/Jesi 87,798-10,329-20,658-25,823/centro merci Novara 296,963-162,684-4,132-0-0/area brindisina 61,975-1,033-0-0/Catania 10,846-9,813-3,099-2,582-5,165/Termini Imerese 1,549-1,549-0-0/Livorno Guasticce 25,823-2,582-5,165-7,747/piastra logistica umbra 14,719-1,549-7,747-5,681/conca di accesso e	<b>573,38</b>	49,98	22,89

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

attrezzature porto di Cremona 57,843-23,241-1,033-6,197-18,076			
<b>ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI</b>	<b>560,37</b>	<b>222,92</b>	<b>37,85</b>
<b>SCHEMI IDRICI</b>	<b>1.400,20</b>	<b>39,03</b>	<b>27,89</b>
Schemi idrici Abruzzo	61,82		
Schemi Idrici Basilicata	414,35		
Schemi Idrici Calabria	105,09		
Schemi Idrici Campania			
Schemi Idrici Molise	186,94		
Schemi Idrici Puglia	191,32		
Schemi Idrici Sardegna	212,95	39,03	27,89
Schemi idrici Sicilia	227,74		
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	<b>1.793,00</b>		
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI</b>			
<b>MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI</b>	<b>322,26</b>		
<b>PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA</b>	<b>489,08</b>		
<b>TOTALE IN MEURO</b>	<b>116.238,40</b>	<b>30.388,23</b>	<b>11.505,13</b>
<b>MEZZOGIORNO</b>	30.881,94	6.156,56	27,89
<b>PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE</b>	<b>26,57</b>	<b>20,26</b>	<b>0,24</b>
* alla voce valichi sono comprese le opere ricsusate dalla Corte dei conti ma non è compresa la Torino Lione			

**Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche non sottoposte ancora al CIPE ed in corso di istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Il complessivo programma delle infrastrutture strategiche si compone di 20 famiglie infrastrutturali, 158 infrastrutture strategiche e 367 opere ad autonomia funzionale.

Da questo patrimonio progettuale abbiamo già scisso le opere ad autonomia funzionale che esprimono disponibilità impegnate e che per questo sono a diversi stadi di avanzamento compresi tra lavori ultimati e lavori affidati.

La tabella che segue indica, per ogni opera ad autonomia funzionale, appartenente alla propria famiglia infrastrutturale compresa nella delibera 121 del 2001, i valori relativi al totale parco progetti in fase di preistruttoria al CIPE, cioè in istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione e quelli che non sono mai pervenuti in forma progettuale o sono in attesa di essere istruiti.

Il fabbisogno che deriva da questa lettura, aggiornato al maggio 2009, è di natura prettamente programmatica cioè in grado di manifestarsi o meno nell'arco temporale programmato.

Data la natura dello stadio progettuale e conseguentemente autorizzativo dei progetti corrispondenti, il fabbisogno che ne deriva è di tipo programmatico.

**Tabella 8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche in fase di preistruttoria al CIPE**

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	Totale Fabbisogno programmatico al maggio 2009	Costi deliberati dal Cipe 10/2009	Istruttoria Mit		Progetti in attesa di perfezionamento della documentazione progettuale		
			PP	PD	pp	pd	pe
<b>SISTEMA VALICHI*</b>							
Traforo di sicurezza del Frejus	197,50				197,50		
Sempione	3.002,00		532,00		2.470,00		
Brennero	2.863,00	3.575,00	2.863,00				

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

<b>Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006 2009) (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009</b>	2.500,40				2.500,40		
<b>Totale Valichi</b>	<b>8.562,90</b>	<b>3.575,00</b>	<b>3.395,00</b>	<b>-</b>	<b>5.167,90</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	16.644,37	10.600,00	1.887,00	5.018,00	3.200,00		
Linea ferroviaria Aosta-Martigny (NOTA INTEGRATIVA DPEF 2005-2008 - motivazioni funzionali)	430,00				430,00		
Tratta Venezia-Udine-Vienna	671,39				671,39		
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.492,45	1.071,71	1.200,00	-			
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.309,40	2.375,00					
Accessibilità Valtellina	90,38					90,38	
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>21.637,99</b>	<b>14.046,77</b>	<b>3.087,00</b>	<b>5.018,00</b>	<b>4.301,30</b>	<b>90,38</b>	<b>-</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
Tunnel Monte Bianco	258,23				258,23		
Complemento stradale Corridoio 5	1.392,59	3.130,99	692,53	664,86			
Accessibilità Valtellina	-	959,56					
Accessibilità Malpensa	377,55	552,11	239,63				
Autostrada Asti-Cuneo	-	118,49					
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	836,56				836,50		
Asse stradale pedemontano (Piemontese- Lombardo-Veneto) Collegamento progetti Prioritari 1 e 6 (a31) e Collegamento Lecco Bergamo tratta Vercurago - Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte Cisano B***	919,64	7.046,57	794,64	98,86	125,00		
Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	1.246,88	4.255,75			1.224,97		
Riqualifica SS 415 Paullese	-	86,83					
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>5.031,45</b>	<b>16.150,33</b>	<b>1.726,88</b>	<b>763,72</b>	<b>2.444,77</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale padano</b>	<b>26.669,44</b>	<b>30.197,00</b>	<b>4.813,88</b>	<b>5.781,77</b>	<b>6.746,00</b>	<b>90,38</b>	<b>-</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia	2.429,16	4.867,16	360,00				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>2.429,16</b>	<b>4.867,16</b>	<b>360,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	256,00	1.832,72					
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>256,00</b>	<b>1.832,72</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero</b>	<b>2.685,16</b>	<b>6.699,88</b>	<b>360,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara- Milano (Sempione)	5.783,30	7.222,50					
Potenziamento sistema Gottardo	1.412,00	1.000,00	1.412,00				

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

Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	11.324,15	2.070,00	1.883,15		9.441,00		
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>18.519,45</b>	<b>10.292,5</b>	<b>3.295,1</b>	-	<b>9.441,0</b>	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
SS 28	446,82	550,06	54,68				
Nuovo collegamento (tratto) autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Millesimo (DPEF 2005-2008 NUOVI INTERVENTI)							
Asse autostradale Cecina-Civitavecchia	-	3.787,80					
Adeguamento Cassia RM-VT	288,38	295,02					
<b>Trasversale nord Orte-Civitavecchia</b>	<b>715,00</b>	<b>52,06</b>					
Adeguamento Salaria	1.320,00		1.320,00				
Adeguamento SS 156	-	291,28					
Dorsale Atina-Colli al Voltorno	263,63					263,63	
Pontina - A12 - Appia	2.327,87	1.656,52		307,82			
Cisterna - Valmontone	-	636,93					
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	694,69	1.380,00					
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	2.723,96	9.665,00		780,78	846,12	1038,06	59,00
Asse autostradale Palermo-Messina	-	1.055,47					
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	297,690	728,33				256,80	40,89
Nord-Sud Camastra-Gela	538,16				538,16		
Agrigento-Caltanissetta-A19	325,90	518,59				325,9	
Ragusa-Catania	448,50	897,20	448,50				
Gela-Agrigento-Trapani	287,17		287,17				
Palermo-Agrigento	386,17	1.218,41					
<b>Totale sistemi stradali e autostradali**</b>	<b>10.348,94</b>	<b>22.732,6</b>	<b>2.110,3</b>	<b>1.088,6</b>	<b>1.384,2</b>	<b>1.884,3</b>	<b>99,89</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa</b>	<b>28.868,39</b>	<b>33.025,1</b>	<b>5.405,5</b>	<b>1.088,6</b>	<b>10.825,2</b>	<b>1.884,3</b>	<b>99,89</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	204,07	429,27	204,07				
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>204,07</b>	<b>429,27</b>	<b>204,07</b>	-	-	-	-
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
<b>Nuova Romea</b>	<b>1.500,00</b>				<b>1.500,0</b>		
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	10,70				10,70		
Foggia - Cerignola	-						
Bari - Matera	124,97				124,97		
Gioia del Colle - Matera	-						
SS 172 dei Trulli	217,12					217,12	
Ammodernamento SS 7 - SS 106	24,99					24,99	
Maglie - S. Maria di Leuca	135,50	201,40		135,50			
completamento funzionale SS 16 SS 613 - variante esterna di Lecce 2° stralcio (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	-	36,22					
<b>Totale sistemi stradali e autostradali**</b>	<b>513,28</b>	<b>237,62</b>	-	<b>135,50</b>	<b>1.635,6</b>	<b>242,11</b>	-
<b>Totale Corridoio plurimodale adriatico</b>	<b>717,35</b>	<b>666,89</b>	<b>204,07</b>	<b>135,50</b>	<b>1.635,6</b>	<b>242,11</b>	-
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE</b>							



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

<b>CENTRALE</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	4.840,80		249,00		1.300,0	810,23	
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio E. - DPEF 2005-2008 - NUOVO INTERVENTO							
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>4.840,80</b>		<b>249,00</b>	<b>-</b>	<b>1.300,0</b>	<b>810,23</b>	<b>-</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
Asse autostradale Variante di Valico (a)	-						
Nodo stradale e autostradale di Bologna	1.316,75					1.316,75	
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	417,33	563,03		417,33			
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale	175,00			-		175,00	
Modena-Lucca	348,00				348,00		
<b>Riqualificazione E45</b>	<b>-</b>						
<b>Mestre Civitavecchia** (accorpamento della Trasversale Nord Orte Civitavecchia (715; 52,06), Nuova Romea (1500;0) e Riqualificazione E45 0; 0;)</b>	<b>1.500,00</b>						
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>3.757,08</b>		<b>-</b>	<b>417,33</b>	<b>348,00</b>	<b>1.491,7</b>	<b>-</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale</b>	<b>8.597,88</b>	<b>-</b>	<b>249,00</b>	<b>417,33</b>	<b>1.648,0</b>	<b>2.301,9</b>	<b>-</b>
<b>PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE. (b)</b>	<b>1.027,93</b>	<b>4.271,63</b>					
<b>PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA (b)</b>	<b>6.100,00</b>	<b>4.684,30</b>		<b>1.600,0</b>			
<b>CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	2.494,94	2.450,84	573,10				
Passo Corese - Rieti	700,86	792,20	-				
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	139,44				139,44		
<b>Línea AV Napoli Bari ***</b>	<b>3.377,00</b>				<b>3.377,0</b>		
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>6.712,24</b>	<b>3.243,04</b>	<b>573,10</b>	<b>-</b>	<b>3.516,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
nodo ferrostradale Casalecchio di Reno - (Allegato 2 delibera n. 121/2001)	147,36	217,94					
Valichi appenninici (E.R.)	321,23				321,23		
Valichi appenninici (TOSC.)	778,55		97,41	14,66	666,48		
Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana 963,192-106,907-23,241-133,762-190,573 /tratta toscana 762,807-390,958-6,714-27,372-67,139/tratta umbra 278,887-20,658-51,646-77,469)	2.600,49	271,12		143,37	2.457,12		
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (tratta marchigiana 669,845-204-5,165-54,744-108,972/tratta umbra 285,601-25,823-59,393-81,6)	430,73	2.184,10		-			
Nodo di Perugia	1.093,12	707,39					
Strada Tre Valli	614,20	630,45					
Terni-Rieti	-	222,02					

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

Rieti-L'Aquila-Navelli	473,45	20,05			473,45		
Pedemontana Abruzzo-Marche	569,94				569,94		
Galleria sicurezza Gran Sasso	19,72					19,72	
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Termoli)	2.574,60		557,50		2.017,10		
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	1.118,00	680,38	1.118,00				
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela	4.492,93		4.111,9		381,00		
Salerno-Potenza-Bari	552,00				552,00		
Murgia-Pollino	849,40				849,40		
Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	13.374,93	2.093,44	1.101,8		11.736,4		
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>30.010,65</b>	<b>7.026,90</b>	<b>6.986,6</b>	<b>158,03</b>	<b>20.024,1</b>	<b>19,72</b>	<b>-</b>
<b>Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica</b>	<b>36.722,89</b>	<b>10.269,94</b>	<b>7.559,74</b>	<b>158,03</b>	<b>23.540,56</b>	<b>19,72</b>	<b>-</b>
<b>SISTEMI URBANI</b>							
Grandi stazioni riqualificazioni	-	401,47					
Grandi stazioni Infrastrutture	-	284,47					
Metropolitane milanesi	1.316,34	3.243,93	526,09				
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	-	240,62					
Accessibilità Fiera di Milano	-	336,57					
Torino metropolitana	457,58	258,54	151,51		306,07		
Monza metropolitana	-	1.420,82					
Brescia metropolitana	136,61	666,91		27,92		108,69	
Veneto sistema metropolitano	125,77	140,00	125,77				
Metropolitana lagunare di venezia (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)	377,00				377,00		
Trieste penetrazione grande viabilità nord	516,46				516,46		
Bologna metropolitana	402,22	788,86	402,22				
Modena metropolitana	584,00		584,00				
Costa romagnola metropolitana	64,55	92,05	20,42	-	44,13		
Genova metropolitana	263,39				263,39		
Nodo stradale e autostradale di Genova	755,41		755,41				
Firenze sistema tramviario	640,42				640,42		
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/ B1 / GRA	267,88	3.660,33					
Nodo urbano di Roma	1.376,00		1.376,00				
Viabilità complementare dell' autostrada Roma - aeroporto Fiumicino (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)	-						
Area Castelli	245,00				245,00		
Napoli metropolitana e reti metropolitane di Salerno e Caserta	1.525,65	3.675,91	-	1.091,55	145,00	289,10	
Napoli risanamento del sottosuolo	-	26,67					
Bari tangenziale	80,00				80,00		
Bari nodo ferroviario e metropolitana	234,20		124,50	65,70	44,00		
Messina metropolitana	-						
Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto incluso variante Cannitello (DPEF 2005-2008 - NUOVI INTERVENTI)	600,00				600,00		
Nodo di Catania	830,39	932,00	495,39	335,00			
<b>Totale Sistemi urbani</b>	<b>10.798,87</b>	<b>16.169,1</b>	<b>4.561,3</b>	<b>1.520,1</b>	<b>3.261,4</b>	<b>397,79</b>	<b>-</b>

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

<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA</b> adeguamento SS 131 (Cagliari-Sassari; Nuoro-S. Teresa di Gallura) 671,394-25,823-100,709-147,19/SS-Alghero 103,291-1,549-15,494-22,724/porto di Olbia 51,646-5,165-12,911-12,911/porto di Golfo Aranci 20,658-0,775-3,873-7,747/porto di Porto Torres 8,263-0,207-0,826-4,648	<b>1.620,30</b>	<b>121,15</b>	72,76	125,00	4,40	1.418,14	
<b>HUB PORTUALI</b> Ancona 103,291-25,823-25,823-51,646/Civitavecchia 118,785-3,615-49,063-54,228/Taranto 51,646-2,582-10,329-20,658/allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia 1.807,599-36,152-144,608-134,279/Trieste piattaforma logistica 414,198-29,954-5,165-30,987-77,469/Na-Sa 154,937-5,165-10,329-20,658	<b>1.012,31</b>	<b>1.420,01</b>	289,76		218,44		
<b>HUB INTERPORTUALI</b> scalo merci Poggio Mirteto 258,228-0-5,165-0/Gioia Tauro 92,962-5,165-15,494-30,987/Nola-Battipaglia-Marcianise 361,520-14,461-22,724-29,954/area romana 149,772-10,329-25,823-25,823/Segrate 113,621-1,5493-0-0/Jesi 87,798-10,329-20,658-25,823/centro merci Novara 296,963-162,684-4,132-0-0/area brindisina 61,975-1,033-0-0/Catania 10,846-9,813-3,099-2,582-5,165/Termini Imerese 1,549-1,549-0-0/Livorno Guasticce 25,823-2,582-5,165-7,747/piastra logistica umbra 14,719-1,549-7,747-5,681/conca di accesso e attrezzature porto di Cremona 57,843-23,241-1,033-6,197-18,076	<b>1.055,44</b>	<b>573,38</b>	122,94	150,27	709,36		
<b>ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI</b>	<b>351,17</b>	<b>560,37</b>			90,40		
<b>SCHEMI IDRICI</b>	<b>798,08</b>	<b>1.400,20</b>	<b>371,54</b>	<b>99,95</b>	<b>185,27</b>	<b>74,40</b>	<b>-</b>
Schemi idrici Abruzzo	154,97	61,82		50,30	104,67		
Schemi idrici Basilicata	102,00	414,35			37,00	65,00	
Schemi idrici Calabria	-	105,09					
Schemi idrici Campania	464,79		371,54	49,65	43,60		
Schemi idrici Molise	-	186,94					
Schemi idrici Puglia	-	191,32					
Schemi idrici Sardegna	76,32	212,95				9,40	
Schemi idrici Sicilia	-	227,74					
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	-	<b>1.793,00</b>					
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI</b>	-						
<b>MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI</b>	-	<b>322,26</b>					
<b>PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA</b>	-	<b>489,08</b>					
<b>TOTALE IN MEURO</b>	<b>135.588,11</b>	<b>116.238,4</b>	<b>27.978,5</b>	<b>11.076,5</b>	<b>57.549,2</b>	<b>6.428,9</b>	<b>99,8</b>
<b>MEZZOGIORNO**</b>	49.277,53	30.452,6	9.519,3	3.898,4	25.667,1	3.908,1	99,8
<b>PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE</b>	<b>36,34</b>	<b>26,20</b>	<b>34,02</b>	<b>35,20</b>	<b>44,60</b>	<b>60,79</b>	<b>100,</b>
* alla voce valichi sono comprese le opere ricasate dalla Corte dei conti ma non è compresa la Torino Lione ** netto accorpamento Mestre Civitavecchia ***opere di nuovo inserimento a causa dell'avanzato stato progettuale							

A fronte di un deliberato CIPE di **116, 2 miliardi di euro**, oltre **28 miliardi di euro** riguardano opere allo stadio di progettazione preliminare circa **11 miliardi di euro** riguardano interventi a livello di progettazione definitiva, istruiti dalla Struttura Tecnica di Missione e in attesa di essere sottoposti al CIPE e circa **64 miliardi di euro** le opere in attesa di perfezionamento della documentazione progettuale.



**Capitolo 4: La manovra triennale, l'uso dei Fondi FAS,  
le risorse a disposizione**

### **La manovra triennale: le risorse a disposizione e le ulteriori esigenze**

Nell'articolato processo programmatico che prevede anche il passaggio alla triennialità della manovra finanziaria prevista dalla legge di riforma della Legge finanziaria e dalle nuove indicazioni in materia di federalismo fiscale, si inserisce l'impostazione della manovra finanziaria, cioè un ampio corpo normativo contenuto nella legge finanziaria per il 2009.

Nell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 – 2011, quello dello scorso anno, abbiamo indicato una esigenza finanziaria di **44 miliardi di €** di cui il contributo pubblico stimato era pari, sempre nel triennio, a **14 miliardi di €** (vedi Tavola seguente)

**Tavola 9: FONTI IMPIEGHI SU ESIGENZE FINANZIARIE 2009 - 2011**

	(in miliardi di €)					
	Risorse pubbliche	Risorse private e comunitarie	2009	2010	2011	Oltre
<b>Legge Obiettivo</b>	<b>18,000</b>		<b>4,000</b>	<b>5,000</b>	<b>5,000</b>	<b>4,000</b>
<b>Legge Obiettivo</b>		<b>37,215</b>	<b>8,000</b>	<b>12,000</b>	<b>10,000</b>	<b>7,215</b>
<b>Totale</b>	<b>18,000</b>	<b>37,215</b>	<b>12,000</b>	<b>17,000</b>	<b>15,000</b>	<b>11,215</b>

Nel 2009 il ricorso ai fondi FAS ed ai fondi di Legge obiettivo, hanno modificato l'impegno di competenza pubblica.

Nel marzo del 2009, la disponibilità di fondi di origine FAS si componeva delle disponibilità assegnate con delibera CIPE 112/2008 di 7.356 milioni di euro oltre ad una disponibilità aggiuntiva di 5 miliardi di euro derivante dall'assegnazione avvenuta proprio in data 6 marzo 2009.

Questa seconda assegnazione era comprensiva di 1 miliardo di € assegnati a valere sull'edilizia scolastica ed universitaria e 200 milioni di euro per l'edilizia carceraria.

Da questa disponibilità si devono sottrarre:

1. adeguamento prezzi materiale da costruzione: 900 milioni di €;
2. finanziamento società Tirrenia: 390 milioni di euro;
3. finanziamento servizi regionali ferroviari: 1.440 milioni di euro;
4. finanziamento obblighi di servizio media lunga percorrenza ferroviari: 330 milioni di euro;

5. investimenti del Gruppo ferrovie dello Stato: 960 milioni di €.

Il Fondo Infrastrutture ha quindi un valore di 7.136 milioni di euro a cui vanno riassegnate le risorse dedicate ad investimenti in infrastrutture ferroviarie derivanti dal decreto interministeriale di cui all'art 25 legge 2/2009. Sul valore di 7.596 milioni di euro così ottenuto, si è proceduto ad adempiere all'obbligo di ripartizione territoriale 15% e 85% nel rispetto delle indicazioni formulate dal Dicastero dello Sviluppo Economico coerentemente a quanto previsto dall'art. 6 quinquies della Legge 133/2008.

Nel 2009, in realtà, l'impegno di competenza pubblica è stata di **9,916 miliardi di €** (2,3 miliardi di € per rifinanziamento Legge Obiettivo e 7,6 miliardi di € Fondi FAS) per investimenti in infrastrutture.

Gli altri **3,1 miliardi di €** sono stati destinati ad attività non infrastrutturali quali, come detto in precedenza: la privatizzazione di Tirrenia, il trasporto regionale delle Ferrovie dello Stato, l'emergenza terremoto in Abruzzo, l'aumento dei prezzi del materiale da costruzione, ecc.). L'impegno di quota privata, nel 2009, è stata di circa **8 miliardi di €**.

Nel 2010 riteniamo necessario un contributo privato di **10 miliardi di €**.

In tal modo il quadro Fonti Impieghi per il triennio 2010 – 2012, alla luce di quanto definito dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009 e delle esigenze programmatiche prima esposte, diventa:

**Tabella 10: FONTI IMPIEGHI SU ESIGENZE FINANZIARIE 2010 - 2012**

(In miliardi di €)

	Risorse pubbliche	Risorse private e comunitarie	2009	2010	2011	2012	Oltre
Fondo infrastrutture	26,000*		9,900		4,100	5,000	7,000
Fondo infrastrutture		46,000**	8,000	10,400	12,600	7,000	9,000
Totale	26,000*	46,000**	17,900	10,400	16,700	12,000	16,000

\* nel triennio 2009 – 2001 viene rispettata la quota definita nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno pari a 14 miliardi di €

\*\* nel triennio 2009 – 2011 viene rispettata la quota definita nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno pari a 30 miliardi di €



Per dare un quadro informativo completo sulle altre esigenze finanziarie relative ad opere non comprese nella Legge Obiettivo e relative alle attività di sviluppo e manutenzione della rete stradale e ferroviaria si riportano le esigenze finanziarie avanzate, in proposito da ANAS e da Rete ferroviaria Italiana. Si precisa che i valori indicati nelle seguenti Tabelle attengono alle previsioni espresse negli atti contrattuali in essere. Tali poste finanziarie sono suscettibili di modificazioni alla luce

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Risorse stanziare in Legge Finanziaria 2007 (annualità 2008 e 2009), risorse previste nel Piano investimenti ANAS 2007- 2011 (annualità 2010 e 2011) e previsioni al 2012</b>	1.560,00	1.204,00	1.660,00	1.660,00	1.660,00
<b>Ulteriore fabbisogno per interventi attivabili mediante il Contratto di Programma</b>		2.000,00	1.900,00	1.900,00	1.900,00

delle misure programmate dal Governo ai fini della manovra triennale.  
(In milioni di €)

(In milioni di €)

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Risorse autorizzate a legislazione vigente tramite Contratto di Programma RFI 2007 - 2011 (agg.to 2008) e Legge Finanziaria 2008 (annualità 2009 e 2010)</b>	4.751	4.520	2.885	2.818	2.818
<b>Ulteriore fabbisogno minimale per interventi prioritari attivabili mediante il Contratto di Programma</b>			5.430	5.470	5.500

### **Accesso ai capitali privati**

Nella ricerca di capitali privati si seguiranno i seguenti possibili itinerari procedurali:

- a) **Anticipo bando di gara per concessioni autostradali in scadenza:** è utile ricordare che **gli approfondimenti finora portati avanti**, su possibili anticipazioni della messa in gara sul mercato di concessioni autostradali in scadenza nel prossimo quinquennio, **portano come risultato ad un valore che oscilla tra un minimo di 800 milioni di € ed un massimo di 2.600 milioni di € che ANAS potrebbe destinare alla realizzazione di nuovi investimenti all'interno del Contratto di Programma.**
- b) **Pedaggiamento di tratte stradali convertibili in autostradali:** si verificherà la possibilità di pedaggiare alcuni segmenti stradali, segmenti che, come già prospettato nell'Allegato Infrastrutture al DPEF del 2005, con adeguati investimenti possono essere trasformati in segmenti autostradali, quali in particolare:
- la E 45 (attualmente segmento isolato dell'asse Mestre – Civitavecchia che con il presente Allegato Infrastrutture diventa asse organico trasversale del Paese per il quale è in corso un apposito project financing);
  - il raccordo anulare di Roma e l'accesso all'aeroporto di Fiumicino;
  - la superstrada Bari – Lecce;
  - l'autostrada Salerno – Reggio Calabria (la decorrenza del pagamento del pedaggio potrà avvenire solo in presenza di una offerta di tipo autostradale e quindi a decorrere dal 2013);
  - l'autostrada Catania - Siracusa di prossima apertura da parte di ANAS.
- Le ipotesi di pedaggiamento saranno coerenti con le Fonti di copertura dei finanziamenti utilizzati per la realizzazione o per gli adeguamenti necessari.
- c) **Società di Corridoio:** lo scorso, anno nell'Allegato Infrastrutture, si propose formalmente di costituire Società capaci di ottimizzare al massimo i vantaggi prodotti dai vari "Corridoi comunitari plurimodali".

Società che si configurano, come nel caso dell'esperienza della "Quadrilatero Umbria Marche", quali soggetti catalizzatori delle attività e delle rendite che, nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso, diventano concrete proprio a valle di un

intervento organico. Un organismo non legato solo alla realizzazione di un determinato asse infrastrutturale ma, come nel caso della Brenner Corridor Platform, un organismo che ha come obiettivo quello di aggregare tutti coloro che gestiscono anche attività intermodali (piastre logistiche, interporti, ecc.) direttamente e indirettamente legate alla realizzazione del nuovo tunnel ferroviario.

- d) **Azione mirate a fare uscire l'ANAS dalla Pubblica Amministrazione:** anche questo è un obiettivo che da almeno tre anni si cerca di perseguire. In realtà sarà necessario intensificare lo sviluppo dei ricavi da mercato e ciò consentirebbe, già nel breve termine, di raggiungere l'obiettivo del deconsolidamento di ANAS dal perimetro della Pubblica Amministrazione e conseguentemente, quello di poter accedere autonomamente al mercato dei capitali per finanziare, anche attraverso fonti alternative ai tradizionali contributi dello Stato, la domanda di sviluppo infrastrutturale del Paese senza alimentare ulteriormente il debito pubblico.

### ***Possibile accesso ai capitali pubblici e comunitari***

**I capitali Pubblici e comunitari che si ritiene necessario garantire sono relativi a:**

- e) **Identificazione di una quota finanziaria per la realizzazione del nuovo tunnel ferroviario del Brennero.** L'Austria, infatti, ha già approvato la tratta di sua competenza ed è pronta a garantire la propria quota. Il Governo italiano non può non rispettare il cronoprogramma che si è dato a scala comunitaria anche perché la Unione Europea ha già assegnato una quota di **981 milioni di €** per tale intervento. A tale proposito viene nel **Capitolo 6** riportato il quadro dettagliato delle esigenze finanziarie e del possibile itinerario procedurale già esposto al CIPE nella seduta del 8 maggio 2009.
- f) **Adeguamento del valore dei servizi resi dalla Motorizzazione Civile.** Oggi i cespiti provenienti dai servizi erogati dalla Motorizzazione Civile (patenti, omologazioni, ecc.) producono entrate pari a circa **800 milioni di €**. Potremmo avviare un processo di adeguamento tariffario, anche minimo e frazionato in un arco temporale lungo, in modo da non incidere sul tasso inflativo; in tal modo sarebbe possibile, in un arco di tre anni, portare tali introiti a **1 miliardo di €** e la quota aggiuntiva di **200 milioni di €** potrebbe essere destinata al rifinanziamento della Legge 211/92.

- g) **Definizione di un Fondo Rotativo del valore di 2 miliardi di €** per la costituzione di Partenariato Pubblico Privato per la gestione di Piastre Logistiche.
- h) **Un azione organica e mirata per il trasporto pubblico locale.** Oltre alle risorse destinate dalla Legge Obiettivo per la realizzazione di reti metropolitane, sarà opportuno assegnare delle risorse per il rifinanziamento del “Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale” istituito dal decreto legge 25 giugno 2008 n. 112 convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008 n. 133 e destinato ad interventi per il trasporto rapido di massa e all’acquisto di veicoli da adibire al trasporto pubblico locale ivi compresi rotabili da destinare ai servizi di competenza regionale ed autobus a minore impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale. Sarà, altresì, opportuno adottare tutti i provvedimenti finalizzati all’attuazione delle riforme in materia di trasporto pubblico locale, in linea con la legge sul federalismo fiscale, che prevede la definizione delle modalità di determinazione del fabbisogno per il Trasporto Pubblico Locale tenendo conto di costi standard per il settore e garantendo un livello adeguato del servizio.
- i) **Il rifinanziamento e la riformulazione sostanziale della Legge 211/92.** Una riforma che deve superare le anomalie che hanno in questi anni caratterizzato, nei fatti, la attuale normativa. In tale operazione l’interlocutore fondamentale sarà la Conferenza Stato Regioni e Unificata ed in particolare sarà utile che la norma identifichi interventi organici e funzionali (comprensivi cioè dell’intera operazione sia legata alla infrastrutturazione degli impianti, sia del materiale rotabile su ferro e su gomma) in tal modo sarà possibile attivare forme concrete di Partenariato Pubblico Privato ridimensionando in modo sostanziale l’indebitamento pubblico. Manovra da coordinare con quanto riportato al precedente punto h).
- j) **Incentivi al trasferimento su ferrovia e su idrovia delle merci gravitanti su strada.** Il finanziamento statale alle imprese di trasporto ferroviario nella formula del contributo-chilometro (*ferrobonus*) è indispensabile per consentire ai nuovi operatori di sostenere i costi di accesso al mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Tale contributo si giustifica altresì alla luce degli obiettivi di riequilibrio modale, di coordinamento dei trasporti e di mobilità sostenibile che il nostro ordinamento persegue, in linea con gli orientamenti comunitari. Si tratta, in ogni caso, di un contributo statale che, pur indirizzato alle imprese non dominanti, tende a giustificarsi anche sotto il profilo comunitario nell’ottica di una discriminazione positiva volta a sviluppare una efficace concorrenza nel mercato, e cioè in funzione dell’esigenza di

consentire l'accesso al mercato di nuovi operatori. Donde anche la temporaneità della misura. Il costo della operazione è pari a circa **25 milioni di €** per tre anni. In attuazione degli impegni internazionali assunti nell'ambito del progetto Torino - Lione, occorre garantire continuità al servizio di autostrada ferroviaria alpina che, superato il periodo di sperimentazione, si avvia a svolgere il regolare servizio. Analogo incentivo dovrebbe essere trasferito alle imprese di trasporto disposte ad investire in una movimentazione, quella idroviaria, che, avvenendo all'interno di un sistema territoriale con elevata domanda, produce, anche con soglie minime, rilevanti contributi all'abbattimento dell'impatto ambientale.

- k) **Fiscalizzazione di 5 punti degli oneri sociali per le imprese portuali.** Le associazioni rappresentative delle imprese portuali hanno evidenziato i risvolti sociali gravi ed urgenti che deriverebbero dal mancato accoglimento di una simile richiesta. L'argomento necessita comunque di approfondimenti e verifiche che saranno effettuate da parte dei competenti Ministeri.
- l) **Sgravi per il cabotaggio minore.** Le associazioni dell'armamento hanno chiarito che la richiesta ha un onere stimato in circa 55 milioni di €, a fronte del quale lo Stato vedrebbe però ridotto di circa 15 milioni di € l'onere della sovvenzione oggi erogata a favore dell'armamento pubblico. Anche questa richiesta è sottoposta ad approfondimenti e verifiche.
- m) **Riduzione delle accise sui prodotti energetici per i mezzi utilizzati esclusivamente in aree portuali.** Per onorare una simile richiesta andrebbe individuata una copertura di circa 20 milioni di € e occorrerebbe effettuare anche approfondimenti per quanto riguarda la compatibilità con l'ordinamento comunitario.
- n) **Attivazione dello sportello unico doganale.** In sede Presidenza del Consiglio si è recentemente conclusa la concertazione sullo schema di Regolamento attuativo. Occorre avviare l'iter per l'acquisizione del parere del Consiglio di Stato in merito.

### ***Impegni del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti coerenti con le attuali disponibilità finanziarie***

Dopo le delibere del CIPE del 6 marzo 2009, dell' 8 maggio 2009 e del 26 giugno 2009 è stato possibile disporre di un quadro certo di assegnazioni finanziarie per opere identificate in modo dettagliato. Solo dopo tali delibere, che hanno avuto il principale obiettivo di ricostruire un normale contesto programmatico a valle di un biennio 2006 – 2007 di

blocco degli investimenti, è possibile disegnare un quadro di azioni che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti prospetta possa essere attuato nel breve e medio periodo:

- Entro il mese di settembre 2009 sarà sottoposto al CIPE un programma di opere medio piccole di competenza dei Provveditorati alle Opere Pubbliche del Dicastero per un importo di circa **815 milioni di €**.
- Entro l'anno, saranno sottoposti al CIPE interventi per un valore globale di **15 miliardi di €** relativi al Programma di interventi deliberati dal CIPE nella seduta del 6 marzo 2009 e del 26 giugno 2009.
- Entro l'anno, saranno attivate le gare per gli edifici pubblici della zona del terremoto dell'Aquila per un importo di circa **160 milioni di €**.
- Entro l'anno, saranno attivate le gare per l'edilizia scolastica della zona del terremoto dell'Aquila per un importo di circa **220 milioni di €**.
- Entro il mese di ottobre 2009, sarà disponibile il quadro degli interventi urgenti per la messa in sicurezza degli edifici scolastici per un valore pari a circa **750 milioni di €**. Entro il mese di dicembre potranno concludersi le gare di affidamento di almeno il 40% di tale quadro programmatico.
- Entro il mese di luglio 2009, sarà sottoposta al CIPE una prima proposta per l'attuazione organica del Piano di edilizia carceraria supportata dalla disponibilità di una prima tranche di **200 milioni di €**.
- Entro il mese di luglio 2009 sarà costituito un nucleo operativo, al massimo livello, all'interno del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti il cui compito sarà quello di ridimensionare in modo sostanziale i tempi che intercorrono tra l'approvazione dei progetti da parte del CIPE e la loro cantierizzazione. Infatti, **dal momento della approvazione dei progetti al CIPE all'apertura dei cantieri intercorrono spesso anche 24 mesi**. Il nucleo ha un preciso mandato: **riportare entro 120 giorni l'intero iter procedurale**. Tale impegno è oggi possibile grazie alle nuove norme del Codice degli Appalti e alla istituzione dei Commissari previsti proprio dalla Legge n. 2 del 2009.
- Presentazione **alla BEI di un Piano di interventi da supportare attraverso la linea di credito** definita nel protocollo di accordo

dell'ottobre 2008. Onde consentire l'intervento della BEI sui vari interventi proposti e tenuto conto che l'intervento può avvenire solo su progetti della Legge Obiettivo e ubicati sulle reti TEN – T, si precisa che gli interventi relativi all'asse Pedemontana Lombarda ed all'Asse Val d'Astico (Trento – Piovene – Rocchette) fanno parte della legge Obiettivo e del Corridoio comunitari.

***Interventi del Fondo Infrastrutture: quadro di dettaglio della Delibera CIPE del 6 marzo 2009***

Le disponibilità complessive, considerati sia gli obblighi di legge che fanno capo alle assegnazioni di legge obiettivo, sia le risorse FAS, sia la quota ordinaria di RFI nonché le risorse FAS preesistenti, hanno portato, insieme a quote importanti derivanti dai capitali privati, alle finalizzazioni complessive indicate nella tabella che segue.

**Tabella 11: INTERVENTI FONDO INFRASTRUTTURE QUADRO DI DETTAGLIO DELLA DELIBERA DEL 6 MARZO 2009  
(DELIBERA CIPE 26 GIUGNO 2009)**

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati		Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud				
SALVAGUARDIA DI VENEZIA	Sistema Mo. SE.	800						Già approvato
	<b>TOTALE Mo. SE: 800 milioni, di cui:</b>	<b>800</b>						
RIASSETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO	Tratta Brescia – Treviglio dell'Asse AV/AC Milano – Verona. la fase	390 (Legge Obiettivo) 316 (Fondi propri FS)	99,9 (15% FAS) 144 (15% quota FS)					Luglio 2009
	Asse AV/AC Milano – Genova la fase	400	100					Luglio 2009
	Rho – Gallarate	292						Ottobre 2009
	Asse ferroviario Pontremolese 1° stralcio	234,6						Già approvato
	Adeguamento rete ferroviaria meridionale, partecipazione FS e interventi a terra Ponte sullo Stretto					904		Nov. 2009 Febbraio 2010
	Asse ferroviario Rieti - Passo Corese						350	2010
	<b>TOTALE FERROVIE: 3.230,5 milioni, di cui:</b>	<b>1.632,6</b>	<b>343,9</b>	<b>904</b>			<b>350</b>	
	Asse autostradale CISA					1.810		Ottobre 2009
	Asse autostradale Brescia – Padova					900		Nov. 2009
	Asse autostradale Cecina – Civitavecchia					3.800		Già approvato



XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE ED AUTOSTRADALE	Tangenziale Est di Milano				1.500		Ottobre 2009
	Tunnel di sicurezza Frejus		30				Giugno 2009
	Sistema Pedemontana Lecco Bergamo - la fase		80 in corso definizione progetti				Luglio 2009
	Nodo di Perugia la Fase e Tre Valli la Fase						Ottobre 2009
	Collegamento tra tangenziale di Napoli e rete viaria costiera. la fase			80			Ottobre 2009
	Adeguamento SS 372 Telesina (Catanello – Benevento)				90		Ottobre 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria macro lotto 3 parte 4° e interventi per emergenza traffico – tratto Bagnara . Scilla					345	Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria nuovo svincolo di Eboli					22	Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Mileto					38	Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Rosarno					21	Giugno 2009
Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria svincolo di Laurana Borrello					25	Giugno 2009	

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

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE ED AUTOSTRADALE	Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria galleria Fossino e svincolo di Laino Borgo			113			Giugno 2009
	Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria svincolo di Lamezia - Torrente Randace			32			Giugno 2009
	Strada Statale 106 Jonica Megalotto 3 1° stralcio			537			Giugno 2009
	Strada Statale 106 Jonica variante Nova Siri			34			Giugno 2009
	Agrigento - Caltanissetta - A19 Tratto dal Km 44 al Km 74 (Stralcio)			209			Giugno 2009
	Strada Licodia Eubea Collegamento SS. 117 bis Stralcio 2°			132			Luglio 2009
	Asse stradale Maglie - Santa Maria di Leuca			136			Luglio 2009
	Pedemontana Lombarda				3.800		Luglio 2009
	BreBeMi				1.700		Giugno 2009
	Corridoio tirrenico meridionale 1° stralcio Cisterna Valmontone				1.600		Luglio 2009
RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE ED AUTOSTRADALE	Collegamento porto di Ancona alla grande viabilità				460		Ottobre 2009
	Raccordo Campo Galliano - Sassuolo				650		Ottobre 2009
	Nodo di Perugia e Tre Valli Illa Fase					400	2010

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

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
	Asse autostradale Orte – Civitavecchia					300	2010
	Asse autostradale Domiziana					510	Ottobre 2009
	Collegamento tra SS 514 e SS 194 "Ragusana"			815			Nov. 2009
	Asse autostradale Termoli San Vittore			1.137			2010
	Accessibilità Valtellina – Variante di Morbegno – 1° lotto – 1° stralcio Tronco B e 2° stralcio					280	2010
	Strada Statale 260 Picente (Amatrice – Monteraiale – L'Aquila) Lotto 4° dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallai						Ottobre 2009
	Accessibilità Malpensa Collegamento tra la SS 11 a Magenta e la tangenziale Ovest di Milano.					419	2010
	Strada Statale 4 adeguamento Passo Corese – Rieti					120	2010
	<b>TOTALE STRADE E AUTOSTRADE: 22.202 milioni, di cui:</b>		110	1.891	18.172	2.029	
<b>RIASSETTO DEI SISTEMI URBANI E METROPOLITANI</b>	Opere connesse EXPO 2015 Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4		451				Ottobre 2009
	Risanamento laguna Venezia		50				Luglio 2009
	Linea C Metropolitana Roma. Ulteriore stralcio	17,4	58,5				Ottobre 2009

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

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud			
	Rete metropolitana regionale campana			400			Luglio 2009
	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania			330 in corso definizione progetti			Ottobre 2009
	Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari						Ottobre 2009
	Edifici Sede dei Carabinieri in Parma		5,5				Giugno 2009
	Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna, Torino		110				Nov. 2009
	Aeroporto di Vicenza		16,5				Già approvato
	Sistemi di trasporto lacuale		12				Giugno 2009
	Metrotramvia di Bologna		56,5				Luglio 2009
	Asse Rimini Riccione					92	2010
	Metropolitana di Napoli Linea 6			150			Dicembre 2009
	<b>TOTALE SISTEMI URBANI: 1.749,4 milioni, di cui:</b>	<b>17,4</b>	<b>760</b>	<b>880</b>		<b>92</b>	
	Piastra logistica Trieste					279	Ottobre 2009
<b>INTERMODALITÀ'</b>	Piastra logistica Taranto			33,6			Luglio 2009
	Piastra intermodali piemontesi		0,5			201,2	Luglio 2009
	<b>TOTALE INTERMODALITÀ': 514,3 milioni, di cui:</b>		<b>0,5</b>	<b>33,6</b>		<b>480,2</b>	

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

Macro aree programmatiche	Interventi	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS		Privati		Da programmare	Inoltro al CIPE
			15% Centro Nord	85% Sud				
PONTE SULLO STRETTO	Ponte sullo Stretto di Messina			1.300				Nov. 2009
	TOTALE PONTE: 1.300 milioni, di cui:			1.300				
ABRUZZO	Emergenza terremoto Abruzzo			408				Sett. 2009
	TOTALE ABRUZZO: 400 milioni, di cui:			408				
SCHEMI IDRICI	Schemi idrici Mezzogiorno			150				Dicembre 2009
	TOTALE SCHEMI IDRICI: 150 milioni, di cui:			150				
REALIZZAZIONE DI OPERE MEDIO PICCOLE NEL MEZZOGIORNO	Opere minori e interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto			815				Ottobre 2009 Febbraio 2010
	TOTALE OPERE MEDIO PICCOLE			815				
TOTALE GENERALE: 31.169,2, di cui:		2.450	1.214,4	6.381,6	18.172	2.951,2		

**Tabella 12: INTERVENTI FONDO INFRASTRUTTURE QUADRO DI DETTAGLIO DELIBERA CIPE 6 MARZO 2009**  
 (stime di tiraggio cassa)  
**QUADRO DI DETTAGLIO DELIBERA 6 MARZO 2009**

		2009	2010	2011	Dopo 2011
<b>RISORSE DESTINATE ALLA SALVAGUARDIA DI VENEZIA</b>	Sistema Mo. SE.	800,00	320	240	160
	Tratta Brescia - Treviglio dell'Asse AV/AC Milano - Verona. Ia fase	949,90	189,98	379,96	379,96
	Asse AV/AC Milano - Genova Ia fase	500,00	150,00	200,00	150,00
	Rho - Gallarate	292,00	29,20	87,60	175,20
<b>RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO</b>	Asse ferroviario Pontremolese I° stralcio	234,60	46,92	70,38	117,30
	Adeguamento rete ferroviaria meridionale, partecipazione FS e interventi a terra Ponte sullo Stretto.	904,00	271,20	361,60	271,20
	Tunnel di sicurezza Frejus	30,00	6,00	9,00	15,00

<b>RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE</b>	<b>Sistema Pedemontana Lecco Bergamo. Ia fase</b>	<b>30,00</b>		<b>6,00</b>	<b>12,00</b>	<b>12,00</b>
	<b>Nodo di Perugia Ia Fase e Tre Valli Ia Fase</b>	<b>50,00</b>		<b>10,00</b>	<b>15,00</b>	<b>25,00</b>
	<b>Collegamento tra tangenziale di Napoli e rete viaria costiera. Ia fase</b>	<b>80,00</b>		<b>16,00</b>	<b>16,00</b>	<b>48,00</b>
	<b>Adeguamento SS 372 Telesina (Caianello - Benevento)</b>	<b>90,00</b>		<b>9,00</b>	<b>27,00</b>	<b>54,00</b>
	<b>Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria macro lotto 3 parte 4° e interventi per emergenza traffico - tratto Bagnara - Scilla</b>	<b>345,00</b>		<b>34,30</b>	<b>102,90</b>	<b>205,80</b>
	<b>Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria nuovo svincolo di Eboli</b>	<b>22,00</b>		<b>2,20</b>	<b>6,60</b>	<b>13,20</b>
	<b>Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria svincolo di Mileto</b>	<b>38,00</b>		<b>7,60</b>	<b>15,20</b>	<b>15,20</b>
	<b>Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria svincolo di Rosario</b>	<b>21,00</b>		<b>4,20</b>	<b>8,40</b>	<b>8,40</b>

<b>RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE</b>	<b>Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria svincolo di Laurana Borrello</b>	<b>25,00</b>		<b>5,00</b>	<b>10,00</b>	<b>10,00</b>
	<b>Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria galleria Fossino e svincolo di Laino Borgo</b>	<b>113,00</b>		<b>22,60</b>	<b>45,20</b>	<b>45,20</b>
	<b>Completamento Asse Autostradale Salerno - Reggio Calabria svincolo di Lamezia - Torrente Randace</b>	<b>32,00</b>		<b>6,40</b>	<b>12,80</b>	<b>12,80</b>
	<b>Strada Statale 106 Jonica Megalotto 3 I° stralcio</b>	<b>537,00</b>		<b>107,40</b>	<b>161,10</b>	<b>268,50</b>
	<b>Strada Statale 106 Jonica variante Nova Siri</b>	<b>34,00</b>		<b>10,20</b>	<b>10,20</b>	<b>10,20</b>
	<b>Agrigento - Caltanissetta - A19 Tratto dal Km 44 al Km 74 (Stralcio)</b>	<b>209,00</b>		<b>41,80</b>	<b>62,70</b>	<b>104,50</b>



<b>RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEL SISTEMA STRADALE</b>	<b>Strada Licodia Eubea Collegamento SS. 117 bis Stralcio 2°</b>	<b>132,00</b>		<b>26,40</b>	<b>52,80</b>	<b>52,80</b>
	<b>Asse stradale Maglie – Santa Maria di Leuca</b>	<b>136,00</b>		<b>27,20</b>	<b>40,80</b>	<b>68,00</b>
	<b>Strada Statale 260 Picente (Amatrice – Monteale – L'Aquila) Lotto 4° dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallai</b>	<b>77,00</b>		<b>15,40</b>	<b>30,80</b>	<b>30,80</b>

<b>RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEI SISTEMI URBANIE METROPOLITANI</b>	Opere connesse EXPO 2015 Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4	451,00	45,10	135,30	270,60
	Risanamento laguna Venezia	50,00	50,00		
	Linea C Metropolitana Roma. Ulteriore stralcio	75,90	30,36	45,54	
	Rete metropolitana regionale campana	408,00	120,00	160,00	120,00
	Reti metropolitane di Palermo e Catania	200,00	20,00	60,00	120,00
	Sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari	130,00	13,00	26,00	91,00
	Sede logistica Agenzia Europea Sicurezza Alimentare - Parma	5,00	5,00		
	Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna, Torino	110,50	33,15	55,25	22,10

<b>RISORSE DESTINATE AL RIASSETTO DEI SISTEMI URBANI E METROPOLITANI</b>						
Aeroporto di Vicenza	16,50		9,90	4,95	1,65	
Sistemi di trasporto lacuale	12,00		4,80	4,80	2,40	
Metrotramvia di Bologna	56,50		5,65	22,60	28,25	
Asse Rimini Riccione	92,00		9,20	27,60	55,20	
Metropolitana di Napoli Linea 6	150,00		30,00	60,00	60,00	
Piastra logistica Taranto	33,60		6,72	10,08	16,80	
Piastre intermodali piemontesi	0,50		0,50			

<b>RISORSE DESTINATE AL PONTE</b>	<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b>	<b>1.300,00</b>		<b>130,00</b>	<b>390,00</b>	<b>780,00</b>
<b>RISORSE DESTINATE ALL' ABRUZZO</b>	<b>Emergenza terremoto Abruzzo</b>	<b>408,00</b>		<b>120,00</b>	<b>160,00</b>	<b>128,00</b>
<b>RISORSE DESTINATE AGLI SCHEMI IDRICI</b>	<b>Schemi idrici Mezzogiorno</b>	<b>150,00</b>		<b>30,00</b>	<b>60,00</b>	<b>60,00</b>
<b>RISORSE DESTINATE ALLA REALIZZAZIONE DI OPERE MEDIO PICCOLE NEL MEZZOGIORNO</b>	<b>Opere minori e interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto</b>	<b>815,00</b>		<b>330</b>	<b>412,50</b>	<b>82,50</b>
<b>T O T A L E</b>		<b>10.138,00</b>	<b>83,40</b>	<b>2.358,38</b>	<b>3.612,66</b>	<b>4.091,56</b>



**Capitolo 5: la programmazione compiuta e la  
necessità di una programmazione complementare**

### **Aggiornamento opere indicate dalla Conferenza Unificata Stato Regioni attraverso l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009 2011**

Nella seduta di esame dell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno da parte della Conferenza Stato Regioni, furono indicate un insieme di opere indicate nella tabella n. 3.8 (Opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013).

Queste opere indicate dalle Regioni alla Conferenza Unificata Stato Regioni, furono dalla stessa Conferenza accolte favorevolmente nell'ambito del predetto Allegato Infrastrutture.

Nella tabella che segue, si riportano gli aggiornamenti avvenuti nell'ultimo anno di attività della Struttura Tecnica di Missione proprio su quei progetti. Negli Atti Aggiuntivi si stanno verificando, caso per caso, le coerenze tra le proposte e il loro inserimento nella Legge Obiettivo.

**Tabella 13: Aggiornamento delle stato attuativo delle opere da avviare entro il 2013**

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato attuativo
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
Liguria	Genova - Tunnel Sottomarino/Sotterraneo infrastruttura subportuale	421,00	-	-	-	-	326,00	95,0	pp in istruttoria
	Genova: riassetto accesso portuale Voltri	35,00	-	-	-	-	-	35,00	pp in istruttoria
	Savona: variante SS 1 Aurelia bis - Tratta Torrente Letimbro casello Autostradale	137,54	-	-	-	-	-	137,54	pp in istruttoria
	La Spezia: variante SS 1 Aurelia bis - 4° lotto tra San Benedetto e Beverino	208,01	-	-	-	-	-	208,01	gara
Lombardia	Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	923,05	-	258,59	-	-	-	664,46	gara
	Malpensa - Potenziamento Gallarate - Rho Realizzazione 3° Binario	302,00	-	10,00	-	-	-	292,00	pp approvato
	Pedemonata lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo	4.200,00	916,90	150,00	-	-	2.682,94	450,16	pp approvato

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

	Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	58,00	-	-	-	-	-	58,00	pp approvato
	Linea Novara - Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	78,85	-	-	-	-	-	78,85	pd in istruttoria
	AV/AC: Treviglio - Brescia	2.000,00	-	175,00	-	-	-	1.825,00	attesa pd
	Metropolitana di Milano linea M2 - Prol. Cologno Nord - Vimercate	533,00	-	6,00	-	-	-	527,00	pp approvato
	Metropolitana di Milano linea M3 - Tratta S.Donato - Paullo	798,00	-	8,60	478,80	-	-	310,60	pp approvato
	Metropolitana di Milano linea M4 - Tratta Sforza policlinico - Linate	910,00	-	9,90	546,00	-	-	354,10	pp approvato
Lombardia Veneto	AV/AC: Brescia - Verona	2.738,00	-	-	-	-	-	2.738,00	pp approvato
	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	670,00	16,00	-	-	-	-	654,00	pp approvato
	Superstrada Pedemontana Veneta	2.177,30	-	-	-	-	1.989,69	187,61	pp approvato
Veneto	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia (progettazione definitiva)	5,00	-	1,00	-	-	-	4,00	pp approvato
Trentino Alto Adige Veneto	Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotti 1(Fortezza - Ponte Gardena), 2 (circonvallazione di Bolzano)	2.500,40	53,00	28,00	33,00	-	-	2.386,40	pp approvato
	Venezia Trieste AV/AC - Tratta Ronchi dei Legionari Sud-Trieste (progettazione definitiva)	48,00	-	24,00	-	-	-	24,00	pp in istruttoria
Friuli Venezia Giulia	Piattaforma Logistica Trieste - Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali	278,90	32,00	-	46,80	-	-	200,10	gara



Veneto Emilia Romagna Umbria Lazio	Nuova Romea E45-E55: tratta stradale Orte - Mestre	7.500,00	-	-	-	-	5.600,00	1.900,00	attesa pp
	Raddoppio ferroviario Pontremolese: tratta Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo (progettazione definitiva)	54,00	-	54,00	-	-	-	-	pp approvato
	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	147,36	-	-	-	-	-	147,36	attesa pd
	Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano (completamento)	328,40	-	-	-	-	289,00	39,40	pd in istruttoria
Emilia Romagna Toscana	Bologna - Metropolitana completamento (lotti 2A e 2B)	402,22	-	-	-	-	-	402,22	pp in istruttoria
	Grosseto-Siena: 4° Lotto: da prog. 27+200 a prog. 30+040 Prov. di Grosseto al Comune Civitella Paganico	91,50	-	-	-	-	-	91,50	attesa pd
Toscana	Tratto 1: Grosseto-Siena (lotto 9°) da prog. 41+600 Comune Monticiano a prog. 53+400	138,00	-	-	-	-	-	138,00	attesa pd
Marche	Porto di Ancona: opere infrastrutturali	220,00	-	106,30	-	-	-	113,70	attesa pp
Umbria	Raddoppio Spoleto - Terni	532,00	-	529,00	-	-	-	3,00	attesa pd
	Nodo Stradale di Perugia: variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano - Collestrada (inserita nella Nuova Romea E45-E55)	-	-	-	-	-	-	-	pp approvato
	Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano - Corciano	896,54	-	-	-	-	-	896,54	pp approvato

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

	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E4 5(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	615,89	-	-	-	-	-	615,89	pp approvato
	Piastra logistica Umbra - Foligno, Terni/Narni	77,76	23,03	-	23,03	-	-	31,70	pd approvato stralci approvati pp
	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo 4 corsia (progettazione definitiva)	6,64	6,64	-	-	-	-	-	pp approvato
	SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	1.380,00	-	-	60,00	-	-	1.320,00	attesa pp
	Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova	350,00	90,00	-	-	-	-	260,00	pd approvato
	Sistema Intermodale Integrato RM-LT (ex CTM) 1° stralcio f.le e bretella Cisterna Valmontone	1.668,44	359,56	-	-	-	1.001,06	307,82	pd in istruttoria
	Variante alla SS 7 Appia in comune di Fomia	625,00	23,46	53,00	-	-	-	548,54	pp approvato
Lazio	Nodo Urbano di Roma Cintura Nord/Sud (progettazione definitiva)	41,00	-	41,00	-	-	-	-	pp in istruttoria
Abruzzo	S.S. 81 Piceno Aprutina - Ammodernamento ed adeguamento tratto Villa Lempra - contrada La Cona	19,29	-	-	-	-	-	19,29	attesa pp o pd
Lazio Molise Campania	Collegamento Meridionale A1-A14: Termoli-S. Vittore Tratta 1 - S. Vittore-Venafro-Isernia-Boiano-Campobasso	1.137,70	-	-	-	106,33	580,20	451,17	pp in istruttoria
Campania	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	365,12	-	64,70	180,72	-	-	119,70	pd in istruttoria

	S.S. 106 megalotto 5 - Reggio Calabria - Bova: da Pellaro a Melito Porto Salvo lotti 1-2-3-4-5-6	1.101,80	-	-	-	-	-	1.101,80	pp in istruttoria
Calabria	S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI) Km. 0+000 al 18+500	690,53	154,43	-	-	271,35	-	264,75	pp approvato
Puglia	SS 172 dei Trulli	49,17	-	35,00	-	-	-	14,17	attesa pp o pd
Sicilia	Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela ( lotti B2, B4a, B4b, C3)	367,88		272,76				95,12	attesa pd
Sardegna	SS 291 Della Nurra: lotto 1	96,36	-	-	-	-	-	96,36	attesa pp
	SS 291 Della Nurra: lotto 4	45,00	-	-	-	-	-	45,00	attesa pp
<b>Totale</b>		<b>37.969,6</b>	<b>1.675,02</b>	<b>1.826,85</b>	<b>1.368,35</b>	<b>377,68</b>	<b>12.468,8</b>	<b>20.252,86</b>	

### **Aggiornamento della Delibera del CIPE n. 121 del 2001**

Le indicazioni programmatiche che vengono dalla seduta CIPE del 6 marzo 2009 e quelle che derivano dalla sua approvazione dettagliata del 26 giugno del 2009, sono state, nella tabella che segue inserite all'interno dello schema della delibera CIPE 121 del 2001.

Il ricorso ai fondi FAS, ha fatto sì che siano inserite nelle procedure di Legge Obiettivo alcune opere previste negli aggiornamenti delle Intese Istituzionali Quadro avvenute durante la XVI Legislatura.

In questo modo, così come avvenuto in occasione di altri Allegati Infrastrutture, i nuovi inserimenti sono evidenziati nella tabella che segue.

Tabella 14: La manovra Triennale 2009 - 2011

INFRASTRUTTURE STRATEGICHE	valore del deliberato o Rilevazione al marzo 2009	DISPONIBILITA'	Fabbisogno o sul valore del deliberato	Totale Fabbisogno programmato	Impegni di spesa 2009-2011		
					Pubblico	Privato	Oltre il 2011
<b>SISTEMA VALICHI*</b>							
Traforo di sicurezza del Frejus	-	-	-	197,950	30,000		
Sempione	-	-	-	3.002,000			
Brennero	3.575,000	712,000	2.863,000	2.863,000			1.329,700
Opere di accesso ai valichi (Dpof 2006 2009)	-	-	2.500,400	2.500,400			
<b>Totale Valichi</b>	<b>3.575,000</b>	<b>712,000</b>	<b>2.863,000</b>	<b>8.563,350</b>	<b>30,000</b>	<b>0,000</b>	<b>1.329,700</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)	10.600,000	424,960	10.175,040	16.644,370	949,900		
Linea ferroviaria Aosta - Martigny	-	-	-	430,000			
Tratta Venezia-Udine-Vienna	-	-	-	671,390			
Accessibilità ferroviaria Malpensa	1.071,708	700,405	371,303	1.492,450			
Gronda ferroviaria merci nord Torino	2.375,000	65,600	2.309,400	2.309,400			
Accessibilità Valtellina				90,380			
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>14.046,708</b>	<b>1.190,965</b>	<b>12.855,743</b>	<b>21.637,990</b>	<b>949,900</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
Tunnel Monte Bianco	-	-	-	258,230			
Complemento stradale Corridoio 5	3.130,980	2.466,117	664,863	1.392,590		900,00	
Accessibilità Valtellina	959,563	475,000	484,563	-			284,000
Accessibilità Malpensa	552,109	413,808	138,301	377,550			
Autostrada Asti-Cuneo	118,491	118,491	-	-			
Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)	-	-	-	836,560			
Asse stradale pedemontano (Piemontese-Lombardo-Veneto) Collegamento progetti Prioritari 1 e 6 (a31) e Collegamento Lecco Bergamo tratta Vercurago - Calolziocorte, variante di Calolziocorte, Calolziocorte - Cisano. B***	7.046,572	6.101,135	945,437	919,640	100,000	4.700,0	

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

Asse autostradale medio padano Brescia-Milano (774,685) - Passante di Mestre (1.962,536) (a1)	4.255,754	4.255,75 4	-	1.246,880		3.200,0	
Riqualfica SS 415 Paullese	86,830	86,830	-	-			
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>16.150,29 9</b>	<b>13.917,1 35</b>	<b>2.233,164</b>	<b>5.031,450</b>	<b>1.049,90</b>	<b>8.800,0</b>	<b>284,000</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale padano</b>	<b>30.197,00 7</b>	<b>15.108,1 00</b>	<b>15.088,907</b>	<b>26.669,440</b>	<b>1.999,80</b>	<b>8.800,0</b>	<b>284,000</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - BRENNERO</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario Brennero- Verona-Parma-La Spezia	4.867,158	162,200	4.704,958	2.429,160	234,600		
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>4.867,158</b>	<b>162,200</b>	<b>4.704,958</b>	<b>2.429,160</b>	<b>234,600</b>		
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
Asse autostradale Brennero- Verona-Parma-La Spezia	1.832,720	1.832,72 0	-	256,000		1.810,0	
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>1.832,720</b>	<b>1.832,72 0</b>	<b>-</b>	<b>256,000</b>	<b>-</b>	<b>1.810,0</b>	
<b>Totale Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero</b>	<b>6.699,878</b>	<b>1.994,92 0</b>	<b>4.704,958</b>	<b>2.685,160</b>	<b>234,600</b>	<b>1.810,0</b>	
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENICO - NORD EUROPA</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario Ventimiglia- Genova-Novara-Milano (Sempione)	7.222,500	1.439,53 0	5.782,970	5.783,300	500,000		
Potenziamento sistema Gottardo	1.000,000	82,633	917,367	1.412,000			
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania	2.070,000	2.070,00 0	-	11.324,150			
<b>Nuovo asse ferroviario Napoli Bari***</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.377,000</b>			<b>3.377,000</b>
<b>Adeguamento rete ferroviaria meridionale***</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>904,000</b>	<b>904,000</b>		
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>10.292,50 0</b>	<b>3.592,16 3</b>	<b>6.700,337</b>	<b>22.800,450</b>	<b>1.404,000</b>	<b>-</b>	<b>3.377,000</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
SS 28	550,059	9,766	540,293	446,820			
Asse autostradale Cecina- Civitavecchia	3.787,800	3.787,80 0	-	-	-	3.800,00	
<b>Adeguamento Cassia RM-VT</b>	<b>295,020</b>	<b>6,640</b>	<b>288,380</b>	<b>288,380</b>			
<b>Trasversale nord Orte- Civitavecchia (vedi accorpamento Mestre Civitavecchia)</b>	<b>52,055</b>	<b>52,055</b>	<b>-</b>	<b>715,000</b>			
Adeguamento Salaria	-	-	-	1.320,000			
Adeguamento SS 156	291,282	65,939	225,343	-			

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

Dorsale Atina-Colli al Volturno	-	-	-	263,630			
Pontina - A12 -Appia	1.656,520	278,016	1.378,504	2.327,870			
Roma Latina Cisterna - Valmontone	636,930	100,000	536,930	-		1.600,00	
A1 (Capua)-Domiziana e adeguamento	1.380,000	-	1.380,000	694,690			510,000
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria	9.665,000	7.533,580	2.131,420	2.723,960	594,000		
Asse autostradale Palermo-Messina	1.055,465	1.055,465	-	-			
Asse autostradale Messina-Siracusa-Gela	728,330	804,000	-75,670	297,690			
Nord-Sud Camastra-Gela	-	-	-	538,160			
Agrigento-Caltanissetta-A19	518,591	594,580	-75,989	325,900	209,000		
<b>Nuovo inserimento Licodia Eubea***</b>				<b>132,000</b>	<b>132,000</b>		
Ragusa-Catania	897,200	679,507	217,693	448,500		815,000	
Gela-Agrigento-Trapani				287,170			
Palermo-Agrigento	1.218,410	716,435	501,975	386,170			
<b>Totale sistemi stradali e autostradali** (22680 deliberato e 10.480,9 fabbisogno)</b>	<b>22.732,666</b>	<b>15.683,783</b>	<b>7.048,879</b>	<b>11.195,940</b>	<b>935,000</b>	<b>6.215,00</b>	<b>510,000</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale Tirrenico - Nord Europa</b>	<b>33.025,166</b>	<b>19.275,946</b>	<b>13.749,216</b>	<b>33.996,390</b>	<b>2.339,000</b>	<b>6.215,00</b>	<b>3.887,000</b>
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto	429,270	429,270	-	204,070			
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>429,270</b>	<b>429,270</b>	<b>-</b>	<b>204,070</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
Teramo-Giulianova-S. Benedetto del Tronto	-	-	-	10,700			
Foggia - Cerignola	-	-	-	-			
Bari - Matera	-	-	-	124,970			
Gioia del Colle - Matera	-	-	-	-			
SS 172 dei Trulli	-	-	-	217,120			
Ammodernamento SS 7 - SS 106	-	-	-	24,990			
Maglie - S. Maria di Leuca	201,400	152,400	49,000	135,500	136,000		
Completamento SS16 SS613 variante estrena di Lecce	36,223	25,823	10,400	-			
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>237,623</b>	<b>178,223</b>	<b>59,400</b>	<b>513,280</b>	<b>136,000</b>		

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

<b>Totale Corridoio plurimodale adriatico</b>	<b>666,893</b>	<b>607,493</b>	<b>59,400</b>	<b>717,350</b>	<b>136,000</b>	-	-
<b>CORRIDOIO PLURIMODALE DORSALE CENTRALE</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero	-	-	-	4.840,800			
Asse ferroviario Milano-Firenze	-	-	-				
Linee ferroviarie Modena-Sassuolo e sassuolo Reggio Emilia	-	-	-	-			
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.840,800</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							
Asse autostradale Variante di Valico	-	-	-	-			
Nodo stradale e autostradale di Bologna	-	-	-	1.316,750			
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	563,033	234,606	328,427	417,330		650,000	
Ampliamento A1 tratta A22-Borgo Panigale	-	-	-	175,000			
Modena-Lucca	-	-	-	348,000			
<b>Mestre Civitavecchia (accorpamento trasversale Nord Orte Civitavecchia (715;52,06; Nuova Romea (1500; 0) e Riqualificazione E45 0;0) Riqualificazione E45 )**</b>							<b>7.141,100</b>
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>563,033</b>	<b>234,606</b>	<b>328,427</b>	<b>2.257,080</b>	<b>-</b>	<b>650,000</b>	<b>7.141,100</b>
<b>Totale Corridoio plurimodale Dorsale centrale</b>	<b>563,033</b>	<b>234,606</b>	<b>328,427</b>	<b>7.097,880</b>	<b>-</b>	<b>650,000</b>	<b>7.141,100</b>
<b>PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTA' DI VENEZIA: SISTEMA MO.SE.</b>	<b>4.271,626</b>	<b>3.243,700</b>	<b>1.027,926</b>	<b>1.027,926</b>	<b>800,000</b>		
<b>PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA</b>	<b>4.684,300</b>	<b>4.684,300</b>	<b>-</b>	<b>6.100,000</b>	<b>1.300,000</b>		
<b>CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA</b>							
<b>Sistemi ferroviari</b>							
Trasversale ferroviaria Orte - Falconara	2.450,840	529,000	1.921,840	2.494,940	-	-	-
Passo Corese - Rieti	792,200	91,340	700,860	700,860			350,000
Trasversale ferroviaria Taranto-Sibari-Reggio Calabria	-	-	-	139,440			
<b>Totale sistemi ferroviari</b>	<b>3.243,040</b>	<b>620,340</b>	<b>2.622,700</b>	<b>3.335,240</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>350,000</b>
<b>Sistemi stradali ed autostradali</b>							

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

Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno	217,941	-	217,941	147,360	-	-	-
Valichi appenninici (EMILIA ROMAGNA)	-	-	-	321,230	-	-	-
Valichi appenninici (TOSCANA.)	-	-	-	778,550	-	-	-
Asse viario Fano-Grosseto (tratta marchigiana tratta toscana, tratta umbra)	271,123	271,123	-	2.600,490	-	-	-
Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna (tratta marchigiana/tratta umbra )	2.184,100	1.755,927	428,173	430,730	-	-	-
Nodo di Perugia	707,386	-	707,386	1.093,120	30,000		
Strada Tre Valli	630,450	14,560	615,890	614,200			
Terni-Rieti	222,024	222,024	-	-			400,000
Rieti-L'Aquila-Navelli	20,053	21,161	-1,108	473,450			
<b>Nuovo inserimento Strada Statale Picente***</b>	-	-	-	<b>77,000</b>	<b>77,000</b>	-	-
Pedemontana Abruzzo-Marche	-	-	-	569,940			
Galleria sicurezza Gran Sasso	-	-	-	19,720			
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (S. Vittore-Termoli)	-	-	-	2.574,600		1.137,00	
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e variante di Caserta	680,382	590,382	90,000	1.118,000	90,000		
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Teroli-Candela	-	-	-	4.492,930			
Salerno-Potenza-Bari	-	-	-	552,000			
Murgia-Pollino	-	-	-	849,400			
Corridoio jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	2.093,437	1.868,927	224,510	13.374,930	571,000		
<b>Totale sistemi stradali e autostradali</b>	<b>7.026,896</b>	<b>4.744,10</b>	<b>2.282,792</b>	<b>30.087,650</b>	<b>768,000</b>	<b>1.137,00</b>	<b>400,000</b>
<b>Totale Corridoi trasversali e dorsale appenninica</b>	<b>10.269,93</b>	<b>5.364,44</b>	<b>4.905,492</b>	<b>33.422,890</b>	<b>768,000</b>	<b>1.137,00</b>	<b>750,000</b>
<b>SISTEMI URBANI</b>							
Grandi stazioni riqualificazioni	401,470	334,558	66,912	-	-	-	-
Grandi stazioni Infrastrutture	284,465	284,465	-	-	-	-	-
Metropolitane milanesi	3.243,926	1.027,41	2.216,516	1.316,340	451,000		
Accessibilità metropolitana Fiera di Milano	240,615	282,117	41,502	-	-	-	-
Accessibilità Fiera di Milano	336,568	336,568	-	-	-	-	-
<b>Opere necessarie all'Expo: Triplicamento Rho Gallarate</b>	-	-	-	<b>292,000</b>	<b>292,000</b>		
Torino metropolitana	258,544	232,907	25,637	457,580	6,500		
Monza metropolitana	1.420,821	769,769	651,052	-	0,000		



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

Brescia metropolitana	666,910	655,820	11,090	136,610	<b>60,000</b>		
Veneto sistema metropolitano	140,000	140,000	-	125,770	-		
<b>Aeroporto di Vicenza***</b>	-	-	-	<b>16,500</b>	<b>16,500</b>		
<b>Infrastrutture per la mobilità sostenibile - Sistemi di trasporto lacuale ***</b>	-	-	-	<b>12,000</b>	<b>12,000</b>		
Metropolitana lagunare di Venezia	-	-	-	377,000			
<b>Risanamento laguna Venezia***</b>		-	-	<b>50,000</b>	<b>50,000</b>		
Trieste penetrazione grande viabilità nord	-	-	-	516,460			
Sistema metropolitano di Bologna - Metrotramvia di Bologna	788,861	218,806	570,055	402,220	6,800		
		-		<b>56,500</b>	<b>56,500</b>		
Modena metropolitana				584,000			
Costa romagnola metropolitana	92,053	79,678	12,375	64,550			
Genova metropolitana	-	-	-	263,390			
Nodo stradale e autostradale di Genova	-	-	-	755,410			
Firenze sistema tramviario	-	-	-	640,420			
Roma (C 2.272,41-909,481-0-113,621-227,241)/ B1 / GRA	3.660,332	3.256,853	403,479	267,880	75,900		
Nodo urbano di Roma	-	-	-	1.376,000			
Viabilità complementare dell'autostrada Roma - aeroporto Fiumicino	-	-	-	-			
Area Castelli	-	-	-	245,000			
<b>Completamento rete metropolitana regionale campana (comprensivo delle conurbazioni di Salerno e Caserta)</b>	3.675,910	2.114,724	1.561,186	1.525,650	<b>550,000</b>		
<b>Tangenziale di Napoli collegamento costiero ***</b>	-	-	-	<b>150,000</b>	<b>80,000</b>		
Napoli risanamento del sottosuolo	26,655	32,990	-6,335	-			
Bari tangenziale	-	-	-	80,000			
Bari nodo ferroviario e metropolitana	-	-	-	234,200			
<b>Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e Cagliari***</b>	-	-	-	<b>162,000</b>	<b>162,000</b>		

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

Messina metropolitana	-	-	-	-			
Interventi per la sistemazione di Villa S. Giovanni e Messina complementari alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina	-	-	-	600,000			
Nodo di Catania	932,000	102,450	829,550	830,390			
<b>Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania</b>	-	-		<b>168,000</b>	<b>168,000</b>		
<b>Interventi per il piano d'area emergenza in Abruzzo ***</b>	-	-	-	<b>408,500</b>	<b>408,500</b>		
<b>Totale Sistemi urbani</b>	<b>16.169,130</b>	<b>9.869,115</b>	<b>6.300,015</b>	<b>12.114,870</b>	<b>2.396,200</b>	-	-
<b>PIASTRA LOGISTICA EURO MEDITERRANEA DELLA SARDEGNA</b>	<b>121,154</b>	<b>133,340</b>	<b>- 12,186</b>	<b>1.620,300</b>	-	-	-
<b>HUB PORTUALI</b> Ancona Civitavecchia Taranto allacciamenti plurimodali Genova-Savona-La Spezia Trieste piattaforma logistica Na-Sa	<b>1.420,011</b>	<b>914,695</b>	<b>505,316</b>	<b>1.012,310</b>	<b>33,600</b>	460,000	279,000
<b>HUB INTERPORTUALI</b> scalo merci Poggio Mirteto Gioia Tauro Nola-Battipaglia-Marcianise area romana Segrate Jesi centro merci Novara area brindisina Catania Termini Imerese Livorno Guasticce piastra logistica umbra	<b>573,376</b>	<b>431,203</b>	<b>142,173</b>	<b>1.055,440</b>	-	-	-
<b>ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI GRANDI HUB AEROPORTUALI</b>	<b>560,372</b>	<b>269,949</b>	<b>290,423</b>	<b>351,170</b>	<b>35,700</b>	-	-
<b>SCHEMI IDRICI</b>							
Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare	1.400,197	1.444,54	-44,344	798,080	150,000		
<b>Totale Schemi idrici</b>	<b>1.400,197</b>	<b>1.444,54</b>	<b>- 44,344</b>	<b>798,080</b>	<b>150,000</b>	-	-
<b>PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO ENERGETICO</b>	<b>1.793,000</b>	<b>1.792,72</b>	<b>0,275</b>	-	-		
<b>PIANO DEGLI ELETTRODOTTI DELLA RETE ELETTRICA DI TRASMISSIONE NAZIONALE***</b>							
<b>Nuovo elettrodotto a 380 kv Sorgente Rizziconi</b>							
<b>Nuovo elettrodotto a 380 kv Foggia Benevento</b>							
<b>Nuovo elettrodotto a 380 kv Dolo Camin Fusina</b>							

Nuovo elettrodotto a 380 kv Chjigolo PO Maleo							
Nuovo elettrodotto a 380 kv Udine Ovest Re di Puglia							
Nuovo elettrodotto a 380 kv Trino Lachiarella							
PIANO DEGLI INTERVENTI NEL COMPARTO DELLE TELECOMUNICAZIONI	-	-	-	-	-		
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA EDIFICI SEDI DI ORGANISMI ISTITUZIONALI	322,260	322,260	-	-	-		
PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA	489,080	489,080	-	-	-		
PIANO STRAORDINARIO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA e messa in sicurezza ***	-	-	-	1.000,000	1.000,000	-	
PIANO PER L'EDILIZIA PENITENZIARIA ***	-	-	-	200,000	200,000		
<b>TOTALE IN MEURO</b>	<b>116.801,4</b>	<b>66.892,4</b>	<b>49.908,998</b>	<b>138.432,056</b>	<b>10.922,90</b>	<b>19.072,0</b>	<b>13.670,8</b>
MEZZOGIORNO	34.000,74	23.482,9	10.517,764	57.850,710	5.565,100	1.985,60	3920,6
PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE	28,702	35,106	20,766	36,705	48,719	10,411	

\* alla voce valichi sono comprese le opere ricusate dalla Corte dei conti ma non è compresa la Torino Lione

\*\* al netto accorpamenti Mestre Civitavecchia

\*\*\* opere previste dalla Manovra triennale approvata con delibera Cipe 26 giugno 2009

### **Elenco opere approvate dal CIPE dal 6 marzo al 30 giugno 2009**

Nella seduta del 6 marzo 2006, il CIPE ha approvato il Piano delle opere infrastrutturali previste per il 2009. Detto Piano viene alimentato finanziariamente, per una parte a valere sulle risorse stanziato dall'art. 21 della Legge n. 2/2009, a favore degli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui alla legge 443/2001, per l'altra a valere sulle risorse FAS stanziato per il Fondo Infrastrutture di cui all'art 6-quinques della Legge n. 133/2008, quest'ultimo, con una dotazione complessiva pari a 12,35 miliardi di euro e con criteri di riparto pari all'85 % a favore delle regioni del mezzogiorno e al 15% per le regioni del centro – nord.

Successivamente, in data 26 giugno, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, ha presentato al CIPE il programma degli interventi da finanziare con le assegnazioni disposte dallo stesso Comitato sia in data 18 dicembre 2008 che in data 6 marzo 2009.

Nell'ambito del predetto Piano sono state approvate dal CIPE opere nel periodo 6 marzo 2009 – 26 giugno 2009 per un importo di 5,53 miliardi di euro con nuove assegnazioni pari a 693,31 milioni di euro come si evince dalla tabella seguente.

Si precisa che all'importo di 5,53 miliardi di € vanno aggiunti gli interventi, presenti nel Piano triennale approvato il 6 marzo 2009, ma approvati nella seduta del CIPE del 18 dicembre 2008, relativi al Mo.SE. ed all'Asse autostradale Cecina Civitavecchia per un importo globale di 4,6 miliardi di €.

**Tabella 15: Opere di Legge Obiettivo Interventi approvate dal CIPE dal 06.03.2009 al 26.06.2009**



Struttura

Tecnica di Missione

Opere di Legge Obiettivo  
Interventi approvati dal CIPE dal 06.03.2009 al 26.06.2009

Infrastruttura/Intervento	Data seduta CIPE	Finanz.to assegnato	Soggetto Aggiudicatore	Costo Attuale	Finanz.to L.O.	Altri Finanz.ti	Data Pubbl. G.U. delibera
<b>Valichi</b>							
Trafofo di sicurezza del Frejus (parte italiana)	26/06/2009	30,00	ANAS	204,70		174,70	
<b>Corridoio Plurimodale Padano</b>							
Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	26/06/2009	-	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1.611,00		1.611,00	
<b>Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero</b>							
Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma -Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia	08/05/2009	234,60	RFI	2.303,76		-	
<b>Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>							
Agrigento-Caltanissetta A19: Canicatti - Caltanissetta tratto 2, dal Km 44+000 allo svincolo con l'A19	26/06/2009	209,00	ANAS	990,00		781,00	

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

Sa-Rc Km 382+475-383+100 - Svincolo di Rosarno	26/06/2009	18,00	ANAS	18,00				
Sa-Rc Km 369+800-378+500 - Tronco 3° Stralcio A	26/06/2009	61,20	ANAS	61,20				
<b>Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>								
S.S. 106 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)	08/05/2009	34,38	ANAS	88,00	9,24	44,38		
<b>Sistemi Urbani</b>								
Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi	26/06/2009	106,13	Comune di Torino	193,55		87,42		
<b>Hub Portuali</b>								
Hub Interportuale Termini Imerese	26/06/2009	-	Regione Sicilia	67,94	-	-		
<b>Totale Generale</b>		<b>693,31</b>		<b>5.538,15</b>	<b>9,24</b>	<b>2.698,50</b>		

### **Regioni , “Intese Generali Quadro” e gli aggiornamenti**

In altra parte del testo, abbiamo sottolineato come la Legge obiettivo sia elastica, praticamente aderente al sistema di obiettivi e di scelte economiche che il Paese persegue attraverso la realizzazione del programma Grandi Opere.

Questo processo è ancora più evidente se si analizza il Programma Grandi Opere da un punto di vista regionale. Il sistema di accordi che va sotto le definizioni di Intese Generali Quadro, hanno infatti l'obiettivo di rendere coerente i nuovi criteri di programmazione che lo Stato centrale assume su di sé, coerenza che permette anche di traslare a livello locale le indicazioni che vengono dall'UE. In questo senso rimane ancora da fare molta strada: la programmazione dei fondi derivanti dai Piani Attuativi Regionali e l'inserimento di quelle coperture sui progetti così come emergono dalle conclusioni delle Intese Generali Quadro, permetterà una maggiore coerenza, una vera e propria identificazione delle programmazioni europee, nazionali e regionali.

Le 21 schede che seguono, una per ogni Regione ed una multiregionale, indicano:

1. in azzurro le opere delle Delibere 121/2001 e 130/2006 scomposte a livello regionale;
2. in giallo gli eventi programmatici stilati tra Regioni e Stato centrale che hanno determinato la variazione delle Intese e degli Accordi comunque definiti.

Tale quadro di informazioni deve intendersi come meramente censuario.





## Abruzzo

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.		
rete stradale	S.S. 17 Tronco Antrodoto - Navelli: variante Sud all'abitato dell'Aquila	21,16	10,83	-	10,33	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Galleria di sicurezza del Gran Sasso	76,53	-	56,81	-	-	19,72	da avviare al 2013
rete stradale	S.S. 260 Picente: dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari	76,45	-	31,06	-	-	45,39	nd
schemi idrici	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo - lotto 1	36,81	36,81	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo - Completamento	50,30	-	-	-	-	50,30	finanziati in corso
schemi idrici	Vasche di accumulo e impianti irrigui Piana del Fucino	99,50	-	-	-	-	99,50	da avviare al 2013
schemi idrici	Completamento sistema acquedottistico Val Pescara	5,17	-	-	-	-	5,17	da avviare al 2013
<b>Riepilogo totale</b>			<b>47,64</b>	<b>87,87</b>	<b>10,33</b>	<b>-</b>	<b>220,08</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>								
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>								
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>								
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>								
rete stradale	S.S. 652 Fondo Valle Sangro	160,00	-	-	-	-	160,00	nd
rete stradale	S.S. 17 Appennino Abruzzese e Appuro - Sannitico	200,00	-	200,00	-	-	-	

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

rete stradale	S.S. 81 Piceno Aprutina: lavori di ammodernamento tronco Villa Lempa - variante SS 80 (II stralcio)	7,01	-	-	-	-	-	7,01	-	-	-	-	-	-
rete stradale	S.S. 80 del Gran Sasso d' Italia: S.S. Teramo Mare variante alla S.S. 80 dalla A14 all S.S. 16 (IV lotto)	64,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64,08
rete stradale	S.S. 261 Subequana l' Aquila - Molino Aterno	70,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70,00
rete stradale	S.S. 690 Avezzano - Sora	300,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300,00
rete stradale	Variante S.S. 16: circonvallazione di Vasto - San Salvo	110,00	-	-	-	-	-	1,65	-	-	-	-	-	108,35
rete stradale	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Francavilla Sud alla variante di Ortona	150,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150,00
rete stradale	Variante S.S. 16: lavori adeguamento in variante da Montelivano a Silvi Marina Nord	250,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	250,00
rete stradale	Strada a scorrimento veloce Lanciano - Val di Sangro e collegamento al casello autostradale A14	100,00	-	-	-	-	-	1,50	-	-	-	-	-	98,50
rete ferroviaria	Nuova tratta ferroviaria l' Aquila - Tagliacozzo	730,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	730,00
nodo urbano stradale	Interventi per l' intermodalità e il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma	10,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,00
nodo portuale	Completamento porto di Ortona	96,50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96,50
schemi idrici	Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici e gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi	1.018,33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.018,33
risanamento idrogeologico	Programma sul rischio da frana ed erosione di versanti	330,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	330,00
vari	Adeguamento e messa a norma dell' aeroporto d' Abruzzo	6,50	-	-	-	-	-	6,50	-	-	-	-	-	-

## Basilicata

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	S.S. 106 variante di Nova Siri	88,06	43,63	-	-	44,43	-	parzialmente finanziati	
rete energetica	Rete Elettrica - Elettrodotto 380kV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	12,00	-	-	-	12,00	-	ultimati	
rete energetica	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	877,00	-	-	-	877,00	-	finanziati da avviare	
schemi idrici	Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	15,84	16,00	-	-	-	-	finanziati in corso	
schemi idrici	Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale	12,82	17,28	-	-	-	-	finanziati in corso	
schemi idrici	Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	18,32	18,40	-	1,60	-	-	finanziati in corso	
schemi idrici	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	85,70	69,30	-	16,40	-	-	finanziati in corso	
schemi idrici	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento irriguo settori A e T	65,00	-	-	-	-	65,00	da avviare al 2013	
schemi idrici	Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	59,52	59,52	-	-	-	-	finanziati in corso	
schemi idrici	Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni	21,57	21,57	-	-	-	-	finanziati in corso	
schemi idrici	Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosa (lotto 2)	31,88	31,88	-	-	-	-	finanziati in corso	
schemi idrici	Schema idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza-distribuzione 3° lotto	101,77	101,77	-	-	-	-	finanziati in corso	
<b>Riepilogo totale</b>		<b>1.389,48</b>	<b>379,35</b>	<b>1,60</b>	<b>16,40</b>	<b>44,43</b>	<b>889,00</b>	<b>65,00</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									

<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>

## Calabria

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	SS 106 megalotto 4 (SA-RC Firmo-SS106 Sibari)	221,00	-	200,00	-	-	-	21,00	parzialmente finanziati
rete stradale	S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI) Km. 18+500 al 38+500	543,65	-	543,65	-	-	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	116,80	-	116,80	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	SS 106 megalotto 1 - Tratto 2° Palizzi - Caulonia: Sant' Ilario - Marina di Gioiosa J. (4 corsie l. 6-7-8)	450,00	450,00	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	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)	652,99	-	350,99	162,00	140,00	-	-	finanziati in corso
rete stradale	SS 106 Variante abitato - Marina di Gioiosa Jonica	131,58	131,58	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	S.S. 106 megalotto 5 - Reggio Calabria - Bova: da Pellaro a Melito Porto Salvo lotti 1-2-3-4-5-6	1.101,80	-	-	-	-	-	1.101,80	da avviare al 2013
rete stradale	S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI)	1.234,75	426,73	-	-	271,35	-	536,67	da avviare al 2013
nodo intermodale	Interporto di Gioia Tauro	76,16	12,19	-	-	-	-	63,97	parzialmente finanziati
schemi idrici	Schema Menta: condotta forzata, opere centrale idroelettrica ed interventi a valle (II lotto)	75,35	-	79,65	-	-	25,39	-	finanziati in corso
schemi idrici	Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto)	19,02	23,24	-	-	-	-	-	finanziati in corso
<b>Riepilogo totale</b>			<b>1.043,74</b>	<b>1.291,09</b>	<b>162,00</b>	<b>411,35</b>	<b>25,39</b>	<b>1.723,44</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>									

<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>

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

## Campania

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000	1.073,29	-	40,00	-	338,60	-	694,69	parzialmente finanziati
rete stradale	Adeguamento a 4 corsie della SS372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	572,10	110,00	258,40	-	372,10	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle di Maddaloni SS 265 5° lotto ex 4°	20,43	-	23,09	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento Valle Caudina SS7 Appia 4° lotto ex 6°	36,87	-	38,70	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Raccordo autostradale Salerno - Avellino	190,00	-	-	-	-	-	190,00	finanziati da avviare
metropolitana	Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	294,71	90,00	109,93	21,43	57,67	-	-	finanziati in corso
metropolitana	Metropolitana di Napoli linea 6 (Arsenale - Municipio)	693,78	94,66	254,58	284,39	60,16	-	-	finanziati in corso
metropolitana	Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / Centro Direzionale	1.375,72	222,96	480,16	672,60	-	-	-	finanziati in corso
metropolitana	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	365,12	-	64,70	180,72	-	-	119,70	da avviare al 2013
nodo aeroportuale accessibilità viaria	Collegamento variante di Caserta - aeroporto di Grazzanise	200,00	-	-	-	-	-	200,00	finanziati da avviare
nodo intermodale	Interporto di Battipaglia: lotti di completamento	74,92	-	6,70	-	-	68,22	-	finanziati in corso
nodo intermodale allacci	Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	16,63	-	16,63	-	-	-	-	finanziati in corso
nodo intermodale allacci	Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	17,35	-	7,75	-	8,00	2,45	-	finanziati in corso
risanamento idrogeologico	Risanamento igienico/sanitario vallone S. Rocco incluso risanamento idrogeologico (I e II lotto)	26,47	31,00	-	-	-	-	-	finanziati in corso





## Emilia Romagna

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 e tangenziale di Modena (1° stralcio funzionale)	232,67	232,67	-	-	-	-	finanziati da avviare	
rete stradale	Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano (completamento)	417,33	-	-	-	-	417,33	da avviare al 2013	
nodo ferroviario	Nodo ferroviario di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	147,36	-	-	-	-	147,36	da avviare al 2013	
metropolitana	Bologna - Metropolitana Linea 1 Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS)	305,47	210,60	8,05	86,82	-	-	finanziati da avviare	
rete metropolitana	Bologna - Metropolitana completamento (lotti 2A e 2B)	402,22	-	-	-	-	402,22	da avviare al 2013	
metropolitana	Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs	92,05	42,86	-	31,65	7,09	10,45	finanziati in corso	
metropolitana	Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: completamento	76,80	-	12,25	-	-	64,55	finanziati in corso	
metropolitana	Metropolitana di Parma	306,80	172,11	-	96,84	-	37,85	finanziati in corso	
<b>Riepilogo totale</b>		<b>1.980,70</b>	<b>658,24</b>	<b>20,30</b>	<b>215,31</b>	<b>-</b>	<b>1.079,76</b>		
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									
rete stradale	Passante Grande di Bologna							L.F. 2008 art. 2 comma 256 (5 mil€ 2008, 4 mil€ 2009), Atto	

												Aggiuntivo Intesa Generale Quadro del 17 dicembre 2007
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>												
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>												
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>												
rete ferroviaria	Linea ferroviaria Modena - Sassuolo e Sassuolo - Reggio Emilia										Delibera 3/05 del 18 marzo 2005	
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture anno 2006</b>												
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>												
rete stradale	Opere connesse al nodo di Bologna: Nodo di Rastignano (variante SS 65)										Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro del 17 dicembre 2007, Richiesta Errani con nota del 24 ottobre 2007	
rete stradale	Superstrada Ferrara - Mare : adeguamento SS 16 Adriatica: variante Mezzano, variante Cattolica - Misano, Misano - Riccione, Riccione - Rimini Nord											
rete stradale	SS 16 Adriatica: variante di Fosso Ghiaia, riqualificazione tang. Ravenna, variante di Alfonsine, variante di Argenta											
rete stradale	Strada Statale 9 Emilia											
rete stradale	Opere connesse al colleg. Campogalliano Sassuolo: pedemontana Modena - Sassuolo urbana e la SP 15 di Magreta, Tangenziale di Rubiera											
hub portuale	Hub portuale di Ravenna: interventi sui fondali del Canale Candiano fino a Largo Trattaroli e collegamenti ferroviari e stradali connessi										Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro del 17 dicembre 2007	
rete ferroviaria	Linea Pontremolese: tratta Solignano-Osterlizza e rimanenti tratte da raddoppiare											
metropolitana	Servizio Ferroviario Metropolitan di Bologna (SFM)											
<b>Opere segnalate dalla regione Emilia Romagna: aggiornamento all'intesa quadro</b>												
Rete ferroviaria	Nodo di Rastignao											

## Friuli Venezia Giulia

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria nazionale	Venezia Trieste AV/AC - Tratta Ronchi dei Legionari Sud-Trieste	1.929,00	-	42,00	-	-	-	1.887,00	da avviare al 2013
rete stradale	A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale	142,06	-	-	-	142,06	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	Collegamento stradale SS 464 a Sequals e la SS 13 a Gemona	251,55	22,11	-	-	-	-	229,44	finanziati da avviare
nodo portuale	Hub di Trieste: piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il P.F. oli minerali	332,43	-	81,50	-	-	-	250,93	finanziati in corso
<b>Riepilogo totale</b>		<b>726,04</b>	<b>22,11</b>	<b>81,50</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>142,06</b>	<b>480,37</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>									
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>									
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>									
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>									
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>									
rete ferroviaria nazionale	Potenziamento linea ferroviaria Ronchis di Latisana - Palmanova - Udine.	875,00							-
rete ferroviaria nazionale	Linea ferroviaria Trieste - Capodistria								-
rete stradale	Completamento tangenziale sud di Udine	131,00	-	-	-	-	-	131,00	-



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

## Lazio

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria nazionale	Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova	350,00	90,00	-	-	-	-	260,00	da avviare al 2013
rete stradale	SS 675 Umbro-Laziale - Collegamento Cinelli - SS1 Aurelia km 86+000 (tronco 3 Lotto 1° stralcio B e tronco 2 lotti 1 e 2)	815,00	-	100,00	-	-	-	715,00	parzialmente finanziati
rete stradale	SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A: tra S.S. 1 Aurelia km 21+500 e S.P. Vetralla-Tuscania km 5+800	52,05	52,05	-	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	65,96	60,00	5,96	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo 4 corsia	295,02	6,64	-	-	-	-	288,38	da avviare al 2013
rete stradale	SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	1.380,00	-	60,00	-	-	-	1.320,00	da avviare al 2013
rete stradale	Variante alla SS 7 Appia in comune di Formia	625,00	25,50	53,00	-	-	-	546,50	da avviare al 2013
metropolitana	Metro C di Roma - tratte T2, T3	1.423,82	22,08	628,19	427,14	-	-	346,41	parzialmente finanziati
metropolitana	Metro C di Roma - tratte T4, T5, T6A, T7 e deposito Graniti	1.623,61	524,76	949,23	149,62	-	-	-	finanziati in corso
nodo intermodale	Piastra logistica di Civitavecchia	11,17	11,17	-	-	-	-	-	ultimati
nodo intermodale	Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto	18,00	18,00	-	-	-	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	Sistema Intermodale Integrato RM-LT (ex CTM) 1° stralcio f.le e bretella Cisterna Valmontone	1.668,44	359,56	-	-	-	1.001,06	307,82	da avviare al 2013
rete stradale	Sistema Intermodale Integrato RM-LT (ex CTM) 2° stralcio f.le Aprilia -	1.473,55	-	-	-	-	-	1.473,55	da avviare al 2013

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

	Terracina													
nodo portuale	Porto di Civitavecchia - 1° lotto funzionale (antemurale C. Colombo, darsena traghetti, nuova darsena servizi)	194,65	145,10	49,55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	finanziati in corso
nodo portuale	Hub portuale di Civitavecchia: completamento	275,00	5,99	-	-	-	-	-	-	-	-	269,01	parzialmente finanziati	
nodo urbano ferroviario	Nodo Urbano di Roma Cintura Nord/Sud	1.392,00	-	41,00	-	-	-	-	-	-	-	1.351,00	da avviare al 2013	
nodo urbano stradale	GRA Adeguamento a tre corsie: lotti in completamento	613,07	392,23	220,84	-	-	-	-	-	-	-	-	ultimati/finanziati in corso	
vari	Edifici Istituzionali	312,86	250,00	62,86	-	-	-	-	-	-	-	-	finanziati in corso	
<b>Riepilogo totale</b>		<b>12.589,20</b>	<b>1.963,08</b>	<b>2.010,63</b>	<b>736,76</b>	<b>-</b>	<b>1.001,06</b>	<b>-</b>	<b>6.877,67</b>					
<b>Legge Finanziaria 2008</b>														
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>														
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>														
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>														
rete stradale	Viabilità complementare autostrada Roma - aeroporto Fiumicino													Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>														
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>														

## Liguria

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria	Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina	1.540,00	-	619,80	-	-	-	920,20	parzialmente finanziati
rete ferroviaria	Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	622,00	-	617,00	-	5,00	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Savona: variante SS 1 Aurelia bis - Tratta Torrente Letimbro casello Autostradale	137,54	-	-	-	-	-	137,54	da avviare al 2013
rete stradale	La Spezia: variante SS 1 Aurelia bis - 4° lotto tra San Benedetto e Beverino	152,22	-	-	-	-	-	152,22	da avviare al 2013
rete stradale	SS.28 - variante abitato di Imperia - Aurelia bis	207,87	4,99	-	-	-	-	202,88	da avviare al 2013
nodo urbano stradale	Genova - Tunnel Sottomarino/Sotterraneo infrastruttura subportuale	421,00	-	-	-	-	326,00	95,00	da avviare al 2013
nodo intermodale allacci viari	Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona variante SS 1 Aurelia bis tra Savona Torrente Letimbro e Albisola Superiore	239,41	239,41	-	-	-	-	-	finanziati da avviare
nodo intermodale allacci viari	Viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia: variante alla S.S. Aurelia (lotto 3°) tra Filettino ed il raccordo autostradale.	240,82	214,16	-	-	26,66	-	-	finanziati da avviare
nodo portuale accessibilità viaria	Genova: riassetto accesso portuale Voltri	35,00	-	-	-	-	-	35,00	da avviare al 2013
<b>Riepilogo totale</b>		<b>3.595,86</b>	<b>458,56</b>	<b>1.236,80</b>	<b>26,66</b>	<b>5,00</b>	<b>326,00</b>	<b>1.542,84</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>									
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>									
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>									
rete stradale	tratto autostradale Albenga - Garessio - Ceva/Millesimo								Delibera 3/05 del 18 marzo 2005



<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>									
rete stradale	Adeguamento sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto ligure nord da S.Stefano di Magra verso la Toscana								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>									

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

## Lombardia

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria	Malpensa - Potenziamento Gallarate - Rho Realizzazione 3° Binario	302,45	-	10,00	-	-	-	292,45	da avviare al 2013
rete ferroviaria	AV/AC: Treviglio - Brescia	2.000,00	-	175,00	-	-	-	1.825,00	da avviare al 2013
rete ferroviaria	Ferrovia Novara-Seregno: variante di Galliate	87,42	-	87,42	-	-	-	87,42	finanziati in corso
rete ferroviaria	Riqualificazione Linea ferroviaria Saronno - Seregno (FNME)	75,51	48,53	26,98	-	-	-	-	finanziati in corso
rete ferroviaria	Malpensa - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di Stato)	223,00	-	223,00	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Accessibilità stradale Valtellina 4° lotto: Stazzona - Lovero S.S. 38 variante di Tirano stralcio A	84,69	14,60	-	-	-	-	70,09	parzialmente finanziati
rete stradale	Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano-Variante di Abbiategrosso sulla S.S. 494	419,11	65,29	212,80	3,00	-	-	138,02	finanziati da avviare
rete stradale	Collegamento A8 e A4 - Variante alla S.S. 341 Gallaratese: tratta tra A8 e la S.S. 527 (Bustese)	133,00	-	93,00	40,00	-	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	Tangenziale EST esterna di Milano Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all'abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana	1.578,00	-	-	-	-	1.578,00	-	finanziati da avviare
rete stradale	Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	25,82	25,82	-	-	-	-	-	finanziati da avviare
rete stradale	Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	1.611,00	-	-	-	-	1.611,00	-	finanziati da avviare
rete stradale	(P) Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari	293,87	-	37,00	-	-	0,70	256,17	finanziati in corso

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

rete stradale	Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes - Cosio	254,82	140,00	25,50	-	114,50	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 2° Stralcio Cosio - Tartano	195,48	60,00	-	-	110,30	-	-	finanziati in corso
rete stradale	(P) Riqualfica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: (escluso ponte)	162,80	-	-	162,80	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	(P) Riqualfica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (ponte sull' Adda)	5,13	-	-	5,13	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia	923,05	-	258,59	-	-	-	664,46	da avviare al 2013
rete stradale	Pedemonata lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo	4.200,00	916,90	150,00	-	-	2.682,94	450,16	da avviare al 2013
rete stradale	Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana	58,00	-	-	-	-	-	58,00	da avviare al 2013
metropolitana	Accessibilita' fiera Milano - Prolungamento della linea Metropolitana M1 + materiale rotabile	264,40	110,28	148,40	5,72	-	-	-	ultimati
metropolitana	Metropolitana di Milano linea M5 lotto 2: Garibaldi - S.Siro	657,05	-	6,00	394,20	-	-	256,85	parzialmente finanziati
metropolitana	Metrotranvia Milano (Parco Nord) - Desio - Seregno	214,21	128,53	-	85,68	-	-	-	finanziati da avviare
metropolitana	Monza metropolitana prolungamento della Linea 1: Monza - Bettola	205,94	54,00	72,59	70,40	-	8,95	-	finanziati da avviare
metropolitana	Nuova linea Metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - Prima Tratta Funzionale: Lorenteggio-Storza/Polclinico	788,70	240,00	-	349,12	-	199,58	-	finanziati da avviare
metropolitana	Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	655,82	40,00	244,38	139,30	-	232,14	-	finanziati in corso
metropolitana	Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami	557,83	175,67	81,70	68,88	-	231,58	-	finanziati in corso
metropolitana	Metropolitana di Milano linea M2 - ProL. Cologno Nord - Vimercate	533,00	-	6,00	-	-	-	527,00	da avviare al 2013



## Marche

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
nodo ferroviario	Nodo ferroviario di Falconara e collegamento con la linea adriatica	210,00	-	210,00	-	-	-	finanziati da avviare	
nodo portuale	Porto di Ancona: opere infrastrutturali	220,00	-	106,30	-	-	113,70	da avviare al 2013	
nodo portuale accessibilità stradale	Porto di Ancona: collegamento stradale tra il porto e la grande viabilità	479,80	-	-	-	-	479,80	finanziati da avviare	
<b>Riepilogo totale</b>		<b>909,80</b>	<b>-</b>	<b>316,30</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>479,80</b>	<b>113,70</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>									
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>									
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>									
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>									
vari	Adeguamento porto di Ancona ed interazione rete viaria								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>									

## Molise

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.		
schemi idrici	Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	83,27	0,37	92,59	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	75,00	75,00	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	28,67	0,19	30,28	-	-	-	finanziati in corso
<b>Riepilogo totale</b>			<b>186,94</b>	<b>75,56</b>	<b>122,87</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>								
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>								
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>								
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>								
rete stradale	Completamento strada a scorrimento veloce Isernia - Castel di Sangro	25,00	-	-	-	-	25,00	nd
rete stradale	Adeguamento e potenziamento della S.S. 87: tratta S.Elia - Casacalenda - Larino	75,00	-	-	-	-	75,00	nd
rete stradale	Nuova strada di collegamento veloce Sant'Elia - fondovalle Tappino	40,00	-	-	-	-	40,00	nd
rete stradale	S.S. 647 Fondo Valle Biferno - Larino	20,00	-	-	-	-	20,00	nd
rete stradale	Completamento Atina - Sora (III lotto): tratta da Colli al Volturino al confine del Lazio	60,00	-	-	-	-	60,00	nd

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

rete stradale	Completamento funzionale tangenziale esterna al sistema urbana di Campobasso	100,00	-	-	-	-	-	-	-	100,00	nd
rete stradale	Collegamento Trasversale tra fondovalle Trigno e fondovalle Biferno	150,00	-	-	-	-	-	-	-	150,00	nd
rete ferroviaria	Velocizzazione linea ferroviaria Venafro - Campobasso	150,00	-	-	30,00	-	-	-	-	120,00	nd
metropolitana	Metropolitana leggera di Campobasso	50,00	-	-	0,88	-	-	-	-	49,13	nd
hub interportuale	Piattaforma Logistica Adriatica Sud	145,00	-	-	-	-	-	-	-	145,00	nd
schermi idrici	Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi	435,80	-	-	-	-	-	-	-	435,80	nd

## Piemonte

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.		
valico stradale	Galleria di sicurezza del traforo stradale del Frejus	204,71	-	30,00	-	174,71	finanziati da avviare	
rete ferroviaria	Grande ferroviarie Merci Nordi Toprino: potenziamento linea Torino-Bussoleno	2.375,00	-	65,60	-	2.309,40	da avviare al 2013	
rete stradale	Autostrada Asti Cuneo	1.243,75	-	-	-	1.243,75	finanziati in corso	
metropolitana	Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi	193,55	106,13	40,00	-	7,42	finanziati in corso	
metropolitana	Metropolitana di Torino: tratta 3 Collegno - Cascine Vica	252,51	-	101,00	-	151,51	parzialmente finanziati	
nodo intermodale	Hub interportuale - Novara	108,33	21,00	32,21	2,82	52,30	finanziati in corso	
<b>Riepilogo totale</b>		<b>4.377,85</b>	<b>127,13</b>	<b>167,81</b>	<b>143,82</b>	<b>1.478,18</b>	<b>2.460,91</b>	
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>								
nodo ferroviario	Nodo di Novara						Richiesta Borioli del 19 luglio 2007	
rete stradale	Pedemontana Piemontese: tratta Biella - A26, tratta Biella - Autostrada A4, Strevi - Predosa (A26)						Richiesta Borioli del 19 luglio 2007	
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV legislatura</b>								
rete stradale	Asse autostradale Milano-Torino							
edilizia	Parco della salute - Ospedale Nuove Molinette							
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI legislatura</b>								



## Puglia

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria	Raddoppio ferroviario Bari - Taranto (incluso tratta S. Andrea Bitetto)	496,00	31,00	142,00	27,00	-	-	296,00	finanziati da avviare
rete stradale	(P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio	36,21	-	36,21	-	-	-	-	ultimati
rete stradale	SS 96 Tronco inizio variante Toritto 1° lotto (da Altamura a Toritto)	92,00	-	43,90	-	-	-	48,10	parzialmente finanziati
rete stradale	(P) SS 96 Tronco inizio variante Toritto-Modugno inclusa la variante Palo del Colle	77,40	-	58,00	-	-	-	19,40	parzialmente finanziati
rete stradale	SS 172 dei Trulli	252,12	35,00	-	-	-	-	217,12	parzialmente finanziati
rete stradale	S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	288,00	111,55	45,23	-	-	-	131,22	finanziati da avviare
nodo portuale	Hub Portuali - Taranto	156,15	21,52	97,08	-	-	37,55	-	parzialmente finanziati
schemi idrici	Potabilizzatore di Conza	52,62	-	52,62	-	-	-	-	finanziati inn corso
schemi idrici	Ammodernamento impianti irrigui comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in agro di Lavello	19,88	19,88	-	-	-	-	-	finanziati inn corso
schemi idrici	Acquedotto del Sinni (1°, II° e III° lotto)	76,70	6,60	43,39	-	-	26,71	-	finanziati da avviare
<b>Riepilogo totale</b>		<b>1.547,08</b>	<b>225,55</b>	<b>475,04</b>	<b>70,39</b>	<b>-</b>	<b>64,26</b>	<b>711,84</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>									

<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>									
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>									
schemi idrici	Nuova Galleria Pavoncelli bis								Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>									
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>									

## Sardegna

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.		
rete stradale	SS 291 Della Nurra: lotto 1	96,36	-	-	-	-	96,36	da avviare al 2013
rete stradale	SS 131 Carlo Felice da km 41+000 a km 47+600	34,43	31,85	9,30	-	-	-	ultimati
rete stradale	SS 131 "Carlo Felice" da km 23+475 a km 32+300	27,00	31,10	-	-	-	-	finanziati in corso
rete stradale	SS 131 "Carlo Felice" da Km 32+300 a Km 41+000	53,93	61,10	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1° e 2° lotto	55,51	46,09	9,42	-	-	-	ultimati
schemi idrici	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 3° lotto	18,28	18,58	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Schema n° 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° Lotto - Picocca	55,20	55,20	-	-	-	-	finanziati in corso
schemi idrici	Schemi idrici Sardegna-Flumineddu-Tirso 2° e 3° lotto	39,19	0,16	-	-	-	39,03	parzialmente finanziati
schemi idrici	Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)	80,22	52,33	-	-	-	27,89	finanziati in corso
<b>Riepilogo totale</b>		<b>460,12</b>	<b>296,41</b>	<b>18,72</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>163,28</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>								
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>								
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>								

rete stradale	SS 597/199 Sassari - Olbia																			Richiesta Soru del 28 dicembre 2007	
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>																					
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>																					
rete stradale	Percorso sotterraneo area metropolitana di Cagliari	125,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125,00	
rete stradale	Porto di Cagliari ed interazione rete viaria SS 195																				
rete stradale	Potenziamento delle interconnessioni con le principali strade statali per razionalizzare i processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari																				
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>																					

## Sicilia

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete ferroviaria	Messina- Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo	1.970,00	-	1.970,00	-	-	-	finanziati da avviare	
rete ferroviaria	Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia	81,00	5,00	76,00	-	-	-	finanziati in corso	
rete ferroviaria	Raddoppio ferroviario Palermo - Messina: tratta Cefalù - Castelbuono	960,00	-	960,00	-	-	-	finanziati in corso	
rete stradale	Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	1.032,68	-	1.032,68	-	-	-	ultimati	
rete stradale	Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicatti (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km 9+800 al Km 44+400	499,55	-	172,73	326,82	-	-	finanziati in corso	
rete stradale	Agrigento - Caltanissetta 2 lotto dal km 44+400 alla A19	990,00	-	455,34	534,66	-	-	parzialmente finanziati	
rete stradale	Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela ( lotti B2, B4a, B4b, C3)	272,76	-	272,76	-	-	-	finanziati da avviare	
rete stradale	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaromonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114)	815,40	-	149,21	-	217,69	448,50	finanziati da avviare	
rete stradale	Palermo - Agrigento: tratta Bolognetta - Lercara Friddi	1.218,41	610,05	222,19	-	-	386,17	finanziati da avviare	
rete stradale	Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	694,45	614,24	9,00	71,21	-	-	finanziati in corso	
nodo ferroviario	Sistemazione Nodo di Catania: interrimento stazione centrale (progettazione definitiva)	12,00	11,61	0,39	-	-	-	finanziati da avviare	
metropolitana	Linea ferroviaria circumetnea di Catania: tratta Stesicoro - Aereoporto	425,00	-	90,00	-	-	335,00	finanziati da avviare	

nodo intermodale	Hub Interportuali - Catania I° e II° stralcio lotto funzionale	113,62	22,29	33,70	1,49	15,99	28,82	11,33	finanziati in corso
schemi idrici	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	52,33		39,56		4,87	7,90	-	finanziati in corso
schemi idrici	Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo	67,15	24,95	31,51			10,69	-	finanziati in corso
schemi idrici	Acquedotto Montescuro Ovest	86,20	47,47	20,14			18,59	-	finanziati in corso
<b>Riepilogo totale</b>		<b>9.290,55</b>	<b>1.335,61</b>	<b>5.459,21</b>	<b>1.010,18</b>	<b>238,55</b>	<b>514,50</b>	<b>732,50</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>									
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>									
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>									
rete stradale e ferroviaria	Interventi mirati alla sistemazione dei nodi urbani di Villa S.Giovanni e Messina complementari alla realizzazione Ponte								Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
schemi idrici	Potenziamento acquedotti siciliani centro orientale								Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>									
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>									

## Toscana

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
rete stradale	E78 Fano - Grosseto: tratto1 Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8): da prog. 30+040 (Comune Civitella Paganico) a prog. 41+600 (Comune Monticiano)	271,12	271,12	-	-	-	-	finanziati in corso	
rete stradale	Grosseto-Siena: 4° Lotto: da prog. 27+200 a prog. 30+040 Prov. di Grosseto al Comune Civitella Paganico	91,50	-	-	-	-	91,50	da avviare al 2013	
rete stradale	Tratto 1: Grosseto-Siena (lotto 9°) da prog. 41+600 Comune Monticiano a prog. 53+400	138,00	-	-	-	-	138,00	da avviare al 2013	
nodo intermodale allacci viari e ferroviaria	Hub Interportuali - Allacciamenti plurimodali Porto di Livorno ed Interporto di Guasticce	26,08	26,08	-	-	-	-	finanziati in corso	
rete energetica	Rete elettrica - Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina e opere connesse	90,00	-	-	1,50	-	88,50	finanziati in corso	
<b>Riepilogo totale</b>		<b>616,70</b>	<b>297,20</b>	<b>-</b>	<b>1,50</b>	<b>-</b>	<b>229,50</b>		
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>									
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>									
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>									
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>									
rete stradale	Asse tangenziale di Lucca								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>									

**Trentino Alto Adige**

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati		
<b>Riepilogo totale</b>		-	-	-	-	-	-	-	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>									
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>									
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>									
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>									
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>									
rete ferroviaria	Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza e nodo di Trento								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>									



## Umbria

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E. Privati		
rete stradale	Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	12,87	14,56	-	-	-	finanziati in corso	
rete stradale	Terni-Rieti strada: tratta Terni - confine Regionale	216,10	-	234,74	-	-	finanziati in corso	
rete ferroviaria	Raddoppio Spoleto - Terni	532,34	-	529,00	-	3,34	da avviare al 2013	
rete stradale	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	730,00	-	1,69	-	728,31	da avviare al 2013	
nodo intermodale	Piastra Logistica Umbra - Citta' di Castello / S. Giustino.	19,29	6,25	-	13,04	-	finanziati da avviare	
nodo urbano stradale	Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano - Corciano	896,54	-	-	-	896,54	da avviare al 2013	
nodo intermodale	Piastra logistica Umbra - Foligno, Terni/Narni	77,76	23,03	-	30,31	24,42	da avviare al 2013	
<b>Riepilogo totale</b>		<b>77,76</b>	<b>23,03</b>	<b>-</b>	<b>30,31</b>	<b>-</b>	<b>24,42</b>	
<b>Legge Finanziaria 2008</b>								
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>								
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>								
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>								
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>								

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

rete ferroviaria	Potenziamento e velocizzazione linea Foligno - Terontola	416,00	-	58,00	-	-	-	358,00	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008
rete ferroviaria	Connessione Nord rete ferroviaria F. C. U. con la rete nazionale RFI	132,83	-	-	-	-	-	132,83	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008
rete stradale	Tratta Umbra della trasversale E78 tra Grosseto e Fano	600,00	-	-	-	-	-	600,00	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008
rete stradale	Completamento SS 219 Pian d' Assino	27,17	-	-	-	-	-	27,17	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008
Hub aeroportuale	Aeroporto internazionale dell' Umbria	35,00	-	25,00	10,00	-	-	-	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 01 Agosto 2008

## Veneto

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008	Stato dell'arte anno 2009	
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.			Privati	Manovra triennale e 2009-2011
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	223,92	-	1,00	-	-	222,92	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario Aeroporto di Verona	90,40	-	-	-	-	90,40	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria	Quadruplicamento Fortezza - Verona: ingresso a Verona Nord (lotto 4)	249,00	-	-	-	-	249,00	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova	5.130,00	-	162,00	-	-	4.968,00	da avviare al 2013	no	
nodo ferroviario	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	670,00	16,00	-	-	-	654,00	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria regionale	Sistema Ferroviario Metropolitan Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	140,00	-	79,75	60,25	-	-	finanziati in corso	no	
rete stradale	Passante di Mestre	1.134,54	180,38	100,00	-	-	-	finanziati in corso	no	
rete stradale	Superstrada Pedemontana Veneta	2.177,30	-	-	173,00	-	-	da avviare al 2013	no	
rete stradale	(P) Autostrada Nogara (VR) - Mare Adriatico	1.200,00	-	-	50,00	-	-	finanziati da avviare	no	
difesa del suolo	Salvaguardia della laguna e Città di Venezia: sistema Mo.S.E.	4.271,60	3.132,70	111,00	-	-	1.027,90	finanziati in corso	si	
Edilizia	Infrastrutture celebrazione 150° anniversario Unità d'Italia - Palazzo del Cinema e Congressi di Venezia	79,56	-	20,00	59,56	-	-	finanziati in corso	no	
<b>Riepilogo totale</b>		<b>15.366,32</b>	<b>3.329,08</b>	<b>473,75</b>	<b>342,81</b>	<b>-</b>	<b>7.212,22</b>			
<b>Legge Finanziaria 2008</b>										

XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

rete stradale	Collegamento sistemi Tangenziali (tratta Peschiera del Garda - Verona e Verona - Padova)	2.230,00	-	-	-	-	-	-	-	-	2.230,00	-	L.F. 2008 art. 2 comma 259, Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro del 17 dicembre 2007	no
<b>Atti Aggiuntivi alle IGQ</b>														
<b>Richieste Aggiuntive Regioni</b>														
rete stradale	Circonvallazione Orbitale di Padova (GRAP) e nuovo asse intermodale di Padova - Venezia	732,00	-	-	-	-	-	-	-	-	732,00	-	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Collegamento delle Tangenziali a nord di Verona	330,00	-	-	-	-	-	-	-	-	330,00	-	Richiesta Galan del 11 Giugno 2009	no
rete stradale	Collegamento autostradale A27- A23											nd	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Nuovo ponte sull'Adige in comune di Dolcè (nell'ambito del TIBRE)											nd	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Nuovo asse intermodale Padova - Venezia											nd	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Collegamento tra A22 del Brennero e sistema viabilità del lago di Garda											nd	Richiesta Galan del 4 luglio 2007	no
rete stradale	Collegamento fra la superstrada a pedaggio pedemontana veneta e la viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova	80,00	-	-	-	-	-	-	-	-	80,00	-	Richiesta Galan del 11 Giugno 2009	no
metropolitana	SFMR_ III fase tratte Conegliano - Belluno - Monselice Rovigo	120,00	-	-	-	-	-	-	-	-	120,00	-	Richiesta Galan del 11 Giugno 2009	no

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

rete stradale	(P) SR 10 - Tratta in nuova sede Este (PD) - Legnago (VR)	210,00	-	-	-	210,00	-	-	-	no	Richiesta Galan del 11 Giugno 2009
<b>Delibera 03/05 del 18.03.05</b>											
rete stradale	Asse viabilità tangenziale Cortina d'Ampezzo								nd	no	Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
metropolitana	Metropolitana lagunare di Venezia								nd	no	Delibera 3/05 del 18 marzo 2005
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV legislatura</b>											
rete stradale	Completamenti di viabilità del Corridoio 5: Opere integrate al Passante di Mestre								nd	no	
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI legislatura</b>											
rete stradale	(P) Collegamento tra l'A4 Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle tratte Meolo - Jesolo e Anvisopoli - Bibione	370,00	-	-	-	370,00	-	-	-	no	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 17 dicembre 2007 e Richiesta Galan con nota del 4 luglio 2007
rete stradale	SS 47 "della Valsugana": ammodernamento tra Bassano del Grappa e Pian dei Zocchi	600,00	-	-	-	600,00	-	-	600,00	no	Atto Aggiuntivo Intesa Generale Quadro 17 dicembre 2007
<b>Opere segnalate dalla regione Veneto: aggiornamento all'intesa quadro</b>											
nodo intermodale allacci viari e ferroviaria	Terminal Intermodale Isola della Scala	141,00	-	-	-	141,00	-	-	-		

**Valle d'Aosta**

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili				Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.		
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura</b>								
rete ferroviaria	Linea ferroviaria Aosta-Martigny							
<b>Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XVI Legislatura</b>								



**Capitolo 6: L'avvio di una nuova politica delle  
infrastrutture e dei trasporti**



### **Premessa**

In un momento di crisi, quale quello che stiamo attraversando, le due componenti, quella trasportistica e quella infrastrutturale, assumono una particolare interdipendenza. E ciò fa emergere una esigenza di organicità nel processo decisionale; una esigenza che richiede una carica riformatrice capace di superare l'attuale frantumazione settoriale delle competenze.

Una carica riformatrice che non ha bisogno di nuovi strumenti legislativi ma che ha bisogno di un coinvolgimento operativo di chi, direttamente o indirettamente si sente attore di questo comparto preposto alla offerta di servizi essenziali per la crescita e lo sviluppo del Paese.

E questa carica riformatrice è all'interno sia di funzioni gestionali ed organizzative, sia di atti strategici e progettuali. L'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria di quest'anno vuole quindi ricercare ed approfondire anche questa specifica finalità. Sarebbe limitativo affrontare il tema delle infrastrutture senza coniugarlo con quello della gestione e della concreta attuazione delle scelte.

I paragrafi che seguono indicano la tematica e descrivono le azioni che il Dicastero intende portare avanti in questo prossimo triennio.

## **1. una nuova lettura della progettualità della Legge Obiettivo**

La politica di infrastrutturazione del territorio, la distribuzione equa e coesiva delle possibilità di spostamento, quello che in termini economici si definisce accessibilità al territorio, l'immissione di finanziamenti nel sistema economico, la spinta attraverso le infrastrutture a politiche di investimento di natura anticiclica, una separazione netta tra la funzione regolatoria e la funzione proprietaria in capo allo Stato, rappresentano il cambio di passo che il settore di investimenti in infrastrutture si aspetta nel prossimo futuro. Il futuro delle scelte connesse alle decisioni di investimento in infrastrutture, indipendentemente dalla proprietà pubblica o privata del capitale investito, è sempre più legato ad attività strategiche del sistema Paese, alle priorità che il Paese persegue attraverso attività funzionali ad esso come un incremento nella dotazione infrastrutturale.

Solo in tal modo prende corpo, davvero, una strategia economica, un sistema di priorità economiche e non un sistema di priorità progettuali.

In tal modo si passa dai progetti prioritari alle priorità, alle essenzialità del Paese.

E, va dato atto, questo processo è iniziato, nella storia recente della programmazione soprattutto pubblica in Italia, proprio attraverso la Legge Obiettivo. Il monitoraggio quantitativo descritto nel capitolo precedente, nulla ci dice su quanto abbiamo qualitativamente realizzato. Questo monitoraggio qualitativo deve ora diventare priorità per il paese.

Spesso la politica infrastrutturale connessa alla legge obiettivo è stata tacciata di non avere priorità o meglio di rendere ogni singolo progetto prioritario per il Paese.

L'assioma che veniva evocato era tutte priorità nessuna priorità. C'è stato anche chi ha confuso la priorità di un'opera con la dimensione finanziaria dell'opera: un valico, una tratta ad Alta velocità, un asse autostradale sembravano più prioritarie di altri progetti magari di portata locale che non venivano ritenuti sufficientemente prioritari perché di dimensione finanziaria minore.

La realtà dell'operato della Legge Obiettivo, l'avanzamento progettuale, fisico economico e finanziario, hanno semplicemente dimostrato che la principale priorità che la Legge Obiettivo ha soddisfatto è stata la priorità del sistema Paese.

Per questo è necessario offrire alla collettività una visione degli stessi dati indicati nei capitoli precedenti per famiglie infrastrutturali, sia perché le famiglie infrastrutturali rappresentano un unicum su cui le regole di tariffazione e di prezzo, i possibili ritorni economici, la possibile politica fiscale, i profili della valutazione delle fattibilità economiche e

finanziarie, la quota parte delle responsabilità regolatorie e proprietarie dello Stato, si manifestano in maniera differenziata registrando una sorta di coerenza interna, sia perché molto spesso le famiglie infrastrutturali rispondono ad un unico soggetto aggiudicatore che nell'esercizio delle proprie attività si comporta come un monopolista nazionale, un monopolista locale, una impresa che vive in una configurazione di mercato di tipo concorrenziale o quasi concorrenziale ed è quindi titolare di differenziate logiche programmatiche.

Lo stato di avanzamento programmatico su queste opere è quindi fortemente differenziato e di conseguenza la politica programmatica necessaria a rimuovere gli ostacoli deve necessariamente essere fortemente differenziata.

Sarà, quindi, opportuno rileggere l'intero quadro programmatico definito dalla Legge Obiettivo attraverso la identificazione di famiglie di interventi in cui domina una chiara essenzialità economica. Una essenzialità ricca di ricadute sul territorio, sulla occupazione, sul processo di crescita economica.

Diventano, così, famiglie organiche, ad esempio:

- **il collegamento dell'asse ferroviario veloce Milano – Trieste;**
- **il collegamenti ferroviari nel Mezzogiorno come Napoli – Bari e Salerno Reggio Calabria;**
- **il sistema autostradale Salerno – Reggio Calabria e l'asse stradale 106;**
- **le piastre logistiche portuali ed interportuali.**

## 2. La liberalizzazione della rete ferroviaria

Liberalizzare una rete sia idrica, sia di gas, sia elettrica è facile perché significa consentire l'accesso, nella rete, di un prodotto: acqua, gas, elettricità.

Liberalizzare una rete ferroviaria, dobbiamo ammetterlo, è difficile perché significa, anche per motivi di sicurezza, filtrare l'accesso.

Occorre cioè che un apposito soggetto, un apposito organismo certifichi i livelli di sicurezza di coloro che richiedono l'accesso alla rete.

Una volta ottenuta questa autorizzazione prende corpo la richiesta delle tracce, la richiesta, cioè, dei segmenti ferroviari che saranno occupati da un determinato convoglio in un arco temporale predeterminato.

E, una volta ottenute le tracce, prende corpo un rapporto contrattuale, che proprio a causa dei vincoli imposti da un sistema bloccato come un asse ferroviario, spesso produce contenziosi.

Le Ferrovie dello Stato italiane in Europa sono quelle che hanno rispettato in pieno le direttive comunitarie in merito alla liberalizzazione ed hanno ragione quando denunciano la esigenza della "reciprocità", cioè quando non accettano che il rispetto della liberalizzazione ricada solo all'interno del nostro Paese.

Ma il sistema comunitario delle reti ferroviarie risponde davvero al binomio **liberalizzazione – competizione**? a questo interrogativo, purtroppo non possiamo dare una risposta positiva.

Eppure un simile binomio sembra quasi essere un vincolo obbligato per l'intero sistema comunitario. La Direttiva 440/91, la direttiva comunitaria che attivava il processo di liberalizzazione della rete, aveva avuto un periodo di gestazione di oltre dodici anni. La Direttiva 440 del 91 richiedeva in modo inequivocabile:

- L'indipendenza gestionale delle imprese di trasporto.
- L'obbligatorietà della separazione contabile fra gestione dell'infrastruttura ed esercizio dei servizi di trasporto.
- La facoltà di incentivare lo sviluppo dell'infrastruttura.
- Il divieto di sussidi incrociati.
- La facoltà di ridurre l'indebitamento delle imprese di trasporto.
- Il pagamento di un canone per l'utilizzazione dell'infrastruttura.
- La vigilanza dello Stato sulla definizione degli standard e norme di sicurezza.

- Il diritto di accesso e transito sull'infrastruttura per la prestazione di servizi di trasporto internazionale.

Quindi il lungo periodo di gestazione e il lungo periodo di reale attuazione testimoniano un fatto: **la liberalizzazione deve essere necessariamente un atto contestuale, deve essere un atto globale.**

Questa presa d'atto ci consente solo di dire che tra i Paesi della Unione Europea siamo coloro che rispettano "meglio" la direttiva Comunitaria ma la liberalizzazione non è di un Paese. **La competizione non può avvenire all'interno di un segmento della rete comunitaria ma all'interno del sistema comunitario.**

La liberalizzazione nel comparto ferroviario rimane ancora un **TABU'**.

Anche le altre Direttive Comunitarie, come la 15, la 16 e la 17, il cosiddetto I° Pacchetto ferroviario continuano ad invocare ed a ribadire la urgenza a "liberalizzare", fino alla Direttiva 59 che rende ancora più pressante ed incisiva la volontà della Unione Europea a liberalizzare davvero la offerta ferroviaria.

Ebbene, questa lunga storia amministrativa, questa ricca evoluzione normativa non ha trovato una attuazione organica, contestuale e condivisa da parte delle singole reti nazionali.

Senza la vera liberalizzazione, non parte, in nessun modo, la competizione tra distinte società ferroviarie, non prende corpo, addirittura, un nuovo assetto della offerta di servizi ferroviari, almeno per il comparto passeggeri, formato sia da società ferroviarie pubbliche nazionali che da società private.

Senza dubbio negli ultimi trenta anni qualcosa è cambiato, ma i processi di liberalizzazione non possono avere periodi di gestazione così lunghi, non possono essere contrastati in modo così diffuso dalle varie Aziende ferroviarie.

Ebbene si ritiene utile ribadire la volontà di dare corso ad ogni forma di liberalizzazione e di reciprocità all'interno della Unione Europea. Costruire i Corridoi comunitari significa anche sprovvincializzare segmenti ferroviari ubicati su tali Corridoi. Sarà, infatti, impossibile dare una identità nazionale a segmenti come Monaco – Innsbruck, come Torino – Milano, come Firenze - Bologna. Sarà, cioè, difficile identificare una correlazione tra rete nazionale e gestione da parte di un'azienda nazionale.

Questo è un cammino lungo perché volutamente si preferisce difendere il proprio bacino, si preferisce non rischiare la competizione.

Si ha paura della competizione dimenticando che nessuno metterà in dubbio la titolarità di chi gestisce le reti e di chi, quindi, fissa i pedaggi per l'accesso alle stesse.

Quindi un mercato liberalizzato sarà, senza dubbio, competitivo e soggetti responsabili delle reti, come nel caso italiano la Società Rete Ferroviaria Italiana, avranno la possibilità di porre soglie di pedaggio tali da recuperare concretamente i costi di esercizio e, anche, con un arco temporale più lungo, quelli di investimento.

Questa è una linea coerente alla volontà della Unione Europea e intende solo cercare a scala comunitaria le condizioni per aprire davvero il mercato e, contestualmente, verificare all'interno del nostro Paese quali debbano essere le condizioni da porre, le regole da ribadire per evitare di usare, come soluzione quella peggiore, e cioè **il trasferimento delle possibili soluzioni alla variabile tempo**; soluzione tipica di chi preferisce trasferire ad altri la scelta o le scelte.

Non affrontare in modo organico tale area tematica significa avviarci verso quello che nel Libro Bianco della Unione Europea viene anticipato in modo esplicito: **tra pochi anni sulla rete ferroviaria si movimenterà solo il 9 - 8% della domanda di trasporto globale.**

Dal 27% del 1975, in trenta anni, il trasporto su ferrovia nella Unione Europea si è così ridotto di due terzi.

**Ha vinto la strada, ha vinto l'inquinamento, ha vinto l'esplosione dei consumi energetici.**

Queste considerazioni impongono un approfondimento per evitare che la offerta ferroviaria diventi una offerta marginale, non sia cioè il tessuto connettivo vero della nuova Unione Europea e, al massimo, risponda solo ad una domanda pendolare o, addirittura, di tipo metropolitano.

In questa Legislatura occorrerà soffermarsi a lungo sulla funzione strategica della offerta ferroviaria perché questa, se resa davvero competitiva, se davvero liberalizzata a scala comunitaria, potrà svolgere un ruolo chiave nell'assetto economico futuro. Infatti questa recessione che il nostro Paese e l'Europa stanno vivendo in questo periodo ha messo in discussione la struttura dei consumi. Una recessione, dopo anni di crescita sistematica a scala nazionale ed internazionale, lascia un segno indelebile, cambia completamente le logiche del mercato, cambia le abitudini.

I fruitori dei servizi di trasporto stanno capendo, e lo capiremo sempre di più, che la scelta di un mezzo di trasporto non è legata solo alla propria comodità ma è legata alla ottimizzazione delle proprie disponibilità economiche.

I cittadini stanno diventando sempre più maturi nell'approccio alla mobilità. Una prova tangibile ci viene data dall'aumento della domanda di trasporto pubblico e, con la ripresa, sicuramente il mondo della produzione ricorrerà alla offerta di trasporto, o alle offerte di trasporto, più vantaggiose.

**Sarebbe folle che il sistema ferroviario italiano ed europeo perdesse una simile occasione.**

### **3. La prevenzione e il controllo del territorio, la sicurezza nei lavori**

La qualità del mondo imprenditoriale da un lato e la capacità del Governo di garantire la sicurezza sui lavori, dall'altro, rappresenta il binomio obbligato che si intende porre ogniqualvolta decidiamo di realizzare una infrastruttura.

L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria è, oggi, senza dubbio, quello su cui si è incentrato al massimo l'attenzione del Governo e del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti proprio per la serie di fenomeni legati a forme di criminalità organizzata. Fenomeni affrontati in modo organico da un apposito Servizio per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere istituito con apposito Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sin dal 15 aprile del 2002 e che insieme al Settore Tecnico, al Settore giuridico ed a quello economico costituisce l'articolazione funzionale della Struttura Tecnica di Missione.

Questa azione preventiva voluta, praticamente sin dall'inizio delle attività legate all'attuazione della Legge Obiettivo testimonia la volontà di aggredire in modo organico una simile emergenza evitando di scegliere come azione preventiva la politica del "non fare". Sarebbe stato, infatti, inconcepibile cadere nell'assurdo paradosso che spesso viene invocato nel comparto trasportistico dove la massima sicurezza si ha in presenza di traffico zero. È utile ricordarlo che fino all'aprile del 2002 il controllo, il monitoraggio delle opere non era supportato da una interazione sistematica tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Interno e le varie Prefetture. Senza dubbio occorre intensificare le modalità con cui vengono effettuati i controlli, tuttavia non possiamo dimenticare che i territori in cui si verificano fenomeni ambientali malvitosi sono quelli in cui la dotazione infrastrutturale è ancora molto bassa.

Quindi il costante impegno del Governo è quello di vincere ogni azione malvita che persegue un chiaro obiettivo: **governare il territorio proprio attraverso il blocco di ogni processo di infrastrutturazione.**

D'altra parte questa chiara volontà del Governo lo si evince leggendo i compiti istituzionali del sopra richiamato Servizio di vigilanza, in particolare tale organismo provvede:

- al supporto delle attività dei soggetti competenti alla predisposizione degli accordi (protocolli d'intesa) con gli organi competenti in materia di sicurezza nonché di prevenzione e repressione della criminalità, finalizzati alla verifica preventiva del programma di esecuzione dei lavori in vista del successivo monitoraggio di tutte le fasi di esecuzione delle opere e dei soggetti che le realizzano;



- allo svolgimento, eventualmente in collaborazione con le Regioni, le Province autonome e gli altri Enti interessati con oneri a proprio carico, delle attività di supporto al CIPE, per la vigilanza delle attività di affidamento da parte di soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture;
- al costante monitoraggio e vigilanza dell'avanzamento delle attività progettuali, nonché dell'attività di realizzazione delle opere, sulla base dei dati forniti dai soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture;
- all'individuazione delle situazioni di criticità nell'avanzamento dell'iter realizzativo delle opere strategiche;
- alla formulazione di proposte o iniziative per la risoluzione delle criticità riscontrate;
- alla realizzazione di uno specifico sistema di interconnessione informatica dei dati da porre a disposizione del Comitato di coordinamento per l'Alta sorveglianza delle grandi opere, costituito presso il Ministero dell'Interno (composto da rappresentanti dei Ministeri dell'Interno e delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Direzione nazionale antimafia, dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, della Dia e della Direzione centrale della Polizia criminale, che si occupa del monitoraggio dei lavori per prevenire tentativi di infiltrazione da parte della criminalità organizzata).

Altro tema particolarmente delicato ed urgente è quello legato alla sicurezza nei lavori. Come detto prima e come ribadito già nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno la sicurezza nei cantieri è senza dubbio legata alla capacità ed alla qualità imprenditoriale delle imprese di costruzione.

Occorre quindi evitare di affrontare la preoccupante tematica legata alla sicurezza nei cantieri solo ricorrendo a forme restrittive, a penali a valle di infortuni gravi.

È necessario intervenire in modo organico nell'assetto organizzativo della impresa di costruzione. Le imprese di costruzione, in Italia, denunciano una relativamente bassa "performance" in termini di efficienza industriale. Le ragioni di ciò sono molteplici e la maggior parte di esse risiedono nella incapacità strutturale della Pubblica Amministrazione di gestire il mercato delle opere pubbliche con efficienza e razionalità. In altre parole, non esiste ancora un meccanismo di selezione delle imprese che impedisca l'ingresso a quelle meno competitive ed agevolate, viceversa, la crescita industriale di quelle migliori.

La Pubblica Amministrazione, per superare questa patologia che, nel nostro Paese, rischia di diventare irreversibile, si dovrebbe dotare, come proposto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, di un sistema di "rating" delle imprese gestito da società specializzate.

Il **“rating”** dovrebbe avvenire sulla base di criteri che facciano riferimento alle reali capacità imprenditoriali/realizzative dell'impresa, alla sua consistenza finanziaria, alla serietà dei suoi comportamenti (per esempio: **numero di infortuni registrati**; numero di varianti richieste; entità del contenzioso con la Pubblica Amministrazione e suoi esiti, ecc.). Tale sistema dovrebbe ovviamente non sostituirsi a quello ora esistente delle SOA (che, peraltro, da solo si è rivelato del tutto inefficace).

**In realtà, come precisato sempre nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno, si dovrebbe subordinare l'ingresso nel settore delle costruzioni di nuove imprese ad una sorta di “test” che validi la capacità di gestire la sicurezza del cantiere e la prevenzione degli infortuni.**

#### **4. La mobilità nell'urbano: emergenza grave per la crescita e lo sviluppo del Paese**

Lo scorso anno l'Allegato Infrastrutture mise in evidenza che una delle emergenze principali, in realtà forse la principale, nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti era quella legata alla assenza di una offerta di trasporto pubblico locale efficiente ed efficace. Una simile grave emergenza è, d'altra parte facilmente misurabile attraverso i seguenti dati:

- all'interno delle nostre grandi aggregazioni urbane, dove vive oltre il 40% della popolazione, **il costo sopportato dalle famiglie per il trasporto è superiore a 30 miliardi di € all'anno**; un dato scioccante: **i romani consumano ogni giorno carburante per oltre 7 milioni di €**;
- **il costo della congestione ha superato, nel 2008, i 9 miliardi di € (solo Roma 900 milioni di €)**;
- **la incidentalità nell'urbano, ha superato, nel 2008, la soglia del 45% del valore globale nazionale**; con un numero di vittime superiore a 2.200 unità;
- **il tasso di inquinamento aveva superato, anche in ambiti urbani di 200.000 abitanti la soglia limite di CO2**. Una soglia superata, addirittura, 7 – 8 volte al mese (d'altra parte una vettura emette 152,4 grammi equivalenti di CO2 per passeggero/chilometro);
- **il consumo energetico, nelle nostre città, ha raggiunto livelli inimmaginabili**: è sufficiente ricordare che un quinto del consumo energetico globale nel nostro paese è dovuto alla mobilità in ambito urbano.

Dopo un anno possiamo solo confermare che tale patologia si è aggravata ulteriormente perché la crisi, la recessione ha trasferito una quota rilevante di domanda di trasporto in ambito urbano sulla offerta pubblica; in alcuni casi c'è stata, addirittura, una crescita superiore al 20%. Il costo dell'uso dell'auto privata è infatti diventato un lusso; un costo insostenibile per i bilanci delle famiglie.

Per una città come Roma dove l'abbonamento a Metrebus costa 300 € l'anno è impensabile spendere 3.000 – 4.000 € per muoversi con mezzo privato; altrettanto si può dire per le altre città con dimensioni superiori alle 100.000 unità.

Questa esplosione della domanda paradossalmente auspicata in tutte le pianificazioni nazionali e regionali non ha trovato però una offerta in grado di rispondere in modo adeguato.

Se affrontiamo poi le problematiche legate alla distribuzione delle merci in ambito urbano scopriamo che il costo del trasporto è il 33% del costo totale dell'autotrasporto.

Scopriamo cioè che la serie di diseconomie generate da questa patologica organizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano è un ulteriore aggravio dei costi dei prodotti, è un ulteriore danno alla economia delle famiglie.

In questo primo anno di Legislatura si è cercato di affrontare una simile emergenza intervenendo sia continuando a investire in reti di trasporto su guida vincolata, sia garantendo risorse in conto esercizio per assicurare una offerta sempre più congeniale alle esigenze della domanda sulla rete ferroviaria.

In merito agli investimenti nelle reti metropolitane la Delibera del CIPE del 26 giugno 2009 ha assegnato un volano globale di risorse pari a 1.424 milioni di € e per quanto concerne le risorse per garantire il trasporto regionale su ferrovia, sempre nel 2009, sono state assegnate alle Regioni risorse per un valore di 1.440 milioni di € per onorare i contratti di servizio con Trenitalia nel triennio 2010 – 2012.

Grandi passi avanti si sono fatti nella definizione del rapporto contrattuale che caratterizza il comparto del trasporto pubblico locale. In realtà però delle sette emergenze sollevate nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno le seguenti quattro rimangono ancora irrisolte:

**Prima emergenza:**

- il forte indebitamento delle aziende, degli enti locali può esplodere entro il secondo semestre del 2008;
- l'indebitamento generato da inefficienza gestionale;
- l'indebitamento generato dal mancato ricorso a scelte impopolari quali quelle legate all'uso di un sistema tariffario corretto.

**Seconda emergenza:**

- la liberalizzazione del settore.

**Terza emergenza:**

- l'inquinamento atmosferico ed il blocco della mobilità.

**Quarta emergenza:**

- il costo della congestione: oltre **9 miliardi di € nel 2007**.

Sono emergenze che da sole dimostrano che la mobilità in ambito urbano nulla ha di "locale" ma, a tutti gli effetti, riveste una valenza nazionale. Una valenza nazionale che trova ampia motivazione nel fatto che quasi il 70% del PIL viene garantito dalle attività del terziario, attività che per oltre il 90% avvengono nelle grandi e medie aggregazioni urbane.

Denunciare queste emergenze non significa trasferire all'organo centrale gli oneri per sanare queste negatività, significa porre la tematica nei giusti ambiti decisionali.

La Conferenza Stato Regioni ed Unificata può diventare la sede in cui identificare un Piano organico attraverso cui superare, nell'arco di un quinquennio, il forte indebitamento accumulato. Definendo caso per caso gli strumenti da utilizzare per effettuare il risanamento gestionale delle Aziende e identificando un Fondo rotativo capace di supportare in modo adeguato il rinnovo del materiale rotabile su gomma ridimensionando così l'attuale elevato tasso di inquinamento atmosferico.

### **5. Una offerta portuale capace di interagire davvero con le reti**

Nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno si anticipò la volontà di costruire una riforma organica della organizzazione funzionale della offerta portuale del Paese; dopo un anno si dispone oggi di un quadro normativo pronto per essere sottoposto all'approvazione del Consiglio dei Ministri.

Prima di pervenire ad una proposta di Disegno di Legge si è ritenuto opportuno approfondire, a lungo, una filiera logistica del nostro sistema economico, cioè quella portuale, in modo da rispondere alle esigenze reali della nuova domanda di trasporto.

Non possiamo infatti sottovalutare quanto sia cambiata dal 1994, **anno in cui il Parlamento ha approvato la Legge 84/94**, ad oggi la dimensione e la organizzazione della portualità e della retroportualità.

La portualità italiana gestisce oggi solo quello che è il consumo del sistema economico e demografico del Paese, cioè un volume complessivo import-export stimato attorno ai **4 – 5 milioni di TEU**. Tutto il resto, cioè circa altrettanto, transita senza nemmeno uscire dalla cinta doganale, cioè senza effettuare stoccaggi o lavorazioni della merce.

La Germania, invece, attraverso i porti del Nord, gestisce un traffico di container quattro volte superiore a quello che sarebbe giustificato dal volume delle merci importate o esportate dal Paese: **in realtà la Germania svolge un ruolo di piattaforma logistica al servizio di altri Paesi, tra cui sicuramente l'Italia**. Secondo l'Istituto di Ricerca Fraunhofer, la logistica costituisce in Germania il terzo datore di lavoro, dopo l'industria dell'auto e quella chimica, **con 2,6 milioni di occupati**. In Italia sono **500 mila gli addetti** dell'intero settore trasporto merci e logistica.

Questo confronto testimonia da solo quanto rilevante sia il gap tra due Paesi della Unione Europea proprio in termini di utilizzo di due distinte rendite di posizione quella del Mare del Nord e quella del Mediterraneo. Purtroppo questa dicotomia sarebbe diventata sempre più irreversibile se, alla fine degli anni '90 non ci si fosse convinti che: **la logistica stava sempre più diventando un mercato globale, come quello dei beni di consumo o dei servizi finanziari, mercato che si misura non in decine di miliardi, ma in milioni di miliardi di euro**.

L'obiettivo del Paese diventa quindi la conquista di uno spicchio di mercato nel grande business della logistica mondiale.

D'altra parte sono cambiati tutti gli approcci alla logistica; bastano pochissimi dati per misurare tale rivoluzione: nel 1990 circolavano nel mondo circa **40 milioni di TEU**; oggi sono oltre **400 milioni di TEU**.

Oggi la metà dei container che girano nel mondo sono di provenienza o destinazione cinese.

**Parlando di milioni di container, l'ordine di grandezza del potenziale valore aggiunto indotto è di decine di miliardi di euro, cioè di 3 – 4 punti percentuali aggiuntivi di PIL.**

Bisogna comprendere che intorno a questo business la partita in Europa è ancora apertissima: non solo i flussi di merce sono sempre meno atlantici e sempre più asiatici attraverso Suez, ma la crescita delle movimentazioni nell'Europa dell'Est – Sud Est e nel Nord Africa renderà il **transit - time** degli scali mediterranei ulteriormente vantaggioso rispetto ai porti del Nord. **L'Italia, quindi, non può perdere questa occasione.**

Il mondo del trasporto portuale e retroportuale, proprio in questo momento di recessione, è molto attento ed al tempo stesso molto preoccupato che si possano commettere quattro imperdonabili errori:

- **Una analisi non corretta del fenomeno e delle sue evoluzioni nei prossimi dieci anni.**
- **Una sottovalutazione o una sopravvalutazione degli effetti sulle logiche produttive, distributive e di mercato.**
- **Una corsa ad offrire porte di accesso al sistema economico europeo scatenando false concorrenze territoriali.**
- **Una incapacità nell'offrire opportunità nell'intero processo di stoccaggio, di distribuzione e di commercializzazione dei prodotti.**

Ebbene questi quattro punti, queste quattro condizioni, ci impongono una attenta analisi sia sulla crisi che il comparto vive oggi, sia sulle possibili evoluzioni.

Il mercato dei trasporti marittimi ha fatto registrare, come detto in precedenza, in questi ultimi anni, un incremento davvero significativo per effetto dei fenomeni di globalizzazione dei mercati e dell'economia nonché dell'imponente crescita delle economie asiatiche. Tutto ciò ha dato un forte impulso all'interscambio via mare, sia nella componente delle esportazioni che in quella delle importazioni.

Solo a partire dal 2007 la fase di marcata espansione dello shipping ha mostrato segnali di rallentamento in coincidenza con le prime turbolenze finanziarie generate dai mutui sub-prime, rallentamento divenuto ancor più critico per effetto della attuale crisi finanziaria internazionale, che ha cominciato ad avere qualche ripercussione

sull'economia reale: **non è casuale il recente crollo del "Baltic dry index", che registra l'andamento della domanda di trasporto via mare delle materie prime e, quindi, coglie eventuali fenomeni di contrazione dell'economia proprio nella componente iniziale della catena dei processi economici che interessano il settore marittimo-portuale.**

Non è facile prevedere tutte le ricadute che la attuale crisi finanziaria mondiale verrà a generare, ma è chiaro che lo scenario richiamato costituisce un motivo ulteriore per avviare una politica di rilancio del settore, che riveste una valenza strategica di primissimo piano. Una valenza che viene confermata dall'aggregato delle attività economiche che attengono ai porti italiani e che in essi si svolgono; un approfondimento di tali dati porta ad una cifra di 105.000 posti di lavoro, con un "fatturato" che si attesta intorno ai 21 miliardi di euro e che, pertanto, contribuisce alla ricchezza nazionale e, quindi, al prodotto interno lordo, per un pari importo.

Sul settore portuale, di conseguenza, il Governo ripone la massima attenzione da parte del Governo anche considerato che, in uno scenario caratterizzato dall'offerta di innumerevoli opportunità, la situazione dei porti italiani presenta attualmente alcuni elementi critici che ne stanno compromettendo la piena competitività rispetto agli altri porti mediterranei e nordeuropei, nonostante il vantaggio legato alla loro privilegiata posizione geografica.

D'altra parte, grazie anche alla politica del Governo attenta ai Corridoi Comunitari ed attenta al rapporto tra il Mediterraneo ed i Corridoi, **il Mediterraneo è divenuto uno dei centri nevralgici della politica mondiale. Sembra il laboratorio del mondo in divenire.**

Ormai il Mediterraneo non ha più solo Fos, Genova, Gioia Tauro, Taranto, Trieste, ecc. Il Mediterraneo ha Damietta, Alessandria d'Egitto, ha in corso l'allargamento del Canale di Suez, ha Kooper, ha Bar, ha Algesiras.

Dobbiamo ammetterlo le criticità che ostacolano lo sviluppo della portualità nazionale risiedono essenzialmente nel fatto che i porti italiani:

- subiscono un notevole deficit infrastrutturale rispetto ai porti degli altri Paesi europei e mediterranei, in particolare di Spagna e Nordafrica;
- hanno scarsità di spazi, aree, banchine e bacini profondi per "cavalcare l'onda" del boom del traffico containerizzato e di altre tipologie di traffico che richiedono fondali adeguati alle navi di nuova generazione;
- sono spesso penalizzati da una eccessiva burocratizzazione della attività amministrativa che ha rallentato, tra le altre cose, la realizzazione di nuove opere. Penso, soprattutto, alle farraginose



procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti;

- sono ancora scarsamente serviti da connessioni ferroviarie e stradali con l'entroterra e con le grandi reti di trasporto;
- sono spesso soggetti a limiti, tetti di spesa, vincoli e "tagli" di risorse che, pur giustificati da esigenze di finanza pubblica, ne condizionano pesantemente l'esercizio delle attività istituzionali.

La politica di rilancio dei porti deve, pertanto, muovere prioritariamente dalla rimozione di tali criticità che rendono meno competitiva la portualità italiana, ma deve anche tener conto dell'esigenza di riconfigurare un disegno strategico complessivo che consenta ai porti del nostro Paese di "fare sistema", di acquisire la "massa critica" necessaria a fronteggiare un mercato in rapida evoluzione e la concorrenza sempre più agguerrita degli scali marittimi dell'area mediterranea, che condividono con i porti italiani alcuni di quei vantaggi geo-economici prima evidenziati.

Se non si provvede in tal senso, riattivando il processo di infrastrutturazione, completando il processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali e rendendo più efficienti i servizi resi dai porti, la portualità italiana rischia di essere esclusa dai grandi flussi del traffico internazionale e di recitare un ruolo marginale e di basso profilo.

Si rende, dunque, improrogabile una revisione della legislazione portuale che sia in grado di eliminare simili criticità.

L'obiettivo dell'incremento dei traffici marittimi e del recupero di competitività del Paese può essere perseguito attraverso un percorso legislativo che preveda:

- **il completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali;**
- **la definizione equilibrata dei rapporti tra gli organi delle autorità portuali e la valorizzazione della governance;**
- **la semplificazione delle procedure di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti;**
- **lo sviluppo delle connessioni intermodali;**
- **l'offerta di servizi caratterizzati da efficienza ed economicità;**
- **la modernizzazione del sistema di assegnazione delle concessioni demaniali di aree per l'espletamento delle operazioni portuali;**
- **la semplificazione delle procedure concernenti i dragaggi dei fondali.**

In relazione alla autonomia finanziaria, va premesso che in precedenti Leggi Finanziarie è stata prevista l'attribuzione, alle Autorità Portuali, del gettito della tassa erariale e della tassa di ancoraggio, nonché la devoluzione, alle stesse, anche di una quota dei tributi diversi dalle tasse e dai diritti portuali, allo specifico fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali.

Tuttavia la previsione da ultimo richiamata non ha trovato sostanziale attuazione, così come la norma che aveva previsto la definizione delle modalità attuative della partecipazione delle Regioni all'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti, ai fini del finanziamento di investimenti volti al potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari per i porti stessi, con priorità per gli interventi riguardanti i porti ricompresi nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

Il mancato completamento dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali ha così prodotto una contrazione del processo di infrastrutturazione portuale fortemente negativa, la quale ha di fatto impedito anche il pieno sviluppo delle autostrade del mare ed il conseguente alleggerimento del traffico gommato.

Si ritiene utile, pertanto, nelle more di un effettivo processo di completamento della autonomia finanziaria, verificare la possibilità di istituire, per ora, considerando le disponibilità finanziarie limitate, un nuovo sistema che consenta alle citate Autorità, la realizzazione di opere previste nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali. Un sistema che consenta la stipula di contratti di mutuo di durata anche pluridecennale con la Cassa Depositi e Prestiti.

È altresì opportuno, in tale contesto, agevolare la possibilità, per le Autorità Portuali, di ricorrere, comunque, a forme di compartecipazione del capitale privato, anche secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui al codice dei contratti.

Tale nuovo sistema di finanziamento potrà così verosimilmente permettere l'avvio di quel processo di infrastrutturazione portuale che appare imprescindibile per un adeguato sviluppo dei traffici marittimi e per il recupero di competitività del settore.

La ripresa del processo di infrastrutturazione, peraltro, non dipende esclusivamente dalla autonomia finanziaria delle autorità portuali, ma è legata anche alla loro capacità di svolgere, in modo efficiente e tempestivo, i compiti istituzionali. Per tale ragione, pur risultando opportuno, al momento, mantenere la attuale classificazione dei porti e l'impianto numerico delle autorità portuali, occorre ridefinire in modo più equilibrato i rapporti tra gli organi delle autorità in questione, ai fini di una adeguata valorizzazione della governance e delle relative managerialità.

Il Presidente della autorità portuale, infatti, deve essere realmente un manager del porto, dotato della giusta autonomia decisionale e svincolato da spesso ingiustificati appesantimenti burocratici.

In tale ottica si deve consentire al Presidente di amministrare direttamente il demanio marittimo portuale rilasciando, senza il coinvolgimento di altri organi della autorità portuale, le concessioni di breve durata nonché quelle per l'esercizio delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale e per l'affidamento delle attività dirette alla fornitura dei servizi di interesse generale agli utenti portuali.

In altri termini, i Presidenti delle autorità portuali devono essere posti in condizione di decidere e, soprattutto, di decidere rapidamente per garantire al porto una effettiva operatività e tale risultato potrà essere meglio perseguito anche attraverso la corrispondente revisione delle attribuzioni del Comitato Portuale, lasciando a quest'ultimo l'emanazione dei soli atti effettivamente strategici dal punto di vista della programmazione e pianificazione delle attività portuali.

La richiamata esigenza di non rallentare la vita del porto impone, inoltre, la revisione del meccanismo di nomina della figura del Presidente, oggi basato su una sequenza di fasi poco chiare che hanno dato luogo a frequenti contenziosi.

Occorre, quindi, individuare una soluzione più adeguata e rispondente anche in una ottica di snellimento e semplificazione delle procedure, naturalmente nel rispetto dei principi costituzionali riguardanti una materia oggetto di legislazione concorrente.

Inoltre, proprio ai su indicati fini di maggiore efficienza, occorre precisare meglio i rapporti di coordinamento tra la autorità portuale e l'autorità marittima, a fronte di un più chiaro riparto di competenze.

A criteri di semplificazione deve essere ricondotto anche l'iter approvativo dei piani regolatori portuali e delle loro varianti posto che la attuale disciplina non ha certo giovato al rapido sviluppo delle infrastrutture ed alla operatività del porto in termini di incremento dei traffici. Appare necessario, in particolare, abbattere i tempi anche attraverso la applicazione di istituti tipici del diritto amministrativo quali, per esempio, il silenzio assenso ai fini del raggiungimento della intesa tra le autorità portuali e i Comuni e la conferenza di servizi.

È tuttavia evidente che l'attrazione dei traffici non presuppone soltanto una idonea infrastrutturazione portuale, ma anche adeguati collegamenti con il retroterra; da qui, l'esigenza di prevedere il finanziamento degli interventi riguardanti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, attraverso la istituzione di un apposito Fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'adozione di tali misure dovrebbe così assicurare lo sviluppo strategico integrato del territorio e l'incremento delle autostrade del mare.

Quanto ai servizi tecnico-nautici, finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo, appare opportuna una modifica della attuale disciplina alla luce dell'accordo interassociativo intervenuto il 12 aprile 2007 tra la totalità dei soggetti erogatori dei servizi e dei relativi utenti, posto che lo stesso sembra costituire un valido punto di equilibrio tra le esigenze delle categorie interessate e la salvaguardia della efficienza ed economicità dei servizi.

Altro tema di particolare rilievo è quello della fornitura del lavoro portuale temporaneo; al riguardo, pur tenuto conto della non facile situazione economica, appare doveroso rendere strutturale il meccanismo di corresponsione della indennità di mancato avviamento al lavoro per i lavoratori portuali organizzati nelle imprese o nelle agenzie promosse dalle autorità portuali in conformità alla legge.

In materia di concessioni demaniali per lo svolgimento delle operazioni portuali, poi, si ritiene utile introdurre un sistema più moderno e rispondente alle finalità di sviluppo infrastrutturale sopra evidenziate, il quale premi l'impegno dei concessionari ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione delle opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, attraverso la previsione di una adeguata riduzione dei canoni ed il riconoscimento di una maggiore durata del titolo rispetto ai concessionari che tale impegno non assumono.

Appare utile, inoltre, prevedere efficaci misure di monitoraggio sul corretto adempimento degli obblighi derivanti dalla concessione, in vista di una migliore valorizzazione delle aree portuali e di un effettivo sviluppo dei traffici marittimi.

Peraltro, occorre prevedere che le aree portuali non più utilizzabili a fini commerciali possano essere destinate a finalità turistico ricreative e di diporto nautico, in modo da non penalizzare, ingiustificatamente, un settore così importante per il Paese dal punto di vista economico.

Infine, ma non certo per importanza, non va dimenticata la necessità di semplificare ulteriormente la attuale disciplina sul dragaggio dei fondali come correttamente ritenuto anche dal Parlamento, in modo da consentire l'arrivo delle navi portacontenitori di ultima generazione; anche in tale ottica si rende necessario prevedere lo snellimento dell'iter di approvazione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti; ciò consentirà ai porti di rispondere tempestivamente alle esigenze del mercato.

Questo tipo di approccio fa capire che la infrastrutturazione dei nostri porti, in merito all'accesso alle risorse, ha due distinti momenti: uno obbligatoriamente a "fondo perduto", uno, invece, tipicamente caratterizzato dalla logica dell'investimento e, quindi, non è e non deve essere considerato debito pubblico.

Un approccio questo senza dubbio nuovo, infatti per molto tempo c'è stata una vera disattenzione alla infrastrutturazione dei nostri HUB portuali; intesi non solo come ambito marittimo ma come nodo sommatoria di infrastrutture materiali ed immateriali, di bacini di evoluzione e di reti stradali e ferroviarie.

Se volessimo ricercare delle responsabilità in questa disattenzione programmatica e strategica troveremmo che il denominatore comune delle responsabilità è da ricercarsi **nella diffusa illusione programmatica di ogni realtà portuale.**

Il "localismo", o peggio, la illusione che un determinato ambito territoriale fosse l'unico riferimento capace di generare attrazione, capace di diventare nodo chiave, cioè HUB, ha costituito, per il nostro Paese, da sempre, la assurda fine di ogni logica programmatica.

Oggi però sono cambiate, come detto prima, tutte le categorie e tutte le condizioni che hanno cauterizzato la intera economia marittima:

1.

**Nel 2015 il Mediterraneo movimenterà circa 70 milioni di TEU.**

2.

**I Corridoi plurimodali Rotterdam – Genova e Varna – Durazzo – Bari sono due canali secchi che rendono, già oggi, il Mediterraneo un grande teatro economico delle convenienze di tre aree quali il Nord Africa, la nuova Europa ed il complesso ed articolato sistema euroasiatico.**

3.

**La crescita del PIL della Cina e la contestuale modifica dei mercati di offerta mondiale delle materie prime e dei beni di consumo.**

L'Italia non può perdere questa occasione che, tra l'altro, gli viene offerta da quanto definito da 47 Paesi del sistema euromediterraneo attraverso il Documento "Wider Europe" prodotto dall'Unione Europea nel 2005. In tale Documento, che è a tutti gli effetti il Piano Euromediterraneo, emerge il ruolo chiave che l'Italia potrebbe svolgere proprio in questi prossimi cinque anni all'interno del Mediterraneo.

Per questo motivo il nostro Paese ha proposto alla Unione Europea di avviare una rivisitazione ed un monitoraggio delle reti TEN ed una contestuale interazione tra questo quadro programmatico e l'intero sistema Euromediterraneo. Tale proposta è stata condivisa dall'Unione Europea.

Un lavoro che coinvolgerà, come detto prima 47 Paesi e che farà emergere in modo trasparente il ruolo cerniera del nostro Paese all'interno di un sistema così complesso ma al tempo stesso ricco di convenienze e di interessi misurabili.

Questo approccio a scala sovra nazionale imporrà, però, la costruzione nel nostro paese di alcune certezze quali:

- **La misurabile certezza nella realizzazione delle reti di collegamento tra il territorio ed il porto.**
- **L'abbattimento di vincoli ambientalistici immotivati**, quali quelli legati alle attività di dragaggio e di approfondimento dei fondali.
- **Un rapporto diverso, tutto da costruire, tra Autorità Portuale e gli Enti locali.**
- Uno svolgimento celere delle pratiche doganali, sanitarie, ecc. Non ha senso che a Genova la permanenza in porto di un container è di 4 volte superiore a quella di Rotterdam.

L'urgenza nel decidere, l'urgenza nel fare, l'urgenza nell'approfitte di questa stasi, sta proprio nel fatto che non dobbiamo dimenticare che tra il 2014 ed il 2017, anche in presenza di una crescita del PIL minima, in Europa entreranno in crisi alcuni segmenti strategici quali: i valichi alpini, i valichi lungo l'arco dei Pirenei, gli assi ferroviari lungo la Padania e la Provenza, il sistema autostradale lungo la Baviera, gli assi di accesso ai porti di Rotterdam e di Amburgo, l'asse autostradale Istanbul – Sofia – Budapest – Vienna, l'accesso alle grandi aree metropolitane al cui interno si è ormai consolidato oltre il 70% dei consumi. Questo imporrà una rivisitazione sostanziale dei punti di accesso al sistema europeo. .

In questa obbligata emergenza non hanno senso localismi e vecchie battaglie di schieramento.

Questa serie di considerazioni ci deve quindi portare ad un confronto aperto e coraggioso con il tessuto istituzionale definito a valle della riforma del Titolo V° della Costituzione. Sarà necessario, cioè, convincersi che la portualità è sommatoria di condizioni e di funzioni non legate ad una fisicità territoriale. **Ad esempio gli HUB portuali del Nord Adriatico:**

- sono strettamente interconnessi con il Corridoio 5; un Corridoio su cui insiste il nodo intermodale di Lione, di Orbassano, di Novara, di Verona, di Padova, di Venezia, di Cervignano. Un Corridoio che movimentata il 36% dell'intero sistema comunitario;
- Trieste è l'unico porto franco del Mediterraneo;

- rappresentano la porta dell'area orientale dell'Europa nel Mediterraneo;
- consentono una riduzione di circa 8 giorni per l'accesso al sistema Europa rispetto all'itinerario che utilizza gli HUB del Nord Europa.

E così l'HUB di Genova:

- ha una storica tradizione commerciale ed ha una retroportualità rara e singolare: il sistema padano movimentata il 57% delle merci e le attività produttive ubicate in tale area partecipano per oltre il 60% alla formazione del PIL;
- è il terminale di uno dei Corridoi strategici della Unione Europea: il Corridoio 24; definito Corridoi dei due Mari perché collega il Mediterraneo ed il Mare del Nord;
- proprio da quest'anno con l'avvio dei lavori del Terzo Valico dei Giovi nell'arco di sei anni potrà interagire in modo efficiente non solo con il sistema Padano ma con il vasto sistema economico della Europa centrale.

Questo approccio rafforza ulteriormente il ricorso, già evidenziato nel DPEF dello scorso anno di "distretto logistico". Un concetto questo non più legato ad una fisicità territoriale ma ad una misurabile attività economica; un concetto già presente nelle Piattaforme Logistiche identificate nell'Allegato Infrastrutture al DPEF sempre dello scorso anno, un concetto già condiviso nelle altre realtà comunitarie.

## **6. L'abbattimento della incidenza del costo del trasporto e della logistica sul trasportato**

In altre parti del documento si ricorda quanto sia rilevante ed al tempo stesso negativo il peso del costo del trasporto sul valore del trasportato, il peso di una logistica non efficiente, il peso di una inefficienza legata essenzialmente alla assenza di una offerta infrastrutturale completa.

**Cosa intendiamo per offerta infrastrutturale completa; intendiamo un sistema in cui nessun segmento di rete, nessun nodo intermodale, nessuna piastra portuale o interportuale, contengono al proprio interno deficienze infrastrutturali anche minime.**

In termini più spiccatamente tecnici definiamo queste carenze, soprattutto nell'accesso sia alle aree produttive che intermodali, come "efficienza o qualità dell'ultimo miglio". Ebbene i veri punti morti dell'intero itinerario che caratterizza la evoluzione del processo che porta la merce dalle aree di produzione al mercato, trova i momenti di maggiore crisi proprio nell'accesso ai terminali e nel passaggio dalle aree di produzione alla rete.

Prende corpo così la chiara esigenza, più volte invocata, della contestualità e della compiutezza del progetto di infrastrutturazione. Una contestualità ed una compiutezza più volte criticata perché ritenuta come impoverimento del Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo.

In proposito è utile un esempio: l'autostrada Bari – Taranto ha il casello terminale non nel nodo urbano di Taranto, non nell'impianto portuale di Taranto, ma nel nodo urbano di Massafra, cioè a circa 15 Km dal porto e a 18 dal nodo urbano. Se tra le opere legate alla "Piastra logistica dell'HUB di Taranto" comparisse l'intervento relativo al "Collegamento tra Massafra e il porto di Taranto" automaticamente si penserebbe ad uno svilimento strategico della Legge Obiettivo. In realtà la rilevanza strategica non è da ricercare alla dimensione finanziaria dell'intervento, non è da ricercare alla complessità dell'opera, ma è da ricercare, proprio, nella importanza di una determinata tessera infrastrutturale all'interno di un mosaico articolato e complesso come quello che oggi caratterizza la nostra offerta infrastrutturale.



## **7. L'avvio concreto della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus e del Brennero**

Oggi siamo in presenza di due avanzamenti distinti nell'attuazione concreta di due nuovi valichi ferroviari essenziali per il nostro Paese e per l'Europa.

Sulla Torino - Lione siamo, dopo un lungo periodo di approfondimento e di confronto con le realtà locali - un approfondimento durato tre anni e mezzo - di fronte alla identificazione di un tracciato e quindi all'avvio del processo progettuale che potrebbe portare nell'arco di un anno alla definizione di un progetto di massima.

Completamente diverso è invece lo stato di avanzamento del progetto relativo al nuovo tunnel ferroviario del Brennero.

Anzitutto l'opera è già in fase di cantiere, sul versante italiano, con un andamento molto favorevole, che ha consentito di realizzare 7,5 km di foro pilota in pochi mesi.

Va inoltre sottolineato il fatto che su quest'opera, che riveste un ruolo fondamentale nei collegamenti verso i Paesi del centro e nord Europa, si appunta l'attenzione massima dell'Unione Europea, che ha concesso per la realizzazione della stessa un contributo comunitario di 786 milioni di euro, facendone il primo progetto della Unione Europea per contribuzione.

Inoltre il 18 maggio 2009, è stato sottoscritto a Roma il "Memorandum of Understanding" con il quale Italia, Germania e Austria si impegnano, in via definitiva, alla realizzazione dell'asse ferroviario del Brennero da Monaco a Verona.

Entro i prossimi mesi sarà possibile approvare il progetto in sede CIPE e tale scadenza è obbligata se non si vuole rivisitare l'intero programma dei lavori con un concreto rischio di perdita di quote rilevanti di fondi da parte della Unione Europea. Una perdita ingente non solo dal punto di vista finanziario ma anche di credibilità, di fronte alla Commissione che ha sinora dato il massimo credito alla programmazione infrastrutturale del nostro Paese.

Prende corpo così la improcrastinabile esigenza di individuare le modalità di accesso alle risorse necessarie a coprire il fabbisogno residuale per la completa realizzazione dell'opera di parte italiana. Tale importo al netto del contributo comunitario ammonta a 1.329,7 milioni di euro a fronte di un costo complessivo di 3.575 milioni di euro.

Tenuto conto della importanza strategica dell'intervento si ritiene utile riportare di seguito una apposita monografia sintetica in cui si riportano una serie di considerazioni sulla urgenza delle decisioni da prender e sulle stime economiche dell'intervento.

### **Valutazioni sul carattere di urgenza della decisione politica e stime economiche delle fonti di sostegno alternative**

**L'Unione Europea ha stanziato per il progetto della Galleria di base del Brennero un importo complessivo di 786 M€**, da dividere in parti uguali tra Italia e Austria, a copertura del 27% dei costi di costruzione e del 50% dei costi relativi agli studi fino al 2013. La Decisione Europea che garantisce i finanziamenti Europei è stata adottata il 5 dicembre 2008 e i primi finanziamenti sono già stati erogati. Da parte delle massime autorità competenti italiane sono state date ripetutamente assicurazioni circa la valenza e la priorità del Progetto oltre all'impegno politico del Governo per la sua realizzazione nei tempi previsti. Da ultimo, il 5 dicembre 2008 a Verona ciò è intervenuto negli incontri con il Vice Presidente della Commissione EU Antonio Tajani e il Coordinatore del Corridoio N. 1 Karel Van Miert. Le stesse assicurazioni politiche sono state ripetute a Roma il 13 febbraio 2009 in occasione del nostro incontro con il Coordinatore Karel Van Miert a Palazzo Chigi.

**La mancata approvazione del CIPE sta generando ritardi che si ripercuotono direttamente sulla data di avvio dei lavori e determinano la conseguente perdita di parte dei contributi Europei già deliberati.** Infatti, lo slittamento di parte dei lavori oltre il termine del periodo di eleggibilità della Decisione Europea di finanziamento, non consente di beneficiare dei relativi contributi approvati. Tale perdita è valutabile in circa 30 milioni di Euro, oltre ulteriori oneri indiretti valutabili in circa 5 milioni di Euro, per mese di ritardo rispetto alla data originariamente prevista per l'approvazione (gennaio 2009). Il valore del danno causato dal ritardo è riferito al valore dell'intero progetto. Di tali perdite di finanziamenti Europei, e quindi aumento dei costi, la metà è a carico dell'Italia, come già rappresentato dall'Ambasciatore Silvio Fagiolo, Presidente della CIG, nella lettera a noi inviata il 19 marzo 2009.

**Un eventuale accumulo di eccessivo ritardo dei lavori di costruzione potrebbe portare alla perdita totale dei contributi Europei**, con obbligo di restituzione dei finanziamenti già erogati, oltre agli interessi di mora previsti dalle Decisioni Europee di finanziamento.

**Da parte austriaca, con Decreto del 15 aprile 2009, il Ministro Federale per i Trasporti, l'Innovazione e la Tecnologia della Repubblica d'Austria, ha già rilasciato l'autorizzazione a costruire ai sensi del diritto ferroviario austriaco per la Galleria di base del Brennero sul territorio austriaco.** Con tale Decreto, le autorità hanno confermato anche la compatibilità ambientale del Progetto; di

conseguenza sono ora disponibili tutte le autorizzazioni richieste dalle leggi federali austriache per la Galleria di base del Brennero. L'autorizzazione dei finanziamenti dell'opera è stata inoltre inserita nella legge finanziaria austriaca per il 2009, la cui approvazione in Parlamento è prevista entro giugno 2009. A partire da tale data, ogni ulteriore ritardo sarebbe imputabile esclusivamente alla parte italiana.

**L'8 maggio 2009, in occasione della seduta del CIPE, è stata presentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'informativa relativa alla tempistica di approvazione del progetto definitivo della galleria ferroviaria di base del Brennero. Il CIPE ha preso atto delle scadenze temporali da onorare, che prevedevano, tra l'altro, la chiara indicazione della garanzia dell'impegno italiano nella realizzazione dell'opera nel DPEF, da approvare entro il mese di luglio 2009.**

**Il 18 maggio 2009 è stato sottoscritto a Roma il "Memorandum of Understanding" tra Italia, Germania e Austria per lo sviluppo dell'asse ferroviario del Brennero da Monaco a Verona; l'intesa è stata sottoscritta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano e dagli omologhi austriaco e tedesco, dai Presidenti delle Province interessate Alto Adige, Trentino, Verona, Tirolo, Baviera, e dai responsabili delle reti ferroviarie coinvolte (RFI SpA, ÖBB Infrastruktur Bau AG); con tale atto, i governi hanno confermato ufficialmente l'impegno sul piano finanziario e della tempistica a realizzare la Galleria di Base del Brennero;**

**Nel quadro del programma di realizzazione dei cunicoli esplorativi per la Galleria di base del Brennero lato Italia, avviato nel giugno 2006, sono stati già realizzati circa 7,5 km di cunicoli, pari a circa il 30 % delle tratte complessive previste in territorio italiano. I lavori procedono in linea con le tempistiche programmate.**

**Con le condizioni assunte e tenuto conto del piano di realizzazione previsto nelle Decisioni di finanziamento dall'Unione Europea fino al 2013, il Costo a Vita Intera del Progetto Definitivo è ad oggi quantificabile in ca. 7.150 Mln €. Tale importo potrebbe essere soggetto ad adeguamenti in fase di progettazione esecutiv**

**La parte di competenza italiana, parimenti a quella austriaca, corrisponde al 50% di tale importo e risulta pertanto pari a circa € 3.574 Mln.**

L'attuale disponibilità dei finanziamenti lato Italia è la seguente:

Fondi di Legge Obiettivo (Delibera CIPE n. 89/2004)	45,0	M€
IV Addendum al Contratto di Programma MIT/RFI 2001-2005	215,0	M€
Risorse da contratto di programma MIT/RFI 1994-2000 rese disponibili a seguito di incassi successivi al 1993 di fondi UE relativi a decisioni TEN come da lettere MIT del 24/11/04 prot. 6229/2004/S.P. e del 14/04/05 prot. n. 10541/2005/S.P.	26,0	M€
Quota parte finanziamenti UE concessi (MIP 2001-2006)	33,3	M€
Quota parte finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/Studies)	96,7	M€
Quota parte finanziamenti UE deliberati (MIP 2007-2013/Works)	296,3	M€
<b>Totale</b>	<b>712,3</b>	<b>M€</b>

Il fabbisogno finanziario complessivo che rimane da garantire per la parte italiana ammonta quindi a **2.862 M€** ovvero la differenza tra la parte di competenza italiana del costo del Progetto Definitivo e le fonti già impegnate o garantite.

Oltre alle risorse provenienti dal bilancio dello Stato, sono state individuate altre fonti di sostegno finanziario alternative che potranno rendersi disponibili nei prossimi anni a fronte di un piano di azioni definito e che rientrano negli impegni programmatici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in linea con le intese raggiunte e sottoscritte in data 18 maggio 2009.

Tali fonti che concorrono alla copertura del progetto sono:

**Finanziamenti comunitari TEN-T inseriti nei piani di co-finanziamento europeo successivi al 2013.** Il progetto definitivo prevede per gli anni successivi al 2013, costi totali a carico dell'Italia pari a circa 2.216,90 M€. Ipotizzando un contributo da parte dell'Unione Europea pari quello riconosciuto attualmente (27% dei costi di costruzione), si può prevedere un finanziamento a favore dell'Italia da parte dell'Unione Europea per gli anni successivi al 2013 pari, in via cautelativa, a circa **500 M€**.

**Accantonamento da parte della Società Autostrada del Brennero SpA dei proventi da esercizio in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie, ai sensi della legge finanziaria per il 1997, N° 449, all'art. 55 comma 13.** La quota di tale fondo da destinare al finanziamento della Galleria di Base del Brennero è una parte del totale degli accantonamenti previsti fino al 2014, data di scadenza della concessione autostradale. Entro tale anno il fondo avrà raggiunto un ammontare di 550 milioni di Euro. L'effettiva entità della quota a favore della Galleria di base del Brennero dovrà essere concordata d'intesa con la Società Autostrada del Brennero. Prudenzialmente, si valuta che tale quota potrà essere pari a circa **400 M€**.

**Ricorso al partenariato pubblico-privato (PPP) per la realizzazione, il finanziamento e la manutenzione dell'attrezzaggio tecnologico e ferroviario.** Tale ipotesi è stata oggetto di uno studio di fattibilità, che ne ha confermato l'applicabilità. Il contratto potrà essere appaltato a partire dal 2013 e i relativi lavori potranno essere avviati a partire dal 2017. L'importo del contratto è stato valutato, per la parte italiana (50% del totale), in circa 648 M€. Prudenzialmente, ai fini di questa valutazione si considera un introito di 400M€.

**Proventi da un eventuale tassazione cross-modal sul traffico della Autostrada A22 nei limiti previsti dalla Direttiva 2006/38/CE "Eurovignette".** Da stime realizzate internamente da BBT, l'applicazione di tale tassazione sulla tratta autostradale Ala-Brennero (15% sulla tratta Ala-Bolzano Sud e 25% sulla tratta Bolzano Sud-Brennero) tra il 2014 e il 2022 porta ad un contributo di circa **233,6 M€**.

**Impegno da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a versare per gli anni 2010 e 2011 contributi rispettivamente di 70 M€ e 110 M€ per il progetto della Galleria di Base del Brennero.**

Al netto delle fonti di sostegno alternative elencate, il fabbisogno complessivo che rimane da garantire per la parte italiana ammonta quindi a circa 1.329,7 M€. da distribuire, a partire dal 2012, secondo un piano di esborsi già disponibile.

## **8. Una piena interazione tra il nuovo assetto degli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada**

Uno dei più grandi errori che spesso commette la Pianificazione di medio e lungo periodo è quello di non tener conto della obsolescenza delle stesse intuizioni programmatiche e, soprattutto, della dinamicità che, specialmente negli ultimi venti anni, ha caratterizzato la distribuzione nel territorio delle attività produttive.

Fino alla fine degli anni '80 le grandi aree industriali del Paese e della Unione Europea sembravano inamovibili; nessuno avrebbe immaginato un azzeramento della area industriale di Bagnoli o un ridimensionamento dell'area industriale di Taranto. Ma nessuno avrebbe immaginato la esplosione di micro aree diffuse come quelle del salernitano, dell'area barese, di quella catanese nel Mezzogiorno e quelle dell'area maceratese, dell'intorno di Treviso nell'area centro settentrionale del Paese. Tutte aree che avevano avuto senza dubbio una consistenza produttiva ma mai si pensava che tali aree potessero diventare il cuore produttivo e propulsivo del Paese.

Questo fenomeno si è verificato in tutto l'assetto comunitario e sono in realtà cambiate molte aree storiche della produzione.

Questo approfondimento, questa naturale constatazione è stato il comune denominatore che ha caratterizzato i lavori che nel 2004 hanno portato alla definizione delle reti TEN – T. Nel 2004 si è preferito disegnare una rete di Corridoi capaci di garantire, in modo strutturale ed organico, non una Regione, non un area Paese ma l'intero assetto comunitario.

Ebbene in tale approccio innovativo e rivoluzionario compaiono due Corridoi nuovi: il Corridoio 24 (Rotterdam – Genova) ed il Corridoio 8 (Bari – Durazzo – Varna).

Nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno compare l'asse ferroviario Napoli – Bari inteso come naturale prolungamento del Corridoio 8 e quindi come interessante asse plurimodale capace di rispondere alle esigenze di insediamenti produttivi oggi ancora non consolidati.

Ma altrettanto può dirsi sia per il Corridoio 5 che per il Corridoio 1 in cui sta emergendo sempre più l'obbligatorietà a realizzare contestualmente non segmenti del Corridoio ma l'intero asse plurimodale e ciò proprio perché attraverso il Corridoio si aggregano interessi produttivi ubicati anche a in aree lontane. Per questo motivo già lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture si propose la costituzione di Società di Corridoio. Società, veniva detto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso

anno, che si configurano come soggetti catalizzatori delle attività e delle rendite che si generano nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso.

Nel caso, ad esempio, della "Quadrilatero Umbria Marche" l'apposito Progetto di Area Vasta (PAV), consente un recupero minimo di risorse necessarie per la realizzazione dell'asse stradale pari a circa il 15% dell'investimento. Nel caso invece dei Corridoi definiti dal Gruppo Van Miert ed approvati dalla Unione Europea il 21 aprile 2004, è possibile, sin da ora, soprattutto grazie ai Coordinatori di Corridoio, cui tra l'altro compete anche il compito di identificare e di supportare le modalità per la ricerca sui mercati delle risorse necessarie per realizzare gli assi infrastrutturali, definire una chiara elencazione delle possibili "aree di convenienza".

Una esperienza interessante è stata già definita dal Coordinatore del Corridoio 1 attraverso la Brenner Corridor Platform, che ha come obiettivo quello di aggregare tutti coloro che sono interessati alla realizzazione di un segmento importante del Corridoio 1.

### **9. La importanza della logistica e l'avvio immediato di Partenariato Pubblico Privato per garantire la realizzazione di piastre logistiche portuali ed interportuali.**

L'offerta trasportistica legata alla domanda merci vive oggi un momento molto delicato che per alcuni versi può essere definito paradossale: **l'utente nelle sue più articolate manifestazioni (imprenditore, gestore di sistemi complessi, ecc.), definisce ormai da solo gli itinerari e le modalità di trasporto più rispondenti alle proprie esigenze.**

**Ci troviamo cioè in presenza di una miriade di micro pianificazioni.**

Questa forma di organizzazione autonoma potrebbe, addirittura, essere congeniale ad un sistema liberista; in realtà però questo spontaneismo programmatico non è legato a processi di ottimizzazione della offerta di trasporto, ma è solo legato ad una spasmodica ricerca, da parte della domanda, di una ipotetica offerta di trasporto.

**Questa assurda forma di organizzazione spontanea è la vera patologia del sistema e soprattutto rappresenta l'elemento più rischioso per ciò che definiamo sviluppo compatibile.**

Ancora più delicata e complessa è la distribuzione delle merci in ambito urbano; in proposito è utile ricordare che sulle quattro aree urbane di Milano, Bologna, Roma e Napoli si concentra oltre il 50% di quel 70% di consumi che si sviluppa in sole dodici aree urbane del Paese.

Tutto questo testimonia che affrontando la organizzazione logistica di queste quattro città potremmo già raggiungere risultati apprezzabili.

Ottimizzare l'organizzazione logistica in queste quattro aree metropolitane renderebbe possibile:

- l'abbattimento del costo di un prodotto in modo rilevante;
- la esaltazione della competitività di un prodotto e quindi della sua capacità di aggredire i mercati;
- l'abbattimento sostanziale dell'impatto ambientale;
- il ridimensionamento dei costi energetici;
- il rafforzamento della qualità;

la stabilità del sistema occupazionale (meno addetti ma stabili).



Se passiamo dai nodi alle reti scopriamo che esistono nel nostro Paese reti:

- che trasportano energia: elettrodotti e cavi in olio;
- che trasportano gas;
- che trasportano petrolio;
- che trasportano comunicazione via cavo e via etere;
- che trasportano persone e merci su ferro e su gomma.

In tutti questi casi la rete dovrebbe essere messa a disposizione e, direttamente o indirettamente, il proprietario della rete dovrebbe esigere un “canone” da parte del soggetto gestore.

Il soggetto gestore dovrebbe ottenere dei vantaggi dagli utilizzatori della rete tali da remunerare i costi di gestione e produrre al tempo stesso un margine.

Questo approccio ci fa capire cosa è la logistica.

La rete che trasporta energia fa pagare tutti i fruitori secondo logiche articolate.

La rete che trasporta le persone e le merci su strada fa pagare solo un limitato numero di segmenti: 6.000 Km su circa 120.000 Km di rete principale e fa pagare in modo differenziato le merci ed i passeggeri secondo logiche non coerenti a parametri di danno reale arrecato alle infrastrutture.

La rete che trasporta le persone e le merci su ferrovia fa pagare il transito solo in base alle prestazioni ma senza una distinzione sui tracciati.

Le **liberalizzazioni**, o meglio, ogni forma di liberismo e di mercato, impongono, in modo inequivocabile la esistenza di:

- Una rete efficiente.
- Una rete adeguatamente integrata ed interagente con il territorio.
- Una rete priva di soluzioni di continuità, priva cioè di segmenti non omogenei.
- Una rete che sia disponibile in tempi certi e, soprattutto, sia disponibile, in un determinato arco temporale, nella sua più ampia configurazione.
- Una rete capace di offrire, in modo paritetico, condizioni di reale competitività tra i distinti fruitori della rete stessa.
- Una rete garante, in termini di fluidificazione reale delle merci, dei processi di interscambio modale.
- Una rete capace di abbattere i danni causati dall’ “ultimo miglio”.

Se non c'è la rete, o meglio se c'è una falsa rete, vuol dire che il liberismo o le azioni mirate a liberalizzare i sistemi sono inesistenti.

Ora ritardare, in qualsiasi modo la realizzazione di una rete adducendo motivazioni tipo:

- un determinato segmento della rete sia su ferro che su gomma non è prioritario perché non c'è adeguata domanda di trasporto;
- non sono disponibili le risorse;
- non sono condivisi dal territorio i tracciati.

Vuol dire non aver capito cosa è una rete, cosa è il tempo, cosa è la evoluzione della domanda, cosa è la crescita economica, cosa è la obsolescenza delle idee.

Significa essere contrari alla crescita e quindi legati agli scenari dirigistici del non liberismo.

Reti e nodi diventano quindi il tessuto connettivo che rende economico o diseconomico non una offerta trasportistica ma la intera dimensione economica di un Paese.

Per questo motivo sarà opportuno prevedere la costituzione di un Fondo Rotativo di almeno **2 miliardi di €** mirato alla integrazione funzionale delle reti con impianti portuali ed interportuali strategici, impianti già definiti lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture all'interno delle sette Piastre Logistiche del Paese.

## **10. Un nuovo rapporto con il Mezzogiorno**

Lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture al DPEF si ritenne opportuno non solo identificare delle opere, degli interventi, delle risorse per il Mezzogiorno, ma si ritenne corretto non pensare solo in modo statistico alla percentuale da destinare al Mezzogiorno.

Infatti tutte le logiche adottate finora hanno praticamente mantenuto, nel vasto territorio meridionale, gli stessi indicatori economici posseduti da questa area agli inizi degli anni cinquanta e cioè sono praticamente rimasti più o meno uguali:

- il costo del denaro;
- il tasso di disoccupazione;
- la percentuale di territorio infrastrutturato.

Lo scorso anno si scelse come riferimento, come indicatore strategico: **il completamento di una serie di interventi da anni progettati, da anni programmati, da anni parzialmente cantierati e ancora non portati a termine in modo organico e compiuto.**

Ebbene, mentre si sta lavorando per raggiungere un simile risultato, quest'anno nell'Allegato Infrastrutture si ritiene essenziale assumere un altro impegno. Un impegno che raggruppa cinque distinte finalità progettuali:

- **avviare concretamente, aprendo i cantieri, due interventi chiave per lo sviluppo del Mezzogiorno: il Ponte sullo Stretto di Messina e l'asse ferroviario Napoli – Bari;**
- **avviare i lavori di adeguamento della tratta ferroviaria Battipaglia – Reggio Calabria;**
- **avviare il progetto per il collegamento ferroviario veloce Palermo – Catania;**
- **avviare a realizzazione gli HUB portuali ed interportuali siciliani e pugliesi di Augusta, Taranto e Brindisi;**
- **completare sia l'asse stradale 131 (Carlo Felice) e le sue diramazioni in modo da rendere davvero adeguata alla domanda di trasporto l'attuale offerta infrastrutturale sarda.**

Questa operazione che si intende attivare concretamente e contestualmente ha un costo globale di circa **16 miliardi di euro**; allo stato di tale volano di risorse sono disponibili solo **2,4 miliardi di euro**.

Ebbene si vuole offrire questo quadro di interventi come quadro integrato di azioni e si vuole conoscere se ci sono le condizioni per

costruire un Partenariato Pubblico Privato. Un Partenariato che possa coinvolgere lo Stato, le Regioni con i FAS regionali, i Privati.

È la prima volta che si tenta di attivare in Europa un Partenariato Pubblico Privato non per un'opera ma per un insieme di opere e si è disposti ad offrire anche ai possibili partner privati concessioni nella gestione di reti autostradali, di ambiti portuali ed interportuali.

Non è una sperimentazione mirata solo a testimoniare l'attenzione per il Mezzogiorno ma è la coscienza della esigenza di risolvere una improcrastinabile emergenza.

Dopo questa recessione il Mezzogiorno rischia ancora più delle altre Regioni del Paese di rimanere penalizzato ulteriormente ed il PIL del Paese, nella sua crescita, rischia di rimanere sempre penalizzato da una simile differenza sostanziale e, cosa ancor più grave, assisteremo a forme di trasferimento di attività produttive dal Mezzogiorno in altre aree interne ed esterne al Paese.

In assenza di una operazione incisiva e capace di diventare reale in un arco temporale certo si rischia di rendere irreversibile lo stato di arretratezza del Sud.

### **11. Le emergenze e le azioni da effettuare prioritariamente nelle Regioni**

Fermo restando quanto già ribadito dalle singole Regioni nelle varie Intese Generali Quadro e quanto già previsto nel quadro degli interventi approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009, si riportano di seguito delle emergenze già avanzate in occasione di incontri di lavoro o formali con le singole Regioni.

In occasione dell'esame del presente Allegato Infrastrutture alla Conferenza Stato Regioni tali emergenze potranno essere implementate ulteriormente.

<b>PIEMONTE</b>	La definizione del tracciato della Torino – Lione e la realizzazione del sistema intermodale ad esso connesso La realizzazione del sistema metropolitano torinese
<b>VALLE D'AOSTA</b>	Linea ferroviaria Aosta - Martigny
<b>TRENTO</b>	Il chiarimento sull'utilizzo dei fondi messi a disposizione dall'Autobrennero per la realizzazione del Tunnel ferroviario del Brennero
<b>BOLZANO</b>	Il chiarimento sull'utilizzo dei fondi messi a disposizione dall'Autobrennero per la realizzazione del Tunnel ferroviario del Brennero
<b>LIGURIA</b>	La soluzione autostradale del nodo di Genova
<b>LOMBARDIA</b>	Il rispetto dei tempi autorizzativi della Pedemontana Lombarda
<b>FRIULI VENEZIA GIULIA</b>	Il rispetto dei tempi nella realizzazione della terza corsia nel tratto Venezia – Trieste e dell'asse ferroviario sempre nella stessa tratta.
<b>VENETO</b>	L'avvio delle procedure per la realizzazione dell'asse autostradale Mestre – Civitavecchia (tratta veneta "Nuova Romea")
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	Nodo di Casalecchio di Reno Nodo di Rastignano Nodo autostradale di Bologna L'avvio delle procedure per la realizzazione dell'asse autostradale Mestre – Civitavecchia (tratta E 45)
<b>TOSCANA</b>	Il nodo ferroviario di Firenze L'attraversamento della città di Lucca Il completamento dei lavori della Fano – Grosseto
<b>MARCHE</b>	La definizione progettuale e l'avvio dei lavori della Fano – Grosseto L'avvio concreto delle opere di Collegamento del porto di Ancona alla grande viabilità

<b>UMBRIA</b>	<b>Nodo di Perugia e Tre Valli</b>
<b>ABRUZZO</b>	<b>La forte penalizzazione nei collegamenti ferroviari tra la Regione e Roma Il ruolo del porto di Ortona</b>
<b>LAZIO</b>	<b>Il completamento della rete metropolitana della città di Roma L'avvio del processo realizzativo del nuovo aeroporto di Viterbo</b>
<b>CAMPANIA</b>	<b>Definizione progetto ferroviario Napoli - Bari ed avvio realizzazione di prime tratte funzionali Definizione progettuale aeroporto di Grazzanise</b>
<b>MOLISE</b>	<b>Piastra logistica di Termoli Avvio procedure attuazione project financing Asse autostradale Termoli - San Vittore</b>
<b>PUGLIA</b>	<b>Soluzione del sistema integrato del nodo di Bari</b>
<b>BASILICATA</b>	<b>Completamento funzionale della Strada Statale 106 Collegamento funzionale su ferro tra Matera e Bari</b>
<b>CALABRIA</b>	<b>Adeguamento dell'asse ferroviario Battipaglia - Reggio Calabria Adeguamento dell'asse ferroviario Taranto - Sibari - Reggio Calabria</b>
<b>SICILIA</b>	<b>Velocizzazione del collegamento ferroviario Palermo - Catania Avvio delle opere del nodo metropolitano di Palermo Avvio delle opere del nodo metropolitano di Catania</b>
<b>SARDEGNA</b>	<b>Sistema metropolitano di Cagliari Completamento dell'asse stradale Olbia - Sassari</b>

## **12. Il nuovo ruolo del Mediterraneo**

Il Master Plan Euromediterraneo - un elaborato che sarà frutto dei lavori che, su proposta del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Unione Europea ha già avviato nel contesto della rivisitazione delle reti TEN – T - consentirà di rivedere finalmente, in modo organico e rivoluzionario, l'assetto della nostra offerta portuale e retroportuale.

In realtà vivremo la stessa esperienza già vissuta con la redazione del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. I corridoi delle nuove reti TEN hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi, al tema delle "autostrade del mare", così il nuovo Master Plan dovrà azzerare l'assurda logica che finora ha fatto sì che una rendita di posizione, posseduta dal nostro Paese all'interno del bacino del Mediterraneo, rimanesse solo una sommatoria anonima di scali, una sommatoria anonima di offerte infrastrutturali fisiche non interconnesse con il territorio, con il retroporto, con le reti.

Una serie di fattori legati alla crescita della movimentazione all'interno del Mediterraneo ed alla rivisitazione di determinate filiere logistiche e merceologiche consente oggi di identificare tre tipologie di portualità:

- Quella puramente finalizzata al **transshipment**.
- Quella capace solo di fare da **cabina di regia**.
- Quella in grado di rafforzare il rapporto porto – retroporto a tal punto da generare **rete**, da generare **sistema**.

In realtà assisteremo, in assenza di azioni organiche, ad una naturale evoluzione strutturale, cioè:

- **Malta e Cipro** diventeranno sempre più **cabina di regia** della portualità mediterranea.
- **Porto Said o Alessandria d'Egitto, Algeciras e Gioia Tauro** confermeranno il loro ruolo di **grandi porti per il transshipment**.
- **Fos e Trieste o Genova** diventeranno porti integrati con la **rete**.

Appare quindi evidente che non è più possibile sottovalutare, all'interno del nostro Paese, **HUB vincenti perché portatori di singolarità imbattibili**.

Non possiamo, sottovalutare le singolarità possedute dal sistema della offerta portuale dell'area ionico – adriatica, dell'area cioè caratterizzata dagli HUB di Taranto, di Brindisi, di Ravenna, di Venezia e di Trieste.

Nessuno può dubitare di una serie di singolarità, possedute dagli HUB dell'area settentrionale dell'Adriatico, quali quelli di Trieste e di Venezia:

- Sono gli unici HUB del Mediterraneo interconnessi con il Corridoio 5. Sul Corridoio 5 si movimenta il 36% dell'intero sistema comunitario.
- **Tra tali HUB Trieste è l'unico porto franco del Mediterraneo e lo è da 300 anni.**
- Gli HUB del Nord adriatico sono la porta dell'area orientale dell'Europa nel Mediterraneo (oltre 6 milioni di TEU nel prossimo triennio) e offrono una riduzione di circa 8 giorni per l'accesso al sistema Europa rispetto all'itinerario che utilizza gli HUB del Nord Europa.

Come nessuno può mettere in dubbio il ruolo strategico del porto di Genova, già denunciato in precedenza, sia come terminale del Corridoio 24, sia come HUB del sistema nord occidentale del Paese. Anche in questo caso l'aggancio con la parte settentrionale occidentale del Mediterraneo vede in realtà privilegiato l'arco ligure.

Ebbene, garantire una infrastrutturazione organica del nostro sistema portuale e del nostro sistema retroportuale comporta costi rilevanti.

Non potendo contare che parzialmente su risorse pubbliche occorrerà pensare a forme di **Partenariato Pubblico Privato**.

Ma occorre anche garantire regole adeguate per la "portualità di corridoio" (e cioè di Genova e Trieste): regole che devono essere molto più influenzate dalla disciplina comune ed europea delle infrastrutture che dalla legislazione portuale.

Non vi è dubbio infatti che i porti corridoio sono costituiti da "Piattaforme logistiche" parti integranti dei Progetti prioritari europei includendo anche i terminali retroportuali (ove necessari) e il tracciato di corridoio (e cioè il Terzo Valico dei Giovi nel Nord Ovest e la tratta Ronchi - Trieste nel Nord Est).



Relativamente a queste infrastrutture di segno europeo pare indispensabile un ruolo più forte dello Stato seppure in un clima di collaborazione leale con le Regioni interessate.

È utile ricordare che già da tempo si sono attivate in Italia iniziative mirate alla definizione di forme organiche di **Partenariato Pubblico Privato**.

Tali forme di partenariato, da attivare sia nel Nord Tirreno che nel Nord Adriatico, dovrebbero affrontare e definire le seguenti aree tematiche:

- le filiere merceologiche
- gli impianti logistici già disponibili, in corso di realizzazione o da realizzare;
- le reti infrastrutturali già disponibili, in corso di realizzazione o da realizzare
- gli impegni finanziari;
- le forme di governance.

E tenuto conto sia della singolarità degli ambiti portuali prima descritti, sia della necessità di rispondere in tempi certi alla evoluzione della domanda di trasporto che caratterizzerà, nel breve periodo, l'intero sistema Mediterraneo, sarà necessario produrre norme di accelerazione mirate a tali realtà in modo da rispondere con azioni libere da vincoli burocratici e capaci di coinvolgere capitali privati.

### **13. Un nuovo approccio tra mobilità e sicurezza**

Siamo obbligati a convivere con un preoccupante paradosso: **la crescita economica è strettamente legata alla crescita della mobilità delle persone e delle merci e la crescita della mobilità impone un adeguamento sempre più crescente dei livelli di sicurezza.**

**Il mancato rispetto dei livelli di sicurezza produce danni enormi alla economia e rischia di incrinare le condizioni di crescita della mobilità.**

Questo paradosso che in fondo rappresenta la equazione chiave della nuova generazione socio economica non ammette approcci generici, non ammette approcci mediocri.

Il trasporto aereo, il trasporto marittimo, il trasporto stradale, il trasporto ferroviario, il trasporto urbano, in realtà tutte le offerte modali di trasporto sono tutte legate e supportate da un comune denominatore: **la elevata e sofisticata qualità della sicurezza.**

La offerta modale, quella stradale, è quella in cui è più difficile costruire condizioni adeguate di sicurezza perché le variabili in gioco sono enormi; sono infatti presenti: **la qualità della strada, la qualità del veicolo, i fattori climatici, la molteplicità dei comportamenti di chi guida.**

- In Italia, nel 2007, gli incidenti stradali hanno determinato 5.131 morti e 325.850 feriti, con un costo per lo Stato, le imprese e le famiglie di 31.137 milioni di Euro pari al 2,4% del PIL (quota sensibilmente più elevata della media europea);
- i morti per incidenti stradali risultano circa 10 volte più numerosi dei morti per atti delittuosi;
- infine, i morti per incidenti avvenuti in tutte le altre modalità di spostamento (nave, treno, aereo) sono meno di 1/100 dei morti per incidenti stradali.

Entrando nel merito del confronto internazionale è utile precisare che il confronto tra il livello di mortalità italiano e quello degli altri Paesi della Unione Europea a 15 Stati (l'Unione europea prima degli ultimi due allargamenti) colloca l'Italia all'11° posto nella graduatoria della sicurezza stradale (un livello di sicurezza inferiore a quello italiano si registra solo in Lussemburgo, Portogallo, Belgio e Grecia).

Ma la cosa più grave è che il nostro Paese ha, fra l'altro, oggi il più alto numero di morti per incidenti stradali in assoluto tra i Paesi dell'UE15 (182 morti per anno in più rispetto alla Germania, 511 rispetto alla Francia, 2.075 rispetto al Regno Unito).

Ma questo grave dato non tiene conto che dal 1997 fino al 2002 in Italia il numero di morti per anno era aumentato di 304 unità e quello dei feriti di 114.279 unità, con un incremento del costo sociale annuo di 8.835 milioni di Euro.

Nel 2003 questa dinamica cambia di segno, l'Italia torna ad allinearsi sull'evoluzione media della Unione Europea. In cinque anni i morti passano da 6.980 a 5.131 (1.849 morti in meno sul dato annuale) mentre i feriti passano da 378.492 a 325.850 (52.642 feriti per anno in meno) con un "risparmio" di costo sociale stimabile in 6.453 milioni di Euro/anno.

Il dato saliente dunque è che il nostro Paese è passato da una fase di deterioramento ad una fase di miglioramento della sicurezza stradale che si è progressivamente rafforzata nel corso degli anni e che, stando ai dati parziali relativi all'ambito autostradale e prevalentemente extraurbano rilevati dalla Polizia Stradale e dell'Arma dei Carabinieri, è proseguita anche nel 2008.

Grazie alla nuova dinamica evolutiva e, soprattutto, ai rilevanti progressi realizzati proprio a partire dal 2003, l'obiettivo indicato dal Terzo Programma di Azione sulla sicurezza stradale della Commissione europea e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - **dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2010** - che ancora due o tre anni addietro appariva irraggiungibile, risulta oggi molto meno distante.

In definitiva, quindi, nel giro di cinque anni l'Italia è riuscita a recuperare tutto il ritardo accumulato nel periodo precedente ed ha cominciato a recuperare posizioni nella graduatoria di sicurezza stradale dei Paesi europei.

È utile ricordare, a titolo di esempio, che tra i principali fattori che hanno innescato il deterioramento della sicurezza stradale degli anni compresi tra il 1997 e il 2002 sono stati:

- la limitatezza dei controlli sui comportamenti di guida a rischio (a titolo esemplificativo si indica che solo quattro o cinque anni addietro i controlli sull'alcolemia ammontavano a circa 200.000 controlli/anno mentre oggi si sfiorano i 1.400.000 controlli);
- la mancanza di una strategia unitaria per il miglioramento dei diversi aspetti della sicurezza stradale e il basso livello di coordinamento tra i soggetti che presiedono al governo dei fattori connessi con la sicurezza stradale stessa.

I principali fattori che, nel 2003, hanno riavviato il processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia sono cinque:

- un'azione normativa più attenta e rigorosa;
- l'aumento dei controlli sui comportamenti di guida a rischio;
- l'avvio di una azione sistematica attraverso l'adozione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e la partecipazione alla sua attuazione di Regioni, Province e Comuni;
- la creazione presso Regioni, Province e Comuni di una prima rete di strutture tecniche dedicate al monitoraggio e alla gestione della sicurezza stradale, nonché la recente creazione della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- una maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale.

Senza dubbio la nuova azione normativa è iniziata con l'introduzione della patente a punti, del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori, con l'ampliamento dei poteri di accertamento degli organi di polizia e con la riorganizzazione e l'inasprimento delle sanzioni per i comportamenti di guida più pericolosi.

Gli effetti sono stati immediati e clamorosi: nel 2003, nei primi sei mesi di applicazione della patente a punti, abbiamo avuto una riduzione di oltre 600 morti.

Per quanto riguarda i feriti, sempre nel primo semestre di applicazione della patente a punti, siamo passati da una crescita di oltre 8.000 feriti negli anni 2001 e 2002 ad una riduzione di 27.000 feriti nel 2003. Nel 2005 e 2006 abbiamo registrato riduzioni delle vittime più contenute. Morti e feriti sono però tornati a diminuire rapidamente a seguito di ulteriori interventi per la razionalizzazione e l'inasprimento mirato delle sanzioni su comportamenti ad elevato rischio, l'ultimo dei quali riguarda la confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza alcolica con tasso superiore ad 1,5 grammi per litro di sangue.

Un secondo fattore di miglioramento della sicurezza è stato l'aumento dei controlli. Solo relativamente alla guida in stato di ebbrezza i controlli tra il 2005 e il 2008 sono aumentati di circa 7 volte, passando da 200.000 a 1.400.000 all'anno.

Sempre in tema di controlli, a titolo di esempio, appare opportuno rammentare una attività di carattere innovativo e di alta specializzazione che coinvolge direttamente il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si esplica attraverso l'utilizzo di 27 Centri Mobili di Revisione attrezzati per l'effettuazione su strada di operazioni di **verifica tecnica sui veicoli pesanti**. Detta attività, implementata negli ultimi anni ed in costante crescita, viene attuata in servizio congiunto con Polizia Stradale e Carabinieri.

Negli ultimi cinque anni l'azione informativa e di sensibilizzazione si è fatta sempre più chiara e diretta, ha cominciato ad utilizzare canali e situazioni che, in precedenza, erano stati meno disponibili a offrire spazio ad un'informazione sulla sicurezza stradale. È stata sviluppata non solo dai soggetti istituzionali ma anche da un numero crescente di imprese, di associazioni volontarie, di rappresentanze sociali, si è giovata di un contributo di idee e di iniziative locali sempre più maturo.

Ormai è evidente che il sistema stradale del nostro Paese non è adeguato ai volumi di traffico. Negli ultimi 30 anni il numero di veicoli (autovetture, motocicli, ciclomotori, veicoli per il trasporto merci, veicoli per il trasporto passeggeri, altri veicoli) è passato da 20 milioni a 50 milioni, con un incremento del 130% circa. L'Italia, dal 1980 è il Paese della UE15 con la più alta quota di veicoli procapite e nel 2006 raggiunge il livello di circa 850 veicoli ogni 1.000 abitanti.

Nello stesso periodo l'aumento del sistema infrastrutturale è stato di pochi punti percentuali.

Un secondo fattore di debolezza è costituito da una regolamentazione del traffico ampiamente migliorabile. La regolamentazione del traffico, in area urbana e in area extraurbana sembra rispondere a esigenze puntuali, a volte dettate da istanze particolari o da eventi che colpiscono l'opinione pubblica, mentre sono decisamente più rari i sistemi infrastrutturali governati da una regolamentazione organica.

Una delle espressioni più evidenti di questa regolamentazione occasionale è data dalla scarsa coerenza dei limiti di velocità e dall'uso strumentale che in alcuni casi se ne fa al solo fine di aumentare i proventi contravvenzionali.

Il sistema urbano costituisce una delle componenti più critiche della sicurezza stradale del nostro Paese. Nel 2007 gli incidenti stradali in area urbana hanno determinato:

- a) **2.269 morti**, il 44% del totale;
- b) **238.712 feriti**, il 73% del totale;
- c) **20.733 milioni** di Euro di costo sociale, il 67% del totale.

Tra i Paesi della UE15, l'Italia risulta essere quello con più morti in area urbana.

Sulla rete principale (autostrade, strade statali ed ex strade statali conferite alle Regioni per un totale di 1.271 tratte stradali e un'estesa di 53.774 chilometri) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato le 50 tratte più pericolose per un'estesa complessiva di 2.900 chilometri (il 5% della rete) dove si localizzano il 24% degli incidenti, il 20% dei morti e il 25% dei feriti.

Si tratta di strade ad altissimo rischio. Il Ministero ha avviato le analisi per delineare la fattibilità di un programma specifico per la messa in sicurezza delle prime dodici strade più pericolose (in base al costo sociale), tra le quali, a titolo puramente esemplificativo, rientrano il GRA (Grande Raccordo Anulare di Roma), la SS7 quater (via Domiziana), la SS207 (Nettunense), la SS148 (Pontina), la SS309 (Romea).

**Un tema tutto particolare ed al tempo stesso con elevato grado di drammaticità è quello relativo ai ciclomotori ed ai motocicli.**

Gli incidenti a carico degli utenti delle due ruote a motore nel 2007 hanno determinato:

- a) **1.540 morti** (il 30,0% del totale);
- b) **90.551 feriti** (il 27,8% del totale);
- c) un **costo sociale di € 8.812 milioni** (il 28,3% del totale).

**Circa il 60% dei morti e l'80% dei feriti a carico delle due ruote a motore è determinato da incidenti in area urbana.**

Gli incidenti a carico della mobilità non motorizzata (pedoni e ciclisti) nel 2007 hanno determinato:

- a) **979 morti** di cui 627 pedoni (il 19,1% del totale);
- b) **35.060 feriti** (il 10,8% del totale);
- c) un **costo sociale di € 3.946 milioni** (il 12,7% del totale).

I dati indicano che l'Italia è il Paese con il più elevato numero di pedoni morti per incidenti stradali.

Gli altri Paesi europei contano da poche decine a un centinaio di vittime tra i pedoni. Anche per quanto riguarda i ciclisti, l'Italia conta il più elevato numero di vittime tra i Paesi della UE15.

Il quadro del sistema urbano da un lato e quello degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, utenti delle due ruote a motore) dall'altro, individuano il campo di intervento prioritario su cui operare per migliorare la sicurezza stradale nei prossimi anni. Oggi, i 2/3 delle vittime sono determinati da incidenti in area urbana e poco meno della metà riguardano gli utenti deboli.

Si è ritenuto opportuno riportare tutti questi dati, su questi confronti tra il nostro Paese e gli altri Paesi della Unione Europea, perché si ritiene che solo misurando i dati, misurando i risultati positivi raggiunti, verificando le distanze dagli obiettivi, si è in grado di dare consistenza ed attuazione ad una politica organica, non solo nazionale ma comunitaria, **mirata davvero alla sicurezza stradale.**

Senza dubbio il Paese ha recuperato la capacità di migliorare la sicurezza stradale e sta riducendo il numero delle vittime molto rapidamente ma sta migliorando la sicurezza solo su alcune componenti della mobilità: la grande viabilità (con l'eccezione delle strade a massimo rischio) e la rete autostradale. Restano ai margini di questo miglioramento le aree urbane, in particolare le grandi città, e gli utenti deboli. Per creare quindi una ulteriore forte discontinuità nel sistema, una più incisività nell'approccio, occorre:

1. portare a compimento la  **riforma del Codice della strada**. Per ricondurre tale strumento normativo a coerenza ed unitarietà normativa, si ritiene opportuno chiedere al Parlamento una delega di ampio respiro per la sua revisione generale: lo scopo ultimo è quello di conseguire, attraverso un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale, l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale e degli istituti sanzionatori. Ulteriore dichiarato intento è quello di delegificazione di tutte quelle disposizioni del codice della strada che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più snelle. Nell'attesa di tale auspicata legge delega - ed in maniera prodromica ad un migliore esercizio della stessa - si è inteso intraprendere un confronto con tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella materia della circolazione stradale , al fine di acquisire i preziosi contributi che ciascuno di essi, dal proprio particolare ma privilegiato punto di osservazione del fenomeno - potrà fornire. Nell'ottica della su esposta armonizzazione e delegificazione delle disposizioni del Codice della Strada, merita una riflessione l'opportunità politica di proseguire nei lavori parlamentari di una nutrita serie di disegni di legge è, invece apparsa vincente l'azione del Parlamento che, ultimante è riuscito ad ottenere la legislativa in Commissione per una serie di provvedimenti chiave e che nel breve periodo potrebbero trasformarsi in Legge.
2. In secondo luogo è necessario **aggiornare il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale** e rivederne i meccanismi attuativi in modo da passare da una fase di sostegno sistematico alle Regioni e alle Amministrazioni locali che esprimono i progetti di sicurezza stradale più soddisfacenti ad una fase di incentivazione di un numero più limitato di progetti di rilevanza strategica e finalizzati a risolvere i nodi critici della sicurezza stradale italiana.
3. In terzo luogo occorre **rafforzare le sedi di coordinamento e confronto** sulle misure di sicurezza adottate e sui risultati conseguiti proprio per consentire di accelerare il processo di messa a punto e di convergenza sulle soluzioni più efficaci.

4. Infine, per poter sviluppare un'azione più selettiva e mirata sulle problematiche di maggior rilievo che si manifestano nei diversi territori occorre realizzare un **sistema di monitoraggio degli interventi e dei risultati** conseguiti.
5. Non meno importante è la necessità di migliorare il livello di **educazione alla sicurezza stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado, fino a prevedere idonei corsi formativi al fine di poter radicare una reale cultura della sicurezza quale elemento fondante per pervenire ad un miglioramento della sicurezza stabile e duraturo.**

Tenuto conto che le suddette linee di azione potranno manifestare appieno i loro effetti solo nel medio/lungo termine, quale azione prioritaria nel breve termine, al fine di stabilizzare i buoni risultati già conseguiti e di consentire un ulteriore avvicinamento all'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime entro il 2010, appare opportuno ribadire l'esigenza di continuare sulla strada dell'incremento nella quantità, nella capillarità e nella specificità dei controlli su strada in particolare sulla guida in stato di ebbrezza alcolica, sotto l'effetto di sostanze stupefacenti ovvero in stato di alterazione derivante dall'uso contemporaneo delle suddette sostanze; per questi ultimi due casi anche attraverso una attenta valutazione della possibilità di intervenire sulle procedure al fine di renderle più snelle ed elastiche.



#### **14. Le azioni mirate nel trasporto aereo**

In questo primo anno di Legislatura il comparto del trasporto aereo è stato caratterizzato da quattro distinti eventi che, senza dubbio, rappresentano una forte discontinuità nella evoluzione del rapporto domanda – offerta del trasporto aereo nel nostro Paese.

Una discontinuità che, sicuramente, caratterizzerà moltissimo il futuro della offerta modale legata al trasporto aereo. I quattro distinti eventi sono caratterizzati:

- **dalla crisi economico – finanziaria mondiale;**
- **dal cambiamento dell’assetto della Società Alitalia;**
- **dalla rilettura funzionale dei nostri due HUB, quello di Malpensa e quello di Fiumicino;**
- **dall’avvio sempre più misurabile e concreto dei provvedimenti comunitari legati al “Cielo Unico”.**

In merito al primo evento, **quello legato alla crisi economica mondiale**, nel caso italiano la crisi nel trasporto aereo è caratterizzata dalla sommatoria di due componenti:

- le criticità storiche accumulate nel tempo e tipicamente legate all’assenza, in passato, di un approccio organico alle esigenze della offerta di trasporto aereo;
- la crisi economica – finanziaria che in questa specifica modalità di trasporto è esplosa in modo virulento proprio per la dimensione internazionale del trasporto aereo, per la sua estraneità da ogni logica di confine.

E va ricordato che, in tempi non sospetti, i segni premonitori della crisi sono comparsi proprio in questo comparto e va dato atto agli operatori del settore, **a differenza di ciò che è accaduto in altri comparti come ad esempio quello finanziario in cui fino al mese di settembre 2008 veniva indicato un PIL italiano nel 2009 pari al 2,1%**, di aver preannunciato non solo la dimensione della crisi ma anche il rischio che tale crisi, se non affrontata in modo organico, rischiava di diventare irreversibile. In tal modo il trasporto aereo si è rivelato una vera “sentinella”, un valido “premonitore” dei processi di crescita o di recessione.

In merito al secondo elemento, **quello legato al cambiamento dell’assetto della Società Alitalia**, solo ora è possibile misurare quanto sia stato difficile superare una simile emergenza e quanto sia stato determinante sia il ruolo dell’ENAC, sia quello del mondo privato del nostro Paese.

In merito al terzo evento, **quello legato alla rilettura funzionale dei nostri due HUB**, quello di Malpensa e quello di Fiumicino sarà bene quanto prima entrare nel merito della logica e della cultura che finora ha privilegiato la costruzione e la caratterizzazione degli HUB, perché ormai ci avviamo verso una nuova cultura, verso un nuovo approccio attraverso emergerà in modo inconfutabile che Malpensa e Fiumicino possono benissimo garantire due funzioni e due offerte capaci di annullare ogni preoccupazione legata alla loro crescita ed al loro sviluppo.

L'ENAC, in questa fase in cui sta, dopo quasi venticinque anni, mettendo a punto un Piano del nostro sistema aeroportuale nazionale, dedicherà un apposito capitolo alla tematica degli HUB ed alla loro reale e misurabile identificazione geografica.

Il quarto evento, o meglio, il quarto fattore è **quello relativo all'avvio sempre più concreto dei provvedimenti comunitari legati al "Cielo Unico"**. Se analizziamo la evoluzione del processo di liberalizzazione del comparto aereo ci rendiamo conto dei passi avanti effettuati dalla Unione Europea in tale comparto.

A differenza di quanto detto a proposito della rete ferroviaria, il "Cielo Unico", il primo e il secondo pacchetto, sono invece il chiaro esempio di una convinta e diffusa volontà dell'Unione Europea e degli Stati a ricercare e difendere logiche di mercato. E proprio per questo è necessaria in un momento di crisi come questo, la chiara individuazione, da parte degli operatori dell'intero comparto, del recupero degli investimenti sostenuti a sostegno di una pianificazione temporale che vada al di là dell'attuale momento di crisi.

Non ci dimentichiamo che la finalità dell'operazione "Cielo Unico" è davvero ambiziosa in quanto con essa si intende prepararsi all'aumento sostanziale del traffico aereo previsto entro il 2020, favorendo un risparmio di circa due miliardi di euro nell'ambito di una gestione integrata della sicurezza, della capacità e dell'efficienza, permettendo, in tal modo, una riduzione dei ritardi nonché dei costi economici ed ambientali.

Il 2009 quindi diventa, almeno per il trasporto aereo nel nostro Paese, un anno significativo, un anno che ricorderemo come un esempio di grande capacità dell'Amministrazione Pubblica nell'affrontare e superare fasi critiche, stagnazioni pericolose per la crescita del Paese. Sarebbe, infatti, miope non tener conto di una ulteriore singolarità strategica posseduta dal trasporto aereo e cioè quella legata alla **industria turistica**, una industria capace di attivare veri e propri spostamenti di massa con apporti di grande dimensione.

**In fondo questa è stata una delle motivazioni che ha portato il Governo a difendere una cordata italiana nell'operazione Alitalia.**

In questa ottica, il trasporto aereo può e deve essere un **meccanismo moltiplicatore dell'occupazione**, creando e rafforzando opportunità di crescita per beni e servizi, attivando fonti di benessere diffuso e realizzando una partecipazione generale al progresso.

Molti ritengono che questa crisi mondiale dell'economia sta incrinando, in modo irreversibile, la offerta area, molti vedono nella modalità ferroviaria, quella legata all'alta velocità, una concorrenza modale imbattibile; ebbene, queste preoccupazioni sono solo velleitarie perché dimenticano che **la nostra generazione ha da molti decenni ridimensionato la categoria dello spazio ed ha esaltato la categoria del tempo**. I processi di globalizzazione sono ormai talmente fondamentali per la crescita e lo sviluppo che nessuno può dubitare di un trend sempre più crescente della domanda di trasporto aereo.

È pertanto necessario provvedere ad una complessiva ed organica revisione della normativa che, senza annullare il lavoro fin qui effettuato, consenta di superare i vincoli esistenti che hanno dimostrato nel tempo, la loro inefficacia.

È urgente quindi, proprio in questa fase in cui si preannunciano momenti di ripresa della crescita economica, avviare in modo organico un proposta legislativa volta a recuperare il grave ritardo infrastrutturale dei principali sistemi aeroportuali del Paese promuovendo il coinvolgimento di capitali privati ed a favorirne lo sviluppo e la competitività, nonché a tutelare e promuovere un quadro regolamentare che consenta, attraverso l'individuazione di procedure semplificate e nel rispetto delle disposizioni vincolanti dell'ordinamento europeo, alle società di gestione dei sistemi aeroportuali di maggiore rilevanza, di poter realizzare ed accelerare l'attuazione di programmi di investimento fondati sull'utilizzo di finanziamenti di mercato.

La proposta dovrà inoltre intervenire in un quadro normativo incerto, dal quale è scaturito un rilevante contenzioso nei confronti dello Stato, in ragione di un sistema tariffario ritenuto inidoneo a garantire il necessario sviluppo dei grandi aeroporti nazionali attraverso la realizzazione di nuovi investimenti.

L'esigenza è quella di incentivare l'incremento, l'adeguamento, l'ampliamento nonché l'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali e delle infrastrutture strategiche ad esse connesse, verificando la possibilità che l'Ente Nazionale Aviazione Civile e le società di gestione dei grandi aeroporti concordino sistemi di tariffazione pluriennale, comunque orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi ed alla adeguata remunerazione del capitale investito, e soggetti all'approvazione con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, non ancorati ai criteri attualmente imposti dalla normativa vigente in materia.

## 15. Il Piano Casa

Oggi siamo in grado di definire un quadro operativo per trasformare questa grande iniziativa strategica in atto compiuto.

I fruitori del Piano saranno sostanzialmente di due tipi:

- Fascia medio bassa (in grado di pagare 500 € al mese per la locazione).
- Fascia bassissima con requisiti per accedere alla edilizia residenziale pubblica.

Il Fondo nazionale che è in corso di verifica prevede una ipotesi di disponibilità finanziaria pari a circa 3 miliardi di € (Ministero, Cassa Depositi e Prestiti, Fondazioni, Assicurazioni).

**Il Piano Casa di edilizia abitativa** ha la finalità generale di superare, in maniera organica e strutturale, il disagio abitativo presente nel Paese che assume sempre più forme ben più articolate e specializzate.

Il Piano nazionale, come ribadito, in più occasioni, proprio dal Presidente del Consiglio, persegue l'obiettivo di portare a soluzione il degrado urbano derivante dai fenomeni di alta tensione abitativa.

Il Piano nazionale di edilizia abitativa costituisce, dunque, un insieme integrato di una pluralità di linee di intervento ed in particolare si articola in 3 aree.

- **Prima area** diretta ad incentivare l'intervento degli investitori istituzionali e privati attraverso una rete di fondi immobiliari. Per tali interventi è previsto un "prestito" da parte dei fondi stessi a livello locale che potrà coprire il 40% dell'investimento. Il Fondo nazionale, costituito da fonti statali sino al limite di **150 milioni di €**, potrà intervenire a sostegno dell'iniziativa fino al 40% dell'investimento.
- **Seconda area** è quella assorbita dal presente Piano di **550 milioni di €**, mirata a finanziare l'edilizia residenziale pubblica nell'accezione più classica e cioè l'edilizia di proprietà degli ex Istituti Case Popolari. Tale linea di intervento sugli immobili già individuati o su quelli che le Regioni individueranno in sostituzione degli interventi non più realizzabili, avranno integrale finanziamento statale e, nel primo anno dovranno essere attivati nel limite di **200 milioni di €**, secondo una priorità collegata, fra l'altro, alla

cantierabilità dell'intervento stesso. La residua parte, sino alla concorrenza degli originali 550 milioni di €, sarà attivata non appena saranno rese disponibili le risorse.

- **Terza area** riguarda gli interventi che potranno essere attivati, in forma residuale, rispetto agli altri due nel limite delle risorse disponibili annualmente.

Ma sarebbe davvero riduttivo affrontare il tema della casa senza, contestualmente, avviare le iniziative legate ad un progetto più ambizioso e relativo alla **riqualificazione organica delle nostre città**.

Come ribadito lo scorso anno, sempre nell'Allegato Infrastrutture, la Legge Obiettivo aveva affrontato questo tema essenzialmente dal punto di vista trasportistico, identificando, sin dalla delibera CIPE del 21 dicembre 2001, un volano di risorse pari a 15,3 miliardi di euro per la realizzazione di nuove reti metropolitane. Questo è avvenuto e sono già appaltate e cantierate opere per oltre 9 miliardi di euro, cioè 170 nuovi km di rete metropolitana.

La Legge Obiettivo, però, non ha affrontato un altro tema essenziale, **quello della riqualificazione urbana**, quello della ottimizzazione di alcuni ambiti urbani attualmente in avanzato stato di degrado.

Il Piano Casa deve quindi essere solo una prima tessera programmatica di un'azione più articolata, più complessa capace di dare vita ad **una reivenzione delle nostre città**, delle nostre strutture urbane.

Un progetto che, necessariamente, deve essere pensato e definito dagli Enti locali e la sede della Conferenza Stato Regioni e Unificata potrebbe diventare il "laboratorio" dove, in un arco temporale di un semestre, disegnare gli strumenti normativi ed amministrativi capaci di rendere concreta questa esigenza più volte riportata proprio nei vari Allegati Infrastrutture al DPEF.

In fondo si vuole dare attuazione ad una **Legge Obiettivo per la città** sapendo che all'interno dell'urbano si svolge oltre il 70% delle attività del terziario e quindi direttamente o indirettamente **l'organizzazione funzionale delle città è il cuore pulsante dell'economia del Paese**.

**Capitolo 7: Considerazioni conclusive**

**Dare attuazione al programma approvato dal CIPE nelle sedute del 6 marzo e del 26 giugno 2009 significa avviare, nel nostro Paese, una delle operazioni di infrastruttura del territorio più massiccia dal dopo guerra e ciò sia per dimensione finanziaria, sia per dimensione ingegneristica, sia per incisività occupazionale.**

Si ritiene opportuno, infatti, ricordare, in modo sintetico i dati che caratterizzano la operazione:

- **2.450 milioni di €** Fondi Legge Obiettivo e Fondi ordinari Ferrovie dello Stato.
- **7.596 milioni di €** Fondi FAS finalizzati alla realizzazione di interventi inclusi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e per una prima fase di ricostruzione delle zone terremotate in Abruzzo.
- **18.172 milioni di €** Fondi privati mirati alla realizzazione di interventi previsti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo.
- **1.000 milioni di €** Fondi FAS per la edilizia scolastica.
- **200 milioni di €** Fondi FAS per l'edilizia carceraria.
- **700 milioni di €** Fondi pubblici per l'attuazione del "Piano Casa.

Una operazione che globalmente attiva interventi per un valore globale di **30.118 milioni di €**.

Di questo volano di risorse il CIPE dal dicembre 2008 ad oggi, come riportato nel Capitolo 5, ha già approvato opere per oltre **10 miliardi di €**.

Diventa, quindi, obiettivo primario di questo Governo e di questa Legislatura quello di completare la fase istruttoria dei progetti, dare avvio concreto alla cantierizzazione dei vari interventi e seguire l'iter realizzativo in modo da disporre, in tempi certi, della nuova offerta infrastrutturale.

È questa una operazione che contiene al suo interno interventi che se letti singolarmente testimoniano quanto sia rilevante il contributo che, in questo particolare momento storico, viene destinato alla infrastrutturazione organica del Paese.

<b>Sistema Mo. SE.</b>	Con la quota di 800 milioni di €, approvata dal CIPE il 18 dicembre 2008, si supera la soglia del 70% del valore iniziale dell'opera e si consente l'avvio della parte più delicata dell'intero impianto che è quella legata al sistema tecnologico delle paratoie.
<b>Tratta Brescia – Treviglio dell'Asse AV/AC Milano – Verona. la fase</b>	Parte un segmento fondamentale della tratta AV/AC della linea Milano – Verona - Venezia. È un segmento costruttivo che avvia concretamente una opera essenziale del Corridoio 5. L'anno prossimo, una volta risolto il nodo di Vicenza, potrà partire anche l'altro segmento fondamentale, sempre del Corridoio 5, quello relativo alla tratta AV/AC Verona – Venezia. In realtà si sta cercando di dare attuazione all'intero asse ferroviario Torino – Trieste.
<b>Asse AV/AC Milano – Genova la fase</b>	Parte il segmento più importante dell'intero Corridoio 24 (Rotterdam – Genova). Si avviano, infatti i lavori di un primo lotto costruttivo del Terzo Valico dei Giovi. Opera questa ingegneristicamente complessa e al tempo stesso essenziale per la continuità funzionale del porto di Genova e della intera area Nord Occidentale del Paese con il vasto sistema retroportuale.
<b>Asse ferroviario Pontremolese 1° stralcio</b>	Dopo oltre dieci anni partono, concretamente, i lavori su un asse fondamentale per le interazioni tra la portualità ligure ed il sistema centrale europeo. L'approvazione delle risorse per la progettazione dell'intero progetto e per la realizzazione di un primo lotto funzionale pone fine ad una stasi che rendeva sempre più critiche le possibilità di interazione tra la portualità dell'alto tirreno e l'Europa centrale.
<b>Adeguamento rete ferroviaria meridionale, partecipazione FS e interventi a terra Ponte sullo Stretto</b>	Vengono destinate risorse per avviare interventi sulla rete meridionale e per garantire, da subito, l'avvio dei lavori relativi agli interventi a terra del Ponte sullo Stretto di Messina



<b>Asse autostradale CISA Asse autostradale Brescia – Padova</b>	Sia la CISA che la Brescia – Padova chiudono in logica di rete un tessuto stradale oggi ancora non completo, un tessuto stradale al cui interno si movimentano oltre il 30% delle merci del Paese e una forte quantità (oltre il 12%) di quella europea.
<b>Asse autostradale Cecina – Civitavecchia</b>	Con l'avvio dei lavori di questo segmento chiave del Corridoio Tirrenico il Paese acquista, finalmente, una concreta alternativa nelle relazioni stradali Nord – Sud – Nord. Sull'Autostrada A1 transita ormai quasi il 70% dell'intero volume di traffico e ciò produce elevati costi di congestione, elevati livelli di inquinamento atmosferico e rischio di incidentalità. Ma completare il Corridoio Tirrenico nella parte centro - settentrionale significa, anche, dare vera funzionalità ed interazione con la retroportualità ai porti di Civitavecchia, Livorno, Piombino e La Spezia.
<b>Tunnel di sicurezza Frejus</b>	Con questa opera si risponde alle esigenze di sicurezza avanzate da un collegamento che, nel tempo, dovrà, necessariamente, rispondere alla crescente domanda di trasporto che imporrà livelli di sicurezza sempre più sofisticati. In realtà questa opera, non potendo disporre nel breve periodo di un nuovo asse ferroviario, evita o quanto meno ritarda forme di blocco nei transiti con la Francia.
<b>Nodo di Perugia la Fase e Tre Valli la Fase</b>	Sono i due intereventi chiave per fare uscire l'intera realtà regionale dall'isolamento e quindi offrono al Paese il recupero di una realtà territoriale con elevata attrazione turistica, con elevata attività produttiva. In tal modo la realizzazione del nodo di Perugia (già approvato dall'ANAS) non può considerarsi una semplice arteria viaria ma l'arteria viaria che sblocca davvero la congestione che rende, in molti casi, difficile l'accesso e l'uscita dal vasto nodo urbano. La Strada delle Tre Valli riveste lo stesso ruolo in quanto completa davvero il tessuto connettivo ottimale che la Regione Umbria e l'intera area centrale del Paese chiedono da sempre. In fondo la Tre Valli rende possibile una interazione funzionale tra il Mare Adriatico ed il Mare Tirreno e ciò avviene proprio lungo la fascia centrale del Paese.

<p><b>Adeguamento SS 372 Telesina (Caianello – Benevento)</b></p>	<p>È una delle zone della Campania con elevato e capillare insediamento di attività produttive. È una delle aree del Paese con elevata attività agro alimentare, è un territorio servito attualmente da un asse stradale che ha visto, nell'ultimo decennio, una forte crescita della domanda di trasporto ed una contestuale assenza di adeguata offerta. L'asse, quindi, da realizzare con una forte partecipazione di capitali privati, diventa non solo essenziale per il sistema produttivo campano ma per la vasta area interna del Mezzogiorno centrale del Paese.</p>
<p><b>Completamento Asse Autostradale Salerno – Reggio Calabria Strada Statale 106 Jonica Megalotto 3 I° stralcio</b></p>	<p>L'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria e l'asse stradale 106 (Ionica) possono definirsi "Progetto Calabria". Insieme, infatti, rappresentano il riferimento portante di una offerta trasportistica che per molti anni è rimasta legata solo alla denuncia programmatica. Questi due assi, su cui fino al 2002 si era investito globalmente in trenta anni un volano di risorse pari a circa 1,2 miliardi di €, hanno potuto contare dal 2002 ad oggi su un volano di risorse superiore a 4,8 miliardi di €. Le risorse destinate con le Delibere del CIPE del 2009 consentono il completamento di quasi tutte le opere progettate e pronte per l'appalto della Salerno – Reggio Calabria e, al tempo stesso, continuano a rendere sempre più fluida la mobilità sulla Strada Statale 106. L'obiettivo è quello già denunciato lo scorso anno: <b>entro il 2012 offrire alla Calabria ed al Mezzogiorno una adeguata rete stradale.</b></p>
<p><b>Agrigento - Caltanissetta - A19 Tratto dal Km 44 al Km 74 (Stralcio)</b></p>	<p>È un segmento vitale per l'economia della intera Regione Sicilia, è un segmento da anni richiesto e mai attivato concretamente. Nella seduta del CIPE del 26 giugno 2009 è stato approvato il progetto e può, quindi, prendere corpo la intera operazione che consente ad una area, con singolare e rara ricchezza archeologica e al tempo stesso con elevata potenzialità agro alimentare, di diventare una delle tessere chiave di quel mosaico socio economico che, per molti anni, era rimasto solo un riferimento progettuale.</p>

<b>Asse stradale Maglie – Santa Maria di Leuca</b>	<p>La parte più meridionale della Puglia è praticamente priva di un collegamento adeguato con il sistema Paese. Un territorio, quello del Salento, ricco sia di consolidata attrazione turistica che di attività produttive (agro alimentare e terziario avanzato), ma da sempre privo di un cordone ombelicale che ne consentisse la interazione non solo con il sistema pugliese ma con l'intero territorio nazionale. Dopo oltre venti anni questa opera porta a compimento una esigenza ed una emergenza che se non risolta rischiava di marginalizzare, in modo irreversibile, l'intera area salentina.</p>
<b>Pedemontana Lombarda</b>	<p>L'ambito territoriale in cui è ubicato l'intervento collabora, per oltre il 30%, alla formazione del Prodotto Interno Lordo Nazionale e, al suo interno, si movimentata oltre il 25% delle merci del Paese. La realizzazione dell'opera in tempi certi, quindi, non si configura come un segmento o una sommatoria di segmenti stradali ma come il "sistema viario" che supera delle rischiose crisi nella capacità produttiva dell'intera area lombarda e quindi direttamente sul PIL del Paese. Ebbene quest'anno si passa dalla fase programmatica e progettuale a quella realizzativa.</p>
<b>BreBeMi Tangenziale Est di Milano</b>	<p>Si è ritenuto opportuno mettere insieme queste due opere perché rappresentano l'asse portante del motore economico e produttivo non di un ambito regionale ma dell'intero Corridoio 5. Privare il Corridoio di un tale intervento o rinviarne nel tempo la realizzazione significa trasferire in altre realtà della Unione Europea i flussi e le convenienze logistiche possedute dalla intera area padana. Quest'anno dopo un iter lunghissimo e complesso partono i lavori della BreBeMi e quest'anno potrà concludersi l'iter progettuale della Tangenziale Est. Di Milano. Partono quindi, con intera copertura di capitali privati, due interventi strategici di rilevanza comunitaria.</p>

<b>Corridoio tirrenico meridionale 1° stralcio Cisterna Valmontone</b>	<p>Questo è un segmento che consente la fluidificazione del Corridoio Tirrenico proprio nella parte in cui la domanda di trasporto ha raggiunto soglie elevatissime. È un intervento che ridimensiona in modo sostanziale l'alto livello di incidentalità raggiunto in questa vasta area laziale e, soprattutto, consente un trasferimento di quote di traffico gravitanti oggi su un sistema capillare con caratteristiche e standard non adeguati. È un intervento che ha subito un itinerario autorizzativo complesso (trattasi di un intervento il cui progetto preliminare era stato approvato dal CIPE sin dagli inizi del 2009).</p>
<b>Collegamento porto di Ancona alla grande viabilità</b>	<p>La portualità di Ancona e la vitalità dell'intero sistema economico che gravita sulla città di Ancona, fino ad ora sono stati bloccati dalla assenza di un sistema viario che ne consentisse la integrazione funzionale sia con l'asse autostradale adriatico, sia con il vasto teatro economico della Regione Marche e dell'area centro settentrionale del Paese. Un intervento che trova nel project financing il supporto per diventare concreto e, finalmente, quest'anno si potrà passare dalla fase prettamente programmatica a quella progettuale e realizzativa.</p>
<b>Raccordo Campo Galliano – Sassuolo</b>	<p>Questo intervento, Insieme al nodo autostradale di Bologna, al Nodo di Casalecchio di Reno, al Nodo di Rastignano, rappresenta il tessuto connettivo che garantisce, a ciò che possiamo definire "Offerta Infrastrutturale Bologna", la condizione obbligata per superare una grave emergenza quella dell'attraversamento di un nodo che oggi vede transitare oltre il 60% delle merci Nord – Sud del Paese e che rischia di raggiungere, nell'arco del prossimo triennio, livelli irreversibili producendo un grave danno alla competitività dei nostri prodotti. Entro quest'anno insieme alle Ferrovie dello Stato e all'ANAS, saranno garantiti gli atti necessari a superare questa grave stasi realizzativa.</p>

<b>Collegamento tra SS 514 e SS 194 "Ragusana"</b>	<p>Per anni questo progetto è stato portato avanti nella programmazione degli interventi essenziali per il rilancio di una area con grande attrazione turistica e con grande produttività. Per anni però era rimasta nella fase della intuizione programmatica. Oggi, attraverso un project financing, questa esigenza infrastrutturale può diventare iniziativa progettuale in grado di rispondere alle esigenze da sempre avanzate da questa area meridionale della Sicilia. Anche in questo caso il 2010 diventa l'anno decisivo per l'avvio concreto dell'intera iniziativa.</p>
<b>Asse autostradale Termoli San Vittore</b>	<p>Per la Regione Molise questo intervento rappresenta la scelta strategica primaria. Una scelta che ha portato la Regione a destinare, a tale opera, quasi l'intera quota di FAS regionale dimostrando, in tal modo, non solo una misurabile saggezza programmatica ma, al tempo stesso, il chiaro convincimento che con tale intervento si offre al bacino produttivo di Termoli e all'intero sistema regionale la occasione per interagire con l'area centrale del Paese e, quindi, esaltare al massimo il valore aggiunto che in questa vasta area può prodursi nel breve e medio periodo.</p>
<b>Opere connesse EXPO 2015: Prolungamento Linea M5 verso San Siro e Linea M4; Asse ferroviario Rho – Gallarate</b>	<p>Sono tre interventi essenziali per la riuscita dell'EXPO 2015 ma sono anche tre interventi che offrono, all'intero sistema metropolitano di rispondere, in modo organico, ad una domanda di mobilità sempre più singolare e sempre più articolata che grava sulla città di Milano e sul suo vasto hinterland. Questi interventi se non fossero stati definiti dal CIPE nelle sedute del 6 marzo e del 26 giugno, se non avessero trovato le adeguate risorse finanziarie, avrebbero messo in crisi l'intera operazione EXPO. Per questo motivo l'attenzione e la tensione all'avanzamento concreto dei tre interventi diventa un obiettivo principe del Paese.</p>

<b>Rete metropolitana regionale campana</b>	<p>Il sistema metropolitano regionale campano costituisce a tutti gli effetti uno dei modelli di offerta di trasporto collettivo, a scala nazionale, più integrato e supera la dimensione legata alla realtà urbana per diventare, a tutti gli effetti, il vero regolatore della mobilità gravitante sull'intero tessuto regionale e ciò sia con la interazione con la rete ferroviaria, sia con la capillare interconnessione con reti fino a dieci anni fa fra loro completamente slegate come la Cumana, la Circumflegrea, la Circumvesuviana, la Alifana. Ebbene, quest'anno il volano di risorse che viene destinato a tale intervento consente un rilevante avanzamento di una operazione su cui la Legge Obiettivo, sin dall'inizio, ha riconosciuto rilevanza strategica.</p>
<b>Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Palermo e Catania;</b> <b>Nodi, sistemi urbani e metropolitani di Bari e di Cagliari;</b> <b>Adeguamento sistemi metropolitani di Parma, Brescia, Bologna, Torino;</b> <b>Metrotramvia di Bologna;</b> <b>Linea C Metropolitana Roma: Ulteriore stralcio</b>	<p>Insieme alle risorse destinate alla metropolitana regionale campana si raggiunge un volano globale di circa 1 miliardo di € destinato all'avvio o al completamento di reti metropolitane che nel nostro Paese fino al 2001 non superavano, globalmente, i 90 Km e che invece, grazie a questa operazione partita cinque anni fa e oggi adeguatamente supportata, ci consentirà, entro il 2013, di disporre di oltre 270 Km di reti metropolitane. Un risultato che renderà possibile un forte abbattimento dell'inquinamento atmosferico, della incidentalità e, soprattutto, una risposta concreta alle esigenze della domanda di mobilità dei cittadini e delle famiglie che grazie a tali reti potranno vedere ridimensionato di oltre il 30% l'attuale incidenza del trasporto sui bilanci familiari. Escluso per il nodo di Bari e di Cagliari la serie di interventi è relativa a risorse che potranno supportare nel breve periodo cantieri o già aperti o di prossima apertura.</p>

<p><b>Piastra logistica Trieste e Piastra logistica Taranto</b></p>	<p>Sono due HUB fondamentali non solo per consolidare il ruolo del nostro Paese all'interno del bacino del Mediterraneo ma per offrire all'Unione Europea un riferimento strategico nel contesto del sistema euromediterraneo così come definito a valle delle reti TEN - T. Due interventi progettualmente definiti sin dal 2006 ma che solo ora possono passare dalla fase legata alla intuizione programmatica a quella realizzativa. In particolare per il porto di Trieste e, più in generale per il "Sistema dell'Alto Adriatico" e per il porto di Genova, nel Capitolo 6 si denuncia l'esigenza di azioni mirate per dare a questi due HUB un immediato riscontro con il vasto ambito territoriale comunitario. Sempre entro l'anno si affronteranno le altre portualità del Paese cercando di costruire Piastre Logistiche integrate con il territorio e quindi in grado di attrarre capitali privati.</p>
<p><b>Ponte sullo Stretto di Messina e nuovi Valichi ferroviari del Frejus e del Brennero</b></p>	<p>Questi tre macro interventi sono stati messi insieme perché costituiscono "gli anelli mancanti" del sistema Paese e del sistema Europa. Il ponte garantisce la continuità territoriale tra il continente e l'isola, i due nuovi valichi ferroviari consentono all'Italia di non venire marginalizzata dai mercati europei ed all'Europa di accedere ad un mercato, sempre in espansione, come quello del Mediterraneo. Questi tre interventi nel 2009 vivono un momento di non ritorno:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Il Ponte può iniziare la sua fase realizzativa, può chiudere, cioè, il lungo iter tecnico, progettuale; un iter che, purtroppo ha subito un blocco di due anni nella passata Legislatura</li><li>• Il Brennero che, avendo già attivato i lavori del tunnel pilota e ad avendo ottenuto un primo stanziamento a fondo perduto dalla Unione Europea, può sottoporre alla approvazione del CIPE e del Governo un cronoprogramma dettagliato per passare alla fase realizzativa entro i termini definiti nell'Accordo sottoscritto dall'Austria, dall'Italia e dalla Germania il 18 maggio 2009</li><li>• Per il nuovo tunnel ferroviario lungo l'asse Torino – Lione, disponendo già di un tracciato e disponendo di un contributo a fondo perduto dalla Unione Europea, necessariamente entro l'anno si darà concretezza procedurale alla fase autorizzativa.</li></ul>

<b>Emergenza terremoto Abruzzo</b>	<p>Sull'emergenza del terremoto in Abruzzo si è dedicato ampio spazio nella Premessa. Qui si vuole solo ricordare che l'azione immediata del Dicastero attraverso il Provveditorato alle Opere Pubbliche – una azione che a soli tre mesi dal terremoto è in grado di dare avvio concreto sia alle azioni, già definite, relative agli edifici pubblici, sia a quelle relative all'edilizia scolastica – testimonia la grande professionalità della Pubblica Amministrazione e dimostra ancora una volta quanto, quando si vuole, la variabile "tempo" possa essere gestita in modo corretto.</p>
<b>Schemi idrici Mezzogiorno</b>	<p>Questo finora è stato un progetto determinante per il Mezzogiorno. Non possiamo dimenticare che nel 2001 in alcuni Comuni della Sicilia l'erogazione dell'acqua avveniva tre volte a settimana per sole 5 ore. Questa grave lacuna, una lacuna che è alla base della perdita di domanda turistica e di sviluppo, ha già raggiunto, in questi anni di azione della Legge Obiettivo, dei primi risultati misurabili. Per questo motivo si è voluto non solo dare continuità ad una simile linea strategica ma si stanno monitorando attentamente tutti gli interventi attivati per verificare i motivi, in alcuni casi, di inadempienze delle Stazioni appaltanti.</p>

Sarebbe però riduttivo, come riportato nel **Capitolo 6**, pensare alla infrastrutturazione del Paese senza, contestualmente, dare reale interazione tra offerta infrastrutturale e domanda di trasporto.

Senza, cioè intervenire sulla ottimizzazione delle condizioni che oggi rendono il trasporto di merci e di persone sempre lontano dagli standard di qualità e di efficienza propri di un Paese industrialmente avanzato.

Per questo motivo, nel Capitolo 6, si sono volute affrontare 15 aree tematiche al cui interno sono esposte non solo le emergenze e le negatività ma anche le possibili azioni, i possibili impegni che vanno presi in questa fase, in questi particolari momenti della Legislatura.

In tal modo coniugare infrastrutture e trasporti diventa non un esercizio teorico o solo strategico ma una misurabile azione non di un Dicastero ma dell'intero Governo.



L'Allegato Infrastrutture di quest'anno diventa, in realtà, un banco di prova non solo per il Governo ma per tutti coloro che, direttamente o indirettamente, sono coinvolti nel processo attuativo: dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle Ferrovie dello Stato, dall'ANAS alle Autorità Portuali, dalle Concessionarie autostradali all'ENAC, all'ENAV, ecc.

Un banco di prova che parte e si sviluppa in una fase recessiva del Paese e proprio per questo coloro che sono coinvolti nelle varie fasi si sentono più motivati e più responsabili.

Per questo motivo il ruolo dei privati, il ricorso allo strumento del Partenariato Pubblico Privato, la possibilità di contenere al massimo i tempi ed i costi delle opere diventano elementi essenziali per il raggiungimento dei risultati.

Questa operazione, questa sommatoria di azioni e di interventi, se adeguatamente supportata può davvero anticipare la fine della fase recessiva. Con il volano di investimenti che è possibile attivare, infatti, si incide, in modo rilevante, sia sulla crescita del PIL, sia sulla occupazione.

Infatti ogni Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria ha sempre riportato i quattro indicatori chiave che, direttamente o indirettamente, caratterizzano la intera operazione. Tali indicatori sono in particolare:

- **La crescita del Prodotto Interno Lordo.**
- **La Crescita occupazionale.**
- **Il Contenimento dei costi della logistica e il contestuale aumento della competitività.**
- **Il Contenimento del costo del trasporto nelle aree metropolitane.**

In merito alla **crescita del Prodotto Interno Lordo** possiamo assicurare che la macchina di investimenti già partita sin dalla riunione del CIPE del 18 dicembre 2008, porterà nel biennio 2009 – 2010, ad una crescita del PIL pari a 2,3 – 2,6 punti percentuali.

Ci si riferisce solo agli investimenti che, concretamente in questo biennio, sarà possibile cantierare.

Se si riuscisse, invece, a cantierare le opere approvate dal CIPE entro l'anno e rendere l'iter di gara più contenuto nei tempi, la crescita del PIL potrebbe superare i 3,4% punti percentuali.

In merito alla **Crescita occupazionale** si ritiene opportuno ricordare che con le opere medio piccole, appaltabili davvero, e con gli investimenti che si riuscirà a cantierare entro il 31 dicembre 2009, sarà possibile evitare una crisi occupazionale, in un comparto chiave come quello delle costruzioni, di circa 120.000 unità e nell'anno 2010 e nel primo semestre del 2011, rispettando il cronoprogramma che ci siamo dati, la soglia occupazionale potrà incrementarsi di 360.000 – 400.000 unità. La cosa importante da ribadire è che circa 60.000 – 70.000 unità potranno, grazie alla tipologia di alcuni interventi, diventare stabili.


In merito al **Contenimento dei costi della logistica e il contestuale aumento della competitività**, è utile precisare che l'apertura al traffico del Passante di Mestre ha prodotto, immediatamente, un vantaggio misurabile, in termini di abbattimento del tasso di congestione pari a circa **15 milioni di € al mese**. Esaminando le sole opere che consentiranno entro il 2010 l'apertura di nuovi lotti funzionali o di quelle opere che consentiranno, sempre entro il 2010, la fluidificazione nell'accesso ai nodi intermodali o alle aree metropolitane complesse, la stima del contenimento della incidenza del costo del trasporto (oggi pari, in alcuni casi, anche a circa il 22% sul valore del trasportato) potrà scendere intorno al 19 – 20%. In realtà un simile risultato produrrebbe un contenimento dei costi di circa 10 – 12 miliardi di € con contestuale aumento della produttività dei nostri prodotti.

In merito al **Contenimento del costo del trasporto nelle aree metropolitane** è facile verificare quanto potrà incidere nei bilanci delle famiglie la messa in funzione sia dei 170 Km di nuova rete metropolitana, sia delle azioni mirate al supporto della offerta di trasporto pubblico locale. È utile ricordare che, in caso di trasporto privato in ambito urbano, il costo che ogni cittadino sostiene si aggira intorno ai 4.000 € all'anno; nel caso in cui il cittadino utilizza una offerta di trasporto pubblica tale soglia non supera il valore di 500 €. Gli interventi già avviati nelle aree metropolitane per la realizzazione di reti a guida vincolata, le azioni avviate, proprio quest'anno, in merito al trasporto regionale delle ferrovie, renderanno possibile entro il biennio un aumento della offerta del trasporto pubblico locale di circa il 15 – 20%; una soglia questa che potrà produrre un contenimento sostanziale dei bilanci delle famiglie pari a circa 6 miliardi di €.



**Allegato 1: Monitoraggio: schede dei progetti deliberati dal  
CIPE**



 <b>Programma Infrastrutture Strategiche</b> Ordinarmento progressivo del CIPE		
progressivo	Opera	progressivo CIPE
1	Passante autostradale di mestre	1
2	Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero di penetrazione interna	2
3	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	3
4	Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A e B	4
5	Vallone S. Rocco - Napoli	5
6	Strada SV "Fondo Valle Isclero"	6
7	Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)	7
8	Grande Raccordo Anulare di Roma Quadrante Nord-Ovest	8
9	07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia: Sistema MO.SE.	9
10	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	10
11	Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo	11
12	Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni	12
13	Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale	13
14	Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello	14
15	SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze	15
16	Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / centro direzionale	16
17	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	17
18	Grandi Stazioni - Riqualificazione, edifici di stazione	18
19	Grandi Stazioni - Infrastrutture, opere complementari	19
20	Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1+ materiale Rotabile - 13 unità di trazione	20
21	Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Pero	21
22	Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.	22
23	Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	23
24	Opere di Collegamento Flumineddu - Tirso lavori di indagine e sviluppo progetto definitivo	24
25	Schema n° 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° Lotto - Picocca	25
26	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1° e 2° lotto	26
27	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 3° lotto	27
28	Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114	28
29	Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino	29
30	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina	30
31	Piastra logistica di Civitavecchia	31
32	Bologna - Metropolitana	32
33	Metropolitana di Roma - Linea C	33
34	Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente	34

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

35	Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.	35
36	Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole	36
37	Hub portuale di Taranto	37
38	Hub Interportuali Catania Fase 1	38
39	Hub Interportuali Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale	39
40	Corridoio 5 potenziamento Torino Lione	40
41	Tratta AV/AC Milano - Verona	41
42	Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	42
43	Interporto di Battipaglia - 2° lotto - completamento	43
44	Terni-Rieti (Strada)	44
45	Nuova linea ferroviaria Passo Corese Rieti	45
46	Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia terna d'interconnessione	46
47	Hub Interportuali Piastra Logistica Umbra - Terni, Foligno e Citta' di Castello.	47
48	A4-la Valtrompia (coll. Brescia - Lumezzane)	48
49	Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto)	49
50	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo - Lotto1	50
51	Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni	51
52	Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale	52
53	Sistemazione Nodo di Catania: interrimento stazione centrale	53
54	Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)	54
55	Adeguamento Cagliari Sassari SS131	55
56	Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto	56
57	Linea Saronno Seregno	57
58	Bretella Cisterna Valmontone	58
59	Corridoio tirrenico meridionale Roma Aprilia 1° stralcio f.le	59
60	Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami	60
61	Monza Metropolitana - Prolungamento della linea metropolitana M1: Monza - Bettola (lotto 1)	61
62	Rete Elettrica - Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	62
63	Malpensa - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di Stato)	63
64	Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio	64
65	Raccordo Autostradale CISA Fontevivo (PR) - Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre : Tirreno Brennero)	65
66	Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosà (lotto 2)	66
67	Valico ferroviario del Brennero	67
68	S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001	68
69	Nuova Conca di Cremona	69
70	Hub Portuali Civitavecchia - Opere strategiche per il Porto	70
71	SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28	71
72	metropolitana di Napoli linea 6	72
73	Asse autostradale Palermo - Messina: completamento	73

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

74	S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolungamento della S.S. 280 (lotti 1-2)	74
75	S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750	75
76	SS 1 Aurelia bis - Variante all'abitato di Imperia	76
77	Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	77
78	Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania	78
79	Piattaforma Logistica Trieste - Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali	79
80	Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs	80
81	19.Edifici Istituzionali	81
82	Acquedotto Montescuro Ovest	82
83	Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata - Parma	83
84	Edilizia Scolastica	84
85	Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso	85
86	Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	86
87	Tang. Sud Brescia Ospitaletto (A4) Montichiari	87
88	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)	88
89	A4 Venezia Trieste - Quarto d'Altino Sistiana	89
90	Colleg. strad. Campogalliano-Sassuolo	90
91	Messina- Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo	91
92	A4 Raccordo autostradale Villesse Gorizia	92
93	Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto Pubblico-Privato su gomma	93
94	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	94
95	Malpensa - Potenziamento Gallarate-Rho Realizzazione 3° Binario	95
96	Raddoppio Spoleto - Terni	96
97	Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto	97
98	Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina	98
99	Dalmine-Como-Varese-Valico G. opere varie connesse	99
100	Tangenziale EST di Milano	100
101	Nodo Ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica	101
102	Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano - Corciano	102
103	Nodo Stradale di Perugia: variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano - Collestrada	103
104	Gronde Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno	104
105	Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19	105
106	M4 Lorenteggio-Linate: Tratta Policlinico-Linate Lotto 2	106
107	Rete Elettrica - Elettrodotto 380KV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)	107
108	Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina	108
109	Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia	109
110	Completamento dello schema idrico sulla diga del torrente Menta.	110
111	Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicatti (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400	111
112	Riqualfica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)	112




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

113	SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull' Adda.	113
114	Tratta Bergamo-Seregno	114
115	Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore	115
116	Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio	116
117	Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale	117
118	Centro Interportuale Merci di Novara Terminale Ovest	118
119	(P) Hub Interportuali Novara centro merci: nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.	119
120	Adeguamento a 4 corsie della SS372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900	120
121	SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone	121
122	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G	122
123	Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis	123
124	Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	124
125	Linea ferroviaria circumetnea di Catania: tratta Stesicoro - Aeroporto	125
126	Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaramonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114) alla sezione tipo B (4 corsie)	126
127	Raddoppio MI-Mortara: Cascina Bruciata-Parona	127
128	Genova: riassetto accesso portuale Voltri	128
129	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	129
130	Direttrice Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	130
131	Variante alla SS7 Appia in comune di Formia	131
132	Schema idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza-distribuzione 3° lotto	133
133	Bergamo - Lecco: variante ex SS 639	134
134	Bergamo - Lecco: collegamento Calusco - Terno	135
135	Variante Sud all'abitato di L'Aquila 2° Lotto - Raccordo tra la Strada Consortile Mausonia e la S.S. n°17 Ter	136
136	AV/AC Verona Padova	138
137	Superstrada Pedemontana Veneta	139
138	Vallata dell'Entella: prolungamento viale Kasman connessione con casello Lavagna e viale Parma	140
139	Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano-Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494	141
140	Collegamento A8 e A4 - Variante alla S.S. 341 Gallaratese: tratta tra A8 e la S.S 527 (Bustese)	142
141	Nuova linea Metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - Prima Tratta Funzionale: Lorenteggio-Sforza/Policlinico	143
142	Infrastrutture correlate alla celebrazione del 150° anniversario dell'unità d'Italia - Palazzo del cinema e dei congressi di Venezia	146
143	Savona: variante SS 1 Aurelia bis tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore	147
144	Autostrada A4 Torino - Milano	148
145	Acquedotto potabile del Sinni I II e III lotto	149
146	S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI)	150
147	M5 lotto 2 : Garibaldi-S.Siro	151
148	Quadruplicamento Fortezza-Verona: Lotti 1 e 2	152
149	S.S. 106 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)	153
150	SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A: tra S.S. 1 Aurelia km 21+500 e S.P. Vetralla-Tuscania km 5+800	154
151	Tratto1 : Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8): da prog. 30+040 (Comune Civitella Paganico) a prog. 41+600 (Comune Monticiano)	155

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

152	Hub Interportuali - Allacciamenti plurimodali Porto di Livorno ed Interporto di Guasticce	156
153	Rete elettrica - Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina e opere connesse	157
154	Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno lavori di completamento 2° stralcio	158
155	Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma -Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia	159
156	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	160
157	M2 - Prol. Cologno Nord-Vimercate	161
158	Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi	162
159	M3 - Tratta S.Donato-Paullo	163
160	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	164
161	Accessibilita' Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano 1° Lotto 2° Stralcio Cosio Tartano	165
162	Asti Cuneo - Tangenziale di Cuneo Lotto 1° - 6	166
163	Metrotramvia Milano - Parco Nord Desio -Seregno	167
164	Adeguamento della SS121 dal nuovo svincolo Bolognetta (incluso) al bivio Manganaro e della SS189 dal bivio Manganaro a Lercara Friddi	168
165	La Spezia: variante SS 1 Aurelia 3° lotto tra Felettino e raccordo autostradale.	169
166	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice	170
167	Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	171
168	Cecina-Civitavecchia. Corridoio Autostr. Tirrenico	172

 <b>Struttura Tecnica di Missione</b> <h2 style="text-align: center;">Programma Infrastrutture Strategiche</h2>											
<b>Stato d'attuazione</b>											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	<b>986,40</b>				
Infrastruttura	Passante e tunnel autostradale di Mestre					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	1 Passante di Mestre					Contributi Statali	283,90				
Sogg. Agg.re	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità					di cui L.O.	183,90				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Veneto,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	702,50				
CUP	D51B0400060001					Totale disp.tà	<b>986,40</b>				
Provveditore OO.PP	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>											
<b>Iter Approvativo</b>											
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare	18/04/2003	07/11/2003	80/2003								
Progetto Definitivo	30/06/2004										
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	04/08/2003	25/02/2004									
Affidamento appalto	30/04/2004										
Consegna lavori	03/05/2005										
Esecuzione lavori	03/05/2005	13/10/2008									
						<b>Stato avanzamento</b>					
						Previsto	Effettivo	Delta			
						100,00	100,00	-			
						986,40	986,40	-			

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA ma tale funzione, ai sensi dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 19 marzo 2003, n. 3273 (G.U. n. 75/2003), è stata esercitata dal Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale di Mestre. L'ambito territoriale interessato è quello dell'area metropolitana delle città di Mestre-Venezia, delimitata a Sud dalla riviera del Brenta, ad Ovest dall'agro centuriato e a Nord dal fiume Sile. L'intervento consiste nella realizzazione della variante autostradale di Mestre (tra le località Dolo/Mirano sul segmento dell'A4 Venezia - Padova e Quarto d'Altino sul segmento dell'A4 Venezia - Trieste, per uno sviluppo complessivo di circa 32,3 km), alternativa all'attuale tangenziale che per dimensioni e caratteristiche risulta del tutto insufficiente e non più in grado di sopportare l'enorme traffico che l'attraversa (fino a 150.000 veicoli/giorno). Gli obiettivi che si vogliono raggiungere con la realizzazione di questa grande opera sono:

la creazione di una viabilità autostradale alternativa alla tangenziale di Mestre; la separazione dei flussi di traffico di attraversamento da quelli afferenti il sistema urbano Mestre - Venezia; ottenere un sistema autostradale fortemente relazionato con il territorio e funzionale al sistema insediativo veneto, in particolare all'area Padova - Treviso - Venezia; ottenere il riordino del sistema della viabilità ordinaria in funzione della nuova arteria. Con la delibera n. 80 del 07 novembre 2003, modificata nella seduta del 03 febbraio 2004 il CIPE ( delibera 6/04), ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare per un valore totale di 750,00 MEuro e concesso un finanziamento di 113,40 MEuro ad integrazione dei fondi disponibili pari a 636,60 MEuro. Il 30 aprile 2004, a seguito di gara europea, è stato stipulato il contratto di appalto per contraente generale con l'ATI Impregilo ed altri per la progettazione e l'esecuzione dei lavori.

Il 20 settembre 2004 il Commissario ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo e dato il via all'apertura dei cantieri. I relativi lavori hanno avuto inizio nel settembre 2005.

In data 22 dicembre 2005, l'Anas, ha sottoscritto le convenzioni con le seguenti società concessionarie di esercizio:

Società delle Autostrade di Venezia e Padova Spa, 55% di gestione, termine 30 novembre 2009;

Società Autovie Venete Spa, 30% di gestione, termine 31 marzo 2017;

Società Autostrade per l'Italia Spa, 15% di gestione, termine 31 dicembre 2038.

Con del 3/2007 il CIPE prende atto che, in base alla nota del 25/1/2007 del Ministro delle Infrastrutture, in luogo della permuta tra la gestione del Passante di Mestre in luogo della Tangenziale di Mestre, l'ANAS sia soggetto gestore oltre che attuatore ai sensi dell'art 8 della convenzione di Concessione tra ANAS e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Al 31.12.06 il SAL è pari ad un importo di 196,17 M€ per un costo di 805,37 M€ comprensivi delle varianti di Martellago e Mirano. Attualmente si è in attesa di emanazione del Decreto Interministeriale di approvazione del disciplinare di Concessione (e di autorizzazione all'utilizzo dei contributi pluriennali ai sensi dell'art 78 della Legge 266/2005 per la copertura finanziaria della variante di Mirano e Martellago), che recepisce le nuove modalità di finanziamento deliberate dal CIPE (Del 3/2007 del 26.01.07).

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					Costo	2.184,09				
Infrastruttura	09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	2	Quadrilatero Umbria Marche				Contributi Statali	1.570,47				
Sogg. Agg.re	Quadrilatero Umbria Marche SpA					di cui L.O.	1.453,43				
Area geografica	Centro					Contributi UE	-				
Regione	Umbria, Marche,					Contributi Enti Locali	45,90				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	137,00				
CUP	F12C03000050010 - F12C03000050020					Totale disp.tà	1.753,37				
Provveditore OO.PP.	Vedi lista Utenti Autorizzati, Vedi lista Utenti Autorizzati					Fab.gno residuo	430,72				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare						2,50	2,50	-			
Progetto Definitivo		27/05/2004	13/2004			52,60	52,60	-			
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori		29/09/2010									

gli interventi relativi all'asse Umbria Marche sono stati suddivisi in 2 maxilotti per un importo complessivo di 2.093,51 M€ di cui il 20% circa a carico del settore privato attraverso il modello "cattura di valore" descritto dal "Piano di area vasta". Nella seduta del 27 maggio 2004 il CIPE ha approvato con prescrizioni i progetti definitivi delle tratte:

Fossato di Vico- Cancelli e Serra San Quirico - Albacina (sulla SS 76 "Val d'Esino");

Pianello - Valfabbrica (sulla SS 318 "di Valfabbrica");

Collesentino II - Pontelatrate (sulla SS 77 "Val di Chienti")

ha approvato con prescrizioni, i progetti preliminari delle tratte:

Pontelatrate - Foligno (sulla SS 77 "Val di Chienti");

allaccio SS 77 - SS 3 (Foligno);

allaccio SS 77 - SS 16 (Civitanova M.);

intervallive di Macerata e Tolentino;

pedemontana delle Marche.

Nella stessa seduta è stata assegnata una prima tranche di finanziamento per un importo di 900,00 M€ di cui 476,00 M€ per le opere comprese nel 2° maxilotto (valore complessivo di 797,98 M€ e di cui già disponibili 117,1 M€) e 424,00 M€ per quelle del 1° maxilotto (valore complessivo di 1.295,52 M€ di cui già disponibili 45,90 M€).

Il 19 novembre 2004 sono stati pubblicati i bandi di gara per l'affidamento dell'opera suddivisa in 2 maxilotti a due contraenti generali.

Il 25 maggio 2005 sono state trasmesse le lettere di invito per il 1° maxilotto mentre per il 2° maxilotto tale trasmissione è avvenuta entro la fine di giugno 2005.

Nella seduta del 02 dicembre 2005 il CIPE ha approvato, in linea tecnica con prescrizioni e raccomandazioni, la progettazione preliminare della SS 78 Val di Fiastra tratta Sforza Costa - Sarnano e la progettazione definitiva dalla SS 3 Flaminia tratta Pontecentesimo - Foligno, facente parte del III° stralcio del 1° maxilotto

Il 1° Maxilotto è stato aggiudicato, in forma definitiva l' 8.2.2006 all' A.T.I. STRABAG AG - C.M.C. - Grandi Lavori FINCOSIT S.p.A. La consegna delle prestazioni anticipate è avvenuta il 30.3.2006; il contratto è stato stipulato in data 2.04.2006. Il 1° maxilotto è suddiviso in due lotti, di cui il primo finanziato (APQ, Privati, L.O.), articolato nei seguenti subloti:

1.1 S.S. 77 Val di Chienti, tratta Collesentino II - Pontelatrate;

1.2 Foligno - Val Menotre e Muccia - Colfiorito;

1.3 Penetrazione a Civitanova Marche;

1.4 Allaccio S.S. 77 - S.S. a Foligno;

2.1 S.S. 77 tratta Val Menotre - Muccia;

2.2 Intervalliva di Macerata;

2.3 Intervalliva di Tolentino;

Il 2° maxilotto è stato aggiudicato il 10 maggio 2006 al Consorzio Stabile OPERAE - tecnologie e sistemi integrati di costruzione TOTO S.p.A. - ERGON Engineering and Contracting Consorzio Stabile. La consegna delle prestazioni anticipate è avvenuta il 12.6.2006; il contratto è stato stipulato il 23.6.2006.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio

### Scheda Sintesi dell' Opera

ANAGRAFICA OPERA		DATI ECONOMICI	
Sistema	Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	Costo	<b>9.502,02</b>
Infrastruttura	Asse autostradale Sud	Disp.tà Finanziarie	
Intervento	3 Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria	Contributi Statali	7.545,72
Sogg. Agg.re	ANAS	di cui L.O.	1.965,21
Area geografica	SUD	Contributi UE	-
Regione	Campania, Calabria, Basilicata	Contributi Enti Locali	-
Tipo trasporto	Autostrada	Contributi Privati	-
CUP	F71B01000015001, F21B03000320001, F11B04000210000, F11B04000220000, F41B04000090001, F69J02000020001, F31B05000070001	Totale disp.tà	<b>7.058,97</b>
Provveditore OO.PP.	Prov.ri per Basilicata, Calabria, Campania	Fab.gno residuo	<b>2.443,05</b>

FASI DI ATTUZIONE			
<b>Iter Approvativo</b>			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare			96/2002,63/2003
Progetto Definitivo			14/2004,95/2004, 96/2002, 116/2006
Richiesta Assegnazione Contributo			
<b>Iter Realizzativo</b>			
	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto			
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori	24/05/2004		

Stato avanzamento		
Previsto	Effettivo	Delta
83,50	83,50	-
7.999,41	7.999,41	- 0,00

**SAL** [ % Meuro

La realizzazione dell'ammodernamento riguarda l'intero asse autostradale, della lunghezza di 443 Km circa (che ad opere ultimate si riducono a 435 Km).

I lavori di ammodernamento prevedono quale assetto finale dell'Autostrada:

per il tratto Salerno - Sicignano degli Alburni ( km 0+000 - km 53+800 ) una sezione autostradale a 3 corsie di marcia più quella d'emergenza; per il tratto Sicignano degli Alburni - Reggio Calabria ( km 53+800 - 442+900 ) una sezione autostradale a 2 corsie di marcia più quella d'emergenza;

Con l'approvazione della Legge n°443/2001 "Legge Obiettivo" e del D.Leg.vo 190/02 che ha introdotto, quale norma di attuazione della legge, la possibilità di affidare a Contraente Generale la realizzazione con qualsiasi mezzo delle opere, l'ANAS S.p.A. ha proceduto ad accorpate in 7 Macrolotti, da affidare a Contraente Generale, la gran parte dell'opera, mantenendo un certo numero di lotti singoli da affidare con il metodo dell'Appalto Integrato.

L'ANAS S.p.A. ha creato, nel luglio del 2003, una struttura interna dedicata all'esecuzione dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria ed all'esercizio della stessa, istituendo la Direzione Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno.

Attualmente i lavori ultimati, o in corso o in appalto sull'Autostrada impegnano 370 km della stessa, pari a circa il 83,5% dell'intero tracciato.

attualmente sono completati 26 interventi, 14 sono in esecuzione, 3 sono appaltati e non cantierati (1-dal KM 22+400 al 23+000, svincolo di Battipaglia. 2-Nuovo svincolo di Pontecagnano al KM 17+750 in loc Pagliarone. 3-dal KM 173+900 al KM 185+000), 4 sono in fase di gara (dal KM 139+000 al KM 148+000, dal KM 153+400 al KM 173+900, dal KM 369+800 al KM 378+500, dal KM 382+475 al KM 383+100, svincolo di Rosarno), altri 10 interventi sono in fase di progettazione

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	10.Sistemi Urbani					6,50													
Intervento	4	Consolidamento costoni collina dei Camaldoli - lato Soccavo zona A e B					<b>Disp.tà Finanziarie</b>												
Sogg. Agg.re	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na					Contributi Statali 6,50													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 6,50													
Regione	Campania,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Altro					Contributi Enti Locali -													
CUP	H44B0400000006					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>													
						6,50													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						0,00													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>													
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro													
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		29/11/2002	112/2002																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	18/09/2003	23/12/2003																	
Affidamento appalto																			
Consegna lavori	11/11/2004																		
Esecuzione lavori		13/08/2006																	
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100,00</td> <td>100,00</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>6,50</td> <td>6,50</td> <td>- 0,00</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	100,00	100,00	-	6,50	6,50	- 0,00
Previsto	Effettivo	Delta																	
100,00	100,00	-																	
6,50	6,50	- 0,00																	

Il Soggetto Aggiudicatore è il Commissario Straordinario per gli interventi di emergenza connessi al consolidamento del sottosuolo della città di Napoli. L'intervento è finalizzato al risanamento della pendice rocciosa del versante Soccavo della collina dei Camaldoli; i lavori previsti consistono in opere di messa in sicurezza della parete rocciosa, con altri finanziamenti si realizzeranno gli interventi di regimazione delle acque, difesa idraulica, copertura della vegetazione e quant'altro necessario contro i fenomeni erosivi. Con la delibera CIPE 112/2002 è stato concesso un finanziamento di 6,5 Meuro da erogare successivamente all'approvazione definitiva del progetto esecutivo. Il Commissario Straordinario dovrà individuare le ulteriori fonti di finanziamento, anche alternative ai finanziamenti pubblici, utili a realizzare le restanti opere atte a garantire il completamento di tutti gli interventi di sistemazione idrogeologica e igienico-sanitaria della collina, dandone comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché alla Segreteria del CIPE.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	10.Sistemi Urbani					21,73													
Intervento	5 Vallone S. Rocco - Napoli					<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na					Contributi Statali 21,73													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 21,73													
Regione	Campania,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Impianti/rifugi					Contributi Enti Locali -													
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>													
						21,73													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		29/11/2002	113/2002																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori		22/04/2004																	
Esecuzione lavori	12/07/2004																		
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>38,20</td> <td>38,20</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>8,30</td> <td>8,30</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	38,20	38,20	-	8,30	8,30	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
38,20	38,20	-																	
8,30	8,30	-																	

L'opera riguarda il risanamento igienico/sanitario vallone S. Rocco incluso risanamento idrogeologico (I° lotto e II° lotto); con delibera 113/2002 del 29 novembre 2002 il CIPE ha concesso un finanziamento di 31 MEuro a carico dei due lotti del costo rispettivo di 16,60 MEuro (I° lotto) e di 14,40 MEuro (II° lotto); attualmente i lavori sono in corso sul I° lotto mentre per il II° lotto, i lavori sono stati consegnati nel maggio 2007. L'intervento relativo al I° lotto, riguarda la sistemazione e razionalizzazione della rete fognaria mediante la costruzione di nuovi collettori e la ristrutturazione di quelli esistenti con invio dei reflui da depurare presso il collettore Arenaccia e scarico delle acque meteoriche nel vallone S. Rocco. Il tratto in questione è compreso tra Piazza Regina Elena (quartiere Miano) e Via Udalrico Masoni (limite quartieri Secondigliano e S. Carlo all'Arena). I lavori in questione sono stati aggiudicati e risultano in corso di svolgimento.

Il verbale di inizio lavori è stato sottoscritto il 12/7/2004, e l'ultimazione era prevista per il 26/04/07. Con Decreto commissariale n. 106 del 27/11/06 è stata approvata una perizia di variante, resasi necessaria per l'esecuzione di nuove opere non previste in progetto, per un importo, al lordo del ribasso contrattuale, di € 295.121,03 che trova copertura finanziaria nell'ambito del quadro economico di progetto. Con tale decreto, è stata approvata anche una proroga dei tempi contrattuali di 180 gg, per cui l'ultimazione è prevista per il 23/10/07. E' in corso l'istruttoria per l'approvazione di una perizia di variante tecnica resasi necessaria per ridurre al minimo i disagi della canterizzazione, come richiesto dalla VII Municipalità, e risolvere le criticità legate all'attraversamento dell'area ex birra Peroni attualmente ceduta ad altra proprietà. Con l'approvazione della nuova perizia di variante, i tempi contrattuali porteranno un nuovo ritardo nell'ultimazione dei lavori.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico					61,78													
Intervento	6	Strada SV "Fondo Valle Isclero"				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Provincia di Benevento					Contributi Statali 61,78													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 61,78													
Regione	Campania,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali -													
CUP	I31B04000220001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>													
						61,78													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						- 0,00													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		29/11/2002	110/2002																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto		29/04/2005																	
Consegna lavori		01/07/2004																	
Esecuzione lavori	02/07/2007																		
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100,00</td> <td>65,00</td> <td>- 35,00</td> </tr> <tr> <td>61,78</td> <td>26,89</td> <td>- 34,89</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	100,00	65,00	- 35,00	61,78	26,89	- 34,89
Previsto	Effettivo	Delta																	
100,00	65,00	- 35,00																	
61,78	26,89	- 34,89																	
						SAL % Meuro													

Nella seduta CIPE del 29 novembre 2002 sono stati approvati e finanziati i progetti definitivi di due lotti di completamento della strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero di importo complessivo pari a 61,79 MEuro, che sono diventati complessivamente 46,79 MEuro a ribasso d'asta dopo l'appalto aggiudicato il 28 giugno 2004 dall'ATI con mandataria il Consorzio Ravennate Cooperative di Produzione e Lavoro. I lavori sono in corso dal 1 ottobre 2004; il 22 febbraio 2006 presso la Giunta Regionale della Campania è stato firmato un accordo tra gli Assessori Regionale e Provinciale alle Infrastrutture che approvano nuovi elaborati che introducano sostanziali opere migliorative per la sicurezza della circolazione, abolendo gli incroci a raso. In seguito all'approvazione del progetto di miglioramento funzionale, l'importo complessivo è variato in 57,30 MEuro (restando all'interno delle disponibilità finanziarie);

di seguito si è aggiunto il "progetto di completamento" per la costruzione del viadotto sulla SS7 Appia per l'ottimizzazione del collegamento tra la SSV Fondo Valle Isclero e l'asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine: l'importo complessivo di 6,97 MEuro è stato finanziato con le residue economie da ribasso per 3,48 MEuro, e per i restanti 3,5 MEuro con i fondi della Regione Campania. Attualmente lo stato di avanzamento lavori è pari a circa il 50% e il completamento è previsto per il primo semestre 2007. La soprintendenza archeologica ha sospeso i lavori.



Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Linea Alifana: S.M. Capua Vetere - Piscinola					294,71				
Intervento	7	Collegamento linea Alifana - linea 1 Metropolitana di Napoli (Aversa Piscinola)				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Metrocampania Nord-Est					Contributi Statali 199,93				
Area geografica	Sud					di cui L.O. 90,00				
Regione	Campania,					Contributi UE 57,67				
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Enti Locali 21,43				
CUP	F81H03000080019					Contributi Privati -				
Provveditore OO.PP.	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>				
						279,03				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						15,68				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare										
Progetto Definitivo	01/01/2002	29/11/2002	111/2002							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	30/11/2002	20/02/2003								
Affidamento appalto	19/12/2003									
Consegna lavori	20/05/2003									
Esecuzione lavori	09/10/2003									
						<b>Stato avanzamento</b>				
						Previsto	Effettivo	Delta		
						79,89	79,89	-	0,00	
						235,44	235,44	-		

L' intervento interessa una vasta area ad alta intensità abitativa comprendente il bacino dell'Agro Aversano che s'innesta nell'area metropolitana di Napoli e si snoda per Km 10,3 toccando i centri abitati di Aversa, Giugliano in Campania, Mugnano-Melito e Piscinola. Il tronco ferroviario dell'Alifana s'interscambia con il sistema della mobilità napoletana in corrispondenza dei nodi di Piscinola e di P.zza Garibaldi e l'inserimento dell'ultimo tratto con l'anello della linea 1 metropolitana consente l'integrazione tra i due sistemi. Con la delibera 111/2002 il CIPE ha concesso un finanziamento di 90,00 MEuro attivando un investimento di 232,40 MEuro. La realizzazione della tratta ferroviaria Piscinola Aversa Centro è divisa in: - 1° intervento funzionale riguardante il completamento delle opere civili e la realizzazione delle opere tecnologiche della tratta Piscinola - Mugnano allo stato è completata e in data 16 luglio 2005 si è inaugurata la messa in esercizio di tale tratta ;

- 2° intervento funzionale riguardante il completamento delle opere civili e la realizzazione delle opere tecnologiche sulla tratta Mugnano Aversa Centro il cui progetto esecutivo è stato approvato dalla Giunta Regionale della Campania ed allo stato attuale (ottobre 2007) le opere sono state realizzate per l' 88% ; - interferenza fognaria tra via Bakù e via Galimberti allo stato le opere sono quasi completamente realizzate; inoltre con delibera della Giunta Regionale della Campania n. 332 del 04/03/2005 è stato autorizzato l'esecuzione del sottopasso di Scampia per il collegamento della stazione di Piscinola, ( 1° fase ) l'intervento è quasi totalmente realizzato. In data 22/06/2007, con Decreto Dirigenziale n° 204, la Regione Campania ha approvato il nuovo quadro economico generale conseguente alla perizia di variante ed assestamento che ha interessato tutti gli interventi in questione, nonchè il nuovo quadro dei finanziamenti.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	10.Sistemi Urbani					571,19													
Intervento	8 Grande Raccordo Anulare di Roma Quadrante Nord-Ovest					<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali 613,07													
Area geografica	Centro					di cui L.O. 392,23													
Regione	Lazio,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali -													
CUP	F52C00000000081					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Campanale Francesco Saverio, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sa					<b>Totale disp.tà</b>													
						613,07													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						- 41,88													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>													
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro													
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		31/10/2002	107/2002																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto	02/10/2003																		
Consegna lavori	31/03/2003																		
Esecuzione lavori	02/04/2003																		
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>96,18</td> <td>96,18</td> <td>- 0,00</td> </tr> <tr> <td>549,35</td> <td>549,35</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	96,18	96,18	- 0,00	549,35	549,35	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
96,18	96,18	- 0,00																	
549,35	549,35	-																	

L'intervento consiste nella realizzazione della 3ª corsia sul quadrante nord-ovest del G.R.A. e in particolare interessa il tratto compreso tra le uscite Aurelia e Flaminia. L'intervento rappresenta il completamento della principale arteria viaria della città di Roma che indirizza sulle grandi direttrici tutto il traffico di transito per la città stessa e, più in generale, per il Centro Italia. Il costo complessivo dell'intervento è di 613,07 milioni di euro e con delibera CIPE 107/2002 del 29 novembre 2002 è stato concesso un finanziamento di 392,23 milioni di euro a completamento delle risorse già disponibili per l'intera copertura finanziaria. L'opera è attualmente in fase di realizzazione, con una previsione di ultimazione lavori nel 2005/06; gli importi finora liquidati ammontano a 210,00 milioni di euro. Su 18 km, 10 sono già fruibili nel corrente mese di Dicembre e precisamente il tratto tra lo svincolo Aurelia e Selva Candida, mentre le opere riferite alla galleria Trionfale, Cassia e nuovo ponte sul Tevere saranno usufruibili entro la fine del 2006. Sono in fase di completamento il lotto 2, 1° stralcio, il lotto 3, 2° e 3° stralcio, il lotto 6

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistema MO.SE.					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia: Sistema MO.SE.					4.271,63													
Intervento	9 Progetto per la salvaguardia della Laguna e della città di Venezia - Sistema MOSE e opere connesse					<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Magistrato alle acque					Contributi Statali 3.243,70													
Area geografica	Nord					di cui L.O. 2.961,97													
Regione	Veneto,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Laguna di Venezia					Contributi Enti Locali -													
CUP	D51B02000050001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					<b>Totale disp.tà</b>													
						3.243,70													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						1.027,93													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Finanziamenti	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo																			
Richiesta Assegnazione Contributo	450M€	29/11/2002	109/2002;																
Richiesta Assegnazione Contributo	688,1M€	29/09/2004	40/2004																
Richiesta Assegnazione Contributo	380M€	29/3/2006	74/2006																
Richiesta Assegnazione Contributo	243,17M€	03/08/2007	70/2007																
Richiesta Assegnazione Contributo	400M€	31/01/2008	11/2008;																
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori		21/01/2004																	
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>53,63</td> <td>53,63</td> <td>- 0,00</td> </tr> <tr> <td>2.290,94</td> <td>2.290,94</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	53,63	53,63	- 0,00	2.290,94	2.290,94	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
53,63	53,63	- 0,00																	
2.290,94	2.290,94	-																	
						SAL [ % Meuro													

Il "sistema Mo.Se.", in corso di realizzazione, comprende tutte le opere previste nell'ambito del Piano per la Salvaguardia di Venezia che dovranno essere realizzate alle bocche di porto di Chioggia, Malamocco e Lido essenziali per la difesa dei centri abitati sia dagli allagamenti più frequenti che da quelli eccezionali a causa delle maree lagunari. In particolare sono previste: quattro barriere mobili da realizzare alle bocche lagunari di Lido (2), Malamocco e Chioggia; conche di navigazione per assicurare, anche ad opere mobili sollevate, il transito delle navi alla bocca di Malamocco ed il transito dei mezzi di sicurezza e delle piccole imbarcazioni attraverso ciascuna bocca lagunare; opere complementari intese ad aumentare le capacità dissipative nei canali alle bocche di porto.

Il costo dell'intera opera è di 4.271,63 MEuro così come riportato nell'atto aggiuntivo rep. n. 8067 del 11.05.2005. Fino ad oggi sono stati deliberati da parte del CIPE finanziamenti per un importo totale di 3243,7 MEuro (fondi Legge Speciale n. 139/1992 importo di 111,73 MEuro; delibera n. 109/2002 importo di 450,00 MEuro; delibera n. 40/2004 importo di 638,10 MEuro; seduta del 29.03.2006 importo di 380,00 MEuro; seduta del 3.08.07 importo di 243,17 MEuro nella stessa seduta il CIPE accetta un incremento dovuto al tasso favorevole sulla II trincea di ulteriori 50 MEuro) pari al 43,85 % del costo totale; seduta del 31.01.08 importo di 400 MEuro. Il residuo da finanziare con ulteriori "tracce" dal 2009 al 2012, data prevista di ultimazione lavori, è pari a 1.027,93 MEuro.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Acquedotto Favara di Burgio					52,32													
Intervento	10	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Commissario Emerg. Idrica Sicilia					Contributi Statali 39,56													
Area geografica	Isole					di cui L.O. 39,56													
Regione	Sicilia,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali 18,43													
CUP	J17H02000090004					Contributi Privati 7,90													
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>													
						65,89													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	01/01/2002	19/12/2002	137/2002																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	21/10/2004	15/09/2005																	
Affidamento appalto	09/11/2005																		
Consegna lavori	15/11/2005																		
Esecuzione lavori	15/11/2005																		
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>80,00</td> <td>62,67</td> <td>- 17,33</td> </tr> <tr> <td>52,32</td> <td>32,79</td> <td>- 19,53</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	80,00	62,67	- 17,33	52,32	32,79	- 19,53
Previsto	Effettivo	Delta																	
80,00	62,67	- 17,33																	
52,32	32,79	- 19,53																	
						SAL % Meuro													

Il Soggetto Aggiudicatore è il Commissario delegato per l'emergenza idrica in Sicilia. 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, tutto ciò al fine di rendere possibile l'interscambio di portate fra i due sistemi. L'opera, per una lunghezza di 97,6 km (incluse le diramazioni) si estende dal preesistente innesto dell'Acquedotto Garcia - Menfi (AG) al nodo di interconnessione con acquedotto Gela-Aragona presso la centrale S.Biagio Mendolito - Agrigento. In data 07.11.2002 la Commissione regionale dei lavori pubblici, nominata dal Commissario delegato per l'emergenza idrica, facendo proprie le prescrizioni impartite dai vari Enti intervenuti in sede di conferenza dei servizi, ha approvato il progetto definitivo. Con la delibera CIPE 137/02 del 19 dicembre 2002 è stato concesso un finanziamento di 39,56 MEuro ad integrazione delle risorse disponibili pari a 26,34 MEuro per un importo complessivo dell'opera di 65,90 MEuro.

Ad ottobre 2004 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento lavori e il 15 settembre 2005 viene aggiudicato alla società Sicilia Acque SpA con un ribasso del 24,69%. La durata lavori prevista è di due anni con fine lavori nel marzo 2007. I lavori sono stati consegnati il 15.11.2005 e l'avanzamento al 15.09.06 è pari al 15%.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Acquedotto Gela Aragona					<b>67,15</b>													
Intervento	11	Acquedotto Gela - Licata - Aragona e nuovo serbatoio di S.Leo				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Commissario Emerg. Idrica Sicilia					Contributi Statali <span style="float: right;">78,52</span>													
Area geografica	Isole					di cui L.O. <span style="float: right;">53,57</span>													
Regione	Sicilia,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>													
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">-</span>													
CUP	J17H02000080004					Contributi Privati <span style="float: right;">10,69</span>													
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>													
						<b>89,21</b>													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						<b>- 22,06</b>													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	01/01/2002	19/12/2002	136/2002																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	22/10/2004																		
Affidamento appalto		01/04/2006																	
Consegna lavori		28/02/2006																	
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,00</td> <td>3,00</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2,15</td> <td>2,15</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	3,00	3,00	-	2,15	2,15	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
3,00	3,00	-																	
2,15	2,15	-																	
						<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SAL</th> <th>%</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Meuro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					SAL		%			Meuro			-
SAL		%																	
		Meuro																	
		-																	

Il Soggetto Aggiudicatore è il Commissario delegato per l'emergenza idrica in Sicilia. L'opera 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 serbatoi 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. Con la delibera CIPE 136/02 è stato concesso un finanziamento di 53,57 MEuro ad integrazione delle risorse disponibili pari a 35,64 MEuro per un importo complessivo attivato di 89,21 MEuro. A ottobre 2004 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento lavori ed a fine dicembre 2004 è avvenuta l'aggiudicazione provvisoria alla Siciliacque SPA; la data stipula del contratto è avvenuta il 1 aprile 2006. La durata dei lavori prevista è di due anni.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni					<b>18,32</b>													
Intervento	12	Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni					<b>Disp.tà Finanziarie</b>												
Sogg. Agg.re	Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia					Contributi Statali					18,40								
Area geografica	Sud					di cui L.O.					18,40								
Regione	Basilicata,					Contributi UE					-								
Tipo trasporto	Impianti/rifugi					Contributi Enti Locali					-								
CUP	G87H02000020001					Contributi Privati					-								
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>					<b>18,40</b>								
						<b>Fab.gno residuo</b>					<b>- 0,08</b>								
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
		Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera															
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		01/01/2002	19/12/2002	138/2002															
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
		Inizio	Fine	n. delibera															
Gara d' appalto		20/12/2002	17/06/2003																
Affidamento appalto		05/04/2007																	
Consegna lavori		13/03/2006																	
Esecuzione lavori		23/03/2006																	
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						% Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4,91</td> <td>4,91</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>0,90</td> <td>0,90</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	4,91	4,91	0,00	0,90	0,90	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
4,91	4,91	0,00																	
0,90	0,90	-																	

Nella seduta del 29.09.2004 (Delibera n°54) il CIPE ha approvato la sostituzione della Regione Basilicata con l'Ente per lo Sviluppo dell'Irrigazione - Puglia, Basilicata, Irpinia quale Soggetto Aggiudicatore dell'opera. 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, ed è funzionalmente indipendente dal previsto potenziamento dell'adduttore del Sinni, che ha un suo proprio quadro progettuale di riferimento e per il quale potrebbe verificarsi l'interesse di un promotore ex art.37 bis e seguenti della legge 109/1994 e successive modifiche e integrazioni. Il costo di realizzazione previsto per l'intervento è di 20,00 MEuro, di cui 1,6 MEuro, afferenti il sistema di telecontrollo, oggetto di specifica richiesta al Ministero dell' Economia e delle Finanze a carico dei fondi ex art.141 della legge 388/2000.

Con la delibera 138/2002 del 19 dicembre 2002 il CIPE ha assegnato un finanziamento di 18,4 MEuro. I lavori sono stati consegnati ed avviati.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico					<b>16,00</b>													
Intervento	13	Acquedotto Frida-Sinni-Pertusillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Regione Basilicata					Contributi Statali <span style="float: right;">16,00</span>													
Area geografica	Sud					di cui L.O. <span style="float: right;">16,00</span>													
Regione	Basilicata,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>													
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">-</span>													
CUP	G89J0200000001					Contributi Privati <span style="float: right;">-</span>													
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>													
						<b>16,00</b>													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						<b>-</b>													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		19/12/2002	139/2002																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	06/09/2004	26/10/2005																	
Affidamento appalto	30/11/2005																		
Consegna lavori	18/10/2006																		
Esecuzione lavori	13/09/2006																		
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>34,25</td> <td>34,25</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>5,48</td> <td>5,48</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	34,25	34,25	-	5,48	5,48	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
34,25	34,25	-																	
5,48	5,48	-																	
						<b>SAL</b> % Meuro													

L'intervento prevede il completamento del 1° lotto, dei due originariamente previsti, dell'impianto di potabilizzazione esistente per consentire di trattare tutta la portata programmata di 1050 l/sec, prevedendo due linee di trattamento in aggiunta all'unica esistente. La Regione Basilicata individuerà le ulteriori fonti di finanziamento, anche alternative ai finanziamenti pubblici, utili a realizzare i restanti lotti dell' intervento relativi all'Acquedotto Frida, Sinni e Pertusillo per il completamento dell' impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale, onde garantirne la completa realizzazione. A settembre 2004 è stata pubblicata la gara per l'affidamento dei lavori con aggiudicazione definitiva in data 26.10.2005 all' ATI GIUZIO srl (mandataria) - ERROI Costruzioni e Servizi srl - SOGEMI Ingegneria srl. I lavori sono stati consegnati ed avviati. Nella seduta del 29.09.2004 il CIPE ha approvato la sostituzione della Regione Basilicata con la Soc. Acquedotto Lucano S.p.A. quale Soggetto Aggiudicatore dell'opera.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>					
Infrastruttura	Comprensorio destra Ofanto/Rendina agro di Lavello					<b>19,88</b>					
Intervento	14	Completamento impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto dx Rendina in agro di Lavello				<b>Disp.tà Finanziarie</b>					
Sogg. Agg.re	Cons. Bonif. Vulture Alto Bradano					Contributi Statali <span style="float: right;">19,88</span>					
Area geografica	Sud					di cui L.O. <span style="float: right;">19,88</span>					
Regione	Puglia,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>					
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">-</span>					
CUP	D67H02000550001					Contributi Privati <span style="float: right;">-</span>					
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>					
						<b>19,88</b>					
						<b>Fab.gno residuo</b>					
						<b>-</b>					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>											
<b>Iter Approvativo</b>											
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare											
Progetto Definitivo	01/01/2002	19/12/2002	140/2002								
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	08/04/2004	28/03/2005									
Affidamento appalto	26/04/2005										
Consegna lavori	06/06/2005										
Esecuzione lavori	22/02/2006										
						<b>Stato avanzamento</b>					
						SAL			% Meuro		
						Previsto	Effettivo	Delta			
						40,00	40,00	-			
						3,70	3,70	-			

Il soggetto Aggiudicatore è il consorzio Bonifica Vulture alto Bradano. L'intervento ammodernizza il sistema irriguo gestito dal Consorzio menzionato, recuperando le risorse idriche dall' Ofanto per destinarle alle esigenze idropotabili dell' Ambito Territoriale Ottimale (ATO) Puglia. Con la delibera CIPE 140/02 del 19 dicembre 2002 sono stati assegnati fondi per 20,00 MEuro a totale copertura dell' opera. In data 26 aprile 2005 si è sottoscritto con la società Opere Pubbliche S.p.A. di Roma, il verbale di aggiudicazione lavori. Il 6 giugno 2005 sono stati consegnati i medesimi.



Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	65,96			
Infrastruttura	SS 156 Monti Lepini					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	15	SS 156 Monti Lepini - 2° Tronco 2° Lotto Pontinia/Sezze				Contributi Statali	65,96			
Sogg. Agg.re	Regione Lazio					di cui L.O.	60,00			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Lazio,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F66G02000150001					Totale disp.tà	65,96			
Proveditore OO.PP.	Guglielmi Giovanni, Proveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera	% Meuro						
Progetto Preliminare				92,49	24,99		-	67,50		
Progetto Definitivo		27/12/2002	144/2002	61,00	16,50		-	44,50		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	19/10/2004	13/04/2005								
Affidamento appalto	13/04/2005									
Consegna lavori	30/06/2005									
Esecuzione lavori	04/07/2005	15/12/2009								

L'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, in prosecuzione verso sud della direttrice Civitavecchia-Roma, all'autostrada A1 e quindi all'asse Napoli - Salerno - Reggio Calabria; l'intero progetto di adeguamento comprende 4 lotti: il 1° lotto (Prossedi - Pontinia) in corso di esecuzione; il 2° lotto (Pontinia - Sezze tra il Km 9+200,00 e il Km 15+821,19) a livello di progettazione esecutiva approvata e per il quale il CIPE con la delibera 144/2002 del 27 dicembre 2002 ha concesso un finanziamento di 60 MEuro; il 3° lotto (Sezze - Latina) ed il 4° lotto (Frosinone - Prossedi) in corso di progettazione. In riferimento al 2°lotto, nel luglio 2004 la Regione Lazio ha ultimato gli approfondimenti geologici necessari in relazione alla presenza di fenomeni carsici descritti nella stessa delibera. Il 30 giugno 2005 è stato sottoscritto il verbale di consegna lavori alla ATI Consorzio Cooperative Costruzioni con una previsione di fine degli stessi per il 31 maggio 2007. Il costo dell'opera dopo l'appalto risulta di 65,94 MEuro.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Napoli - Metropolitana					1.375,72													
Intervento	16	Metropolitana di Napoli Linea 1 tratta Dante-Garibaldi / centro direzionale				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Comune Napoli					Contributi Statali 777,00													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 222,96													
Regione	Campania,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Enti Locali 598,72													
CUP	B41E76000000004					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>													
						1.375,72													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare			141/2002																
Progetto Definitivo		27/12/2002	12/2008;																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6,70</td> <td>6,70</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>92,60</td> <td>92,60</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	6,70	6,70	-	92,60	92,60	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
6,70	6,70	-																	
92,60	92,60	-																	
						SAL % Meuro													

Il Soggetto Aggiudicatore è il Comune di Napoli Linea 1, tratta Dante - Garibaldi - Centro Direzionale: concerne il completamento della tratta (stazione Centro Direzionale esclusa), nonché l' adeguamento di 5 stazioni, secondo un unico progetto funzionale e costruttivo, ed altre opere accessorie; con la delibera 141/2002 del 27 dicembre 2002 il CIPE ha assegnato un finanziamento di 125,00 MEuro che si aggiunge al finanziamento disponibile di 522,42 MEuro, per un complessivo di 689,00 MEuro. Attualmente i lavori sono in corso di esecuzione.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	10.Sistemi Urbani					293,74													
Intervento	18	Grandi Stazioni - Riqualficazione, edifici di stazione					<b>Disp.tà Finanziarie</b>												
Sogg. Agg.re	Grandi Stazioni					Contributi Statali					-								
Area geografica	Nazionale					di cui L.O.					-								
Regione	Multiregionale,					Contributi UE					-								
Tipo trasporto	Stazione ferroviaria					Contributi Enti Locali					-								
CUP	B11H03000180008					Contributi Privati					293,74								
Provveditore OO.PP						<b>Totale disp.tà</b>					293,74								
						<b>Fab.gno residuo</b>					-								
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		14/03/2003	10/2003;																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori	23/02/2007																		
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19,87</td> <td>16,27</td> <td>- 3,60</td> </tr> <tr> <td>12,35</td> <td>8,55</td> <td>- 3,80</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	19,87	16,27	- 3,60	12,35	8,55	- 3,80
Previsto	Effettivo	Delta																	
19,87	16,27	- 3,60																	
12,35	8,55	- 3,80																	
						<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SAL</th> <th>%</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Meuro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					SAL		%			Meuro			
SAL		%																	
		Meuro																	

Il Soggetto Aggiudicatore è la Grandi Stazioni S.p.A., società del Gruppo FS, che agisce quale mandataria unica di FS con lo scopo di riqualficare, ristrutturare, valorizzare e gestire i complessi immobiliari delle 13 stazioni più grandi d'Italia, che saranno riconsegnati a RFI al termine del mandato quarantennale previsto per il 2040. Il 'Programma Grandi Stazioni' si articola in due tipologie di interventi: Adeguamento funzionale per gli edifici di stazione e Infrastrutture complementari agli edifici di stazione.

Il 14 marzo 2003, con delibera n. 10/03, il CIPE ha approvato i progetti definitivi di Adeguamento funzionale per gli edifici di stazione, prevedendo il ricorso a fonti di finanziamento autonomamente reperite da GS, ed i progetti preliminari delle 'Infrastrutture complementari agli edifici di stazione (comprendenti il sistema integrato di videosorveglianza).

Con successiva delibera n. 44 del 29 settembre 2004 il CIPE ha altresì approvato il progetto definitivo del 'sistema integrato di videosorveglianza'. Nelle sedute del 22 e 29 marzo 2006 (Delibera n°129) sono stati approvati dal CIPE in linea tecnica con prescrizioni i progetti definitivi delle 'Infrastrutture complementari agli edifici di stazione.

Stato d'attuazione																						
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio												
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																						
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>																
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>																
Infrastruttura	10.Sistemi Urbani					284,44																
Intervento	19	Grandi Stazioni - Infrastrutture, opere complementari				<b>Disp.tà Finanziarie</b>																
Sogg. Agg.re	Grandi Stazioni					Contributi Statali 260,78																
Area geografica	Nazionale					di cui L.O. 260,78																
Regione	Multiregionale,					Contributi UE -																
Tipo trasporto	Stazione ferroviaria					Contributi Enti Locali -																
CUP	B11H03000180008					Contributi Privati 23,66																
Provveditore OO.PP.						<b>Totale disp.tà</b>																
						284,44																
						<b>Fab.gno residuo</b>																
						-																
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																						
<b>Iter Approvativo</b>																						
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																			
Progetto Preliminare		14/03/2003	01/10/2003																			
Progetto Definitivo		29/03/2006	129/2006																			
Richiesta Assegnazione Contributo																						
<b>Iter Realizzativo</b>																						
	Inizio	Fine	n. delibera																			
Gara d' appalto																						
Affidamento appalto																						
Consegna lavori	24/04/2007																					
Esecuzione lavori																						
						<b>Stato avanzamento</b>																
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-			
Previsto	Effettivo	Delta																				
-	-	-																				
-	-	-																				
						<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SAL</th> <th>%</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Meuro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td>-</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					SAL		%			Meuro			-			-
SAL		%																				
		Meuro																				
		-																				
		-																				

Il Soggetto Aggiudicatore è la Grandi Stazioni S.p.A., società del Gruppo FS, che agisce quale mandataria unica di FS con lo scopo di riqualificare, ristrutturare, valorizzare e gestire i complessi immobiliari delle 13 stazioni più grandi d'Italia, che saranno riconsegnati a RFI al termine del mandato quarantennale previsto per il 2040. Il 'Programma Grandi Stazioni' si articola in due tipologie di interventi: Adeguamento funzionale per gli edifici di stazione e Infrastrutture complementari agli edifici di stazione.

Il 14 marzo 2003, con delibera n. 10/03, il CIPE ha approvato i progetti definitivi di Adeguamento funzionale per gli edifici di stazione, prevedendo il ricorso a fonti di finanziamento autonomamente reperite da GS, ed i progetti preliminari delle 'Infrastrutture complementari agli edifici di stazione (comprendenti il sistema integrato di videosorveglianza).

Con successiva delibera n. 44 del 29 settembre 2004 il CIPE ha altresì approvato il progetto definitivo del 'sistema integrato di videosorveglianza'. Nelle sedute del 22 e 29 marzo 2006 (Delibera n°129) sono stati approvati dal CIPE in linea tecnica con prescrizioni i progetti definitivi delle 'Infrastrutture complementari agli edifici di stazione.

Il progetto è in fase di elaborazione esecutiva. Per gravi inadempienze dell'appaltatore nell'esecuzione del della progettazione esecutiva, si è determinato un rapporto di pre-contenzioso e messa in mora dell'appaltatore.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	MI -Prolung. Metropolitana M1: materiale Rotabile					264,40													
Intervento	20	Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1+ materiale Rotabile - 13 unità di trazione				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	A.T.M. SpA					Contributi Statali 258,68													
Area geografica	Nord					di cui L.O. 110,28													
Regione	Lombardia,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Enti Locali 5,72													
CUP	F60H0500000001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>													
						264,40													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	10/03/2003	27/06/2003	22/2003																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	15/06/2003	04/09/2003																	
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori	01/10/2003	01/10/2006																	
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100,00</td> <td>100,00</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>264,40</td> <td>264,40</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	100,00	100,00	-	264,40	264,40	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
100,00	100,00	-																	
264,40	264,40	-																	
						SAL % Meuro													

L'intervento consiste nella fornitura di 13 unità di trazione per il progetto prolungamento della linea M1 dall'attuale terminale di Molino Dorino al nuovo polo fieristico di Pero-Rho con un tracciato di circa 2,1 Km sul territorio dei Comuni di Pero, ove è prevista una stazione intermedia, e quello di Rho, su cui si attesta la stazione capolinea "Rho Fiera SFR-AC". Relativamente al progetto di fornitura del materiale rotabile, con la delibera 22/2003 il CIPE ha assegnato l'intero importo per coprire il costo di acquisizione del materiale rotabile pari a 116,05 MEuro. Al 29.10.07 la gara per la fornitura è stata espletata ma il contratto è in attesa di sottoscrizione in quanto il Ministero non ha ancora dato la disponibilità finanziaria (attesa stipula mutuo). La linea M1 della metropolitana, verrà prolungata sino all'interscambio con la futura fermata della linea ferroviaria di Alta Capacità Milano -Torino. Nel progetto attuale, la linea metropolitana è interessata dalle due stazioni sotterranee (Pero e Rho-Fiera):

il primo tratto del collegamento della Fiera con la metropolitana milanese è stato realizzato con l'inaugurazione della stazione intermedia di Pero nel dicembre 2005, la prima fermata extraurbana della tratta, grazie alla quale è possibile raggiungere dal capoluogo lombardo il polo espositivo. Per il secondo tratto che si conclude alla stazione di Rho-Fiera inaugurata nel settembre 2005, sono in corso di ultimazione i lavori di completamento. È inoltre previsto un complesso nodo di interscambio tra metropolitana, ferrovia e trasporto pubblico e privato su gomma.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Accesso strad. fiera di Milano					336,56													
Intervento	21	Accesso Stradale Fiera Milano - Realizzazione viabilità nuovo Polo fieristico Rho-Però				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Provincia di Milano					Contributi Statali 182,76													
Area geografica	Nord					di cui L.O. 182,76													
Regione	Lombardia,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali -													
CUP	J61B02000070003					Contributi Privati 159,08													
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>													
						341,84													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						- 5,28													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	10/03/2003	27/06/2003	22/2003																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto	05/12/2003																		
Consegna lavori	09/02/2004																		
Esecuzione lavori	09/02/2004																		
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100,00</td> <td>98,04</td> <td>- 1,96</td> </tr> <tr> <td>222,04</td> <td>217,70</td> <td>- 4,34</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	100,00	98,04	- 1,96	222,04	217,70	- 4,34
Previsto	Effettivo	Delta																	
100,00	98,04	- 1,96																	
222,04	217,70	- 4,34																	
						SAL % Meuro													

Il progetto definitivo è relativo al collegamento della SP 46 Rho - Però e della SS 33, denominata "del Sempione", tramite la costruzione di un asse principale di collegamento congiuntamente ad un sistema di 6 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 la delibera 22/2003 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo per un costo complessivo di 387,14 MEuro, assegnando un finanziamento di 182,76 MEuro ad integrazione dei fondi disponibili delle Società Concessionarie pari a 159,08 MEuro. Per la realizzazione dell'opera, sono state previste due fasi di intervento. Tra febbraio e aprile 2004 sono stati affidati i lavori di prima fase alle tre società concessionarie Autostrada Serravalle, Autostrada Satap e Autostrade per l'Italia SpA. I lavori sono iniziati nel febbraio 2004 ed è stato raggiunto, a marzo 2006, un avanzamento lavori pari a 117,77 MEuro.

Si è individuato uno stralcio funzionale che, è stato inaugurato il 29 marzo 2005, a 48 ore di anticipo dall' inaugurazione ufficiale della Fiera, garantendo l'accessibilità ai padiglioni espositivi dalle tre autostrade. Il giorno dell'apertura della Fiera erano infatti già entrati in funzione i collegamenti tra la fiera, il sistema autostradale e delle tangenziali per circa il 75% delle opere viarie previste. Relativamente al programma di seconda fase si è pianificata un' attuazione progressiva di opere coerente con lo svolgimento dei vari eventi fieristici. La realizzazione di nuove infrastrutture va di pari passo alla ristrutturazione radicale delle arterie esistenti. I lavori di seconda fase sono attualmente in corso.

Stato d'attuazione																						
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio												
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																						
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>																
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>																
Infrastruttura	Acquedotto Molisano Centrale.					<b>83,27</b>																
Intervento	22 Acquedotto Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema B.M.					<b>Disp.tà Finanziarie</b>																
Sogg. Agg.re	Regione Molise					Contributi Statali <span style="float: right;">92,96</span>																
Area geografica	Sud					di cui L.O. <span style="float: right;">0,37</span>																
Regione	Molise,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>																
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">-</span>																
CUP	G59J04000020001					Contributi Privati <span style="float: right;">-</span>																
Provveditore OO.PP.	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>																
						<b>92,96</b>																
						<b>Fab.gno residuo</b>																
						<b>- 9,69</b>																
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																						
<b>Iter Approvativo</b>																						
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																			
Progetto Preliminare	13/02/2003	25/07/2003	62/2003																			
Progetto Definitivo	27/10/2003	20/12/2004	110/2006																			
Richiesta Assegnazione Contributo																						
<b>Iter Realizzativo</b>																						
	Inizio	Fine	n. delibera																			
Gara d' appalto	08/12/2006	23/02/2007																				
Affidamento appalto	19/03/2007																					
Consegna lavori	08/10/2007																					
Esecuzione lavori	08/10/2007																					
						<b>Stato avanzamento</b>																
						<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>%</td> <td>0,61</td> <td>0,61</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>Meuro</td> <td>0,51</td> <td>0,51</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>						Previsto	Effettivo	Delta	%	0,61	0,61	0,00	Meuro	0,51	0,51	-
	Previsto	Effettivo	Delta																			
%	0,61	0,61	0,00																			
Meuro	0,51	0,51	-																			
						<b>SAL</b>																

L'intervento rappresenta il secondo stralcio del progetto generale dello schema acquedottistico "Molisano Centrale ed interconnessione con lo schema Basso Molise", di cui il primo stralcio, riguardante le opere ricadenti nel subsistema "Basso Molise" approvigionato dalle acque dell'invaso di Ponte Liscione è stato completato a fine 2001. L'intervento interessa 11 Comuni nella prov. di Campobasso, per i quali le attuali portate sono sufficienti solo a coprire i fabbisogni civili della popolazione residente. In data 20.12.2004 (del. 115/04) è stato approvato il progetto definitivo del valore di 92,96 MEuro finanziato per l'intero importo (fondi FAS per l'importo di 92,59 Meuro e con Legge Obiettivo per 0,37 Meuro (del. 63/2003)). L'opera è stata poi defanziata per decorrenza dei termini. In data 29 marzo 2006 (del. 110/06) il CIPE ha riproposto l'approvazione con prescrizioni del progetto definitivo riassegnando il contributo FAS.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.azione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Ristrutturazione Acquedotto Molisano dx					28,67				
Intervento	23	Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Regione Molise					Contributi Statali 30,47				
Area geografica	Sud					di cui L.O. 0,19				
Regione	Molise,					Contributi UE -				
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali -				
CUP	G57H04000050001					Contributi Privati -				
Provveditore OO.PP	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>				
						30,47				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						- 1,80				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	13/02/2003	25/07/2003	61/2003							
Progetto Definitivo	27/10/2003	02/12/2005	152/2005							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	07/12/2006	16/02/2007								
Affidamento appalto		03/05/2007								
Consegna lavori		08/10/2007								
Esecuzione lavori	08/10/2007									
						<b>Stato avanzamento</b>				
						Previsto Effettivo Delta				
						89,00 89,00 -				
						6,88 6,13 - 0,75				
						SAL % Meuro				

Il progetto prevede la realizzazione di opere finalizzate all'adeguamento, revisione e ristrutturazione dell'acquedotto esistente, con varianti anche sostanziali della rete di alimentazione, prevedendo, inoltre, l'installazione di un sistema di telecontrollo con misuratori di portata magnetici in ingresso ed in uscita dai serbatoi partitori con misurazioni delle escursioni in vasca e sui serbatoi al servizio dei centri abitati. Con la delibera 61/2003 del 25.07.03 è stato approvato il progetto preliminare per un valore di 25,82 MEuro, ed è stato concesso un finanziamento 0,19 MEuro per i costi delle indagini finalizzate alla predisposizione del progetto definitivo. Nella seduta del 02 dicembre 2005 (del. 152/05) il CIPE ha approvato con prescrizioni la successiva progettazione definitiva ed ha concesso un finanziamento, a valere sulle risorse del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) pari a 30,28 MEuro a fronte del maggior importo di 30,48 MEuro. L'ATI ha richiesto la proroga dei lavori di giorni 210 per l'esecuzione delle condotte, serbatoi ed opere varie ricadenti in aree soggette a vincolo boschivo per le quali è stata attivata la procedura di rimboschimento compensativo.



Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Opere Flumineddu - Tirso (Marmilla)					39,19													
Intervento	24	Opere di Collegamento Flumineddu - Tirso lavori di indagine e sviluppo progetto definitivo				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Consorzio di Bonifica dell'Oristanese					Contributi Statali 0,16													
Area geografica	Isole					di cui L.O. 0,16													
Regione	Sardegna,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Invaso/Serbatoio					Contributi Enti Locali -													
CUP	E25F0300001000					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP.	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>													
						0,16													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						39,03													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	14/02/2003	25/07/2003	59/2003																
Progetto Definitivo	25/05/2004																		
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL [ % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

L'opera, del valore di 39,19 MEuro, fa parte dello schema funzionale del Tirso ed è finalizzata principalmente all'utilizzazione irrigua delle acque del suo più importante affluente, il Flumineddu. Si compone di una traversa di presa sul Rio Flumineddu a Bau 'e Linu, alta 14.7 m con invaso pari a 555.000 mc; di una centrale di sollevamento della portata massima di 4.000 l/s; di una condotta di collegamento in acciaio dalla traversa Bau 'e Linu all'invaso sul fiume Tirso. Con la delibera CIPE 59/03 (mod. 88/2004) del 25 luglio 2003 è stato concesso un finanziamento di 0,16 MEuro per i soli lavori di indagini in sito, finalizzate alla predisposizione del progetto definitivo. Il 22 agosto 2004 si è conclusa la Conferenza di Servizi ed attualmente si è in attesa di ricevere tutte le autorizzazioni da parte degli Enti ed Autorità competenti.

Struttura  
Tecnica di Missione

## Programma Infrastrutture Strategiche

## Stato d'attuazione

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	-----------------	----------------------	--------------------	--------------------	-----------

## Scheda Sintesi dell' Opera

## ANAGRAFICA OPERA

Sistema	Schemi Idrici
Infrastruttura	Schema n°39 PRGA - Approv. 2°/3° lotto Villasimius
Intervento	25 Schema n° 39 P.R.G.A. - Opere di approvvigionamento idropotabile 2° e 3° Lotto - Picocca
Sogg. Agg.re	Ente Acque della Sardegna En.A.S.
Area geografica	Isole
Regione	Sardegna,
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore
CUP	I29J04000010001
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna

## DATI ECONOMICI

Costo	55,20
Disp.tà Finanziarie	
Contributi Statali	55,20
di cui L.O.	55,20
Contributi UE	-
Contributi Enti Locali	-
Contributi Privati	-
Totale disp.tà	55,20
Fab.gno residuo	-

## FASI DI ATTUZIONE

## Iter Approvativo

	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare	07/02/2003	25/07/2003	58/2003;
Progetto Definitivo	16/11/2005	28/09/2007	93/2007;
Richiesta Assegnazione Contributo			

## Iter Realizzativo

	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto			
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori		01/12/2010	

SAL

%
Meuro

## Stato avanzamento

Previsto	Effettivo	Delta
-	-	-
-	-	-

Il Progetto Generale delle opere è suddiviso in tre lotti di cui il primo lotto è già in corso di avanzata esecuzione. Le opere riguardanti il 2° e 3° lotto, del valore di 60,50 Meuro, assicurano l'approvvigionamento potabile di una vasta area della Sardegna sud-orientale, il Sarrabus, e consentono, attraverso il serbatoio di Villasimius, l'interconnessione con l'esistente schema n. 46 del P.R.G.A. (Piano Regolatore Generale degli Acquedotti) che, oltre a Cagliari e ad altri centri urbani, alimenta gli insediamenti turistici nel comune di Quartu S. Elena, fino a Villasimius. Completamento dello schema di approvvigionamento idropotabile dei centri abitati di Villaputzu, S. Vito, Muravera, Castiadas, Villasimius e degli insediamenti turistici ubicati lungo la costa orientale della Sardegna tra Quirra e Villasimius. Le opere del 2° lotto prevedono: condotta adduttrice fino alla diramazione di Costa rei, condotte di diramazione ai serbatoi di compenso dei centri da servire tra Muravera e Costa Rei, serbatoi di compenso e centrale di sollevamento di Castiadas.

Le opere di 3° lotto prevedono: raddoppio dell'impianto di potabilizzazione, dell'annesso impianto di sollevamento, condotta adduttrice fino alla diramazione di Costa Rei fino a Villasimius, condotte di diramazione ai serbatoi di compenso dei centri da servire tra Costa Rei e Villasimius, serbatoi di compenso. Con la delibera CIPE 58/2003 25 luglio 2003 è stato concesso un finanziamento di 0,35 Meuro da destinare alle indagini finalizzate alla predisposizione del progetto definitivo. Il progetto definitivo è arrivato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 16 novembre 2005 ed attualmente in esame per la formulazione della proposta di approvazione del CIPE. Nel settembre del 2007 con delibera 9372007, il progetto definitivo è stato approvato.

Stato d'attuazione																									
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio															
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																									
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>																			
Sistema	Schemi Idrici																								
Infrastruttura	Schemi Idrici Sardegna																								
Intervento	26	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 1°e 2° lotto																							
Sogg. Agg.re	Ente Acque della Sardegna En.A.S.																								
Area geografica	Isole																								
Regione	Sardegna,																								
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore																								
CUP	I24E030002100015																								
Provveditore OO.PP.	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna																								
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>DISP.TÀ FINANZIARIE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>						Costo																			
						57,07																			
						Totale disp.tà																			
						55,51																			
						Fab.gno residuo																			
						1,56																			
						<b>Stato avanzamento</b>																			
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100,00</td> <td>100,00</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>57,07</td> <td>57,07</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	100,00	100,00	-	57,07	57,07	-						
Previsto	Effettivo	Delta																							
100,00	100,00	-																							
57,07	57,07	-																							
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Arrivo STM</th> <th>Seduta CIPE</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Progetto Preliminare</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Progetto Definitivo</td> <td>06/02/2003</td> <td>25/07/2003</td> </tr> <tr> <td>Richiesta Assegnazione Contributo</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera	Progetto Preliminare			Progetto Definitivo	06/02/2003	25/07/2003	Richiesta Assegnazione Contributo					
Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																							
Progetto Preliminare																									
Progetto Definitivo	06/02/2003	25/07/2003																							
Richiesta Assegnazione Contributo																									
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Inizio</th> <th>Fine</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gara d' appalto</td> <td>04/04/2003</td> <td>26/05/2003</td> </tr> <tr> <td>Affidamento appalto</td> <td colspan="2">24/06/2003</td> </tr> <tr> <td>Consegna lavori</td> <td colspan="2">01/12/2003</td> </tr> <tr> <td>Esecuzione lavori</td> <td>01/12/2003</td> <td>14/01/2006</td> </tr> </tbody> </table>					Inizio	Fine	n. delibera	Gara d' appalto	04/04/2003	26/05/2003	Affidamento appalto	24/06/2003		Consegna lavori	01/12/2003		Esecuzione lavori	01/12/2003	14/01/2006
Inizio	Fine	n. delibera																							
Gara d' appalto	04/04/2003	26/05/2003																							
Affidamento appalto	24/06/2003																								
Consegna lavori	01/12/2003																								
Esecuzione lavori	01/12/2003	14/01/2006																							

L'opera da realizzare vuole trasferire la risorsa idrica dal bacino del Tirso all'area del Flumendosa Campidano, caratterizzata da un gravoso deficit. Il progetto prevede la realizzazione di condotte per una lunghezza complessiva di circa 50 km e di due centrali di sollevamento della potenza complessiva di 8 MW. Dall' invaso di Sa Forada, attraverso le condotte esistenti è possibile alimentare gli impianti di potabilizzazione di Settimo San Pietro e Cagliari. Inoltre, attraverso una condotta di nuova realizzazione i deflussi del Mogoro derivati da acqua fluente vengono immessi nel canale Sinistra Tirso Arborea a monte della presa e lungo la linea di trasferimento anche i deflussi del Fluminimannu di Pabillonis derivati dalla condotta esistente Fluminimannu - serbatoio di compenso di Is Carrellis. con la delibera CIPE 60/03 25 luglio si è concesso un finanziamento di 67,08 MEuro a copertura dei primi due lotti, ritenuti i più urgenti dal Commissario e che riguardano la linea di adduzione principale, le opere di derivazione del Rio Mogoro e l'adeguamento delle prese irrigue esistenti.

I lavori in Appalto integrato sono stati affidati, con data apertura cantiere nel dicembre 2003, completati e collaudati. L'opera è in effettivo esercizio dal 14 gennaio 2006. Il costo complessivo dell'opera, a seguito delle perizie in variante subentrate durante i lavori, è diventato pari a 71,50 MEuro. La differenza di 4,42 MEuro rispetto all'importo deliberato ha avuto copertura con ordinanza del Commissario Governativo Emergenza Idrica in Sardegna n. 314/02.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Interconnessione Tirso-Flumendosa/Campidano					<b>18,58</b>													
Intervento	27	Interconnessione sistemi idrici Tirso e Flumendosa/Campidano (Pabillonis-Mogoro-Zeppara) 3° lotto				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Ente Acque della Sardegna En.A.S.					Contributi Statali <span style="float: right;">18,58</span>													
Area geografica	Isole					di cui L.O. <span style="float: right;">13,58</span>													
Regione	Sardegna,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>													
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">-</span>													
CUP	I24E030002100015					Contributi Privati <span style="float: right;">-</span>													
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>													
						<b>18,58</b>													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	06/09/2006	16/03/2007	8/2007;																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	22/02/2007																		
Affidamento appalto	24/06/2003																		
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori		22/12/2010																	
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

L'opera da realizzare vuole trasferire la risorsa idrica dal bacino del Tirso all'area del Flumendosa Campidano, caratterizzata da un gravoso deficit. Il progetto generale è articolato in tre lotti. Con la delibera CIPE 60/2003 25 luglio si è concesso un finanziamento di 67,085 Meuro a copertura dei primi due lotti, ritenuti i più urgenti dal Commissario e riguardanti la linea di adduzione principale, le opere di derivazione del Rio Mogoro e adeguamento di prese irrigue esistenti. Il collegamento avviene tra il canale Sinistra Tirso-Arborea, presso le prese dei distretti di Marrubiu-Arborea, e il serbatoio di Sa Forada da cui è possibile dominare idraulicamente le utenze civili, e gran parte di quelle multisettoriali, del sistema, Flumendosa. Esso comprende la realizzazione di condotte per una lunghezza complessiva di circa 50 km, due centrali di sollevamento della potenza complessiva di 8 MW. Dall'invaso di Sa Forada, attraverso le condotte esistenti è possibile alimentare gli impianti di potabilizzazione di settimo San Pietro e Cagliari.

Inoltre, attraverso una condotta di nuova realizzazione i deflussi del Mogoro derivati ad acqua fluente vengono immessi nel canale Sinistra Tirso Arborea a monte della presa e lungo la linea di trasferimento vengono immessi anche i deflussi del Fluminimannu di Pabillonis derivati dalla condotta esistente Fluminimannu - serbatoio di compenso di Is Carrelis.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Autostr. Catania - Siracusa					694,45				
Intervento	28	Autostrada Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino: progressiva 130+400 della S.S. 114				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali 623,24				
Area geografica	Isole					di cui L.O. 9,00				
Regione	Sicilia,					Contributi UE 180,76				
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Enti Locali -				
CUP	F21B04000290007					Contributi Privati -				
Provveditore OO.PP	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>				
						804,00				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						- 109,55				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare										
Progetto Definitivo	22/04/2003	25/07/2003	55/2003							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	19/05/2003	30/06/2004								
Affidamento appalto	14/10/2004									
Consegna lavori	24/02/2005									
Esecuzione lavori	25/02/2005	03/04/2009								
						<b>Stato avanzamento</b>				
						SAL				
						%				
						Meuro				
						Previsto 94,88 Effettivo 82,89 Delta - 11,99				
						628,38 446,38 - 182,00				

Il progetto prevede il completamento del nuovo tronco con caratteristiche autostradali Catania-Siracusa, tra le località Passo Martino ed il km 130+400 della S.S.114 per uno sviluppo complessivo di circa 25 km; si vuole conseguire l'obiettivo di ultimare il collegamento veloce tra i due capoluoghi siciliani in alternativa all'attuale S.S.114 che, per dimensioni e caratteristiche, risulta insufficiente. Con la delibera CIPE 55/03 del 25 luglio 2003 è stato assegnato un finanziamento di 9,00 MEuro integrando i fondi disponibili pari a 277,02 MEuro mentre il finanziamento residuo è a carico ANAS per un importo totale dell'intervento pari a 804 MEuro (che a seguito del ribasso è ora di 694,455 MEuro). Il 14 ottobre 2004 l'opera è stata affidata a Contraente Generale (Impresa Pizzarotti & C) con un ribasso del 16,69% sui lavori. La data effettiva di inizio lavori risale al 10 Marzo 2005 e lo stato di avanzamento al 25.09.06 è pari al 24,67%.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Strada Tre Valli					12,87													
Intervento	29	Strada Tre valli - Tratto Eggi / S. Sabino				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Regione Umbria					Contributi Statali 14,56													
Area geografica	Centro					di cui L.O. 14,56													
Regione	Umbria,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali -													
CUP	C61B03000260001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					<b>Totale disp.tà</b>													
						14,56													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						- 1,69													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	10/03/2003	25/07/2003	56/2003																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	02/08/2005	27/06/2006																	
Affidamento appalto	20/10/2006																		
Consegna lavori	26/03/2007																		
Esecuzione lavori	26/03/2007																		
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>27,35</td> <td>27,35</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>3,52</td> <td>3,52</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	27,35	27,35	0,00	3,52	3,52	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
27,35	27,35	0,00																	
3,52	3,52	-																	

L' intervento di valenza essenzialmente locale vuole decongestionare l'abitato di Spoleto a causa dei flussi che lo investono per la mancanza di collegamento tra Eggi e S. Sabino. Il tracciato presenta una lunghezza complessiva di circa 21 km e si sviluppa tra lo svincolo di collegamento alla SGC Orte - Ravenna e lo svincolo di Eggi sulla S.S. 3 Flaminia. La strada in progetto appartiene alla categoria B (strade extraurbane principali) secondo la classificazione derivante dal D.M. 5.11.2001 ed è caratterizzata da due carreggiate separate da uno spartitraffico ciascuna costituita da due corsie banchina. Con la delibera 56, del 25 luglio 2003, il CIPE ha approvato il finanziamento della tratta Eggi - S. Sabino (1° stralcio di circa 4 Km), già in progettazione esecutiva, per un importo di 14,56 MEuro, che congiunge due lotti della "Strada Tre Valli" già realizzati e in esercizio. Sono ultimate le operazioni di esproprio e sono in esame le offerte per la gara d'appalto per soli lavori, pubblicata in data 2 agosto 2005.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corr. Travv. e Dorsale Appenn.					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Strada Tre Valli					615,89													
Intervento	30	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Eggi)/E45(Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Regione Umbria					Contributi Statali													
Area geografica	Centro					di cui L.O.													
Regione	Umbria,					Contributi UE													
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali													
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati													
Provveditore OO.PP.	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					<b>Totale disp.tà</b>													
						-													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						615,89													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	10/03/2003	02/12/2005	146/2005																
Progetto Definitivo																			
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

L' intervento di valenza essenzialmente locale vuole decongestionare l'abitato di Spoleto a causa dei flussi che lo investono per la mancanza di collegamento tra Eggi e S. Sabino. La strada in progetto appartiene alla categoria B (strade extraurbane principali) secondo la classificazione derivante dal D.M. 5.11.2001 ed è caratterizzata da due carreggiate separate da uno spartitraffico ciascuna costituita da due corsie banchina. In data 10.03.2003 è pervenuto al MIT il progetto preliminare del tratto Flaminia (Eggi) - E45 (Acquasparta), variante alla SR 418 Spoletina, che dopo aver ottenuto i pareri positivi delle Amministrazioni coinvolte, nella seduta del CIPE del 2 dicembre 2005 ha ottenuto l'approvazione in linea tecnica e con prescrizioni. Il costo complessivo è di circa 630,00 MEuro. Si è in attesa della relativa progettazione definitiva

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Hub Interportuali					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	13.HUB Interportuali					<b>11,17</b>				
Intervento	31	Piastra logistica di Civitavecchia				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Comune Civitavecchia					Contributi Statali <span style="float: right;">11,17</span>				
Area geografica	Centro					di cui L.O. <span style="float: right;">11,17</span>				
Regione	Lazio,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>				
Tipo trasporto	Altro					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">-</span>				
CUP	H31H0300010001					Contributi Privati <span style="float: right;">-</span>				
Proveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Proveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>				
						<b>11,17</b>				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						<b>-</b>				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL <span style="font-size: 2em;">{</span> % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare						Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Definitivo		25/07/2003	57/2003			100,00	100,00	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						11,17	11,17	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	25/07/2003	02/05/2005								
Affidamento appalto	01/09/2005									
Consegna lavori	03/10/2005									
Esecuzione lavori	23/08/2006	30/03/2007								

Con la delibera CIPE 57/2003 del 25 luglio 2003 è stato concesso un finanziamento di 11,18 milioni di euro per la realizzazione delle opere a corollario della piattaforma logistica da realizzare in Project Financing. I lavori sono conclusi



Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	10.Sistemi Urbani					707,69				
Intervento	32	Bologna - Metropolitana Linea 1				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Comune Bologna					Contributi Statali	218,65			
Area geografica	Nord					di cui L.O.	210,60			
Regione	Emilia Romagna,					Contributi UE	-			
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Enti Locali	86,82			
CUP	F71L05000010001					Contributi Privati	-			
Provveditore OO.PP.	Cinelli Vincenzo, Provveditore per Emilia Romagna e Marche					<b>Totale disp.tà</b>				
						305,47				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						402,22				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	11/11/2004	29/07/2005	003 annullata; 89/2			-	-	-		
Progetto Definitivo	29/01/2006					-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		25/09/2012								

Il Comune di Bologna (Soggetto Aggiudicatore) aveva già presentato, nel quadro delle procedure del D.Lgs. N. 190/02, in data 16.02.02 un progetto di Rete Leggera Automatica. Il finanziamento dell' opera di prima fase prevedeva un contributo a carico della Legge 166/02 pari a 216,171 MEuro. Tale progetto ed il relativo finanziamento veniva deliberato dal CIPE del 01.08.03 (Delibera n.67). La suddetta delibera CIPE, veniva successivamente annullata dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 233 del 08.07.04. Il comune di Bologna ha quindi trasmesso, nel novembre 2004, al MIT un nuovo progetto preliminare della Metrotranvia di Bologna che adotta una tecnologia differente dal precedente con diversificazione di tracciato. L' intervento configurato in unica linea di 11,7 km (linea 1) del costo complessivo di 559,86 MEuro è stato presentato in due lotti: lotto 1, Fiera Michelino - Stazione FS con un costo di 185,47 MEuro; lotto 2, a sua volta suddiviso in: - lotto 2A Stazione FS - Ospedale Maggiore di 3,6 km con un costo di 242,05 MEuro;- lotto 2B Ospedale Maggiore - Capolinea Normandia di 4,8 km con un costo 132,35 MEuro.

Nel corso dell' istruttoria si è individuata l' opportunità di predisporre una variante per il lotto 2A che prevede la sede totalmente segregata eliminando ogni interferenza con la viabilità ordinaria. Tale variante comporta complessivamente un costo aggiuntivo di 27,84 MEuro che eleva il costo dell' intera linea 1 a 587,70 MEuro.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	3.047,42			
Infrastruttura	10.Sistemi Urbani					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	33	Metropolitana di Roma - Linea C				Contributi Statali	2.155,80			
Sogg. Agg.re	Roma Metropolitane srl					di cui L.O.	568,92			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Lazio,					Contributi Enti Locali	623,74			
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	-			
CUP	E51104000010007					Totale disp.tà	2.779,54			
Provveditore OO.PP.	Campanale Francesco Saverio, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sa					Fab.gno residuo	267,88			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
								Meuro		
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo		Delta	
Progetto Preliminare		20/12/2004	65/2003			16,74	16,74	-		
Progetto Definitivo	22/06/2005	28/06/2007	46/2007			350,88	350,88	-		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	15/02/2005									
Affidamento appalto	03/03/2006									
Consegna lavori	13/04/2006									
Esecuzione lavori	13/04/2006									

Il Soggetto Aggiudicatore è Roma Metropolitane srl. Il progetto complessivo della linea C della metropolitana di Roma attraversa la città lungo la direttrice da nord-ovest a sud-est, partendo dalla zona Tor di Quinto-Vigna Clara e raggiungendo con un ramo il comprensorio universitario di Tor Vergata e, con altro ramo, Pantano, con un'estesa complessiva di 39 Km, di 42 stazioni, un deposito nel comprensorio di Tor Vergata e un deposito-officina a Graniti. La linea è suddivisa in 7 tratte, delle quali la T7 rappresenta l'adeguamento a linea metropolitana di un tratto della ferrovia concessa Roma - Pantano - S. Cesareo, e presenta una diramazione (C1) verso Teano - Colli Aniene - Ponte Mammolo; La linea si sviluppa a profondità variabile, al di sotto dello strato archeologico, ed è realizzata con due gallerie a singolo binario, con eccezione delle tratte T1 e C1, che presentano una galleria a doppio binario;

Con la delibera 65/2003 del 01 agosto 2003 il CIPE ha ridefinito il "Tracciato Fondamentale", da Clodio/Mazzini a Pantano, (tratte T2, T3, T4, T5, T6A, T7 e deposito graniti) ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare della tratta T2 (Clodio/Mazzini - Venezia), della tratta T3 (Venezia - S. Giovanni) e della tratta T6A (Alessandrino - bivio di Torrenova), mentre non necessitano di approvazione le tratte T4 (S. Giovanni - Malatesta) e T5 (Malatesta - Teano - Alessandrino) dotate di progetto definitivo e di VIA regionale. La stessa Delibera ha inoltre assegnato un finanziamento di 316,00 milioni di euro, che completa il finanziamento di un lotto funzionale, per una spesa complessiva di 1.510,368 milioni di euro (di cui 966,28 milioni di euro a carico del finanziamento statale e 544,09 milioni di euro a carico del finanziamento comunale e regionale), rappresentato dalle tratte T3, T4 e T5, ed a coprire il costo delle ulteriori attività di indagini e progettazione definitiva delle altre tratte del "tracciato fondamentale".

Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato con prescrizioni i progetti preliminari delle opere di adeguamento della Ferrovia "Roma-Pantano" a linea metropolitana (tratta T7) e del deposito-officina di Graniti, nonché il nuovo Quadro Economico Generale del Tracciato Fondamentale per un costo complessivo di 3.047,42 milioni di euro.

Sono stati invitati 10 partecipanti a presentare una offerta di gara. Sono pervenute 6 offerte e si prevede l'aggiudicazione dell'appalto entro il prossimo Febbraio.

E' stata attivata la procedura per l'approvazione del CIPE del progetto definitivo delle attività propedeutiche agli scavi relativa alle aree attigue alla stazione di Teano che riveste un ruolo strategico per la realizzazione delle tratte T4 e T5.

Sono stati approvati i progetti definitivi le tratte T4 e T5, T6A, T7. le attività sono in corso di esecuzione.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Ponte Stretto di Messina					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Ponte Stretto di Messina-Collegamento stabile					5.500,00				
Intervento	34 Ponte Stretto di Messina - Collegamento stabile stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente					<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Stretto di Messina					Contributi Statali 1.600,00				
Area geografica	Sud					di cui L.O. -				
Regione	Calabria,Sicilia,					Contributi UE -				
Tipo trasporto	Ponte Stretto di Messina					Contributi Enti Locali -				
CUP	C11H030080003					Contributi Privati -				
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>				
						1.600,00				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						3.900,00				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	16/01/2003	01/08/2003	66/2003							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	15/04/2004									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
<b>Stato avanzamento</b>										
SAL										
% Meuro										
	Previsto	Effettivo	Delta							
	-	-	-							
	-	-	-							

Il collegamento tra la Sicilia e la Calabria avverrà con un ponte sospeso a unica campata lunga 3666 m e larga 60 m. La sezione sarà composta da due corsie stradali ed una corsia di emergenza per ciascun senso di marcia e due binari centrali ferroviari. Le torri, alte 382,6 m sono ancorate con cavi di acciaio a blocchi interrati sui rispettivi versanti. I collegamenti stradali hanno uno sviluppo di circa 10,5 km sul lato Calabria e di circa 9,8 km sul lato Sicilia, mentre i collegamenti ferroviari hanno uno sviluppo di circa 4,6 km sul lato Calabria e di circa 15,2 km sul lato Sicilia (fino alla Stazione di Messina). Il programma di esecuzione prevede ultimazione nell'aprile 2011 ed apertura al traffico stradale e ferroviario nel 2012.

Con la delibera CIPE 66/2003 del 1 agosto 2003 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare. Il 15 aprile 2004 è stata bandita la gara per affidamento a Contraente Generale. Il termine per la presentazione delle offerte è scaduta il 25/05/2005 e sono state presentate 2 offerte. Il 13 ottobre 2005 il consorzio guidato da Impregilo S.p.A. si aggiudica l'appalto. L'attuale tempistica per la realizzazione dell'opera prevede i seguenti passaggi:

L'attuale tempistica per la realizzazione dell'opera prevede i seguenti passaggi:

Il 16 gennaio 2006 è stato firmato il contratto con Parsons Transportation Group per l'affidamento dei servizi di Project Management Consulting, riguardanti le attività di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari.

In data 27 marzo 2006 è stato firmato il contratto tra la società Stretto di Messina e Impregilo, capogruppo mandataria del raggruppamento di imprese impegnate nell'opera, per l'affidamento a contraente generale (General Contractor) della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari. Il contratto è del valore di 3,88 miliardi di euro e prevede dieci mesi per la progettazione definitiva ed esecutiva e 5 anni per la realizzazione dell'opera

Struttura  
Tecnica di Missione

## Programma Infrastrutture Strategiche

## Stato d'attuazione

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	-----------------	----------------------	--------------------	--------------------	-----------

## Scheda Sintesi dell' Opera

## ANAGRAFICA OPERA

Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa
Infrastruttura	Tratta A.C. Milano-Genova: 3° valico dei Giovi
Intervento	35 Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.
Sogg. Agg.re	COCIV
Area geografica	Nord
Regione	Piemonte, Liguria,
Tipo trasporto	Ferrovia
CUP	F81H9200000008
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia

## DATI ECONOMICI

## Costo

5.060,00

## Disp.tà Finanziarie

Contributi Statali	197,00
di cui L.O.	-
Contributi UE	-
Contributi Enti Locali	-
Contributi Privati	-

## Totale disp.tà

197,00

## Fab.gno residuo

4.863,00

## FASI DI ATTUZIONE

## Iter Approvativo

	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare	10/03/2003	29/09/2003	78/2003
Progetto Definitivo	20/09/2005	29/03/2006	80/2006
Richiesta Assegnazione Contributo			

## Iter Realizzativo

	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto	14/04/2006	11/10/2006	
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori		31/12/2013	

SAL

%	
Meuro	

## Stato avanzamento

Previsto	Effettivo	Delta
4,41	3,89	- 0,51
223,00	197,00	- 26,00

Il Soggetto Aggiudicatore è la TAV SpA. L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova linea ad alta capacità tra la Liguria ed il Piemonte integrata alle linee storiche attraverso le connessioni, a sud, con il nodo di Genova e, a nord, con la linea Torino - Genova presso Novi Ligure e con la linea Alessandria - Piacenza in direzione Milano presso Tortona, per una lunghezza complessiva di 54 km circa, di cui 39 in galleria. Nella seduta CIPE del 29 settembre 2003 (del. 78/2003) è stato approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare per un costo di 4.867 MEuro; il CIPE, nella stessa seduta, ha disposto che RFI dovrà contrarre e/o far contrarre a società controllate finanziamenti ponte con il sistema bancario per la realizzazione delle attività e degli interventi da avviare in via anticipata per un costo di 319,00 MEuro. La realizzazione dell'opera è prevista mediante affidamento a contraente generale, individuato nel consorzio COCIV sulla base dei rapporti instaurati con la convenzione stipulata il 16 novembre 1992 dalla TAV S.p.A.

A novembre 2004 è stato firmato il decreto interministeriale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze per assicurare la copertura finanziaria dell'opera. Nella seduta del 03 agosto 2005 il CIPE approvato l'incremento del costo del progetto preliminare causa aggiornamento monetario. Il 20 settembre 2005 è pervenuta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la progettazione definitiva ed il 19 dicembre 2005 si è conclusa la Conferenza dei Servizi. Il 29 marzo 2006 (Delibera n°80) il progetto ha ottenuto l'approvazione del CIPE con prescrizioni

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole					622,00				
Intervento	36	Potenziamento Infrastrutturale Voltri-Brignole				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	RFI					Contributi Statali 617,00				
Area geografica	Nord					di cui L.O. -				
Regione	Liguria,					Contributi UE 5,00				
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali -				
CUP	J71H02000110008					Contributi Privati -				
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>				
						622,00				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	31/01/2003	29/09/2003	79/2003			-	-	-		
Progetto Definitivo	08/06/2005	29/03/2006	85/2006			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	01/01/2007									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		02/12/2011								

Il nodo ferroviario di Genova è interessato da nuovi interventi infrastrutturali ed adeguamenti tecnologici, volti ad attuare la specializzazione dei flussi di traffico, cioè separare i flussi merci e passeggeri a lunga percorrenza da quelli locali a carattere metropolitano, distribuendoli su direttrici preferenziali. I principali obiettivi sono i seguenti: completamento della variante di tracciato fra Genova Voltri e Genova Pegli, con sistemazione a PRG della stazione di Genova Voltri; prolungamento, lato levante della "bretella di Genova Voltri" con allaccio verso est alla linea Succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera; specializzazione della linea ferroviaria dei Giovi al traffico locale con eliminazione delle interferenze delle linee in ambito Sampierdarena; riassetto degli impianti di Genova Brignole, conseguente al servizio Metropolitano, da estendersi fino all'area di Terralba, prevedendo una nuova fermata, e prolungamento delle esistenti gallerie Colombo e S. Tommaso con riutilizzo delle gallerie delle Grazie

Nella seduta CIPE del 29 settembre 2003 (Delibera n°79) è stato approvato, in linea tecnica, con prescrizioni, il progetto preliminare per un costo di 622,40 MEuro di cui finanziamenti disponibili 10,80 MEuro. La quota residua è imputabile al PPI 2004 di RFI ed a valere sulla finanziaria 2005. Pervenuta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la progettazione definitiva in data 8 giugno 2005, il 13 luglio 2005 si concludeva la Conferenza di Servizi. Conclusa l'istruttoria della Struttura Tecnica di Missione al MIT, è stata formulata la proposta di approvazione; nelle sedute Cipe del 29 marzo 2006 (Delibera n°85) il progetto definitivo veniva approvato con prescrizioni e raccomandazioni.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Hub Portuali					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	12.HUB Portuali					156,15				
Intervento	37	Hub portuale di Taranto				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Aut. Port. Taranto					Contributi Statali 118,60				
Area geografica	Sud					di cui L.O. 21,52				
Regione	Puglia,					Contributi UE -				
Tipo trasporto	Altro					Contributi Enti Locali -				
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati 37,55				
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>				
						156,15				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	18/03/2003	29/09/2003	74/2003			-	-	-		
Progetto Definitivo	04/06/2007					-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Soggetto Aggiudicatore Autorità Portuale di Taranto.

Promotore ATI Grassetto Spa ed Altri. L'intervento consiste nella realizzazione di opere volte all'efficiente funzionamento di una Piastra Logistica integrata al sistema Transeuropeo intermodale del corridoio Adriatico. Nel progetto per la Piastra sono inclusi i seguenti interventi:

- strada dei Moli e relativa illuminazione, rete elettrica ed opere idriche e fognarie MEuro 26,15;
- ampliamento del IV Sporgente MEuro 74,69;
- realizzazione darsena ad ovest del IV Sporgente MEuro 27,74;
- piattaforma logistica MEuro 27,57.


per un totale di 156,15 MEuro.

Il progetto preliminare presentato dal promotore con una proposta che prevede la progettazione, la realizzazione delle opere e la gestione della Piattaforma, è stato approvato nella seduta Cipe del 29.09.03 con la concessione di un contributo di 21,52 MEuro ad integrazione dei fondi già disponibili pari a 134,63 MEuro Delibera CIPE 74/03. Il finanziamento delle opere risulta così assicurato:

- 97,08 MEuro dal Soggetto Aggiudicatore (risorse provenienti in parte dalla Legge 413/98 ed in parte da fondi propri);
- 37,54 MEuro dal concessionario;
- 21,52 MEuro risorse assegnate dal CIPE con delibera n. 74/03 del 28/09/03 ( Legge Obiettivo).

La gara ad evidenza pubblica per la concessione è stata aggiudicata in data 28.12.05 alla ATI Grassetto lavori SpA (capogruppo e mandataria), Grandi lavori Fincosit SpA, Logsystem srl, Logsystem International srl, S.I.N.A. SpA, Magazzini Generali Lombardi srl (mandanti) con decreto del Commissario dell' Autorità Portuale di Taranto n. 67/2005.

In data 09.03.06 è stato sottoscritto il contratto rep. 298 tra l' ATI e l' Autorità Portuale. Attualmente è in corso la redazione, a cura dell' ATI, della progettazione definitiva.

 <b>Programma Infrastrutture Strategiche</b> Struttura Tecnica di Missione																			
<b>Stato d'attuazione</b>																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Hub Interportuali					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	13.HUB Interportuali					<b>136,00</b>													
Intervento	38	Hub Interportuali Catania Fase 1				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.					Contributi Statali <span style="float: right;">68,30</span>													
Area geografica	Isole					di cui L.O. <span style="float: right;">42,38</span>													
Regione	Sicilia,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>													
Tipo trasporto	Area Sosta/Servizi					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">15,99</span>													
CUP	H31H03000160001					Contributi Privati <span style="float: right;">28,82</span>													
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>													
						<b>113,11</b>													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						<b>22,89</b>													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		29/03/2006	103/2006																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto		07/02/2005																	
Consegna lavori		21/03/2005																	
Esecuzione lavori	22/03/2005																		
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>37,88</td> <td>37,88</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>24,09</td> <td>24,09</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	37,88	37,88	0,00	24,09	24,09	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
37,88	37,88	0,00																	
24,09	24,09	-																	
						SAL [ % Meuro													

L'intervento consiste nei lavori di realizzazione del 1° stralcio funzionale della 1ª fase dell'interporto di Catania comprendente il polo logistico, il polo intermodale e gli allacci stradale e ferroviario. Nella seduta CIPE del 29 settembre 2003 è concesso un contributo di 21,73 milioni di euro ad integrazione dei fondi disponibili pari a 38,20 milioni di euro. Ad oggi si è concluso l'affidamento dei lavori (Impresa Pugliesi Costruzioni s.r.l.) del primo lotto funzionale, con data di stipula del contratto il 07 febbraio 2005 e data verbale di consegna lavori il 21 marzo 2005. Attualmente i lavori sono in corso.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Hub Interportuali					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	13.HUB Interportuali					76,17				
Intervento	39	Hub Interportuali Gioia Tauro - Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Aut. Port. Gioia Tauro					Contributi Statali 12,20				
Area geografica	Sud					di cui L.O. 12,20				
Regione	Calabria,					Contributi UE -				
Tipo trasporto	Altro					Contributi Enti Locali -				
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati -				
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>				
						12,20				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						63,97				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare		13/11/2003	89/2003			-	-	-		
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Con delibera n. 89 del 13.11.03 il CIPE ha approvato con prescrizioni tredici progetti preliminari per la realizzazione di altrettanti interventi nel porto di Gioia Tauro per un costo totale di 76,16 MEuro e concesso un primo contributo di 12,2 MEuro. Il costo della progettazione preliminare approvata dal CIPE relativamente al progetto "Allacciamenti ferroviari (11)" è di 3,00 MEuro. Si è in attesa della progettazione definitiva.

riguardo all'avanzamento generale dei progetti, tra Marzo e Novembre 2005 l'Autorità Portuale ha trasmesso al MIT/STM 10 progetti definitivi per la successiva approvazione da parte del CIPE non fornendo però, così come deliberato dal CIPE stesso:

- la documentazione relativa allo stato di attuazione dell' intero piano industriale e la sua persistente validità nel suo insieme (l' effettivo perimetro dell' iniziativa, i profili giuridici connessi al coinvolgimento degli investitori privati, le modalità di gestione e l'arco temporale di tale gestione della Piastra del Freddo, criteri e modalità dell' analisi della domanda rispetto agli obiettivi dell' autorità etc.);

- la situazione aggiornata dell' avanzamento dei lavori dell' impianto di rigassificazione a cui le progettazioni in questione funzionalmente e necessariamente sono legate.

Pertanto in attesa di quanto esposto l' istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione risulta sospesa.


Si segnala inoltre che nel novembre 2005 l' Autorità Portuale ha chiesto di rimodulare il programma degli interventi deliberati dal CIPE, escludendo i lavori di costruzione: del parcheggio multipiano (9.1), dell' accesso pedonale in quota (9.2), nonché della sistemazione del piazzale Nord (8.1) e di destinare gli importi relativi alla costruzione di altri 5 capannoni prefabbricati.



Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Valichi					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Frejus					5.365,00													
Intervento	40 Corridoio 5 potenziamento Torino Lione					<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Lyon Turin Ferroviaire					Contributi Statali 349,00													
Area geografica	Nord					di cui L.O. -													
Regione	Piemonte,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali -													
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP.	Lops Celestino, Provveditore per il Piemonte e la Val D'Aosta					<b>Totale disp.tà</b>													
						349,00													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						5.016,00													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	07/03/2003	05/12/2003	113/2003																
Progetto Definitivo																			
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

La parte comune del nuovo collegamento Torino Lione, di 72 km circa, comprende il tunnel di base, costituito da due canne ferroviarie a semplice binario, di lunghezza pari a 53 km circa, tra i versanti alpini della Valle di Susa in Italia e Saint Jean de Maurienne in Francia. Il tracciato della tratta italiana, è costituito da una parte del tunnel di base, tra il confine di Stato e l'imbocco in territorio italiano, da un breve attraversamento in viadotto della Val Cenischia della lunghezza di circa 1 km, da una galleria di circa 12 km (tunnel di Bussoleno, con le medesime caratteristiche del tunnel di base) e da una tratta allo scoperto di circa 4,5 km nella piana di Bruzolo fino alla connessione con la linea storica Torino - Modane. ASPETTI AMMINISTRATIVI - A marzo 2003: trasmissione del progetto preliminare per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. A dicembre 2003 approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE. A maggio 2004 firma memorandum di intesa sulla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione da parte dei Ministri dei Trasporti di Francia ed Italia. E' attualmente in corso la stesura dei documenti di gara per la progettazione definitiva

ASPETTI FINANZIARI - Il costo della parte comune St. Jean de Maurienne - Bruzolo è di 4.686,35 MEuro, mentre la parte italiana impegna 2.278 MEuro. Tempi di realizzazione previsti 9 anni. Previsione di attivazione dell'opera 2015.



## Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

**Stato d' attuazione**

PP in  
redazione

PP  
approvato

PD in  
redazione

PD  
approvato

Bando di  
gara

Agg.zione  
gara

PE  
approvato

Consegna  
attività

Lavori  
iniziati

Lavori  
ultimati

Esercizio

### Scheda Sintesi dell' Opera

**ANAGRAFICA OPERA**

Sistema Corridoio Plurimodale Padano

Infrastruttura Tratta AV/AC Milano - Verona

Intervento 41 AV/AC: Brescia - Verona

Sogg. Agg.re RFI

Area geografica Nord

Regione Lombardia, Veneto,

Tipo trasporto Ferrovia

CUP F81H9100000008

Provveditore OO.PP Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia

**DATI ECONOMICI**

**Costo**

2.738,00

**Disp.tà Finanziarie**

Contributi Statali	-
di cui L.O.	-
Contributi UE	-
Contributi Enti Locali	-
Contributi Privati	-

**Totale disp.tà**

-

**Fab.gno residuo**

2.738,00

**FASI DI ATTUZIONE**

**Iter Approvativo**

	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare	10/03/2003	05/12/2003	120/2003
Progetto Definitivo			
Richiesta Assegnazione Contributo			

**Iter Realizzativo**

	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto			
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori			

**SAL**

}

%

Meuro

**Stato avanzamento**

Previsto	Effettivo	Delta
-	-	-
-	-	-

La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche A.V. collega Treviglio (Milano) a Verona, ha una lunghezza di circa 112 km e fa parte delle Reti Transeuropee (TEN-T). E' interconnessa alla linea storica a Treviglio, Brescia e Verona con tratti a doppio binario per ulteriori 28 km circa; interessa la Regione Lombardia (province di Mi, Bg e Bs) e la Regione Veneto (provincia di Verona) e viene realizzata in affiancamento a infrastrutture future od esistenti: autostrada Mi-Bs ( per 43 km), autostrada SP19 ( per 17 km) Autostrada A4 (per 34 km), linea storica Mi-Vr (per 13 km). Il costo dell'opera è di 5.104,10 MEuro e la realizzazione è prevista mediante affidamento a Contraente Generale, individuato nel consorzio CEPAV 2. Nella seduta del 05 dicembre 2003 il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare e ha autorizzato RFI a contrarre prestiti ponte per la realizzazione delle attività e degli interventi da avviare in via anticipata per un importo di 576,00 MEuro.

A novembre 2004 è stato firmato il decreto interministeriale Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Ministero dell'Economia e delle Finanze per assicurare la copertura finanziaria dell'opera. E' attualmente in corso di elaborazione il progetto definitivo.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Hub Interportuali					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Hub Interportuali Battipaglia - Potenziamento e collegamento A3 e re					17,35													
Intervento	42	Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Salerno Interporto					Contributi Statali 7,75													
Area geografica	Sud					di cui L.O. -													
Regione	Campania,					Contributi UE 8,00													
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali -													
CUP	E71D0300000001					Contributi Privati 2,45													
Provveditore OO.PP	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>													
						18,20													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						- 0,85													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	15/04/2003	05/12/2003	112/2003																
Progetto Definitivo	02/06/2004	27/05/2005	67/2005																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	15/06/2005	29/06/2006																	
Affidamento appalto		23/11/2006																	
Consegna lavori		27/12/2007																	
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18,66</td> <td>18,66</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>1,85</td> <td>1,85</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	18,66	18,66	-	1,85	1,85	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
18,66	18,66	-																	
1,85	1,85	-																	

Il primo lotto funzionale comprende: -funzione ferroviaria intermodale, connessa all'interscambio di unità di carico (u.c.) specializzate (container, casse mobili, semirimorchi intermodali), -settore ferroviario esterno, costituito dal fascio dello scalo di Battipaglia e dal collegamento di raccordo, ed il terminal interno organizzato per le operazioni di carico/scarico delle u.c.-capannone connesso alle attività di trasporto e logistica delle merci e relativi uffici. Nella seduta CIPE del 05.12.03 è stato approvato il progetto preliminare (delibera n. 112) per un valore di 18,20 Meuro, già totalmente finanziamenti. In data 2 Giugno 2004 è stato presentato alla Struttura Tecnica di Missione il progetto definitivo che, a seguito della conferenza dei servizi, ha ricevuto con la seduta Cipe del 27.05.05 approvazione con prescrizioni (delibera n.67). Viene approvato anche il relativo programma di risoluzione delle interferenze ed in data 13 (GUCE) e 18 (GURI) giugno 2005 è stato pubblicato il bando di gara per l' affidamento dei lavori in 'appalto integrato' .

In data 29.06.06 l'appalto viene aggiudicato all'ATI CIPEA Soc. Coop. (mandataria)-Consorzio Menotti-GECOPRA-ARMAFER-Progettista BONIFICA Spa con un ribasso del 20,49%. I lavori sono stati consegnati in data 27.12.2006.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					<b>Costo</b>					
Infrastruttura	Tratta AV/AC Milano - Verona					2.000,00					
Intervento	41	AV/AC: Treviglio - Brescia				<b>Disp.tà Finanziarie</b>					
Sogg. Agg.re	RFI					Contributi Statali	175,00				
Area geografica	Nord					di cui L.O.	-				
Regione	Lombardia, Veneto,					Contributi UE	-				
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali	-				
CUP	F81H9100000008					Contributi Privati	-				
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>					
						175,00					
						<b>Fab.gno residuo</b>					
						1.825,00					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>											
<b>Iter Approvativo</b>											
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare	10/03/2003	05/12/2003	120/2003								
Progetto Definitivo											
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											
						<b>Stato avanzamento</b>					
						Previsto	Effettivo	Delta			
						-	-	-			
						-	-	-			

La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche A.V. collega Treviglio (Milano) a Verona, ha una lunghezza di circa 112 km e fa parte delle Reti Trans europee (TEN-T). E' interconnessa alla linea storica a Treviglio, Brescia e Verona con tratti a doppio binario per ulteriori 28 km circa; interessa la Regione Lombardia (province di Mi, Bg e Bs) e la Regione Veneto (provincia di Verona) e viene realizzata in affiancamento a infrastrutture future o esistenti: autostrada Mi-Bs ( per 43 km), autostrada SP19 ( per 17 km) Autostrada A4 (per 34 km), linea storica Mi-Vr (per 13 km). Il costo dell'opera è di 5.104,10 MEuro e la realizzazione è prevista mediante affidamento a Contraente Generale, individuato nel consorzio CEPAV 2. Nella seduta del 05 dicembre 2003 il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare e ha autorizzato RFI a contrarre prestiti ponte per la realizzazione delle attività e degli interventi da avviare in via anticipata per un importo di 576,00 MEuro.

A novembre 2004 è stato firmato il decreto interministeriale Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Ministero dell'Economia e delle Finanze per assicurare la copertura finanziaria dell'opera. E' attualmente in corso di elaborazione il progetto definitivo.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Hub Interportuali					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Hub Interportuale - Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni					74,92													
Intervento	43	Interporto di Battipaglia - 2° lotto - completamento				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Salerno Interporto					Contributi Statali 6,70													
Area geografica	Sud					di cui L.O. -													
Regione	Campania,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali -													
CUP	E71D0300000001					Contributi Privati 68,22													
Provveditore OO.PP	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>													
						74,92													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare		29/03/2006	82/2006																
Progetto Definitivo		01/08/2008	80/2008																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

Il Soggetto Aggiudicatore è la Salerno Interporto. Il progetto prevede l'adeguamento infrastrutturale atto a consentire l'utilizzo dei binari dello scalo di Battipaglia e la sistemazione delle aree esterne. Il 02 agosto 2005 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti riceveva il progetto preliminare del lotto di completamento dell'interporto di Battipaglia. Il 2 agosto 2005 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti riceveva il progetto preliminare. Completato l'iter dell'istruttoria con le approvazioni degli organi competenti e da ultima della Regione il 16 dicembre 2005, il 29 marzo 2006 (delibera n. 82/06) il CIPE ha approvato in linea tecnica il progetto preliminare senza assegnazione di risorse finanziarie per un importo di 74,92 milioni di euro. L'1 agosto 2008 è stato approvato il progetto definitivo

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					<b>Costo</b>					
Infrastruttura	09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico					213,70					
Intervento	44 Terni-Rieti (Strada)					<b>Disp.tà Finanziarie</b>					
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali 213,70					
Area geografica	Centro					di cui L.O. -					
Regione	Umbria,					Contributi UE -					
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali -					
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati -					
Provveditore OO.PP	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					<b>Totale disp.tà</b>					
						213,70					
						<b>Fab.gno residuo</b>					
						-					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>											
<b>Iter Approvativo</b>											
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare											
Progetto Definitivo	05/06/2003	19/12/2003	131/2003								
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	30/03/2004	27/01/2005									
Affidamento appalto	05/05/2005										
Consegna lavori	31/10/2006										
Esecuzione lavori	31/10/2006										
						<b>Stato avanzamento</b>					
						SAL					
						%					
						Meuro					
						Previsto	Effettivo	Delta			
						30,00	30,00	-			
						48,60	48,60	-			

Il progetto prevede il completamento del tratto Umbro, dal confine regionale a Terni, dell'itinerario Civitavecchia - Rieti. L'arteria possiede le caratteristiche geometriche di cui al tipo C1 del Decreto Ministero delle Infrastrutture 5.11.2001 e si estende per una lunghezza di circa 10,5 Km. Il tratto da Rieti al confine regionale è già stato realizzato.

Il progetto definitivo dell'opera è stato approvato dal CIPE nella seduta del 19 dicembre 2003. Il costo dell'intervento prima dell'appalto era di 234,75 MEuro a carico delle risorse del Piano Straordinario ANAS 2003. Il 27 gennaio 2005 i lavori sono stati aggiudicati, mediante appalto integrato, al Consorzio Stabile Uniter A.R.L. con un ribasso che ha ridefinito il costo del progetto in circa 184 MEuro. Il 5 maggio 2005 veniva stipulato il contratto definendo in 120 gg. la redazione del progetto esecutivo, periodo che ha subito, a causa delle integrazioni richieste dal comune di Terni, uno slittamento di ulteriori 60 gg. Il 17 marzo 2006 il Consiglio di Amministrazione dell'Anas ha approvato l'investimento previsto per il progetto esecutivo, consentendo all'impresa appaltatrice di avviare le opere di cantiere.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Nuova linea ferroviaria Passo Corese Rieti					792,00													
Intervento	45	Nuova linea Passo Corese - Rieti.				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	RFI					Contributi Statali 90,00													
Area geografica	Centro					di cui L.O. 90,00													
Regione	Lazio,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali -													
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>													
						90,00													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						702,00													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	23/05/2003	19/12/2003	124/2003																
Progetto Definitivo	01/12/2005	29/03/2006	105/2006																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori		12/07/2014																	
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,14</td> <td>1,14</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>4,00</td> <td>4,00</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	1,14	1,14	-	4,00	4,00	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
1,14	1,14	-																	
4,00	4,00	-																	

L'intervento consiste nella realizzazione della nuova linea ferroviaria a binario semplice, lunga 49 km, che collega le stazioni di Fara Sabina (attualmente operativa sulla linea Chiusi - Roma) e di Rieti (attualmente operativa sulla linea Terni-L'Aquila-Sulmona) con stazione intermedia a Osteria Nuova (km 22+350). Nella seduta del 19 dicembre 2003 il CIPE ha approvato in linea tecnica con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare della nuova tratta ferroviaria, per un importo di 442,2 MEuro. In data 1 dicembre 2005 RFI trasmetteva al MIT la progettazione definitiva del solo tratto funzionale Passo Corese - Osteria Nuova, d'importo pari a 350,00 MEuro. Il 9 gennaio 2006 si è aperta la Conferenza di Servizi e in data 21 marzo 2006 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha inviato al MIT il parere positivo sul progetto (la Regione aveva già dato in precedenza parere positivo con prescrizioni). In data 22 e 29 marzo 2006 (Delibera n°105) il progetto definitivo è stato presentato al CIPE ed approvato in linea tecnica con prescrizioni e con assegnazione di un finanziamento di 90 MEuro.


Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					<b>Costo</b>					
Infrastruttura	Nuova linea ferroviaria Passo Corese Rieti					350,00					
Intervento	45	Nuova linea Passo Corese - Rieti. Tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova				<b>Disp.tà Finanziarie</b>					
Sogg. Agg.re	RFI					Contributi Statali	90,00				
Area geografica	Centro					di cui L.O.	90,00				
Regione	Lazio,					Contributi UE	-				
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali	-				
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati	-				
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>					
						90,00					
						<b>Fab.gno residuo</b>					
						260,00					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>											
<b>Iter Approvativo</b>											
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare	23/05/2003	19/12/2003	124/2003								
Progetto Definitivo	01/12/2005	29/03/2006	105/2006								
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori		12/07/2014									
						<b>Stato avanzamento</b>					
						Previsto	Effettivo	Delta			
						1,14	1,14	-			
						4,00	4,00	-			
						SAL % Meuro					

L'intervento consiste nella realizzazione della nuova linea ferroviaria a binario semplice, lunga 49 km, che collega le stazioni di Fara Sabina (attualmente operativa sulla linea Chiusi - Roma) e di Rieti (attualmente operativa sulla linea Terni-L'Aquila-Sulmona) con stazione intermedia a Osteria Nuova (km 22+350). Nella seduta del 19 dicembre 2003 il CIPE ha approvato in linea tecnica con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare della nuova tratta ferroviaria, per un importo di 442,2 MEuro. In data 1 dicembre 2005 RFI trasmetteva al MIT la progettazione definitiva del solo tratto funzionale Passo Corese - Osteria Nuova, d' importo pari a 350,00 MEuro. Il 9 gennaio 2006 si è aperta la Conferenza di Servizi e in data 21 marzo 2006 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha inviato al MIT il parere positivo sul progetto (la Regione aveva già dato in precedenza parere positivo con prescrizioni). In data 22 e 29 marzo 2006 (Delibera n°105) il progetto definitivo è stato presentato al CIPE ed approvato in linea tecnica con prescrizioni e con assegnazione di un finanziamento di 90 MEuro.



Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Linea ferroviaria Passo Corese Rieti					442,00				
Intervento	45	Nuova linea Passo Corese - Rieti				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	RFI					Contributi Statali				
Area geografica	Centro					di cui L.O.				
Regione	Lazio,					Contributi UE				
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali				
CUP	J31H9600000031					Contributi Privati				
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>				
						-				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						442,00				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			% Meuro				
Progetto Preliminare	23/05/2003	19/12/2003	124/2003			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il Soggetto Aggiudicatore è RFI SpA. L'intervento consiste nella realizzazione della nuova linea ferroviaria a binario semplice, lunga 49 km, che collega le stazioni di Fara Sabina (attualmente operativa sulla linea Chiusi - Roma) e di Rieti (attualmente operativa sulla linea Terni-L'Aquila-Sulmona) con stazione intermedia a Osteria Nuova (km 22+350). Nella seduta del 19 dicembre 2003 (Delibera n°124) il CIPE ha approvato in linea tecnica con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare della nuova tratta ferroviaria, per un importo di 442,2 MEuro. In data 1 dicembre 2005 RFI trasmetteva al MIT la progettazione definitiva del solo tratto funzionale Passo Corese - Osteria Nuova, d' importo pari a 350,00 MEuro. Il 9 gennaio 2006 si è aperta la Conferenza di Servizi e in data 21 marzo 2006 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha inviato al MIT il parere positivo sul progetto (la Regione aveva già dato in precedenza parere positivo con prescrizioni).



# Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

---

**Stato d' attuazione**

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	-----------------	----------------------	--------------------	--------------------	-----------

**Scheda Sintesi dell' Opera**

<b>ANAGRAFICA OPERA</b>				<b>DATI ECONOMICI</b>			
Sistema	Rete Elettrica di Trasmissione			<b>Costo</b>			
Infrastruttura	Rete Elettrica - S. Fiorano/ Robbia			23,00			
Intervento	46	Rete Elettrica - Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) / Robbia (CH) in doppia terna d' interconnessione			<b>Disp.tà Finanziarie</b>		
Sogg. Agg.re	Terna S.p.A.			Contributi Statali		-	
Area geografica	Nord			di cui L.O.		-	
Regione	Lombardia,			Contributi UE		-	
Tipo trasporto	Rete elettrica			Contributi Enti Locali		-	
CUP	D37B04000020004			Contributi Privati		23,00	
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia			<b>Totale disp.tà</b>			
				23,00			
				<b>Fab.gno residuo</b>			
				-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>							
<b>Iter Approvativo</b>							
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				
Progetto Preliminare							
Progetto Definitivo	19/09/2003	29/04/2004	09/2004;				
Richiesta Assegnazione Contributo							
<b>Iter Realizzativo</b>							
	Inizio	Fine	n. delibera				
Gara d' appalto							
Affidamento appalto							
Consegna lavori							
Esecuzione lavori	29/08/2004	12/01/2005					
	<b>SAL</b>	[	%	Meuro			
Stato avanzamento							
Previsto	Effettivo	Delta					
100,00	100,00	-					
23,00	23,00	-					

Il Soggetto Aggiudicatore è la GRN - Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale SpA. L' intervento prevede la realizzazione di un elettrodotto a 380 kV in doppia terna, che dipartendosi dalla stazione elettrica di S.Fiorano, sita nel Comune di Sellero, raggiunge, dopo un percorso di 42,3 km circa, il confine di Stato nei pressi dell'area doganale di Poschiavino, in Comune di Tirano, ove si collega all' elettrodotto svizzero che a circa 15 km termina nella stazione elettrica di Robbia. L' opera in oggetto permetterà di realizzare: una linea a 380 kV Gorlago - Robbia, attualmente già autorizzata e realizzata nel tratto da Gorlago a S.Fiorano ed una linea, interamente da realizzare, da S.Fiorano a Robbia in affiancamento sulla stessa palificata. Nella seduta del 29 aprile 2004 il CIPE ha approvato il progetto per l'autorizzazione alla realizzazione ed esercizio dell'elettrodotto a 380 kV S.Fiorano-Robbia (interconnessione Italia-Svizzera - tratta in territorio italiano). I lavori affidati in due lotti di appalto hanno avuto inizio in data 29 agosto 2004 e sono stati ultimati in data 12 gennaio 2005. L' importo dell'opera è di 23,00 MEuro ed il 20 gennaio 2005 è stato inaugurato il nuovo elettrodotto.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Hub Interportuali					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Piastra Logistica Umbra Città di Castello					<b>19,29</b>													
Intervento	47	Piastra Logistica Umbra - Citta' di Castello / S.Giustino.				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Regione Umbria					Contributi Statali <span style="float: right;">6,25</span>													
Area geografica	Centro					di cui L.O. <span style="float: right;">6,25</span>													
Regione	Umbria,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>													
Tipo trasporto	Area Sosta/Servizi					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">13,04</span>													
CUP	C31H04000120005					Contributi Privati <span style="float: right;">-</span>													
Provveditore OO.PP	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					<b>Totale disp.tà</b>													
						<b>19,29</b>													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						<b>-</b>													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	10/03/2003	27/05/2004	15/2004;																
Progetto Definitivo	29/07/2006	30/08/2007	90/2007;																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori		15/05/2012																	
<b>SAL</b>																			
						% Meuro													
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40,18</td> <td>-</td> <td>- 40,18</td> </tr> <tr> <td>7,75</td> <td>-</td> <td>- 7,75</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	40,18	-	- 40,18	7,75	-	- 7,75
Previsto	Effettivo	Delta																	
40,18	-	- 40,18																	
7,75	-	- 7,75																	

Il Soggetto Aggiudicatore è la Regione Umbria. La piastra logistica di Città di Castello si compone di un terminale autotrasporto, un centro di distribuzione urbana e un'area di servizio. Nella seduta del 27 maggio 2004 (Delibera n°15) il CIPE ha approvato il progetto preliminare ed ha assegnato un finanziamento di 6,25 MEuro pari al 50% del costo complessivo dell'opera di 12,50 MEuro, mentre il restante 50% sarà a carico della Regione Umbria.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Hub Interportuali					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Piastra Logistica Umbra - Foligno.					30,52													
Intervento	47	Piastra Logistica Umbra - Foligno 1° stralcio				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Regione Umbria					Contributi Statali 26,94													
Area geografica	Centro					di cui L.O. 22,56													
Regione	Umbria,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Area Sosta/Servizi					Contributi Enti Locali 3,58													
CUP	C31H04000240005					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP.	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					<b>Totale disp.tà</b>													
						30,52													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	10/03/2003	27/05/2004	15/2004;																
Progetto Definitivo	20/02/2008	01/08/2008	81/2008																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	01/08/2008																		
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						% Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

La necessità di affrontare problematiche relative ad una domanda molto frammentaria e la presenza d' imprese operanti nel settore dell'autotrasporto e della logistica con caratteristiche dimensionali e di dotazioni di collegamenti infrastrutturali carenti ha spinto la Giunta Regionale, riconoscendo l'interesse strategico di questo settore ai fini del complessivo sviluppo economico e sociale del territorio, ad affidare studi di fattibilità e progettazione delle piattaforme logistiche.

Per quanto concerne la base logistica merci di Foligno sono presenti diverse funzioni a servizio di differenti modi di trasporto delle merci.

Il collegamento della base alla rete viaria principale avverrà attraverso la Via Flaminia, mentre quello della rete ferroviaria avverrà sulla linea Orte- Falconara.

La base dispone di:

1. un terminale intermodale;
2. un terminale autotrasporto;
3. un centro di distribuzione urbana;
4. un'area di servizio;
5. un'area ausiliaria per la logistica.

Nella seduta CIPE del 27 maggio 2004 è stato approvato con prescrizioni il progetto preliminare.

Il progetto definitivo è stato approvato nell'Agoisto 2008 con delibera 81/2008.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Hub Interportuali					Costo	22,82			
Infrastruttura	Hub Interportuali Piastra Logistica Umbra - Terni, Foligno e Citta' di C...					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	47	Piastra Logistica Umbra -Terni e Narni 1° stralcio				Contributi Statali	9,56			
Sogg. Agg.re	Regione Umbria					di cui L.O.	9,56			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Umbria,					Contributi Enti Locali	13,26			
Tipo trasporto	Altro					Contributi Privati	-			
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	22,82			
Provveditore OO.PP.	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	10/03/2003	27/05/2004	15/2004;			-	-	-		
Progetto Definitivo	06/09/2006	01/08/2008	81/2008			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	01/08/2008									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

La necessità di affrontare problematiche relative ad una domanda molto frammentaria e la presenza d' imprese operanti nel settore dell'autotrasporto e della logistica con caratteristiche dimensionali e di dotazioni di collegamenti infrastrutturali carenti ha spinto la Giunta Regionale , riconoscendo l'interesse strategico di questo settore ai fini del complessivo sviluppo economico e sociale del territorio, ad affidare studi di fattibilità e progettazione delle piattaforme logistiche.

Per quanto concerne la base logistica merci di Terni-Narni il collegamento alla rete viaria principale è supportato dalla presenza di importanti infrastrutture di collegamento sia stradali sia ferroviarie.

La base dispone di:

1. un centro per la distribuzione urbana delle merci;
2. due magazzini per i carichi ordinari: uno collegato con i binari ferroviari e uno con minori spazi coperti per le grandi industrie;
3. un'area di servizio.

Nella seduta CIPE del 27 maggio 2004 è stato approvato con prescrizioni il progetto preliminare ed approvato un finanziamento pari a 9,56 Meuro .

Con la delibera 81/2008 è stato approvato il progetto definitivo.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Asse autostradale A4					923,05				
Intervento	48	Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali				
Area geografica	Nord					di cui L.O.				
Regione	Lombardia,					Contributi UE				
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Enti Locali				
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati				
Proveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Proveditore per Liguria e Lombardia					Totale disp.tà				
						258,60				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						664,45				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			% Meuro				
Progetto Preliminare						-				
Progetto Definitivo	06/06/2003	27/05/2004	12/2004;			-				
Richiesta Assegnazione Contributo						-				
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	11/08/2005									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		01/02/2010								

Il Soggetto Aggiudicatore, ANAS SpA, ha affidato la costruzione e la gestione alla Società per l'autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA mediante concessione diretta. Il raccordo autostradale, che collegherà l'Autostrada A4 alla Valtrompia, per un'estensione complessiva di circa 36,830 Km, di cui 12,630 Km di riqualificazione dell'attuale SP 19, interessa il territorio della Provincia di Brescia, della Comunità Montana di Valle Trompia e dei comuni di Brescia, Castegnato, Collebeato, Concesio, Gussago, Lumezzane, Paderno Franciacorta, Passirano, Rodengo Saiano, Sarezzo, Villa Carcina. La nuova infrastruttura ha la finalità di servire un'area fortemente urbanizzata e densa di attività produttive di notevole rilevanza. Nel bacino della Valtrompia insistono infatti circa 8.000 imprese con oltre 40.000 addetti e Lumezzane risulta essere il secondo comune della provincia di Brescia per numero di abitanti. Nella seduta del 27 maggio 2004 il CIPE con del. 12/2004, ha approvato con prescrizioni ed ai soli fini procedurali il progetto definitivo per un importo complessivo di 769,319 MEuro

In data 11 agosto 2005 è avvenuta la pubblicazione del bando di gara per il sistema di realizzazione in concessione. A seguito della decisione della Corte di Giustizia UE secondo cui è illegittima la concessione rilasciata da ANAS alla Società Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova, in data 18 gennaio 2006 il Ministero dell'Ambiente aveva chiesto di conoscere le determinazioni del MIT in merito al completamento della verifica di ottemperanza. L'iter istruttorio è attualmente in attesa di tali indicazioni. Progetto esecutivo del 1° Lotto approvato con delibera n° 21 del Consiglio di amministrazione ANAS del 19/04/2006, per 258,6 € derivanti dal piano economico finanziario della Soc. Concessionaria Autostrada Brescia - Padova S.p.A. come da convenzione aggiuntiva del 01/03/2006. Approvazione subordinata all'acquisizione della verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente, che è in corso da diversi mesi e, alla formalizzazione dei rapporti con la Concessionaria Brescia - Padova S.p.A. in merito al trasferimento dei fondi.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Galleria di derivazione ed opera di presa della diga sul torrente Menta					19,02													
Intervento	49 Completamento galleria di derivazione ed opera di presa diga torrente Menta; pozzo piezometrico (I lotto)					<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Regione Calabria					Contributi Statali 23,24													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 23,24													
Regione	Calabria,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Impianti/rifugi					Contributi Enti Locali -													
CUP	J94E04000010001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>													
						23,24													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						- 4,22													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	11/02/2004	29/09/2004	49/2004																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	01/02/2006	27/02/2007																	
Affidamento appalto																			
Consegna lavori	05/04/2007																		
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

Il Soggetto Aggiudicatore è la Regione Calabria. Il progetto definitivo prevede il completamento dell'opera di presa e le relative apparecchiature idrauliche ed elettromeccaniche, il completamento della galleria di deviazione lunga 7 Km (con iniezioni di consolidamento e di impermeabilizzazione, opere di drenaggio, di captazione e per trasporto dell'acqua fino a Monte Cendri), l'impianto di illuminazione ed interferfonico, la realizzazione di quattro stazioni di controllo, il completamento della viabilità a servizio sia dell'opera di presa che dell'imbocco della galleria a Monte Cendri e la realizzazione di un pozzo piezometrico. Nella seduta del 29.09.2004 il CIPE ha approvato il finanziamento del progetto definitivo per un importo complessivo di 23,24 MEuro a valere sui fondi della Legge Obiettivo. La gara è stata aggiudicata in data 27/02/07 ed i lavori sono stati consegnati in data 05/04/07.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Schemi Idrici					Costo	36,81			
Infrastruttura	Acquedotto del Ruzzo dal Gran Sasso lato Teramo					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	50	Potenziamento Acquedotto del Ruzzo - Lotto1				Contributi Statali	36,81			
Sogg. Agg.re	Regione Abruzzo					di cui L.O.	36,81			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Abruzzo,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Privati	-			
CUP	C47H04000030001					Totale disp.tà	36,81			
Provveditore OO.PP.	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
								Meuro		
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo		Delta	
Progetto Preliminare						55,70	49,88	- 5,82		
Progetto Definitivo	04/11/2003	29/09/2004	47/2004			18,50	12,80	- 5,70		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	02/09/2005	28/10/2006								
Affidamento appalto	18/12/2006									
Consegna lavori	29/01/2007									
Esecuzione lavori	27/03/2007									

Il progetto prevede la realizzazione di un acquedotto per integrare le portate attualmente disponibili e sopperire ad eventuali situazioni d' emergenza che potrebbero derivare dalla messa fuori servizio della sorgente del traforo autostradale del Gran Sasso, principale fonte di approvvigionamento idrico oggi in esercizio. Fra le opere d'arte principali sono previste due gallerie, rispettivamente di 1900 e 1800 mt., e n.2 impianti di sollevamento d' emergenza, raddoppio impianto di potabilizzazione esistente. Nella seduta del 29 settembre 2004 (Delibera n°47) il CIPE ha approvato e finanziato il relativo progetto definitivo. Il costo dell'intervento è di 36,81 MEuro. In data 8 aprile 2005 la regione Abruzzo notifica di aver designato come nuovo Soggetto Aggiudicatore l'Assessorato ai "LL.PP. e Protezione Civile" della Regione in sostituzione della "Ruzzo Rieti S.p.A.". La gara è stata aggiudicata il 28.10.06 dall'ATI Società Italiana Condotte Acqua SpA - Roma (Capogruppo) / Consorzio Cooperative Costruzioni - Bologna (Mandante). Il 27.3.07 hanno avuto inizio i lavori.



Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed c					22,57													
Intervento	51	Adeguamento Opere di Captazione, Riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Regione Basilicata					Contributi Statali 21,57													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 21,57													
Regione	Basilicata,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali -													
CUP	G87H04000020001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>													
						21,57													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						1,00													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	04/09/2003	29/09/2004	52/2004																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	05/08/2005	20/07/2006																	
Affidamento appalto	23/01/2007																		
Consegna lavori	30/06/2007																		
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

L'intervento è volto alla normalizzazione dell'approvvigionamento idrico delle Valli del Noce e del Sinni con l'incremento delle portate idriche (150 l/s), 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. Nella seduta del 29.09.2004 (Del. n. 52) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo per un importo di 26,00 MEuro ed ha concesso il finanziamento dell'intero importo a valere sulla Legge Obiettivo. Sono concluse le procedure di gara per Appalto integrato ed i lavori consegnati.

Stato d'attuazione																						
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio												
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																						
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>																
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>																
Infrastruttura	Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie					<b>12,82</b>																
Intervento	52	Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale				<b>Disp.tà Finanziarie</b>																
Sogg. Agg.re	Regione Basilicata					Contributi Statali <span style="float: right;">17,28</span>																
Area geografica	Sud					di cui L.O. <span style="float: right;">17,28</span>																
Regione	Basilicata,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>																
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">-</span>																
CUP	G99J04000010001					Contributi Privati <span style="float: right;">-</span>																
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>																
						<b>17,28</b>																
						<b>Fab.gno residuo</b>																
						<b>- 4,46</b>																
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																						
<b>Iter Approvativo</b>																						
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																			
Progetto Preliminare																						
Progetto Definitivo	30/05/2003	29/09/2004	53/2004																			
Richiesta Assegnazione Contributo																						
<b>Iter Realizzativo</b>																						
	Inizio	Fine	n. delibera																			
Gara d' appalto	23/09/2005																					
Affidamento appalto																						
Consegna lavori																						
Esecuzione lavori		26/11/2011																				
<b>SAL</b>						<b>Stato avanzamento</b>																
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-			
Previsto	Effettivo	Delta																				
-	-	-																				
-	-	-																				
						<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">%</th> <th></th> </tr> <tr> <th>Meuro</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					%			Meuro			-	-	-	-	-	-
%																						
Meuro																						
-	-	-																				
-	-	-																				

Il Soggetto Aggiudicatore è la Regione Basilicata. L'intervento mira alla normalizzazione dell'approvvigionamento idrico nella valle dell'Agri con 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. Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo per un importo di 17,28 milioni di euro ed ha concesso il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi della Legge Obiettivo. Il 23 settembre 2005 è stato pubblicato il bando per appalto integrato ed attualmente la gara è in corso di espletamento.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Sistemazione Nodo di Catania					507,00													
Intervento	53	Sistemazione Nodo di Catania: interrimento stazione centrale				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	RFI					Contributi Statali 11,61													
Area geografica	Isole					di cui L.O. 11,61													
Regione	Sicilia,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali -													
CUP	J11H03000140000					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>													
						11,61													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						495,39													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	10/06/2003	29/09/2004	45/2004																
Progetto Definitivo																			
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

Il progetto preliminare prevede l'interrimento della stazione di Catania Centrale; la riallocazione del deposito locomotive e scalo merci di Catania C.le a Bicocca; il raddoppio del tratto bivio Zurria - Catania Acquicella (inclusa la relativa fermata intermedia Duomo - Castello Ursino); l'adeguamento funzionale dell'intero scalo di Bicocca e l'integrazione con il previsto interporto dove si accentreranno tutte le attività merci del comprensorio; la realizzazione della fermata in corrispondenza del Terminal aeroportuale di Fontanarossa, con realizzazione di un servizio metropolitano da Bicocca ad Acireale. Nella seduta del 29.09.2004 il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare della I° fase per un costo complessivo di 507,00 MEuro e ha concesso un finanziamento di 11,60 MEuro per la progettazione definitiva.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e b					80,22													
Intervento	54	Utilizzazione irrigua e potabile dei Rii Monti Nieddu, Is Canargius e bacini minori - Lotto 1 (fase 1 e completamento)				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Cons. Bonif. Sardegna Merid.					Contributi Statali 52,33													
Area geografica	Isole					di cui L.O. 52,33													
Regione	Sardegna,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Invaso/Serbatoio					Contributi Enti Locali 27,89													
CUP	C29J04000010008					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>													
						80,22													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	17/02/2003	29/09/2004	48/2004																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	30/09/2004	29/03/2005																	
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta		-	-		-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
	-	-																	
	-	-																	

L'intervento, del costo di 52,33 MEuro, consiste nella realizzazione delle seguenti opere: - diga di Sa Stria sul Rio Monti Nieddu, del tipo a gravità in calcestruzzo di altezza 78 m fuori terra, con capacità utile di invaso di 35,4 Mmc,- traversa sul Rio Is Canargius con portata massima derivabile di 12 mc/sec, - galleria di collegamento tra le due opere precedenti lunga 1.100 m avente diametro pari a 2.5 m, portata, opere complementari tra cui la torre di presa dell'ESAF per l'utilizzo potabile delle acque invasate. Esse permetteranno un uso idropotabile di 9,66 Mmc/anno per circa 160.000 abitanti ed un uso irriguo di 21,5 Mmc/anno per una superficie di 3.726 ha. Nella seduta del 29 settembre 2004 (Delibera n°48) il Cipe ha approvato il progetto definitivo dell'intervento concedendo un finanziamento di 52,33 MEuro, pari al valore dell'opera. I lavori sono stati affidati, e attualmente è in atto un arbitrato per risolvere il contenzioso con l'ATI aggiudicatrice dei lavori.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	11.Piastra Logistica Sardegna					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	SS 131 "Carlo Felice"					1.191,36				
Intervento	55	Adeguamento SS 131 "Carlo Felice" Cagliari - Sassari				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Anas					Contributi Statali	133,35			
Area geografica	Isole					di cui L.O.	124,05			
Regione	Sardegna,					Contributi UE	-			
Tipo trasporto	strada					Contributi Enti Locali	-			
CUP	F21B04000060001,F21B04000060011,F21B04000060021,					Contributi Privati	-			
Provveditore OO.PP	Campanale Francesco Saverio, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sa					<b>Totale disp.tà</b>				
						133,35				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						1.058,01				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare			43/2004							
Progetto Definitivo	10/03/2003	29/09/2004	43/2004							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto	24/11/2005									
Consegna lavori										
Esecuzione lavori	13/01/2005									
						<b>Stato avanzamento</b>				
						Previsto	Effettivo	Delta		
						4,20	4,20	-		
						49,53	49,53	-		

la SS 131 si sviluppa da nord a sud per una estensione di 235 Km collegando i più importanti centri abitati dell'isola. L'adeguamento riguarda tre tratte così suddivise:

dal Km 23+475 al Km 47+600 (suddivisa in 3 lotti)

dal Km 108+300 al km 146+800

dal Km 146+850 al km 198+650

dal Km 203+000 al km 209+600

Per ciò che riguarda la tratta che va dal Km 146+850 al km 198+650 (di cui fanno parte le progettazioni dello Svincolo di Macomer, la tratta dell'altopiano Campeda, lo svincolo Bonorva-Pozzomaggiore, ed i lotti consecutivi dal 16 al 24) le progettazioni preliminari sono pervenute al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 29 gennaio 2004 e ad oggi è pervenuto il solo esito favorevole con prescrizioni del Ministero dell'Ambiente in data 18 gennaio 2005. Attualmente si è in attesa dei pareri degli altri Enti ed Autorità competenti


Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corridoio Plur. Adriatico					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Raddoppio Bari-Taranto					200,00													
Intervento	56	Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	RFI					Contributi Statali 173,00													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 31,00													
Regione	Puglia,					Contributi UE 27,00													
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali -													
CUP	J71H92000030008					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>													
						200,00													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	10/03/2003	29/09/2004	46/2004																
Progetto Definitivo	05/08/2005	29/03/2006	95/2006																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

L'intervento in oggetto consiste nella progettazione del raddoppio della tratta compresa tra Bari S. Andrea e Bitetto della linea ferroviaria Bari - Taranto, per un'estesa complessiva di circa 10,5 km. La nuova linea si sviluppa per larga parte in variante rispetto al tracciato attuale, bypassando completamente l'abitato di Modugno. Il costo dell'intervento, comprensivo delle prescrizioni, è stato stimato sul progetto preliminare in 200 MEuro già disponibili. Nella seduta del 29.09.2004 (Delibera n°46) il CIPE ha approvato il progetto preliminare ed ha concesso un finanziamento di 31 MEuro. Il 5 agosto 2005 è pervenuta al MIT la progettazione definitiva ed in data 13 ottobre 2005 si è convocata la Conferenza di Servizi. Nella seduta del 29 marzo 2006 (Delibera n°95) il CIPE ha approvato, con prescrizioni, la progettazione definitiva. Successivamente il CIPE, a seguito di una nuova interferenza sul tracciato di progetto (per l'autorizzazione e realizzazione di un centro commerciale) con un incremento del costo complessivo in 219,00 MEuro, ha mantenuto il limite di spesa invariato in 200 MEuro ponendo in capo al Soggetto Aggiudicatore l'onere di recuperare i 19 MEuro ora necessari.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Itinerario Nord merci Saronno, Seregno, Novara					75,50													
Intervento	57 Riqualificazione Linea ferroviaria Saronno - Seregno (FNME)					<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	FerrovieNord S.p.A.					Contributi Statali 75,28													
Area geografica	Nord					di cui L.O. 48,53													
Regione	Lombardia,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali 0,22													
CUP	E31J0300000001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>													
						75,50													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	07/04/2003	29/09/2004	41/2004																
Progetto Definitivo	21/09/2005	29/03/2006	86/2006																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	01/01/2007	30/06/2007																	
Affidamento appalto	04/08/2008																		
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

L' intervento consiste nella riqualificazione della tratta Saronno - Seregno attraverso modifiche di armamento, raddoppio della linea ferroviaria per una lunghezza complessiva di 8,2 Km, eliminazione dei Passaggi a livello attualmente esistenti, elettrificazione dell'intera linea, riposizionamento delle fermate e l'adeguamento degli impianti di stazione. Il progetto preliminare del valore di 74,5 MEuro è stato inoltrato al MIT secondo le procedure di Legge Obiettivo ad aprile 2003. Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare ed ha assegnato un finanziamento di 48,5 MEuro che si aggiunge al finanziamento di 26,8 MEuro di fondi statali già disponibili secondo quanto previsto dall'APQ ai sensi dell'art.4 D.L.n.281/97 e di 0,2 MEuro a carico di risorse regionali. Il progetto definitivo è stato presentato al MIT il 21 settembre 2005, la Conferenza di Servizi si è chiusa nel dicembre 2005, permettendo la conclusione dell'istruttoria della Struttura Tecnica di Missione.

Il progetto, presentato al CIPE nelle sedute del 22 e 29 marzo 2006, ha ricevuto l'approvazione in linea tecnica (del. 86/2006) con prescrizioni per il costo di 75,5 MEuro (aumentato a seguito delle prescrizioni), interamente disponibili.



# Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

---

**Stato d' attuazione**

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	-----------------	----------------------	--------------------	--------------------	-----------

**Scheda Sintesi dell' Opera**

<p><b>ANAGRAFICA OPERA</b></p> <p>Sistema: <input type="text" value="Corr. P. Tirrenico-Nord Europa"/></p> <p>Infrastruttura: <input type="text" value="Sistema Intermodale Integrato RM-Terracina (EX CTM) e bretella Cis"/></p> <p>Intervento: <input type="text" value="58 Bretella Cisterna Valmontone"/></p> <p>Sogg. Agg.re: <input type="text" value="Autostrade del Lazio S.p.A."/></p> <p>Area geografica: <input type="text" value="Centro"/></p> <p>Regione: <input type="text" value="Lazio"/></p> <p>Tipo trasporto: <input type="text" value="Autostrada"/></p> <p>CUP: <input type="text" value="F31B01000210008"/></p> <p>Provveditore OO.PP: <input type="text" value="Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna"/></p>	<p><b>DATI ECONOMICI</b></p> <p><b>Costo</b></p> <p style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;"><b>639,81</b></p> <p><b>Disp.tà Finanziarie</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Contributi Statali</td> <td style="width: 20%; text-align: right; border: 1px solid black;">100,00</td> </tr> <tr> <td>di cui L.O.</td> <td style="text-align: right; border: 1px solid black;">100,00</td> </tr> <tr> <td>Contributi UE</td> <td style="text-align: right; border: 1px solid black;">-</td> </tr> <tr> <td>Contributi Enti Locali</td> <td style="text-align: right; border: 1px solid black;">-</td> </tr> <tr> <td>Contributi Privati</td> <td style="text-align: right; border: 1px solid black;">539,81</td> </tr> </table> <p><b>Totale disp.tà</b></p> <p style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;"><b>639,81</b></p> <p><b>Fab.gno residuo</b></p> <p style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">-</p>	Contributi Statali	100,00	di cui L.O.	100,00	Contributi UE	-	Contributi Enti Locali	-	Contributi Privati	539,81
Contributi Statali	100,00										
di cui L.O.	100,00										
Contributi UE	-										
Contributi Enti Locali	-										
Contributi Privati	539,81										

<p><b>FASI DI ATTUZIONE</b></p> <p><b>Iter Approvativo</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Arrivo STM</th> <th>Seduta CIPE</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Progetto Preliminare</td> <td></td> <td>29/09/2004</td> <td>50/2004</td> </tr> <tr> <td>Progetto Definitivo</td> <td>10/10/2007</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Richiesta Assegnazione Contributo</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Iter Realizzativo</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Inizio</th> <th>Fine</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gara d' appalto</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Affidamento appalto</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Consegna lavori</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Esecuzione lavori</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera	Progetto Preliminare		29/09/2004	50/2004	Progetto Definitivo	10/10/2007			Richiesta Assegnazione Contributo					Inizio	Fine	n. delibera	Gara d' appalto				Affidamento appalto				Consegna lavori				Esecuzione lavori				<p><b>Stato avanzamento</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Meuro</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </tbody> </table>		Previsto	Effettivo	Delta	%	-	-	-	Meuro	-	-	-
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																																														
Progetto Preliminare		29/09/2004	50/2004																																														
Progetto Definitivo	10/10/2007																																																
Richiesta Assegnazione Contributo																																																	
	Inizio	Fine	n. delibera																																														
Gara d' appalto																																																	
Affidamento appalto																																																	
Consegna lavori																																																	
Esecuzione lavori																																																	
	Previsto	Effettivo	Delta																																														
%	-	-	-																																														
Meuro	-	-	-																																														

Il collegamento tra l'area Pontina e l'A2 nasce come itinerario alternativo e complementare a quello radiale costituito dalla Pontina e dal GRA necessario per riunire al territorio nazionale attraverso l'autostrada A2 una vasta porzione della Regione Lazio a sud della Capitale. Con l'attuale programmazione del corridoio Tirrenico Meridionale acquisisce anche funzione di bretella di collegamento tra il sistema autostradale centrale e il sistema autostradale tirrenico. Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare. Attualmente è in corso di redazione il progetto definitivo.



Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Sistema Intermodale Integrato RM-Terracina (EX CTM) e bretella Cis					1.028,63													
Intervento	59	Corridoio tirrenico meridionale Roma Aprilia 1° stralcio f.le				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Autostrade del Lazio S.p.A.					Contributi Statali 259,56													
Area geografica	Centro					di cui L.O. 259,56													
Regione	Lazio,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali -													
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati 461,25													
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>													
						720,81													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						307,82													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare		29/09/2004	50/2004																
Progetto Definitivo	10/10/2007																		
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

Il collegamento tra l'area Pontina e l'A2 nasce come itinerario alternativo e complementare a quello radiale costituito dalla Pontina e dal GRA necessario per riunire al territorio nazionale attraverso l'autostrada A2 una vasta porzione della Regione Lazio a sud della Capitale. Con l'attuale programmazione del corridoio Tirrenico Meridionale acquisisce anche funzione di bretella di collegamento tra il sistema autostradale centrale e il sistema autostradale tirrenico. Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare. Attualmente è in corso di redazione il progetto definitivo .

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>					
Infrastruttura	Metropolitana M5					557,83					
Intervento	60	Monza Metropolitana - Nuova metropolitana M5 da P.ta Garibaldi a Monza Bettola: tratta Garibaldi - Bignami				<b>Disp.tà Finanziarie</b>					
Sogg. Agg.re	Comune Milano					Contributi Statali 257,37					
Area geografica	Nord					di cui L.O. 175,67					
Regione	Lombardia,					Contributi UE -					
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Enti Locali 68,88					
CUP	B61E04000040003					Contributi Privati 231,58					
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>					
						557,83					
						<b>Fab.gno residuo</b>					
						-					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>											
<b>Iter Approvativo</b>											
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare	27/02/2004	29/09/2004	56/2004								
Progetto Definitivo	01/09/2006	20/07/2007	67/2007								
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	02/10/2005	17/05/2006									
Affidamento appalto	14/06/2006										
Consegna lavori											
Esecuzione lavori		06/06/2011									
						<b>Stato avanzamento</b>					
						SAL			% Meuro		
						Previsto	Effettivo	Delta			
						-	-	-			
						-	-	-			

Nuova linea metropolitana M5 da p.zza Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi - Bignami: il progetto preliminare della nuova linea M5, nella versione integrata da una proposta di project financing, ATI capofila Astaldi, prevede la realizzazione di una metropolitana leggera con una capacità di trasporto di circa 9000 passeggeri per ora e per direzione, ad automatismo integrale con uno sviluppo di circa 5,7 km in sotterraneo, 9 stazioni (Garibaldi FS, Isola, Zara, Marche, Istria, Cà Grandà, Bicocca, Chiese, Bignami) con una distanza media di 600 m, la fornitura di materiale rotabile e la realizzazione di una officina in sotterraneo nei pressi della stazione Bignami. Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE, con delibera n. 56, ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare per un costo di 495,16 MEuro. Tale costo è coperto da un contributo di 81,70 MEuro assegnato dal Cipe con delibera n. 76/01 a valere sui fondi ex lege 211/92; da un contributo di 54,23 MEuro con fondi del Comune di Milano;

dall' assunzione di una quota dell' investimento pari a 183,56 MEuro a carico di privati ed infine, a copertura del fabbisogno residuo, dal contributo di 175,67 MEuro, a valere sui fondi della Legge Obiettivo, deliberato nella seduta del 29.09.04. Il 18 Aprile 2005 è stata bandita la gara per l'affidamento in concessione. In data 17.05.06 l'appalto per la concessione della progettazione definitiva, esecutiva lavori e gestione è stato aggiudicato alla METRO 5 SpA (ATI con mandataria ASTALDI SpA). In data 20.07.07 il Cipe ha approvato la progettazione definitiva dello stralcio funzionale "Isola - Bignami", disponendo la variante "stazione Garibaldi" il cui progetto definitivo è in istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture. L'opera è in concessione.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>					
Infrastruttura	Monza - Metropolitana					205,94					
Intervento	61	Monza Metropolitana - Prolungamento della linea metropolitana M1: Monza - Bettola (lotto 1)					<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Comune Milano					Contributi Statali 126,59					
Area geografica	Nord					di cui L.O. 54,00					
Regione	Lombardia,					Contributi UE -					
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Enti Locali 70,40					
CUP	B61E04000030001					Contributi Privati 8,95					
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>					
						205,94					
						<b>Fab.gno residuo</b>					
						-					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare		29/09/2004	56/2004			-	-	-			
Progetto Definitivo		27/03/2008	25/2008			-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Nuova linea metropolitana M1 da Monza Bettola a Sesto FS (lotto 1) : il prolungamento della linea M1 prevede la realizzazione di una metropolitana leggera per uno sviluppo di 1,9 km, 2 nuove stazioni, Restellone e Monza Bettola, nonché l'asta di manovra di quest'ultima e la fornitura di materiale rotabile. Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE, con delibera n. 56, ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare. Il costo dell'intervento complessivo è di 174,94 MEuro di cui 86,00 MEuro per materiale rotabile. Nella citata seduta è stato inoltre assegnato un finanziamento, a valere sui fondi della Legge Obiettivo, di 54,00 MEuro che vanno ad integrare 70,40 MEuro resi disponibili dagli Enti Locali. Il finanziamento residuo corrisponde a 50,54 MEuro pari all' acquisto di 5 dei 9 treni previsti. Tali fondi potranno essere reperiti a valere sugli ulteriori fondi che saranno destinati all' attuazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche o reperiti dal Soggetto Aggiudicatore. In caso di carenze di ulteriori assegnazioni il parco treni verrà adeguatamente ridotto.

Il Comune di Milano ha provveduto in data 8 luglio 2005 ad affidare l'incarico per le attività di progettazione definitiva a Metropolitana Milanese S.p.A. prevedendone la consegna entro 240 giorni naturali e consecutivi da tale data come prevista dall'art. 4 dell'Accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Milano, Monza, Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni, sottoscritto in data 10.05.05. Il progetto definitivo pervenuto è stato approvato il 27 marzo 2003 (delibera n 25/2008).

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Rete Elettrica di Trasmissione					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Rete Elettrica - Linea Turbigio-Bovisio					46,50													
Intervento	62	Rete Elettrica - Linea Turbigio-Bovisio tratta Turbigio-Rho				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Terna S.p.A.					Contributi Statali													
Area geografica	Nord					di cui L.O.													
Regione	Lombardia,					Contributi UE													
Tipo trasporto	Rete elettrica					Contributi Enti Locali													
CUP	H37B04000000004					Contributi Privati													
Provvaditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provvaditore per Liguria e Lombardia					Totale disp.tà													
						46,50													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	19/03/2003	29/09/2004	42/2004																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori	04/07/2005	30/07/2006																	
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100,00</td> <td>100,00</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>46,50</td> <td>46,50</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	100,00	100,00	-	46,50	46,50	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
100,00	100,00	-																	
46,50	46,50	-																	
						SAL % Meuro													

L'elettrodotto, a 380 kV in semplice tema che farà parte della rete elettrica nazionale, parte dalla Centrale di Turbigio per raggiungere, dopo un percorso della lunghezza complessiva di 27 Km parte aereo e parte in cavo, la stazione di passaggio aereo/cavo di Rhò in prossimità dell'elettrodotto di "Baggio-Bovisio" al quale sarà collegato. Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE con delibera 42/2004 ha approvato ai soli fini procedurali, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo con relativa autorizzazione alla realizzazione e all'esercizio della tratta Turbigio - Rho dell' elettrodotto Turbigio - Bovisio. Il costo dell'opera di 46,50 MEuro è a carico del Soggetto Aggiudicatore. I lavori sono stati ultimati

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Malpensa accessibilità ferroviaria					223,00													
Intervento	63	Malpensa - Nuovo collegamento Arcisate-Stabio (confine di Stato)				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	RFI					Contributi Statali 217,98													
Area geografica	Nord					di cui L.O. -													
Regione	Lombardia,					Contributi UE 5,02													
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali -													
CUP	J31H03000530000					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>													
						223,00													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	07/03/2003	20/12/2004	82/2004																
Progetto Definitivo	01/08/2007	31/01/2008	07/2008;																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	31/01/2008																		
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	
						SAL % Meuro													

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a doppio binario che collega l'esistente binario di Stabio con la linea Varese - Porto Ceresio ad Arcisate. Il nuovo collegamento misura complessivamente circa 8 km, di cui 5,7 km di nuova realizzazione. Il costo complessivo dell'intervento, incluso le prescrizioni, è di 203,71 MEuro. Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE (del n. 82/2004) ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare rinviando la copertura finanziaria all'atto dell'approvazione del progetto definitivo la cui redazione è attualmente in corso. Nel mese di dicembre 2006 il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Lombardia hanno provveduto alla redazione di una prima bozza di un protocollo d'intesa sull' "Accessibilità a Malpensa e potenziamento della viabilità di adduzione alla provincia di Varese", secondo il quale il Ministero si impegna a garantire le necessarie risorse finanziarie a decorrere dal 2008, tenuto conto che la Confederazione Elvetica ha provveduto al finanziamento degli interventi ricadenti nel suo territorio. In data 31.01.2008 è stato pubblicato il bando di gara.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corridoio Plur. Adriatico					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Completo. SS16-SS613 variante esterna di Lecce					47,00													
Intervento	64 (P) Completamento funzionale SS 16 SS 613 variante esterna di Lecce 2° stralcio					<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali 35,53													
Area geografica	Sud					di cui L.O. -													
Regione	Puglia,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali -													
CUP	F32C04000080001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>													
						35,53													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						11,47													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	02/04/2003	20/12/2004	98/2004																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	28/01/2005	28/06/2005																	
Affidamento appalto	01/12/2005																		
Consegna lavori	14/09/2005																		
Esecuzione lavori	08/06/2005																		
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>92,72</td> <td>71,51</td> <td>- 21,21</td> </tr> <tr> <td>43,58</td> <td>33,61</td> <td>- 9,97</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	92,72	71,51	- 21,21	43,58	33,61	- 9,97
Previsto	Effettivo	Delta																	
92,72	71,51	- 21,21																	
43,58	33,61	- 9,97																	

L'intervento prevede la realizzazione di una variante ad ovest della città di Lecce dall'innesto con la S.S. n. 613 "Brindisi Lecce" all'intersezione con la S.S. n. 101, con una sezione tipo III delle norme C.N.R. 78/80 costituita da una piattaforma pavimentata a 2 carreggiate separate di larghezza complessiva pari a 18,60 m. I lavori di realizzazione sono divisi in due stralci funzionali di cui il 1° stralcio, che prevede la realizzazione di una carreggiata, in fase di costruzione. Il costo complessivo dell'intervento è di 36,21 MEuro e sarà finanziato con fondi ANAS. Nella seduta del 20 dicembre 2004 (Delibera n°98) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo. I lavori sono stati consegnati all'impresa che sta già realizzando la prima carreggiata come variante suppletiva. La consegna dei lavori è avvenuta l' 8 giugno 2005 con una previsione contrattuale di fine prevista per il 04.03.2007. Lo stato di avanzamento al 30.09.2006 è pari a circa 8 MEuro.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Plurim. Tirreno Brennero					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Raccordo Autostradale CISA Fonteviso (PR) - Autostrada Brennero N					1.832,00				
Intervento	65	Raccordo Autostradale CISA Fonteviso (PR) - Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre : Tirreno Brennero)				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali				
Area geografica	Nord					di cui L.O.				
Regione	Lombardia,Veneto,Emilia Romagna,					Contributi UE				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali				
CUP	G61B0400060008					Contributi Privati				
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Totale disp.tà				
						1.832,00				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	28/07/2003	20/12/2004	94/2004							
Progetto Definitivo	02/08/2005	09/05/2006	132/2006							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		04/08/2013								
						<b>Stato avanzamento</b>				
						SAL				
						%				
						Meuro				
						Previsto				
						Effettivo				
						Delta				
						-				
						-				
						-				

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. Il progetto riguarda la realizzazione del collegamento tra l'Autostrada A15 Parma - La Spezia (località Fonteviso) e l'Autostrada A22 Brennero - Modena (Località Nogarole Rocca). La lunghezza complessiva dell'intervento è di km 84+350 (di cui km 2+886 di adeguamento dell'attuale tracciato dell'autostrada A15 a sud dell'intersezione con la A1 e di km 81+464 di nuova realizzazione), questi ultimi interessano per il 18,6% l'Emilia Romagna, per il 62,1% la Lombardia, per il 19,3% il Veneto. L'importo recepito nel piano finanziario, al netto del ribasso d'asta stimato, è pari a 1.832,72 MEuro. Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE con del.94/2004 ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare rinviando la copertura finanziaria all'atto dell'approvazione del progetto definitivo.

Il 29 luglio 2005 Anas SpA ha espresso la propria validazione tecnica, preventiva, sul progetto definitivo ed il 02 agosto 2005 tale progettazione veniva, dalla Autocamionale della CISA SpA, trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; il 5 ottobre 2005 si è conclusa la Conferenza di Servizi. Con una nota del 20 gennaio 2006 l'ANAS informa che la copertura finanziaria del piano presentato dalla società Autocamionale della Cisa Spa esclude l'acquisizione di contributi pubblici. Le ipotesi alla base di tale piano sono:- estensione del piano (2005-2060); - incremento tariffario; - durata dei lavori Parma-Nogarole (2005-2014) Con una nota del 3 febbraio 2006 l'ANAS informa che la società Autocamionale della Cisa ha trasmesso una riformulazione del piano finanziario che fissa la scadenza della concessione al 31.12.2044 Il 9 maggio 2006 con delibera 132 il progetto definitivo ha ottenuto in linea tecnica l'approvazione del CIPE

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Adduttore idraulico di Ginosa					31,88													
Intervento	66	Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S.Giuliano - Ginosa (lotto 2)				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Cons. Bonif. Bradano/Metaponto					Contributi Statali 31,87													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 31,87													
Regione	Basilicata,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali -													
CUP	G87H04000030001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>													
						31,87													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						0,01													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	15/12/2003	20/12/2004	113/2004																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	29/07/2006																		
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori		06/08/2010																	
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						% Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

Il Soggetto Aggiudicatore è il Consorzio Bonifica Bradano/Metaponto. Il Soggetto Aggiudicatore è il Consorzio di Bonifica Basento Bradano e Metaponto. 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. Nella seduta del 20 dicembre 2004 (del. n. 113) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo ed ha assegnato un finanziamento di 30,98 MEuro a completa copertura dell'opera. Sono attualmente in corso di espletamento le procedure di gara per Appalto integrato.



Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Valichi					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Valico ferroviario del Brennero					3.575,00													
Intervento	67	Nuovo Valico ferroviario del Brennero (galleria di base)				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Brenner Base Tunnel					Contributi Statali 286,00													
Area geografica	Nord					di cui L.O. 45,00													
Regione	Trentino Alto Adige,					Contributi UE 426,00													
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Enti Locali -													
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					<b>Totale disp.tà</b>													
						712,00													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						2.863,00													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	10/06/2003	20/12/2004	89/2004																
Progetto Definitivo																			
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0,78</td> <td>0,78</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>28,00</td> <td>28,00</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	0,78	0,78	-	28,00	28,00	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
0,78	0,78	-																	
28,00	28,00	-																	

La galleria di base del Brennero, della lunghezza di 56 Km di cui 24 Km in territorio Italiano e 32 in territorio austriaco, costituisce la parte centrale dell'Asse Monaco di Baviera - Verona, inserito nel collegamento ferroviario ad alta velocità e per il trasporto combinato nord-sud denominato TEN 1 Berlino Halle/Lipsia-Erfurt-Norimberga-Monaco di Baviera-Verona-Napoli-Palermo. La galleria di base oltre a favorire il riequilibrio modale di trasporto delle merci attraverso le Alpi, si colloca nella strategia tracciata dalla Convenzione delle Alpi del 1991 volta a ridurre gli impatti sull'ambiente alpino. Lungo il tracciato sono previsti tre posti multifunzione collocati a una distanza di 20 Km tra loro. Il progetto prevede, oltre alla realizzazione della Galleria di base del Brennero, anche la realizzazione delle seguenti opere:

- tratte di interconnessione alla linea esistente in corrispondenza di Fortezza (Italia) e Innsbruck (Austria); finestre Mules e Vize, in territorio Italiano, Wolf, Steinach e Ahrntal, in territorio austriaco;- cunicolo esplorativo e un cunicolo di soccorso per la circonvallazione di Innsbruck; - Sottostazione elettrica di Fortezza (Italia). Il costo dell'opera è stimato in 4.850 milioni di euro di cui la quota italiana è di 2.550 milioni di euro; Nella seduta del 20 dicembre 2004 (Delibera n°89) il CIPE ha approvato il progetto preliminare della galleria di base del Brennero ed ha assegnato un finanziamento di 45 milioni di euro per lo sviluppo delle attività di studi e di indagini connesse per il progetto definitivo.- Tempi di realizzazione previsti 9 anni. - Previsione di attivazione dell'opera 2015.

Struttura  
Tecnica di Missione

## Programma Infrastrutture Strategiche

## Stato d'attuazione

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	-----------------	----------------------	--------------------	--------------------	-----------

## Scheda Sintesi dell' Opera

ANAGRAFICA OPERA				DATI ECONOMICI				
Sistema	Corridoio Plur. Adriatico			Costo	152,50			
Infrastruttura	Strada Maglie - S.M. di Leuca			Disp.tà Finanziarie				
Intervento	68	S.S. 275 Strada Maglie / S.M. di Leuca - Lavori di adeguamento alla sezione B Decreto 05/11/2001		Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	ANAS			di cui L.O.	-			
Area geografica	Sud			Contributi UE	-			
Regione	Puglia,			Contributi Enti Locali	152,00			
Tipo trasporto	Strada			Contributi Privati	-			
CUP	F32C04000070002			Totale disp.tà	152,00			
Provveditore OO.PP.	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata			Fab.gno residuo	0,50			
FASI DI ATTUZIONE				Stato avanzamento				
<b>Iter Approvativo</b>				SAL	%	Meuro		
						Previsto	Effettivo	Delta
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera	-	-	-		
Progetto Preliminare	07/05/2003	20/12/2004	92/2004	-	-	-		
Progetto Definitivo	07/12/2005			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo								
<b>Iter Realizzativo</b>								
	Inizio	Fine	n. delibera					
Gara d' appalto								
Affidamento appalto								
Consegna lavori								
Esecuzione lavori		07/05/2011						

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. L'intervento prevede l'ammodernamento e/o adeguamento della sede stradale esistente alla sezione B del DM 5.11.2001 per una estesa di circa 40 Km. Le strade esistenti interessate dall'intervento sono: la S.S. 16 dal km 981+700 al km 985+386 e la S.S. 275 dal km 0+000 al km 37+000. Da Maglie (km 0+000) a Montesano (km 18+658) verrà allargata la strada esistente; da Montesano a S. Maria di Leuca (km 39+736) la strada sarà su nuova sede. I comuni territorialmente interessati sono Melpignano, Maglie, Muro Leccese, Scorrano, Botrugno, San Cassiano, Nociglia, Surano, Montesano Salentino, Andrano, Tricase, Alessano, Tiggiano, Gagliano del Capo, Castrignano del Capo. Il costo dell'opera è di 165,53 MEuro, finanziata completamente con fondi regionali. Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare. La progettazione definitiva è stata approvata dal CdA dell'ANAS il 16 giugno 2005.

Il 7 dicembre 2005 è stata trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'attivazione delle procedure di Legge Obiettivo. Il 15 marzo 2006 si è aperta la Conferenza di Servizi. La Regione Puglia il 22 febbraio 2006 informa dell'esigenza di individuare uno stralcio funzionale dell'opera (tratto Maglie - Montesano) da appaltare in tempi rapidissimi. Il finanziamento già disposto, 165,53 MEuro, non è sufficiente a coprire il costo complessivo dell'opera, stimato in 201,41 MEuro, appare quindi opportuno dimensionare un primo intervento urgente ed utile ai fini di un miglioramento della viabilità e delle condizioni di sicurezza. Attualmente il progetto è presso le Amministrazioni ed Enti competenti per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni formulate nella Delibera n. 92 del dicembre 2004.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Hub Interportuali					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Nuova Conca di Cremona					61,25				
Intervento	69	Nuova Conca di Cremona				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	Az. Reg. Porti Cremona-Mantova					Contributi Statali 35,69				
Area geografica	Nord					di cui L.O. -				
Regione	Lombardia,					Contributi UE -				
Tipo trasporto	Altro					Contributi Enti Locali -				
CUP	F51B04000130007					Contributi Privati -				
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>				
						35,69				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						25,56				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	10/03/2003	20/12/2004	100/2004			-	-	-		
Progetto Definitivo	22/06/2005					-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto	30/09/2004									
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il progetto preliminare sottoposto al MIT in data 10.03.03 prevede la costruzione di una nuova conca di accesso al porto, indispensabile per assicurare la funzionalità del porto stesso che rappresenta anche l'accesso al canale navigabile Milano - Cremona - Po. L'esigenza di realizzare la nuova Conca di Cremona scaturisce dall'abbassamento progressivo dell'alveo del fiume Po che rende inutilizzabile, per periodi sempre più lunghi nel corso dell'anno, l'esistente conca di navigazione precludendo così anche l'accesso al canale navigabile Milano - Cremona - Po. L'importo complessivo del progetto preliminare è di 61,25 MEuro. Con delibera n° 100 del 20.12.2004 il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE in linea tecnica. Le ipotesi di finanziamento saranno verificate in sede di valutazione del progetto definitivo, considerando anche che al finanziamento delle opere contribuirà la Regione Lombardia in misura da definire in sede di valutazione del progetto definitivo stesso. Ad oggi la Struttura Tecnica di Missione è in attesa di ricevere il progetto definitivo per l'istruttoria al CIPE.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Hub Portuali					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	12.HUB Portuali					275,00													
Intervento	70	Hub portuale di Civitavecchia - Completamento				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Aut. Port. Civitavecchia					Contributi Statali 5,99													
Area geografica	Centro					di cui L.O. 5,99													
Regione	Lazio,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Altro					Contributi Enti Locali -													
CUP	J91E01000030021					Contributi Privati -													
Proveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Proveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>													
						5,99													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						269,01													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>													
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro													
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare		20/12/2004	103/2004																
Progetto Definitivo																			
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

Gli interventi nel porto di Civitavecchia sono stati suddivisi in 10 progetti per un importo di 473,85 milioni di euro:

- A) Darsena traghetti,
- B) Darsena servizi,
- C) Prolungamento antemurale C. Colombo,
- D) Prolungamento della banchina n. 13,
- E) Nuovo accesso al bacino storico,
- F) Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale,
- G) Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano,
- H) Viabilità principale,
- I) Riqualificazione delle banchine del bacino storico,
- L) Molo di sottoflutto Darsena Grandi Masse.

I primi 3 rappresentano il primo lotto funzionale per un importo di 186,42 milioni di euro. Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato con prescrizioni i 10 progetti preliminari. L'Autorità portuale di Civitavecchia a febbraio 2005 ha trasmesso i progetti definitivi del primo lotto funzionale per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo.

Stato d'attuazione																						
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio												
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																						
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>																
Sistema	Hub Portuali					<b>Costo</b>																
Infrastruttura	12.HUB Portuali					<b>194,65</b>																
Intervento	70	Hub portuale di Civitavecchia Lotto 1				<b>Disp.tà Finanziarie</b>																
Sogg. Agg.re	Aut. Port. Civitavecchia					Contributi Statali <b>194,65</b>																
Area geografica	Centro					di cui L.O. <b>145,11</b>																
Regione	Lazio,					Contributi UE <b>-</b>																
Tipo trasporto	Altro					Contributi Enti Locali <b>-</b>																
CUP	J91E01000030021					Contributi Privati <b>-</b>																
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					<b>Totale disp.tà</b>																
						<b>194,65</b>																
						<b>Fab.gno residuo</b>																
						<b>-</b>																
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																						
<b>Iter Approvativo</b>																						
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																			
Progetto Preliminare		20/12/2004	103/2004																			
Progetto Definitivo		21/12/2007	140/2007																			
Richiesta Assegnazione Contributo																						
<b>Iter Realizzativo</b>																						
	Inizio	Fine	n. delibera																			
Gara d' appalto																						
Affidamento appalto																						
Consegna lavori																						
Esecuzione lavori																						
						<b>Stato avanzamento</b>																
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-			
Previsto	Effettivo	Delta																				
-	-	-																				
-	-	-																				
						<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SAL</th> <th>%</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Meuro</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"></td> <td>-</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					SAL		%			Meuro			-			-
SAL		%																				
		Meuro																				
		-																				
		-																				

Gli interventi nel porto di Civitavecchia sono stati suddivisi in 10 progetti per un importo di 473,85 milioni di euro:

- A) Darsena traghetti,
- B) Darsena servizi,
- C) Prolungamento antemurale C. Colombo,
- D) Prolungamento della banchina n. 13,
- E) Nuovo accesso al bacino storico,
- F) Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale,
- G) Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano,
- H) Viabilità principale,
- I) Riqualificazione delle banchine del bacino storico,
- L). Molo di sottoflutto Darsena Grandi Masse.

I primi 3 rappresentano il primo lotto funzionale per un importo di 186,42 milioni di euro. Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato con prescrizioni i 10 progetti preliminari. L'Autorità portuale di Civitavecchia a febbraio 2005 ha trasmesso i progetti definitivi del primo lotto funzionale per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. Sono stati approvati a dicembre 2007 (delibera 140/2007).

Stato d'attuazione																																										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio																																
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																																										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>																																				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					<b>Costo</b>																																				
Infrastruttura	Adeguamento S.S. 28 colle di Nava					<b>194,04</b>																																				
Intervento	71	SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28				<b>Disp.tà Finanziarie</b>																																				
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali	4,78																																			
Area geografica	Nord					di cui L.O.	4,78																																			
Regione	Piemonte, Liguria,					Contributi UE	-																																			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali	-																																			
CUP	F82C03000050001					Contributi Privati	-																																			
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>																																				
						<b>4,78</b>																																				
						<b>Fab.gno residuo</b>																																				
						<b>189,26</b>																																				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>																																				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Arrivo STM</th> <th>Seduta CIPE</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Progetto Preliminare</td> <td>15/05/2003</td> <td>20/12/2004</td> <td>93/2004</td> </tr> <tr> <td>Progetto Definitivo</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Richiesta Assegnazione Contributo</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>												Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera	Progetto Preliminare	15/05/2003	20/12/2004	93/2004	Progetto Definitivo				Richiesta Assegnazione Contributo																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																																							
Progetto Preliminare	15/05/2003	20/12/2004	93/2004																																							
Progetto Definitivo																																										
Richiesta Assegnazione Contributo																																										
<b>Iter Realizzativo</b>						% Meuro																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Inizio</th> <th>Fine</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gara d' appalto</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Affidamento appalto</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Consegna lavori</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Esecuzione lavori</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							Inizio	Fine	n. delibera	Gara d' appalto				Affidamento appalto				Consegna lavori				Esecuzione lavori				<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>2,58</td> <td>2,58</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4,78</td> <td>4,78</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>						Previsto	Effettivo	Delta		2,58	2,58	0,00		4,78	4,78	-
	Inizio	Fine	n. delibera																																							
Gara d' appalto																																										
Affidamento appalto																																										
Consegna lavori																																										
Esecuzione lavori																																										
	Previsto	Effettivo	Delta																																							
	2,58	2,58	0,00																																							
	4,78	4,78	-																																							

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo collegamento tra Liguria e Piemonte sostitutivo dell'attuale Colle di Nava da Pieve di Teco (Liguria) a Cantarana (Piemonte) utilizzando il foro pilota già eseguito tra Armo e Cantarana. Ad aprile 2004 il CdS dell'ANAS ha approvato il progetto preliminare e a maggio 2004 il progetto è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli Enti ed Amministrazioni competenti attivando le procedure di Legge Obiettivo. Nella seduta del 20 dicembre 2004 (Delibera N°93) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare dell'importo di 200,67 MEuro ed ha assegnato un finanziamento di 4,75 MEuro, per la progettazione definitiva.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Sistemi Urbani					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Napoli - Metropolitana					693,78													
Intervento	72	metropolitana di Napoli linea 6				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Comune Napoli					Contributi Statali 349,24													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 94,66													
Regione	Campania,					Contributi UE 60,16													
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Enti Locali 284,38													
CUP	CUP non ancora pervenuto					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP.	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					<b>Totale disp.tà</b>													
						693,78													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	07/03/2003																		
Progetto Definitivo																			
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						% Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>16,75</td> <td>16,75</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>116,21</td> <td>116,21</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	16,75	16,75	-	116,21	116,21	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
16,75	16,75	-																	
116,21	116,21	-																	

Il progetto prevede la realizzazione di una metropolitana leggera in galleria, lunga circa 5,8 km, che si inserisce nella direttrice litoranea est-ovest della città di Napoli (Fuorigrotta - Riviera di Chiaia - Centro - Porto), con 8 stazioni e un deposito officina in superficie (nell'area ex-arsenale militare di via Campegna). In quattro stazioni verrà realizzato l'interscambio diretto con altre linee metropolitane e altre modalità di trasporto su ferro: stazione Campi Flegrei con le Linee 2 e 7, stazione Mostra con ferrovia Cumana, stazione Mergellina con ferrovia FS e stazione Municipio con Linea 1. L'intervento è individuabile in due lotti: il primo riguarda il completamento della sub-tratta funzionale "Mostra - Mergellina" già completamente finanziata ed in costruzione, la cui apertura all'esercizio è prevista entro fine anno; il secondo la realizzazione delle tratte "deposito Officina via Campegna - Mostra" e "Mergellina - Municipio".

La stazione Municipio è condivisa con la costruenda linea Metropolitana 1 dove si realizzerà un fondamentale interscambio. La progettazione preliminare del II lotto è stata trasmessa al MIT in data 7.03.2003 per l'attivazione dell'istruttoria. Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare della tratta S. Pasquale - Municipio e della variante alla tratta Mostra - S. Pasquale. Il costo delle opere è di 699,12 MEuro (il 1° lotto, di 116,20 MEuro, è totalmente finanziato, il 2° lotto è di 582,92 MEuro di cui 345,92 MEuro disponibili); restano da finanziare con i fondi della Legge Obiettivo 237,00 MEuro, all'approvazione del progetto definitivo. Il 15 settembre 2005 è giunta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la progettazione definitiva. Nella seduta del 29 marzo 2006 il CIPE (delibera 75) ha approvato il progetto in linea tecnica con prescrizioni deliberando un accantonamento di 100 MEuro per l'intero "Nodo di Napoli".

I lavori relativi al 1 lotto sono ultimati. La tratta è aperta dal 04/02/2007

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Asse autostradale Palermo - Messina					1.032,68													
Intervento	73	Asse autostradale Palermo - Messina: completamento					<b>Disp.tà Finanziarie</b>												
Sogg. Agg.re	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.					Contributi Statali 1.032,68													
Area geografica	Isole					di cui L.O. -													
Regione	Sicilia,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali -													
CUP	B31B01000210005					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>													
						1.032,68													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		01/08/2003	68/2003																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori	06/05/1998																		
Esecuzione lavori	05/03/1998	20/07/2005																	
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100,00</td> <td>100,00</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>1.032,68</td> <td>1.032,68</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	100,00	100,00	-	1.032,68	1.032,68	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
100,00	100,00	-																	
1.032,68	1.032,68	-																	
						SAL % Meuro													

l'Asse autostradale Palermo - Messina: su una lunghezza di 181+600 Km è stata inizialmente aperta al traffico dal lato Messina fino alla località Torrente Furiano (per Km 113+800) e dal lato Palermo fino a località Castelbuono (per Km 26+800) per un totale di 140+600 Km, mentre era in costruzione la parte centrale per una estensione di 41,5 Km caratterizzata da una sequenza di alti viadotti e lunghe gallerie. Su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con delibera CIPE 68/03 del 01 agosto 2003 è stato assegnato un importo di 50,00 MEuro a carico dell'accantonamento di 785,00 MEuro per il triennio 2003-2005 di cui alla delibera CIPE n. 23/03 per il completamento dei lavori. Il CIPE, nella seduta del 20 dicembre 2004, ha concesso il completamento del finanziamento necessario per 85,60 MEuro a valere sui fondi FAS. Il 21 dicembre 2004 è stata aperta al traffico la corsia da Palermo a Messina. Terminati i lavori anche sulla corsia Messina - Palermo, l'autostrada è stata aperta al traffico nella sua interezza il 20 luglio 2005;

sono stati, inoltre, completati i lavori accessori di pertinenza (caselli, impianto di esazione, impianto di illuminazione etc.). Rimane da completare un intervento fuori sede per una strada comunale interferente e da deviare, che è attualmente interrotta per frana. Il costo presunto è di circa 1,1 MEuro reperiti comunque nell' ambito dell' ultimo finanziamento ottenuto. I lavori sono conclusi.



Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Corridoio stradale Jonico lotti 2,3,5,5bis					652,99				
Intervento	74	S.S. 106 megalotto 2 - Tratto 4° da Squillace a Simeri Crichi (lotti 1-2-3-4-5) e prolungamento della S.S. 280 (lotti 1-2)				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali 350,99				
Area geografica	Sud					di cui L.O. -				
Regione	Calabria,					Contributi UE 140,00				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali 162,00				
CUP	F91B04000250001					Contributi Privati -				
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>				
						652,99				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
		Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera						
Progetto Preliminare										
Progetto Definitivo		14/10/2004	20/12/2004	106/2004						
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
		Inizio	Fine	n. delibera						
Gara d' appalto		24/05/2004	22/04/2005							
Affidamento appalto		09/05/2005								
Consegna lavori		06/06/2005								
Esecuzione lavori		14/02/2007								
						<b>Stato avanzamento</b>				
						SAL				
						%				
						Meuro				
						Previsto				
						Effettivo				
						Delta				
						85,39				
						85,39				
						0,00				
						557,56				
						557,56				
						-				

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. Megalotto 2 della S.S. 106 Jonica da Squillace (Km 178+350) a Simeri Crichi (km 197+500) per complessivi 23 km. In data 26 gennaio 2006 sono stati avviati i lavori propedeutici (allestimento cantieri, bonifica ordigni, etc.), più il prolungamento della SS. 280 dei Due Mari dallo svincolo di San Sinato allo svincolo di Germaneto di cui, nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato il finanziamento di 88,00 MEuro a carico dei Fondi FAS per la completa copertura del costo dell'opera di 740,00 MEuro, essendone già disponibili 652,00 MEuro. Il 22.04.2005 veniva aggiudicato il bando di gara a Contraente Generale, con un ribasso del 14,42%, di 652,36 MEuro. La data del verbale consegna delle attività risale al 6 giugno 2005; il 16.11.2006 è stata approvato il progetto esecutivo dal CdA Anas e la consegna dei lavori è avvenuta il 14.02.2007

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Corridoio stradale Jonico lotti 2,3,5,5bis					<b>116,80</b>													
Intervento	75 S.S. 106 megalotto 5 bis - Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina 2 lotto km 49+485 al km 51+750					<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali <span style="float: right;">116,80</span>													
Area geografica	Sud					di cui L.O. <span style="float: right;">-</span>													
Regione	Calabria,					Contributi UE <span style="float: right;">-</span>													
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali <span style="float: right;">-</span>													
CUP	F91B04000260001					Contributi Privati <span style="float: right;">-</span>													
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					<b>Totale disp.tà</b>													
						<b>116,80</b>													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						<b>-</b>													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	14/10/2004	20/12/2004	106/2004																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	25/05/2004	22/02/2005																	
Affidamento appalto	28/04/2005																		
Consegna lavori	13/04/2006																		
Esecuzione lavori	31/08/2006																		
						<b>Stato avanzamento</b>													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20,51</td> <td>20,51</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>23,96</td> <td>23,96</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	20,51	20,51	0,00	23,96	23,96	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
20,51	20,51	0,00																	
23,96	23,96	-																	
						<b>SAL</b> [ % Meuro													

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. L'opera in esame della S.S.106 Jonica, è costituita dalla variante esterna all'abitato di Palizzi Marina (lotto 2) nel tratto che va da Bova Marina a Palizzi in località Torrevarata tra il km 49+485 e il km 51+750; l'importo complessivo è di 134 MEuro di cui, nella seduta del 20 dicembre 2004, il CIPE ha approvato l'intero finanziamento a carico dei Fondi FAS. Il 22.02.05 veniva aggiudicato il bando di gara, per appalto integrato, per un importo di 116,58 MEuro alla Società Italiana per Condotte d' Acqua S.p.A. Nel dicembre 2005 veniva approvata la progettazione esecutiva ed in data 30.08.2006 venivano consegnati i lavori. Lo stato di avanzamento ad oggi è pari al 5%.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					<b>Costo</b>				
Infrastruttura	Adeguamento S.S. 28 colle di Nava					207,87				
Intervento	76	SS 1 Aurelia bis - Variante all' abitato di Imperia				<b>Disp.tà Finanziarie</b>				
Sogg. Agg.re	ANAS					Contributi Statali 4,99				
Area geografica	Nord					di cui L.O. 4,99				
Regione	Liguria,					Contributi UE -				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Enti Locali -				
CUP	F82C03000060001					Contributi Privati -				
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					<b>Totale disp.tà</b>				
						4,99				
						<b>Fab.gno residuo</b>				
						202,88				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	08/05/2003	20/12/2004	93/2004							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
						<b>Stato avanzamento</b>				
						SAL				
						%				
						Meuro				
						Previsto Effettivo Delta				
						2,41 - - 2,41				
						5,00 - - 5,00				

L'adeguamento della SS 28 del Colle di Nava si compone di tre interventi: - Variante a monte dell'abitato di Imperia: da Pontedassio ad Imperia; - Variante Pieve di Teco - Ormea con traforo di Armo - Cantarana; - SS 1 Aurelia bis variante all'abitato di Imperia. SS 1 Aurelia bis variante all'abitato di Imperia: il progetto prevede il bypass dell'abitato di Imperia e il collegamento tra la SS. 28 "del Colle di Nava" ed i caselli autostradali di Imperia Est ed Imperia Ovest. Ad aprile 2004 il CdA dell'ANAS ha approvato il progetto preliminare e a maggio 2004 il progetto è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli Enti ed Amministrazioni competenti, attivando le procedure Legge Obiettivo. Nella seduta del 20 dicembre 2004 (Delibera n°93) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare d'importo pari a 213,85 MEuro ed ha assegnato un finanziamento di 4,99 MEuro, per la progettazione definitiva. Attualmente in corso la gara per l'affidamento della progettazione definitiva per appalto integrato

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Conturizzazione Utenze e Misurazione acqua fornita					59,52													
Intervento	77	Conturizzazione completa Utenze Civili, Industriali ed Agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)					<b>Disp.tà Finanziarie</b>												
Sogg. Agg.re	Regione Basilicata					Contributi Statali 59,52													
Area geografica	Sud					di cui L.O. -													
Regione	Basilicata,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Impianti/rifugi					Contributi Enti Locali -													
CUP	G84E0400020001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP.	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>													
						59,52													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo	20/02/2004	20/12/2004	110/2004																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	01/02/2005																		
Affidamento appalto		28/04/2006																	
Consegna lavori		27/11/2006																	
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						% Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50,00</td> <td>50,00</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>20,70</td> <td>20,70</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	50,00	50,00	-	20,70	20,70	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
50,00	50,00	-																	
20,70	20,70	-																	

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. Il costo stimato dell'opera è di 59,52 MEuro. Nella seduta del 20 dicembre 2004 (Delibera n°110) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo ed ha assegnato un finanziamento di 59,52 MEuro, a valere sui fondi FAS, per la completa copertura dell'opera. L'appalto delle forniture è stato aggiudicato. Le procedure di gara relative all'appalto dei lavori sono state espletate. La consegna dei lavori è avvenuta il 27/11/2006.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Potabilizzatore di Conza					52,62													
Intervento	78	Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'Invaso di Conza della Campania				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	A.Q.P.					Contributi Statali 38,62													
Area geografica	Sud					di cui L.O. 38,62													
Regione	Puglia,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali -													
CUP	B74E01000030001					Contributi Privati 14,00													
Provveditore OO.PP.	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>													
						52,62													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	24/02/2003	20/12/2004	96/2004																
Progetto Definitivo	03/06/2005	29/03/2006	108/2006																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori		05/07/2010																	
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL													
						%													
						Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

Il progetto prevede la realizzazione di un potabilizzatore, di un serbatoio e delle relative opere di collegamento tra l'invaso di Conza e l'acquedotto dell'Ofanto per rendere disponibili, a partire dal 2008, 32 Mmc annui di acqua per le esigenze potabili della Puglia. Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare ed ha assegnato un finanziamento di 36,55 MEuro a valere sui fondi FAS ad integrazione dei fondi disponibili dal Soggetto Aggiudicatore pari a 12,49 MEuro, per un importo complessivo dell' opera di 49,04 MEuro. Il 3 giugno 2005 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo per l'attivazione delle procedure di Legge Obiettivo ed il 13.07.2005 si è convocata la relativa conferenza di servizi. Con le sedute del 29 marzo 2006 (Delibera n°108) il CIPE ha approvato con prescrizioni la progettazione definitiva per un importo totale di 53 MEuro, incrementato di 3,96 MEuro rispetto al preliminare approvato con delibera CIPE n. 96/04 e assegnando un contributo aggiuntivo di 2,45 MEuro per un totale di 39 MEuro assegnati.

Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Hub Portuali					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	Hub Portuali - Trieste					278,90													
Intervento	79	Piattaforma Logistica Trieste - Opere di infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Minerali				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Aut. port. di Trieste					Contributi Statali 78,80													
Area geografica	Nord					di cui L.O. 32,00													
Regione	Friuli Venezia Giulia,					Contributi UE -													
Tipo trasporto	Area Sosta/Servizi					Contributi Enti Locali -													
CUP	C21B0300060001					Contributi Privati -													
Provveditore OO.PP	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					<b>Totale disp.tà</b>													
						78,80													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						200,10													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare	10/03/2003	20/12/2004	99/2004;																
Progetto Definitivo	22/06/2005	29/03/2006	29/03/2006																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto	29/03/2006																		
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori		22/11/2010																	
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

Il progetto 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 mq attualmente occupati da specchi d'acqua. La banchina è di tipo pensile a pali e piastre con possibile utilizzo, per la parte sottostante, quale zona di colmata per lo smaltimento dei materiali di risulta e di dragaggio in ambito portuale. L'intervento determinerà un ampliamento delle aree operative esistenti, attuato con le più moderne dotazioni tecnologiche. Il trasferimento delle attività dal Porto Vecchio alla nuova piastra ridurrà drasticamente il traffico pesante proveniente dalla Grande Viabilità Triestina attraverso il passaggio di S. Andrea e lungo le Rive cittadine. Nel marzo 2003 l'Autorità portuale ha trasmesso il progetto preliminare per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. Nella seduta del 20 dicembre 2004 (Delibera n°99) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto rinviando la copertura finanziaria all'atto dell'approvazione del progetto definitivo.

Successivamente, rilevato che la delibera Cipe di approvazione del progetto preliminare prevede che "...l'affidamento dei lavori avverrà tramite concessione." il Soggetto Aggiudicatore ha messo a punto e presentato al MIT/STM il progetto preliminare modificato ed integrato con piano finanziario per gara di concessione. In data 2 dicembre 2005 (Delibera n° 145) il CIPE ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni e raccomandazioni, le integrazioni al progetto preliminare ed il relativo piano finanziario ai fini della gara per concessione. Considerato che le risorse al momento disponibili non consentono di finanziare l'intero importo di 278,80 MEuro, al fine di garantire l'espletamento della procedura di gara per concessione, il CIPE ha nella seduta del 29 marzo 2006 (Delibera n°75) deliberato l'assegnazione di 32,00 MEuro a valere sull'art. 1 comma 78 della legge 266/05.

Si rileva che, detto contributo unitamente ai 46,8 MEuro già disponibili, per un totale di 78,8 MEuro, consente di procedere con le attività finalizzate all'appalto delle opere di bonifica ambientale e di delimitazione con sponde di cassoni in calcestruzzo armato della zona di colmata (opere propedeutiche alla realizzazione della piattaforma logistica).

In tal modo, previo conferimento all'investimento delle opere propedeutiche già realizzate, nonché dell'eventuale residua somma non utilizzata e dopo il completamento del programmato finanziamento (delibera CIPE 121/2001), potrà procedersi alla gara di concessione (ex art. 19, comma 2 della legge 109/94) della piattaforma logistica che sarà completata e gestita secondo il piano finanziario, dal concessionario.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio

### Scheda Sintesi dell' Opera

ANAGRAFICA OPERA		DATI ECONOMICI	
Sistema	Sistemi Urbani	Costo	92,05
Infrastruttura	T.R.C. Rimini Fiera Cattolica	Disp.tà Finanziarie	
Intervento	80 Realizzazione Trasporto Rapido Costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini Fs - Riccione Fs	Contributi Statali	42,86
Sogg. Agg.re	Agenzia Mobilità - ex TRAM	di cui L.O.	42,86
Area geografica	Nord	Contributi UE	-
Regione	Emilia Romagna,	Contributi Enti Locali	31,66
Tipo trasporto	Tram	Contributi Privati	7,10
CUP	D91H9800000000	Totale disp.tà	81,62
Provveditore OO.PP	Piva Maria Giovanna, Provveditore per Emilia Romagna e Marche	Fab.gno residuo	10,43

FASI DI ATTUZIONE			
<b>Iter Approvativo</b>			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare	14/03/2003	20/12/2004	86/2004
Progetto Definitivo	17/11/2005	29/03/2006	93/2006
Richiesta Assegnazione Contributo			
<b>Iter Realizzativo</b>			
	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto	07/07/2007		
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori		21/03/2011	

Stato avanzamento		
Previsto	Effettivo	Delta
-	-	-
-	-	-

**SAL** % Meuro

Il Soggetto Aggiudicatore è l'Agenzia Mobilità ex TRAM. Il progetto, tecnicamente denominato Trasporto Rapido Costiero (T.R.C.), prevede la realizzazione di tre tratte: 1° tratta funzionale: Rimini Stazione FS - Riccione Stazione FS; 2° tratta funzionale: Rimini Stazione FS - Fiera di Rimini; 3° tratta funzionale: Riccione Stazione FS - Cattolica. La tratta Rimini FS - Riccione FS fa parte del Sistema Trasporto Rapido Costiero Ravenna - Cattolica (TRC) che si svilupperà lungo la riviera per migliorare la mobilità di breve e brevissimo raggio. Le prestazioni dell'attuale filovia Rimini Riccione che segue la strada Litoranea, con un percorso su sede promiscua, risentono molto del traffico privato soprattutto nella stagione estiva. 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 nuovo tracciato si sviluppa prevalentemente in superficie per una estesa di circa 10 Km, di cui 6 Km a semplice via di corsa e i restanti 4 Km a doppia via di corsa, in affiancamento alla linea FS Bologna Ancona e all'attuale filovia.

Nella seduta del 20 dicembre 2004 (Delibera n.86) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare e successivamente nella seduta del 27 maggio 2005 (Delibera n.70) ha assegnato programmaticamente un contributo di 42,86 MEuro ad integrazione dei fondi già disponibili pari a 38,74 MEuro. Il contributo di 42,86 MEuro verrà definitivamente assegnato in sede di approvazione del progetto definitivo. Nella delibera del 27 maggio 2005 il CIPE ha disposto che il progetto definitivo debba essere trasmesso entro il 31 dicembre 2005 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che provvederà a sottoporlo al CIPE entro il 30 aprile 2006. Il 17 novembre 2005 il progetto definitivo, contenente le prescrizioni previste dalla delibera CIPE 86/04, viene consegnato da Agenz, viene consegnato da Agenzia TRAM al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

In data 16 dicembre 2005 l'Agenzia TRAM ha attivato le procedure di Legge Obiettivo sul progetto definitivo e in data 16 gennaio 2006 si è aperta la Conferenza di Servizi e conclusa il 15 Marzo 2006. Il costo stimato dell'intervento nel progetto definitivo è di 92,05 MEuro, pari a quello del progetto preliminare considerando 9 unità di trazione invece di 15.

Il 29 marzo 2006 (Delibera n.93) in seduta CIPE è stata approvata la progettazione definitiva con prescrizioni. Tale approvazione comporta l'approvazione del vincolo preordinato all'espropriazione e la contestuale dichiarazione di pubblica utilità. Nella stessa seduta viene assegnato definitivamente il finanziamento di 42,86 MEuro per un costo dell'opera pari a 92,05 ME. Il 4.10.07 è stata richiesta la presentazione delle offerte alle ditte prequalificate per la definitiva aggiudicazione dell'appalto integrato. Il termine ultimo è il 24.11.07.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.azione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	19. Infrastrutture Istituzionali					Costo	281,23			
Infrastruttura	Infrastrutture Istituzionali					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	81	Infrastrutture Istituzionali				Contributi Statali	297,91			
Sogg. Agg.re	Provveditore per l'Abruzzo, Lazio, Sardegna					di cui L.O.	248,67			
Area geografica						Contributi UE	-			
Regione						Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	altro					Contributi Privati	-			
CUP	Cup distinto per ogni singolo intervento					Totale disp.tà	297,91			
Provveditore OO.PP.						Fab.gno residuo	- 16,68			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera					Previsto	Effettivo	Delta
Progetto Preliminare								32,45	32,45	-
Progetto Definitivo		29/03/2006	109/2004; 102/2006			91,27	91,27	-		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

La legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo. Sono state pertanto deliberate una serie di opere atte "ad assicurare l'efficienza dei complessi immobiliari sedi delle istituzioni dei presidi centrali per la sicurezza strategica dello stato e delle opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali". L'approvazione da parte del CIPE degli interventi hanno avuto approvazione, parte con delibera 109/2004 ed in parte con delibera 102/2006.



Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Schemi Idrici					Costo	86,20				
Infrastruttura	Acquedotto Montescuro Ovest.					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	82	Acquedotto Montescuro Ovest				Contributi Statali	67,61				
Sogg. Agg.re	Ag. regionale rifiuti e acque Regione Siciliana					di cui L.O.	20,41				
Area geografica	Isole					Contributi UE	-				
Regione	Sicilia,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Privati	18,59				
CUP	J15F04000050004					Totale disp.tà	86,20				
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare	27/11/2002	20/12/2004	114/2004			-	-	-			
Progetto Definitivo	03/08/2005	29/03/2006	88/2006			-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-			
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	31/05/2007	15/02/2005									
Affidamento appalto											
Consegna lavori	01/06/2008										
Esecuzione lavori	01/12/2008	29/11/2010									

Il Soggetto Aggiudicatore è il Commissario delegato per l'emergenza idrica della Sicilia. Le opere previste consentono di dotare l'intera fascia sud occidentale della Sicilia di una infrastruttura acquedottistica essenziale e necessaria a sostenere un efficiente servizio idrico potabile delle province di Agrigento, Trapani e Palermo. L'attuale infrastruttura non è più in grado di assolvere a tale compito. Il costo dell'intervento è di 86,2 MEuro di cui 18,59 MEuro provenienti da fondi privati, 47,20 MEuro da fondi pubblici e 20,41 MEuro finanziati dalla legge Obiettivo. Nella seduta del 20.12.2004 (del.114/04) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare e ha concesso il finanziamento dell'importo di 20,41 MEuro a valere sui fondi della Legge Obiettivo a completamento dei fondi già disponibili. Il 03 agosto 2005 veniva trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo e ad inizio 2006 l'istruttoria veniva completata e trasmessa al CIPE che con delibera n. 88/2006 del 29 marzo 2006 approvava la progettazione definitiva, in linea tecnica con prescrizioni.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Grandi Hub Aeroportuali					Costo	306,80			
Infrastruttura	14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Stradali e Ferroviari					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	83	Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata - Parma				Contributi Statali	172,11			
Sogg. Agg.re	Metro Parma S.p.A.					di cui L.O.	172,11			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Emilia Romagna,					Contributi Enti Locali	96,84			
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	-			
CUP	I71I05000020001					Totale disp.tà	268,95			
Provveditore OO.PP.	Piva Maria Giovanna, Provveditore per Emilia Romagna e Marche					Fab.gno residuo	37,85			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	24/05/2004	20/12/2004	107/2004			-	-	-		
Progetto Definitivo	15/12/2005	29/03/2006	92/2006			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	09/02/2007									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il Soggetto Aggudicatore è il Comune di Parma.L'intervento prevede un sistema di trasporto pubblico articolato su tre linee integrate tra loro di cui due di metropolitana leggera:Linea A - Scambiatore Nord (Autostrada) - Stazione FS - Interconnessione p.le Barbieri - Scambiatore e campus universitario;Linea B - Stazione FS - Ospedale Maggiore - Interconnessione p.le Barbieri - Scambiatore Traversetolo - Ospedale "Città di Parma"Linea C - Realizza il collegamento ferroviario tra la stazione FS e l'Aeroporto di Parma (allacciando così le due linee di metropolitana leggera dell'aeroporto)Il progetto preliminare è all'esame delle Amministrazioni ed Enti competenti secondo le procedure della Legge Obiettivo. Il 29 marzo 2006 è stato approvato il progetto definitivo con assegnazione di un contributo di 172,112 MEuro.

Stato d'attuazione																				
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio										
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																				
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>														
Sistema	Edilizia Scolastica					<b>Costo</b>														
Infrastruttura	Edilizia scolastica					<b>489,08</b>														
Intervento	84	Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici					<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Sogg. Agg.re	Provincia o comune competente					Contributi Statali <b>489,08</b>														
Area geografica	Nazionale					di cui L.O. <b>295,20</b>														
Regione	Multiregionale,					Contributi UE <b>-</b>														
Tipo trasporto	Scuola					Contributi Enti Locali <b>-</b>														
CUP						Contributi Privati <b>-</b>														
Provveditore OO.PP.						<b>Totale disp.tà</b>														
						<b>489,08</b>														
						<b>Fab.gno residuo</b>														
						<b>-</b>														
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																				
<b>Iter Approvativo</b>																				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																	
Progetto Preliminare																				
Progetto Definitivo		17/11/2006	143/2006																	
Richiesta Assegnazione Contributo																				
<b>Iter Realizzativo</b>																				
	Inizio	Fine	n. delibera																	
Gara d' appalto																				
Affidamento appalto																				
Consegna lavori																				
Esecuzione lavori																				
						<b>Stato avanzamento</b>														
						SAL [ % Meuro														
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>						Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																		
-	-	-																		
-	-	-																		

piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici: il piano si inserisce in un programma più ampio a livello regionale sulla base del rischio "potenziale". Più specificatamente il piano concentra l'attenzione sugli edifici costruiti in zone sismiche prima del 1979, per le quali non esiste una normativa esaustiva, mirando quindi ad elevare il livello di sicurezza complessivo degli edifici.

Struttura Tecnica di Missione		Programma Infrastrutture Strategiche									
Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.ione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
Scheda Sintesi dell' Opera											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Hub Interportuali					Costo	16,63				
Infrastruttura	Hub Interportuali - Nola										
Intervento	85	Hub Interportuali Nola - Potenziamento infrastrutture esterne viabilità d'accesso				Disp.tà Finanziarie					
Sogg. Agg.re	Presidente della regione Campania					Contribuzi Statali	16,63				
Area geografica	Sud					di cui L.O.	-				
Regione	Campania,					Contribuzi UE	-				
Tipo trasporto	Strada					Contribuzi Enti Locali	-				
CUP	B51B03000180001					Contribuzi Privati	-				
Proveditore OO.PP.	Carlea Donato, Proveditore per la Campania e Molise					Totale disp.tà	16,63				
						Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	10/03/2003	18/03/2005	17/2005				100,00	88,09	-	11,91	
Progetto Definitivo	26/09/2005						16,63	14,65	-	1,98	
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto		23/01/2006									
Consegna lavori		26/01/2006									
Esecuzione lavori											

L'interporto di Nola è localizzato in posizione baricentrica rispetto alla "regione metropolitana campana" che è l'area più densamente abitata della regione Campania delimitata dalle conurbazioni intorno a Napoli (Caserta, Benevento, Avellino e Salerno). L'interporto è collocato nelle immediate vicinanze dello snodo tra le due principali direttrici autostradali A16-A30 che collegano la Campania con il resto d'Italia ed è in prossimità di uno di principali nodi della rete autostradale. Il progetto presentato al MIT secondo le procedure di Legge Obiettivo, prevede l'adeguamento ed il potenziamento della viabilità di accesso all'interporto. Il costo dell'intervento è di circa 30,98 M€ e se ne richiedeva l'intero finanziamento in Legge Obiettivo. Nella seduta del 18 marzo 2005 (Del. n.17/2005) il CIPE ha approvato, con prescrizioni, la progettazione preliminare rinviando l'esame della richiesta di finanziamento dell'opera.

Il 26 settembre 2005 è stata trasmessa al MIT la progettazione definitiva ed in data 20 aprile 2006 si è aperta la Conferenza di Servizi che entro i termini di legge di scadenza della Conferenza stessa, stabiliti dal D.Lgs. 163/06, ha acquisito tutti i pareri. Dalla "scheda di progetto unificata" predisposta dall'Interporto Campano, necessaria per la presentazione della progettazione definitiva al CIPE, è risultato che: il progetto Definitivo dell'opera è stato approvato dalla Regione Campania con Ordinanza P.G.R.C. n. 1118 del 22/08/05, secondo le procedure della legge regionale 80/94; il progetto esecutivo di un primo lotto funzionale è stato approvato dalla Regione Campania con Ordinanza PGRC n. 1129 del 10/01/06 e n. 1143 del 6/07/06, secondo le procedure della legge regionale 80/94; in base al III° protocollo Aggiuntivo all'Accordo di Programma Quadro "Infrastrutture per la viabilità della Regione Campania" del 20/12/05 con delibe con deliberazione DGR 1730 del 6/12/05 è stato assegnato un finanziamento per il 1° lotto funzionale pari a 16,63 M€ a valere sui fondi FAS;

in data 23/01/06 sono stati aggiudicati i lavori del primo lotto funzionale ed in data 26/01/06 è avvenuta la consegna delle attività; il progetto esecutivo di un secondo lotto funzionale è stato approvato con Delibera Regionale n.2001 del 30/11/06; l'intervento è ricompreso nell'elenco delle opere indicate nello schema del 4° Protocollo Aggiuntivo (in corso di formalizzazione) con il quale si programmano le risorse comprese nella riserva del 30% della quota regionale attribuita dal CIPE con Del. 3/06 alla Regione Campania da destinare alle infrastrutture strategiche di interesse nazionale, assicurando la copertura economica. Risulta in itinere il finanziamento del 2° lotto funzionale per un importo pari a 14.354.581,83 euro a valere sui fondi FAS.

Nota: la Struttura Tecnica di Missione non era a conoscenza delle informazioni in occasione della Conferenza di Servizi del 20/04/06, e poi desunte dalla Scheda unificata consegnata in data 11/12/06.

Inoltre, le ulteriori informazioni relative al 2° lotto funzionale sono state fornite su richiesta della STM in data 12/12/06 dalla Società Interporto Campano.

Risulta pertanto che per l'approvazione e il finanziamento dell'opera, siano stati attivati due iter procedurali distinti:

uno relativo alla Legge Obiettivo,

l'altro relativo alla L.R. 80/84.

Quest'ultima poi, ha reso disponibili le necessarie coperture finanziarie a valere sui fondi FAS.

Conseguentemente l'iter di Legge Obiettivo è stato chiuso definitivamente.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	87,42			
Infrastruttura	Itinerario Nord merci Saronno, Seregno, Novara					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	86	Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	FerrovieNord S.p.A.					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Piemonte, Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	E11J0400000001					Totale disp.tà	-			
Provveditore OO.PP.	Lops Celestino, Provveditore per il Piemonte e la Val D'Aosta					Fab.gno residuo	87,42			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	10/05/2003	18/03/2005	21/2005							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
						%				
							Previsto	Effettivo	Delta	
							-	-	-	
							-	-	-	

L'intervento prevede: 1) Il raddoppio della linea in variante esterna all'abitato di Galliate per una lunghezza complessiva di 8,2 km. per adeguare la linea alle funzioni di collegamento tra Torino e Novara con l'Aeroporto di Malpensa; 2) L'eliminazione dei passaggi a livello esistenti e delle interferenze tra la linea e la viabilità locale per il tratto in variante esterna attraverso la realizzazione di sovra/sottopassi. 3) L'eliminazione della criticità relativa all'attraversamento del Naviglio Langosco ovvero del rallentamento a 10 km/h per il materiale rotabile di categoria UIC RIV C2 (es. TAF) con la costruzione di un nuovo ponte affiancato all'esistente. 4) L'ammodernamento impiantistico della rete (segnalamento, elettrificazione e telecomunicazioni). 5) Realizzazione di una nuova stazione con possibilità di integrazione con autostrada e linea AC/AV. Nella seduta del 18 marzo 2005 il Cipe ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare per un importo di 87,42 milioni di euro.

Stato d'attuazione											
PP In redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	288,00				
Infrastruttura	Asse autostradale A4					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	87 Tangenziale Sud Brescia: Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), di Poncarale e l'aeroporto di Montichiari					Contributi Statali	37,00				
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	-				
Area geografica	Nord					Contributi UE	0,70				
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	250,30				
CUP	D41B00000140003					Totale disp.tà	288,00				
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare							32,12	32,12	0,00		
Progetto Definitivo	30/05/2003	18/03/2005	24/2005				92,50	92,50	-		
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	15/05/2005	11/11/2005									
Affidamento appalto											
Consegna lavori	13/12/2006										
Esecuzione lavori	13/12/2006	30/12/2010									

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. Il progetto riguarda la realizzazione di un raccordo autostradale tra l'autostrada A4 (caselli di Ospitaletto e Brescia Est), l'autostrada A21 (nuovo casello di Poncarale) e la viabilità d'accesso all'aeroporto di Montichiari proponendosi quale naturale completamento del raccordo tra l'autostrada A4 e la Valtrompia. La realizzazione di entrambi gli interventi costituirà una sorta di anello stradale, con la città di Brescia in posizione centrale, con la funzione di ridistribuire i flussi di traffico su un'infrastruttura di trasporto efficiente e rapida, consentendo di risolvere i gravi problemi di traffico dell'area Bresciana lungo le direttrici di penetrazione radiale verso il capoluogo e lungo gli assi tangenziali urbani Sud ed Ovest.

La realizzazione dell'opera consentirà di decongestionare l'attuale rete stradale, ordinaria ed autostradale assorbendo quota parte del traffico di lunga percorrenza (caratterizzato dagli spostamenti provenienti dalle aree ad Ovest di Milano diretti verso il Veneto e più in generale il Nord - Est d'Italia) e quota parte dei flussi insistenti sulle arterie radiali di penetrazione al capoluogo (che attualmente attraversano diversi centri urbani con conseguente decadimento degli standard relativi alla sicurezza). Il costo dell'opera è di 295,82 MEuro totalmente in autofinanziamento; nella seduta del 18 marzo 05 il CIPE ha approvato la progettazione definitiva con delibera 24/2005. I lavori sono iniziati e prevedono di concludersi alla fine del 2010.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	295,02			
Infrastruttura	Adeguamento Cassia Roma-VT					Disp.tà Finanziario				
Intervento	88	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)				Contributi Statali	6,64			
Sogg. Agg.re	Regione Lazio					di cui L.O.	6,64			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Lazio,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F31B01000200001					Totale disp.tà	6,64			
Provveditore OO.PP.	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					Fab.gno residuo	288,38			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	28/11/2003	18/03/2005	11/2005;							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori	01/02/2010									

Il progetto prevede il completamento dell'adeguamento a 4 corsie (secondo le nuove norme del D.M. 5.11.2001 per strade tipo B) della ex Strada Statale n° 2 Via Cassia nel tratto tra il lago di Monterosi e la tangenziale di Viterbo. L'opera ha un'estensione di circa 32 km. Sono previsti 8 svincoli a due livelli (S.S. n° 311 Nepesina, Sutri Sud, Sutri Nord - S.P. Trevignanese, Capranica Scalo, Capranica Nord, Cassia e S.P. lago di Vico, Vetralla Sud Vetralla Nord - S.P. Vetrallese). La velocità di progetto è di 120 km/h. Il CIPE nella seduta del 18 marzo 2005 (Delibera n°11) ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare dell'adeguamento a 4 corsie della SS Cassia dal Km 41 al Km 74 ed ha concesso un finanziamento di 6,64 milioni di euro a copertura delle spese per la progettazione definitiva. Il costo dell'opera è di 295,02 milioni di euro e la copertura finanziaria sarà definita all'atto dell' approvazione del progetto definitivo.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	1.198,54			
Infrastruttura	Completamento stradale Corridoio 5 e dei valichi confinari					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	89	A4 Venezia Trieste - Quarto d'Altino Sistiana				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	ANAS					dj cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Veneto, Friuli Venezia Giulia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	1.198,54			
CUP	I51B0200000007					Totale disp.tà	1.198,54			
Provveditore OO.PP.	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
								Meuro		
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				Previsto		Effettivo	Delta
Progetto Preiminare	22/05/2003	18/03/2005	13/2005				-	-	-	
Progetto Definitivo							-	-	-	
Richiesta Assegnazione Contributo							-	-	-	
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

L'intervento riguarda il tratto compreso tra il km 11+650 ed il km 106+150, per un totale di 94,5 km, si colloca all'interno del Corridoio Plurimodale n. 5 (Trieste-Ljubljana-Kiev) e si svolge nelle aree sud delle regioni Veneto e Friuli-Venezia-Giulia; si sviluppa lungo tutto il tratto orientale della A4 Venezia-Trieste dal Passante di Mestre, con il quale si collega senza soluzioni di continuità fino a Villesse, dove si congiunge con il nuovo raccordo autostradale Villesse-Gorizia. Gli obiettivi dell'opera sono quelli di migliorare la mobilità di un tratto che registra un crescente stato di sofferenza, con livelli di servizio incompatibili per una infrastruttura autostradale; la funzionalità e le condizioni di sicurezza. L'importo del progetto ammonta complessivamente a 746,85 MEuro e la copertura finanziaria verrà garantita in completo autofinanziamento della Concessionaria (con le risorse della gestione operativa così come previsto). Nella seduta del 18 marzo 2005 il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare, e ha preso atto delle relative coperture finanziarie (delibera CIPE n. 13/2005). N.B. Si è ora in attesa di ricevere il progetto definitivo dell' opera, che deve essere redatto nel rispetto delle prescrizioni imposte dalla delibera CIPE su citata, prescrizioni che prevedono in particolar modo di garantire l'armonizzazione dell' opera stradale con la linea ferroviaria AV/AC tratta Venezia - Ronchi dei Legionari (progetto anch' esso in redazione) al fine di risolvere le interferenze fra le due opere.



Stato d'attuazione										
PP In redazione	PP approvato	PD In redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Pl. Dorsale Centrale					Costo	563,00			
Infrastruttura	Collegamento stradale Campogalliano Sassuolo					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	90 (P) Collegamento stradale Campogalliano - Sassuolo. A22 - A1 Campogalliano Km 313+000					Contributi Statali	232,67			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	232,67			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Emilia Romagna,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	-			
CUP	F81B03000120001					Totale disp.tà	232,67			
Provveditore OO.PP.	Piva Maria Giovanna, Provveditore per Emilia Romagna e Marche					Fab.gno residuo	330,33			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	30/06/2003	18/03/2005	20/2005			-	-	-		
Progetto Definitivo	23/05/2005					-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		27/10/2009								

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. L'opera consiste in un raccordo autostradale di collegamento tra l'autostrada A1, l'autostrada A22 e la S.S. 467 Pedemontana interessando il sistema tangenziale di Modena. Dopo l'attraversamento della S.S. 9 (via Emilia) il tracciato si affianca alla linea ferroviaria Bologna - Milano fino a giungere a Sassuolo sulla S.S. 467. Il nuovo collegamento autostradale contribuisce a risolvere il problema del collegamento di Sassuolo e dei comuni limitrofi con il sistema nazionale di viabilità. La lunghezza del tratto principale, escluso gli svincoli, è di 15 Km. Nella seduta del 18 marzo 2005 (Delibera n.20) il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare della bretella autostradale da Campogalliano a Sassuolo. Tempo di realizzazione è previsto in 30 mesi. Il CdA Anas ha esaminato la proposta di project financing decidendo di ricorrere, per la realizzazione e gestione, all'affidamento in concessione al fine di ridurre i tempi di esecuzione ed ottimizzare i costi.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	1.970,00			
Infrastruttura	Raddoppio Messina-Catania-Siracusa					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	91	Messina- Catania: raddoppio Giampileri - Fiumefreddo				Contributi Statali	1.970,00			
Sogg. Agg.re	RFI					dj cui L.O.	-			
Area geografica	Isole					Contributi UE	-			
Regione	Sicilia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J11H030000150001					Totale disp.tà	1.970,00			
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	10/06/2003	27/05/2005	62/2005			-	-	-		
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il Soggetto Aggiudicatore è RFI. Il nuovo tracciato ferroviario, tra Giampileri e Fiumefreddo, si sviluppa sempre a monte del tracciato attuale, prevalentemente in galleria, in un ambito collinare tagliato da vallate che scendono verso il mare e vengono intercettate dalla nuova linea nei brevi tratti allo scoperto. Sono previste due nuove stazioni (Fiumefreddo e Sant'Alessio - S.Teresa) e quattro nuove fermate (Alcantara, Taormina, Nizza-Ali e Itala-Scaletta), oltre ad un riassetto della stazione di Letojanni. L'intervento di raddoppio potrà essere realizzato in due fasi funzionali: Fiumefreddo - Taormina e Letojanni - Giampileri. Nella seduta del 27 maggio 2005 (Delibera n°62) il CIPE ha approvato il progetto preliminare. Il costo dell'opera è di 1.970 MEuro totalmente finanziato da contratto di programma di RFI. Il progetto definitivo è stato approvato il 27 maggio 2005 con delibera 62/2005.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	142,06			
Infrastruttura	Asse autostradale A4					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	92	A4 Raccordo autostradale Villesse - Gorizia: ampliamento ed adeguamento a sezione autostradale				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Friuli Venezia Giulia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	100,99			
CUP	I54E02000050009					Totale disp.tà	100,99			
Provveditore OO.PP.	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					Fab.gno residuo	41,07			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	22/05/2003	27/05/2005	61/2005							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegrazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
						<b>Stato avanzamento</b>				
						Previsto	Effettivo	Delta		
						2,70	2,14	-	0,56	
						3,84	3,04	-	0,80	
						SAL [ % Meuro				

Il progetto si sviluppa lungo l'attuale collegamento tra la A4 in Comune di Villesse ed il valico confinario di S. Andrea con la Slovenia e con le strutture autoportuali di Gorizia. L'obiettivo principale dell'intervento è quello di migliorare la viabilità di un raccordo stradale, che costituisce l'unico collegamento esistente tra la A4 e le aree portuali di Monfalcone e Trieste con Gorizia ed il confine di Stato. L'intervento consentirà di migliorare le condizioni di sicurezza e le condizioni ambientali dell'area interessata con l'installazione di barriere antirumore e del sistema di trattamento delle acque meteoriche. Il progetto preliminare è stato approvato, con prescrizioni, dal CIPE nella seduta del 27 maggio 2005 (Delibera n°61). Tempi di realizzazione previsti: 3 anni. Previsione di attivazione dell'opera nel 2009. L'importo del progetto ammonta a 100,98 MEuro e la copertura finanziaria.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	18,80			
Infrastruttura	Nodo d'interscambio AC/SFR/MM					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	93	Nodo d'interscambio AC/SFR/MM/trasporto Pubblico-Privato su gomma				Contributi Statali	13,25			
Sogg. Agg.re	A.T.M. SpA					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Area Sosta/Servizi					Contributi Privati	5,55			
CUP	B41I07000140005					Totale disp.tà	18,80			
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	12/11/2007	21/12/2007	163/2007				Previso	Effettivo	Delta	
Progetto Definitivo							100,00	-	- 100,00	
Richiesta Assegnazione Contributo							18,80	-	- 18,80	
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto	05/12/2003									
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Uno degli interventi caratterizzanti l'accessibilità al Nuovo Polo Fieristico di Rho-Però è il nodo di interscambio tra la rete ferroviaria (con fermata Alta Capacità e Servizio ferroviario Regionale), la rete delle metropolitane milanesi (con la stazione Rho Fiera della linea M1) e il trasporto pubblico privato su gomma. Il progetto in esame prevede la realizzazione, nell'ambito del nodo di interscambio, di un parcheggio multipiano (2.097 posti auto) e della relativa viabilità di accesso, delle opere di attestamento dei servizi pubblici su gomma (urbani ed extra urbani), delle connessioni con la nuova fermata ferroviaria e la stazione della M1. Il progetto preliminare pur avendo ottenuto tutti i pareri e nella seduta del 26 maggio 2005 l'approvazione dal CIPE, è stato ripresentato ex novo con una seconda progettazione e dopo aver ripetuto l'iter istruttorio è stato approvato dal CIPE in data 21.12.07 per il costo di 18,80 Meuro.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Grandi Hub Aeroportuali					Costo	223,92			
Infrastruttura	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	94	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia				Contributi Statali	1,00			
Sogg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Veneto,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J51H03000170000					Totale disp.tà	1,00			
Provveditore OO.PP.	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					Fab.gno residuo	222,92			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
								Meuro		
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo		Delta	
Progetto Preliminare	05/06/2003	27/05/2005	69/2005			-	-	-		
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il Soggetto Aggiudicatore è RFI. Il progetto, proposto da RFI, vuole realizzare il collegamento con l'aeroporto di Venezia tessera mediante una nuova linea a doppio binario (estesa complessiva di circa 7 km) che si distacca dalla linea VE-TS e termina nella nuova stazione a servizio dell'aeroporto. Il costo dell'opera è di 223,92 milioni di euro ed in data 27 maggio 2005 il CIPE approvava, con prescrizioni, il progetto preliminare rinviando alla fase successiva il finanziamento dell' opera.

Stato d'attuazione											
PP In redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	302,45				
Infrastruttura	Malpensa accessibilità ferroviaria					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	95	Malpensa - Potenziamento Gallarate-Rho Realizzazione 3° Binario				Contributi Statali	10,00				
Sogg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	-				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-				
CUP	J31J0500010000					Totale disp.tà	10,00				
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	292,45				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare	10/05/2003	27/05/2005	65/2005			-	-	-			
Progetto Definitivo						-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-			
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori	01/07/2009										

Il potenziamento consiste nella realizzazione del terzo binario sulla direttrice Rho - Gallarate che insieme agli altri progetti previsti nell'area Nord-Occidentale della Lombardia assicura la completa accessibilità a Malpensa anche dalle potenziate direttrici Nord (Svizzera) quali Briga - Cantone Vallese e Varese - Lugano. Il progetto preliminare, del costo è di 302,45 MEuro, nella seduta del 27 maggio 2005 (del. N. 65/2005) ha ottenuto l'approvazione con prescrizioni del CIPE. Nel mese di dicembre 2006 si è provveduto alla redazione di una prima bozza di un protocollo d'Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e Regione Lombardia sull' "Accessibilità a Malpensa e potenziamento della viabilità di adduzione alla provincia di Varese", secondo il quale, le parti riconoscono priorità ed urgenza a questo intervento ed il Ministero delle Infrastrutture si impegna a garantire i finanziamenti necessari, nella fattispecie 10 MEuro nel 2007, per la redazione del progetto definitivo del triplicamento e per lo studio di fattibilità e la successiva progettazione del raccordo.

**Programma Infrastrutture Strategiche**  
Struttura Tecnica di Missione

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio

**Scheda Sintesi dell' Opera**

<b>ANAGRAFICA OPERA</b>				<b>DATI ECONOMICI</b>												
Sistema	Corr. Trav. e Dorsale Appenn.			Costo	<b>532,00</b>											
Infrastruttura	Raddoppio Spoleto - Terni			Disp.tà Finanziarie												
Intervento	96	Raddoppio Spoleto - Terni		Contributi Statali	529,00											
Sogg. Agg.re	RFI			di cui L.O.	-											
Area geografica	Centro			Contributi UE	-											
Regione	Umbria,			Contributi Enti Locali	-											
Tipo trasporto	Ferrovia			Contributi Privati	-											
CUP	J61H02000090008			Totale disp.tà	<b>529,00</b>											
Provveditore OO.PP	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria			Fab.gno residuo	<b>3,00</b>											
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																
<b>Iter Approvativo</b>																
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera													
Progetto Preliminare	09/06/2003	27/05/2005	68/2005													
Progetto Definitivo																
Richiesta Assegnazione Contributo																
<b>Iter Realizzativo</b>																
	Inizio	Fine	n. delibera													
Gara d' appalto																
Affidamento appalto																
Consegna lavori																
Esecuzione lavori																
				<b>Stato avanzamento</b>												
				SAL [ % Meuro												
				<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </table>				Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta														
-	-	-														
-	-	-														

La linea Orte - Falconara, costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro - marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano - Roma e la direttrice Adriatica. Sulla linea circolano giornalmente 80 treni viaggiatori e 10 treni merci. La linea, interamente elettrificata, è prevalentemente a semplice binario con piccole tratte a doppio binario. Il progetto preliminare prevede il raddoppio della tratta Terni - Spoleto attraverso un nuovo tracciato di 22 Km, da realizzarsi prevalentemente in galleria, con posto di incrocio e precedenza intermedio. Sarà, inoltre, mantenuto in esercizio il binario attuale con gestione dei due binari come linee separate a binario unico. L'attuale tracciato di 29,3 Km, è caratterizzato da forti limitazioni operative e funzionali a causa di una pendenza massima del 22%, raggi di curvatura minimi di 350 m, e una conseguente ridotta velocità di esercizio (85 Km/h). Il piano di esercizio della futura linea prevede che sul nuovo binario viaggino treni passeggeri veloci e treni merci carichi, mentre attualmente sulla linea viaggiano treni passeggeri locali e treni merci scarichi.

La nuova soluzione di tracciato proposta, oltre ad un'accesa qualità del servizio anche in termini di sicurezza, consentirà un risparmio di tempo, nel tratto Terni - Spoleto di circa 10 minuti. Nella seduta del 27 maggio 2005 (Delibera n° 68) il CIPE ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare del nuovo tracciato. Attivazione prevista entro il 2014.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	18,00			
Infrastruttura	Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale					Disp.tà Finanziario				
Intervento	97	Interporto Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l' A12 Roma-Civitavecchia e l'interporto				Contributi Statali	18,00			
Sogg. Agg.re	Regione Lazio					di cui L.O.	18,00			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Lazio,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F51B0100060001					Totale disp.tà	18,00			
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare										
Progetto Definitivo	19/10/2004	27/05/2005	66/2005							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Svincolo autostradale tra l' A12 Roma - Civitavecchia e l'interporto. A ottobre 2004 la Regione Lazio ha trasmesso al MIT il progetto definitivo dello svincolo autostradale tra l' A12 Roma - Civitavecchia e l'interporto di Fiumicino per un importo di 18 MEuro. Il Cipe nella seduta del 27 Maggio 2005 (Delibera n°66) ha approvato la progettazione definitiva ed ha concesso un finanziamento di 18,00 MEuro subordinato alla risoluzione delle questioni poste dalla Convenzione in essere con il Consorzio Interporto di Fiumicino CIRF SpA. Con una nota del 20.12.05 la Regione Lazio informa che il Comune di Fiumicino ha apportato i chiarimenti richiesti circa gli obblighi che CIRF S.p.A. ha assunto; chiarisce in particolare, che CIRF S.p.A. svolge un ruolo di mero soggetto promotore senza che siano posti a suo carico gli oneri relativi alla realizzazione di tali opere. In virtù di ciò, la Regione invia comunicazione di positiva definizione della fase di accertamento. Nelle sedute de l'29 marzo il CIPE (Delibera n°109) conferma il finanziamento già precedentemente assegnato. L' effettiva erogazione del contributo è subordinata alla realizzazione di un primo stralcio funzionale delle opere interne dell' interporto.



Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	1.540,10			
Infrastruttura	Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	98	Raddoppio Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure Marina				Contributi Statali	619,80			
Sogg. Agg.re	RFI					d/ cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Liguria,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J71J0400000008					Totale disp.tà	619,80			
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	920,30			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	10/03/2003	29/07/2005	91/2005				Previsto	Effettivo	Delta	
Progetto Definitivo							1,46	0,62	-	0,84
Richiesta Assegnazione Contributo						Meuro	22,52	9,62	-	12,90
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

ILinea Genova - Ventimiglia: la linea si sviluppa per 144,2 km lungo la costa occidentale della Liguria, fu costruita a semplice binario fra gli anni 1856 e 1878. La nuova infrastruttura doveva assicurare le comunicazioni internazionali dell'Italia con Francia e Spagna e servire numerose località della costa ligure. Le caratteristiche del tracciato, ad un solo binario, resero nel tempo la linea inadeguata a sopportare incrementi significativi del traffico sia merci che viaggiatori. In tempi successivi, furono quindi realizzati, i raddoppi delle tratte: Genova P. Principe - Genova Voltri (km 14,1) Loano - Albenga (km 8,9) Ospedaletti - Ventimiglia (km 7,1). Nel 1977 fu attivato il raddoppio della linea fra Genova Voltri e Finale Ligure (km 47,1). Il 27 settembre 2001 è stata attivata la tratta S. Lorenzo - Ospedaletti (km 23,9). In tale contesto il progetto di raddoppio, realizzato da RFI (Soggetto Aggiudicatore), si propone di completare il potenziamento della linea con un nuovo tracciato su doppio binario a monte, in sostituzione delle attuali tratte a singolo binario nonché della tratta Loano - Albenga a doppio binario, e si articola nelle seguenti opere funzionali: 1. San Lorenzo - Andora (km 20,5) 2. Andora - Finale Ligure (km 31,9).

La tratta San Lorenzo - Andora, che non segue le procedure della Legge Obiettivo, è lunga 20,5 km, ha un costo compl di 549 MEuro, ed è stata affidata all' associazione temporanea di imprese Ferrovia-Cossi nel marzo 2004 tramite appalto integrato. Il 23.11.2005 sono partiti i lavori per lo scavo della prima galleria del raddoppio della linea ferroviaria fra Andora e San Lorenzo: 19 chilometri, di cui oltre 16 in galleria; sarà impiegata una fresa lunga 150 metri, del peso di 1200 tonnellate, che scaverà 4 delle 11 gallerie del tracciato. La conclusione dei lavori e' prevista per il primo semestre 2009. La tratta Andora - Finale Ligure (km 31,9) si compone di 25 Km di gallerie di cui la più lunga, Alassio Est, è di 4,8 Km. Nella seduta del 29 luglio 2005 (Delibera n°91) il Cipe ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni, il progetto preliminare. Il costo dell'opera è di 1.540,30 MEuro totalmente finanziati da RFI a valere sulle risorse del Contratto di Programma 2001-2005. E' in corso la progettazione definitiva dell'opera da avviare all'approvazione del CIPE ex art. 4 del D.Lgs. 190/2002.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	4.200,00				
Infrastruttura	Asse Pedemontano Lombardo					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	99 Pedemontana lombarda Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse.					Contributi Statali	1.066,90				
Sogg. Agg.re	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.					di cui L.O.	916,90				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	2.682,94				
CUP	F11B0600027007					Totale disp.tà	3.749,84				
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	450,16				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL					
	Arrivo STM	Sedula CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare	04/02/2004	29/07/2005	77/2006								
Progetto Definitivo											
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro					
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											
							%				
							107,94	2,57	0,05	-	2,52
								2,14	-	105,80	

Il collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo, prevede il completamento del sistema tangenziale di Varese, la realizzazione dell'anello meridionale della Tangenziale di Como (a sua volta suddiviso in due tratte), la realizzazione dell'asse autostradale di collegamento fra i bacini di utenza posti ad ovest ed est dell'area milanese e relative opere complementari. La progettazione preliminare ha proposto un collegamento per uno sviluppo complessivo di km 76,488 e si compone sostanzialmente delle seguenti parti: il completamento del Sistema Tangenziale di Varese a nord da Folla di Malnate sino al valico svizzero di Gaggiolo e a sud ovest dall'innesto sull'A8 Milano - Laghi presso lo svincolo di Gazzada sino al Ponte di Vedano Olona (km 10,680) ; la realizzazione della Tangenziale di Como che collega la A9 Milano Chiasso, la SP 35 "Cantù - Como" e la ex SS 342 "Briantea" in Comune di Albese con Cassano (km 9) l'asse principale Est - Ovest (km 56,804).

Tale asse si estende dalla A4 in Comune di Osio Sotto/Dalmine alla A51 Tangenziale Est a Vimercate con due corsie per senso di marcia con emergenza (Tratta D). Superata (con interconnessione) la A51 il percorso prosegue a tre corsie per senso di marcia con emergenza da Usmate Velate sino a Desio, dove interseca la SS 36 "Valassina" e a Cesano Maderno dove si interrompe sulla ex SS 35 (Tratta C). Per la ex SS 35 (Milano-Meda) la concessionaria prevede uno stanziamento economico per il parziale potenziamento della strada esistente (km 5,800 su km 10,400 effettivamente utilizzati). L'intervento autostradale prevede poi, sempre dalla ex SS 35, a Lentate sul Seveso tre corsie per senso di marcia con emergenza sino alla A9 tra Turate e Lomazzo (Tratta B) e con sezione a due corsie per senso di marcia con emergenza fino alla A8 a Cassano Magnago (Tratta A); il collegamento è previsto per circa km 45,6 in sede naturale

Stato d'attuazione												
PP In redazione	PP approvato	PD In redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio		
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>												
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>						
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	1.578,00					
Infrastruttura	Tangenziale EST esterna di Milano					Disp.tà Finanziarie						
Intervento	100	(P) Tangenziale EST esterna di Milano				Contributi Statali	-					
Sogg. Agg.re	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.					di cui L.O.	-					
Area geografica	Nord					Contributi UE	-					
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-					
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	1.578,00					
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	1.578,00					
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>						
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro						
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare	12/06/2003	29/07/2005	95/2005				-	-	-			
Progetto Definitivo							-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo							-	-	-			
<b>Iter Realizzativo</b>												
	Inizio	Fine	n. delibera									
Gara d' appalto												
Affidamento appalto												
Consegna lavori												
Esecuzione lavori												

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. Il progetto prevede di realizzare un corridoio autostradale, che collega l'Autostrada A4 a Nord con l'Autostrada A51 all'altezza di Agrate Brianza, ed a Sud l'Autostrada A1 all'altezza del Comune di Melzo. Il tracciato interconnette il nuovo asse autostradale Milano - Bergamo - Brescia, nonché tutta la viabilità secondaria di collegamento da e per Milano. La realizzazione della nuova Tangenziale Est esterna di Milano vuole risolvere il problema del traffico nell'area est di Milano nel rispetto di un disegno evolutivo complessivo del nodo infrastrutturale milanese. La necessità di tale intervento discende dall'esigenza di relazioni infraprovinciali autonome rispetto all'assetto metropolitano milanese, dall'aumento dei volumi di traffico che cresceranno con il rafforzamento dell'asse di scambio con le aree ad est di Milano, rappresentato dalla nuova autostrada Milano - Brescia e dal potenziamento a quattro corsie per senso di marcia del tratto dell'autostrada A4 tra Milano Est e Orio al Serio.

A seguito delle varianti progettuali, il progetto preliminare è stato ripubblicato a dicembre 2004, e nella seduta del 29 luglio 2005 il CIPE ( del.95/2005) lo ha approvato in linea tecnica.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plur. Adriatico					Costo	210,00			
Infrastruttura	Nodo ferroviario di falconara					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	101	Nodo Ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica				Contributi Statali	210,00			
Sogg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	-			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Marche,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J31J05000030011					Totale disp.tà	210,00			
Provveditore OO.PP.	Piva Maria Giovanna, Provveditore per Emilia Romagna e Marche					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	10/06/2003	29/07/2005	96/2005			-	-	-		
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il Soggetto Aggiudicatore è RFI. L' intervento consiste nella realizzazione di una variante alla linea Adriatica, tra le stazioni di Falconara Marittima e Montemarciano, con una bretella di collegamento (per un' estesa di circa 4,4 km) tra la linea Adriatica e la linea Orte-Falconara e di un nuovo smistamento merci nelle adiacenze dell' interporto di Jesi. Il costo è di circa 210,00 MEuro ed il tempo di realizzazione dei lavori è stimato in mesi 50. La progettazione preliminare è stata, nella seduta del 29 luglio 2005, approvata in linea tecnica, con prescrizioni, dal CIPE ed avrà copertura finanziaria da RFI con le risorse del Contratto di Programma 2001-2005.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori Iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corr. Trasn. e Dorsale Appenn.					Costo	896,56				
Infrastruttura	Nodo di Perugia					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	102	Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano - Corciano					Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	ANAS					dj cui L.O.	-				
Area geografica	Centro					Contributi UE	-				
Regione	Umbria,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-				
CUP	F12C0600080001					Totale disp.tà	-				
Provveditore OO.PP.	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					Fab.gno residuo	896,56				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL					
	Arrivo STM	Setduta CIPE	n. delibera	% Meuro							
Progetto Preliminare	10/03/2003	17/11/2006	150/2006	Previsto	Effettivo		Delta				
Progetto Definitivo				-	-	-					
Richiesta Assegnazione Contributo				-	-	-					
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. Il progetto prevede la realizzazione di un asse di un asse con sezione tipo B DM 5/11/2001 da località Madonna del Piano allo svincolo di Corciano. A marzo 2003 ANAS ha trasmesso alle Amministrazioni ed Enti competenti, il progetto preliminare per l'attivazione delle procedure di Legge Obiettivo. A luglio 2004 l'ANAS ha ripubblicato il progetto del tratto Madonna del Piano - Corciano. A seguito della revisione del progetto il costo dell'opera è passato da 511 milioni di euro a 732,43 milioni di euro e il CdA dell'ANAS ha stanziato 310,00 milioni di euro a parziale copertura dell'opera, richiedendo la restante copertura alla Legge Obiettivo. A febbraio 2005 il Ministero per i Beni ed Attività Culturali ha espresso parere favorevole sul tratto Madonna del Piano - Corciano; A marzo 2005 la Regione ha espresso parere favorevole Madonna del Piano - Corciano;

A maggio 2005 il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere favorevole sul tratto Madonna del Piano - Corciano. Nella seduta del 03 agosto 2005 il CIPE ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni, il progetto preliminare per l'intero importo di 732,43 milioni di euro. Il finanziamento stanziato da ANAS interesserà un primo lotto funzionale nel tratto Madonna del Piano - Corciano. Nella seduta del 17 novembre 2006 il progetto preliminare è stato approvato con prescrizioni.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Trasv. e Dorsale Appenn.					Costo	196,58			
Infrastruttura	Nodo di Perugia					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	103	Nodo Stradale di Perugia: variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano - Collestrada				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	-			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Umbria,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F12C0500080001					Totale disp.tà	-			
Provveditore OO.PP.	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					Fab.gno residuo	196,58			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	22/12/2006	22/12/2006	156/2006							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
						%				
							Previsto	Effettivo	Delta	
							-	-	-	
							-	-	-	

Il progetto prevede la realizzazione di un asse con sezione tipo A DM 5/11/2001 da località Madonna del Piano a località Collestrada. A marzo 2003 ANAS ha trasmesso alle Amministrazioni ed Enti competenti, il progetto preliminare per l'attivazione delle procedure di Legge Obiettivo. a dicembre 2006 è stato approvato dal CIPE il progetto preliminare.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	2.375,00			
Infrastruttura	Grande Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-To					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	104	Grande Ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci Bussoleno				Contributi Statali	65,60			
Sogg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Piemonte,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J11H03000030008					Totale disp.tà	65,60			
Provveditore OO.PP.	Lops Celestino, Provveditore per il Piemonte e la Val D'Aosta					Fab.gno residuo	2.309,40			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	10/03/2003	03/08/2005	119/2005							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						%				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
						Meuro				

La nuova linea a doppio binario fa parte del nuovo collegamento ferroviario transalpino tra Francia ed Italia, linea Torino - Lione, per la tratta nazionale da Settimo Torinese a Bruzolo - S.Didero (Bussoleno est). La tratta inizia con l'interconnessione alla linea Torino - Milano al Km 3+401, nei pressi dell'abitato di Settimo Torinese e termina allo sbocco, procedendo verso la Francia, della galleria naturale nel Monte Gravio in località S.Didero. Il tracciato si sviluppa per circa 47 km, compresa la lunghezza dell'interconnessione prevista, in località Caprie, con l'attuale linea storica Torino-Modane (3 km circa). Il tracciato si sviluppa per circa il 50 % in sotterraneo e le principali gallerie naturali sono la galleria del Musinè di 12,2 km e la galleria del Gravio di 8,8 km. A marzo 2003 RFI ha trasmesso il progetto preliminare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e agli Enti ed Amministrazioni competenti secondo le procedure della Legge Obiettivo. A dicembre 2003 in seguito alle varianti richieste dalla Regione Piemonte è stato ripubblicato il progetto preliminare e il SIA. Con la seduta del 03 agosto 2005 il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare. Il costo dell'intervento è di 2.375 MEuro.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	1.685,12			
Infrastruttura	Collegamento Autostradale tra le città di Milano e Brescia					Disp.tà Finanziario				
Intervento	105	Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) km. 61,5 collegamento SP19				Contributi Statali	175,00			
Sogg. Agg.re	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.					dj cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	1.488,21			
CUP	E31B05000390007					Totale disp.tà	1.663,21			
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	21,91			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	03/05/2004	29/07/2005	93/2005;							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. Il progetto prevede la realizzazione di un corridoio autostradale, che collega in modo diretto la città di Brescia a Milano con inizio dall'innesto con il Raccordo autostradale Sud-Ovest di Brescia (Ospitaletto - Montichiari) e termine all'innesto con la SP 103 in comune di Pozzuolo Martesana, e della relativa viabilità secondaria di connessione. L'estesa del tracciato autostradale è di 49,772 km, di cui 27,157 km in rilevato, 16,860 km in trincea, 4,475 km in viadotto e km 1+280 in galleria artificiale. L'infrastruttura è un'autostrada a regime di esazione pedaggio con 2 barriere di testata situate a Castrezzato (BS) ed a Cassano d'Adda (MI), con la presenza di 7 caselli. La sezione tipo dall'inizio intervento sino alla stazione di Caravaggio è a 2 corsie + emergenza per ogni senso di marcia; dalla stazione di Caravaggio sino al termine dell' intervento è a 3 corsie + emergenza.

Nella seduta del 29 luglio 2005 il CIPE con del. 93/2005 approva in linea tecnica, con prescrizioni, il progetto preliminare definendo le linee guida per la risoluzione del problema relativo al maggior costo, mentre con la seduta del 02 dicembre 2005 il CIPE ha valutato il relativo piano finanziario che prevede la copertura degli extra costi da parte di ANAS. Il 9 gennaio 2006 ANAS informa che si farà carico, attraverso separato affidamento, del costo di realizzazione dei lavori che risultino aggiuntivi rispetto alle previsioni contenute nella concessione. In data 26.03.07 è stata sottoscritta la Convenzione per la realizzazione dell'infrastruttura tra Ministero Infrastrutture, ANAS, Regione e la società concessionaria. Il Cipe in data 17.5.2007 ha approvato la convenzione unica tra ANAS e società BRE.BE.MI SpA, e dopo alcuni rilievi, riapprovata in data 4.10.07. Sono attualmente in corso tavoli di confronto con RFI per il coordinamento di eventuali criticità con la rete AVIAC.



Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Grandi Hub Aeroportuali					Costo	910,00			
Infrastruttura	M4 Lorenteggio-Linate: Lorenteggio-Policlinico					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	106	M4 Lorenteggio-Linate: Tratta Policlinico-Linate Lotto 2				Contributi Statali	9,90			
Sogg. Agg.re	Comune Milano					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	-			
CUP	B01106000000003					Totale disp.tà	9,90			
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	900,10			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	12/09/2007	09/11/2007	09/11/2007;			1,09	0,12	-	0,97	
Progetto Definitivo						9,90	1,10	-	8,80	
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

La nuova linea M4 collegherà l'Aeroporto di Linate, il centro, e il quartiere Lorenteggio, su un totale di circa 15 km. La linea è una "metropolitana leggera ad automatismo integrale", cioè un sistema che conserva le caratteristiche della metropolitana classica, ma con standard di tracciato, di dimensione di treni, di impianti di automazione tali da consentire significative economie di costruzione e di esercizio. La costruzione della linea è stata divisa in 2 lotti funzionali. La seconda tratta funzionale, Sforza policlinico-Linate aeroporto, quasi interamente in sotterraneo, si sviluppa lungo il seguente tracciato, nel Comune di Milano: via Francesco Sforza-Largo Augusto-piazza S. Babila-Corso Monforte-Piazza del Tricolore-Corso Concordia-Piazza Risorgimento-Corso Indipendenza-Piazzale Dateo-Corso Plebisciti-Piazzale Susa-Viale Argonne-Via Pannonia-Via Ardigò-Viale Forlanini.

Un breve tratto terminale interessa il Comune di Segrate, lungo Viale Forlanini e il Piazzale dell'aerostazione di Linate. La lunghezza della tratta è di 7,70 km. LE stazioni sono 8: S. Babila, Tricolore, Dateo, Susa, Argonne, Forlanini FS, Q.re Forlanini e Linate Aeroporto. In data 9.11.07 il CIPE ha approvato in linea tecnica e con prescrizioni la progettazione preliminare con presa d'atto dell'assegnazione di 9,9 ME a valere sui fondi stanziati dal D.L. 159/07 per la progettazione definitiva.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Rete Elettrica di Trasmissione					Costo	12,00				
Infrastruttura	Elettrodotto 380kV Matera - S.Sofia					Disp.tà Finanziario					
Intervento	107	Rete Elettrica - Elettrodotto 380kV Matera - S.Sofia variante nei comuni di Rampolla, Melfi e Rionero in Vulture (Potenza)					Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	Terna S.p.A.					di cui L.O.	-				
Area geografica	Sud					Contributi UE	-				
Regione	Basilicata,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Rete elettrica					Contributi Privati	12,00				
CUP	H85J0500000007					Totale disp.tà	12,00				
Provveditore OO.PP.	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL					
							%				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				Meuro				
Progetto Preliminare							100,00	100,00	-		
Progetto Definitivo	29/11/2004	02/12/2005	143/2005				12,00	12,00	-		
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori	04/12/2005	31/01/2007									

Il programma di sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale predisposto dal Gestore GRTN comprende l'elettrodotto in semplice terna "Matera - S.Sofia" variante nei comuni di Rapolla, Melfi e Rionero in Vulture, in Provincia di Potenza. La variante, emersa a seguito di una intesa con la Regione ed i Comuni interessati, a conclusione di una serie di eventi connessi alla opposizione delle realtà locali e che si sono sviluppati nell'arco di alcuni anni, è finalizzata a completare l'elettrodotto oggi realizzato per oltre il 90% del suo sviluppo, avrà una lunghezza di circa 26,600 km. e consentirà, a lavori ultimati, la demolizione del tratto di linea e dei sostegni già realizzati, nel corrispondente tratto di elettrodotto variato, per una lunghezza di 16,7 km. Nella seduta del 02 dicembre 2005 (Delibera n°143) il CIPE approva, con prescrizioni, il progetto definitivo e la sua realizzazione da parte della Terna SpA, a cui carico è posto il costo dell' opera stimato in 12 milioni di euro. Nella seduta del 29 marzo 2006 il CIPE prende atto che la Società TERNA in qualità di Soggetto Aggiudicatore della variante all'elettrodotto Matera S.Sofia è anche Soggetto realizzatore ai sensi della legislazione sugli espropri.

I lavori sono conclusi.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Rete Elettrica di Trasmissione					Costo	520,00			
Infrastruttura	Coll. sottomarino SAPEI 500KVcc Fiume Santo-Latina					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	108	Rete Elettrica - Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc tra Fiume Santo (SS) e S.E. di Latina				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	Terna S.p.A.					di cui L.O.	-			
Area geografica	Isole					Contributi UE	0,70			
Regione	Lazio, Sardegna,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Rete elettrica					Contributi Privati	519,30			
CUP	D59E04000040004					Totale disp.tà	520,00			
Provveditore OO.PP.	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Sedula CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare										
Progetto Definitivo	20/10/2004	02/12/2005	144/2005							
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		27/09/2010								
<p>Il progetto è costituito da due linee di polo, si diparte dalla Stazione Elettrica di Fiume Santo, sita nel comune di Sassari (regione Sardegna) e, dopo un tratto terrestre di 1Km. un tratto marino di circa 400 Km ed un tratto terrestre di 8 Km raggiunge la S.E. sita nel Comune di Latina (regione Lazio). L'opera è costituita inoltre da:- due stazioni di conversione alternata/continua e relativi stalli di connessione necessari per il collegamento alle due stazioni elettriche connesse; - una linea di collegamento in cavo alla Stazione di conversione di Fiume Santo all'elettrodotto esistente (anodo) del SACOI sito in località Punta Tramontana nel comune di Castelsardo;- una linea di collegamento in cavo alla Stazione di conversione di Latina al catodo di nuova realizzazione sito in mare a largo della località Torre di Foce Verde sito nel Comune di Latina. Nella seduta del 2.12.2005 (delibera n. 144/05) il CIPE approva, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto definitivo e la sua realizzazione da parte di Terna SpA, a cui carico è posto il costo dell' opera, pari a 520 MEuro. E' stato inoltre erogato dalla Comunità Europea (TEN) un finanziamento pari a 0,7 MEuro.</p>										

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	81,00			
Infrastruttura	Raddoppio Messina-Catania-Siracusa					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	109	Catania-Siracusa adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione). Tratta Bicocca - Targia				Contributi Statali	5,00			
Sogg. Agg.re	RFI					dj cui L.O.	-			
Area geografica	Isole					Contributi UE	76,00			
Regione	Sicilia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J11H030000150001					Totale disp.tà	81,00			
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	10/06/2003	02/12/2005	147/2005							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il Soggetto Aggiudicatore è RFI. L'intervento ha come finalità principale quella di elevare il livello delle prestazioni della linea e di istituire il rango "P" onde consentire un miglioramento complessivo sui tempi di percorrenza medi di circa il 13%. Il principale intervento infrastrutturale è la variante "galleria Val Savoia". Il progetto preliminare per un costo di 76,92 MEuro dopo aver ottenuto il parere delle Amministrazioni ed Enti competenti ha ottenuto l'approvazione del CIPE nella seduta del 2 dicembre 2005 (Delibera n° 147).



Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Schemi Idrici					Costo					
Infrastruttura	Completamento dello schema idrico sulla diga del torrente Menta.					12,26					
Intervento	110	Condotta forzata ed opere per centrale idroelettrica (II lotto)				Disp.tà Finanziarie					
Sogg. Agg.re	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi					Contributi Statai					
Area geografica	Sud					di cui L.O.					
Regione	Calabria,					Contributi UE					
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali					
CUP	J94E04000010001					Contributi Privati					
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Totale disp.tà					
						23,19					
						Fab.gno residuo					
						- 10,93					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>											
<b>Iter Approvativo</b>											
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare	12/04/2005	02/12/2005	154/2005								
Progetto Definitivo	01/02/2006	16/03/2007	07/2007,								
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	17/03/2007										
Affidamento appalto		08/01/2008									
Consegna lavori		12/12/2007									
Esecuzione lavori											
						Stato avanzamento					
						SAL					
						%					
						Meuro					
			Previsto	Effettivo	Delta						
			-	-	-						
			-	-	-						

L'opera si compone di due progetti:- le opere a valle della centrale idroelettrica;- condotta forzata ed opere per centrale idroelettrica. Il progetto di completamento dello schema comprendente la condotta forzata, la centrale idroelettrica, il potabilizzatore e le condotte di adduzione e distribuzione per un importo di 100,19 MEuro (comprensivo d'iva) è stato trasmesso al MIT in data 12 aprile 2005. Nella seduta del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato, con delibera n. 154/2005 il progetto preliminare ed ha concesso un finanziamento, a valere sulle risorse del Fondo per le Aree sottosviluppate (FAS) ad integrazione dei finanziamenti disponibili a copertura dell'intero costo. In data 1 febbraio 2006 veniva trasmesso dalla Regione, al Ministero delle Infrastrutture ed Amministrazioni competenti, la progettazione definitiva dell'intera opera per l'espletamento delle procedure di Legge Obiettivo. In data 16.3.07 è stata approvata dal CIPE la progettazione definitiva per un importo di 105,03.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	516,34			
Infrastruttura	Agrigento-Caltanissetta A19 lotto 1 e 2					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	111	Agrigento-Caltanissetta A19: Agrigento Canicatti (Porto Empedocle) lotto 1 tratto Km9+800 al Km 44+400				Contributi Statali	205,58			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	-			
Area geografica	Isole					Contributi UE	-			
Regione	Sicilia,					Contributi Enti Locali	389,00			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F11B04000480003					Totale disp.tà	594,58			
Provveditore OO.PP.	Iadevala Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera	% Meuro						
Progetto Preliminare				-	-		-			
Progetto Definitivo	25/11/2004	02/12/2005	156/2005	-	-	-				
Richiesta Assegnazione Contributo				-	-	-				
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	20/09/2006									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		21/06/2012								

l'intervento prevede il potenziamento a 4 corsie (categoria B delle norme vigenti) della S.S. 640 "di Porto Empedocle" per una estesa di circa 64 Km, ove possibile con allargamenti in sede. L'intervento è suddiviso in due lotti. Lotto 1: l'intervento riguarda il tratto che va dal Km 10+200 al Km 44+000 da Agrigento a Canicatti ricadente nella provincia di Agrigento; le caratteristiche dello stato attuale della sovrastruttura (singola carreggiata di circa 10,5 m assimilabile al tipo IV delle norme CNR 80, incroci a raso, accessi privati, andamento planaltimetrico irregolare) sono oggi tali da non rispondere più alle esigenze di sicurezza e di livelli di servizio richiesti dalle mutate condizioni di traffico rispetto all'epoca di costruzione della strada. Il progetto definitivo è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture a novembre 2004 per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo e nel febbraio 2005 si è chiusa la Conferenza dei Servizi.

La Regione Siciliana ha destinato 389 MEuro delle risorse di cui al punto 6 della delibera CIPE 20/04 al finanziamento del lotto Agrigento-Canicatti. Il 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato (delibera n° 156) con prescrizioni il progetto completando il finanziamento con risorse del fondo FAS per 205,6 MEuro. Costo totale dell'intervento è di 594,58 MEuro totalmente finanziati. E' stato pubblicato il bando di gara per l'appalto a Contraente Generale della progettazione esecutiva e dei lavori. Il tempo di esecuzione delle opere è previsto in 1.460 giorni (4 anni circa).

## Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

**Stato d'attuazione**

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	-----------------	----------------------	--------------------	--------------------	-----------

**Scheda Sintesi dell' Opera**

<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>ANAGRAFICA OPERA</b></p> <p>Sistema: <input type="text" value="Corridoio Plurimodale Padano"/></p> <p>Infrastruttura: <input type="text" value="Riqualficazione SS 415 Paullese"/></p> <p>Intervento: <input type="text" value="112 Riqualfica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte)"/></p> <p>Sogg. Agg.re: <input type="text" value="Provincia di Milano"/></p> <p>Area geografica: <input type="text" value="Nord"/></p> <p>Regione: <input type="text" value="Lombardia,"/></p> <p>Tipo trasporto: <input type="text" value="Strada"/></p> <p>CUP: <input type="text" value="J91B06000240002"/></p> <p>Provveditore OO.PP: <input type="text" value="Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia"/></p>	<p style="text-align: center; margin: 0;"><b>DATI ECONOMICI</b></p> <p>Costo: <input style="width: 100%;" type="text" value="162,79"/></p> <p>Disp.tà Finanziarie</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: x-small;">Contributi Statali</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">di cui L.O.</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Contributi UE</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Contributi Enti Locali</td> <td style="text-align: right;">162,80</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Contributi Privati</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;"><b>Totale disp.tà</b></td> <td style="text-align: right;"><b>162,80</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;"><b>Fab.gno residuo</b></td> <td style="text-align: right;"><b>- 0,01</b></td> </tr> </table>	Contributi Statali	-	di cui L.O.	-	Contributi UE	-	Contributi Enti Locali	162,80	Contributi Privati	-	<b>Totale disp.tà</b>	<b>162,80</b>	<b>Fab.gno residuo</b>	<b>- 0,01</b>
Contributi Statali	-														
di cui L.O.	-														
Contributi UE	-														
Contributi Enti Locali	162,80														
Contributi Privati	-														
<b>Totale disp.tà</b>	<b>162,80</b>														
<b>Fab.gno residuo</b>	<b>- 0,01</b>														

**FASI DI ATTUZIONE**

**Iter Approvativo**

	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare			
Progetto Definitivo	07/03/2003	02/12/2005	149/2005
Richiesta Assegnazione Contributo			

**Iter Realizzativo**

	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto	14/06/2007		
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori		28/01/2012	

**Stato avanzamento**

	Previsto	Effettivo	Delta
%	-	-	-
Meuro	-	-	-

Riqualfica SS 415 Paullese - Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso ponte) L'estesa è di 13 km. Il progetto di adeguamento della S.P. ex S.S. 415 "Paullese" nella tratta tra Peschiera B. e Spino d'Adda, inserito nella legge obiettivo per i soli aspetti procedurali, consiste nell'ammodernamento dell'attuale tracciato e nell'eliminazione degli incroci a raso, con raddoppio della carreggiata dell'esistente infrastruttura. Il progetto definitivo riguarda i lotti 1 e 2, in particolare il lotto 1, da Peschiera Borromeo allo svincolo con la strada provinciale n. 39 della Cerca e il lotto 2, dalla strada della Cerca a Spino d'Adda, ad esclusione del ponte sull'Adda. Nelle seduta del 02 dicembre 2005 il CIPE ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni, il progetto definitivo. Il costo della tratta è di 162,80 MEuro. La Regione Lombardia investirà 21,7 MEuro di risorse proprie; lo Stato con trasferimenti per 93 MEuro e 16,6 MEuro a carico della Provincia di Milano per un totale di 131,3 MEuro. Regione e Provincia si sono impegnate alla copertura totale dei costi delle opere integrative.



Stato d' attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	5,13				
Infrastruttura	Riqualificazione SS 415 Paullese					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	113	(P) SS 415 Paullese - da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda: Ponte sull' Adda.				Contributi Statali	-				
Sogg. Agg.re	Provincia di Milano					di cui L.O.	-				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	5,13				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-				
CUP	J91B06000240012					Totale disp.tà	5,13				
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare	07/03/2003	09/11/2007	121/2007;			26,32	5,85	-	20,47		
Progetto Definitivo						1,35	0,30	-	1,05		
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Il Soggetto Aggiudicatore è la Provincia di Milano. Il progetto preliminare ha ottenuto parere favorevole del Ministero dell'Ambiente il 31 agosto 2005 e precedentemente quello del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Nella seduta CIPE del 29 marzo 2006 con del. 113/2006, il progetto è stato approvato in linea tecnica con prescrizioni.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	1.000,00			
Infrastruttura	Tratta Bergamo-Seregno					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	114	Tratta Bergamo-Seregno: Corridoio Europeo 5 e collegamenti (Gronda Est MI)				Contributi Statali	82,63			
Sogg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J31H03000210008					Totale disp.tà	82,63			
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	917,37			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
							%			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Meuro	Previsto	Effettivo	Delta	
Progetto Preliminare	08/06/2003	02/12/2005	150/2005				2,09	0,35	-	1,74
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

La nuova linea ferroviaria tra Bergamo e Seregno è funzionalmente collegata al potenziamento dei valichi alpini ed è compresa nel sottosistema potenziamento del sistema del Gottardo. Il tracciato si sviluppa parte in affiancamento alla linea esistente Seregno - Carnate (per km 5 circa) e la restante parte su nuova sede a doppio binario (per circa 29 km di cui 6 km in sotterraneo). Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con del.150/2005 nella seduta del 2 dicembre 2005. Il costo dell'opera di 1.000 MEuro ha una disponibilità per circa 83 MEuro con Legge 472/99. Sono in corso di risoluzione le problematiche relative alle interferenze con il progetto della Pedemontana Lombarda. Nella prima bozza del protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e Regione Lombardia del dicembre 2006, il Ministero (CIPE) si impegna ad approvare entro il 2008 il progetto definitivo e ad appostare le risorse per la sua realizzazione a partire dal 2009 (1.000 MEuro a carico di fondi statali).

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Schemi Idrici					Costo	75,00			
Infrastruttura	Irrigaz. basso Molise acque fiumi Biferno/Fortore					Disp.tà Finanziario				
Intervento	115	Irrigazione del basso Molise acque fiumi Biferno e Fortore				Contributi Statali	75,00			
Sogg. Agg.re	Cons. Bonif. Integr.Larinese					di cui L.O.	75,00			
Area geografica	Sud					Contributi UE	-			
Regione	Molise,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Invaso/Serbatoio					Contributi Privati	-			
CUP	D57H0400080001					Totale disp.tà	75,00			
Provveditore OO.PP.	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare										
Progetto Definitivo	28/07/2003	02/12/2005	153/2005							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il progetto prevede l'irrigazione del comprensorio irriguo del Basso Molise e di quello ricadente nei comuni di Ururi e S. Martino in Pensilis tra le quote 200 e 120 metri s.l.m. mediante l'utilizzo delle acque dei fiumi Biferno e Fortore prelevate dagli invasi di Ponte Liscione e Occhito. Con la seduta del 02 dicembre 2005 il CIPE (del n. 153/2005) ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni, la progettazione definitiva. Il costo di 77,47 Meuro, già assicurato dai fondi FAS è risultato defanziato. In data 29 marzo 2006 il CIPE (delibera n. 99/2006) ha conferito un finanziamento di 76,00 Meuro a valere sui fondi (limiti d'impegno) assicurati dalla Finanziaria 2007 alla Legge Obiettivo. Con del. 147/06 il CIPE in data 17.11.2006 ridetermina il limite di spesa dell'intervento "Irrigazione del Basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore - 1° intervento", fissato in 77.470.000 euro nella delibera n. 153/2005, in 75.000.000 euro.

L'onere relativo è imputato - per 29.003.000 euro - a valere sul limite d'impegno quindicennale decorrente dall'anno 2003, autorizzato dall'articolo 13, comma 1, della legge n. 166/2002; il residuo, pari a 45.997.000 euro, viene imputato sul contributo quindicennale, autorizzato dall'articolo 1, comma 78, lettera a) della legge n. 266/2005, con decorrenza 2007. Sono in corso le procedure per l'appalto.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridolo Plurimodale Padano					Costo	221,53			
Infrastruttura	SS 38 dello Stelvio lotto1					Disp.tà Finanziario				
Intervento	116 Accessibilità Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano (variante di Morbegno) 1° Lotto 1° Stralcio Fuentes Cosio					Contributi Statali	190,95			
Sogg. Agg.re	ANAS					dj cui L.O.	190,95			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	89,00			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F32C05000280001					Totale disp.tà	279,95			
Provveditore OO,PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	- 58,42			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare										
Progetto Definitivo	15/02/2004	02/12/2005	151/2005							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto	15/09/2008									
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		27/09/2010								

L'opera è suddivisa in 7 lotti per l'adeguamento della SS 38, di cui 4 seguono le procedure di Legge Obiettivo tra cui: Lotto 1: SS 38 - Variante di Morbegno dallo svincolo del Fuentes allo svincolo del Tartano. Il progetto definitivo, denominato Variante di Morbegno, prevede l'adeguamento della SS 38 dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Tartano (inclusi) con sezione B extraurbana principale. Il costo dell'opera è di 671,00 MEuro di cui 140 disponibili (fondi della Regione Lombardia, ANAS e provincia di Sondrio). Il progetto definitivo, sul quale si è conclusa la Conferenza di Servizi nella seduta del maggio 2004, ha ottenuto in data 2.12.2005 l'approvazione del CIPE relativamente ai soli aspetti tecnici ed altresì l'approvazione di un 1° stralcio dallo svincolo di Fuentes fino allo svincolo di Cosio, per un costo di 280 MEuro. Successivamente il CIPE con delibera n. 75 del 27 marzo 2006 ( a valere sulla Legge n.266 del 2005 art.1, comma 78 lettera g) ha previsto, a completamento delle risorse già disponibili, un finanziamento pari a 140 MEuro ( 13 MEuro annui per 15 anni).

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	655,82				
Infrastruttura	Metropolitana di Brescia					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	117 Metropolitana Brescia tratta Prealpino - S.Eufemia opere migliorative ed interventi correlati - 1° lotto funzionale					Contributi Statali	284,38				
Sogg. Agg.re	Brescia Mobilità					di cui L.O.	40,00				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	139,30				
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	232,14				
CUP	H11E03000110006					Totale disp.tà	655,82				
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare						50,29	50,29	0,00			
Progetto Definitivo	10/11/2005	29/03/2006	104/2006			330,31	330,31	-			
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto	18/04/2003										
Consegna lavori	28/10/2003										
Esecuzione lavori	29/10/2003	01/11/2011									

Il sistema di trasporto per il metrobús della città di Brescia è un impianto di trasporto pubblico di persone a guida completamente automatica, su rotaia, che si sviluppa su un percorso 18 km completamente in sede propria parte in galleria e parte in viadotto. La linea, che prevede 23 stazioni, si articola principalmente in tre parti: tratta Prealpino - S.Eufemia: consiste in un percorso di circa 12 km con 16 stazioni i cui lavori sono stati consegnati nell' ottobre 2003. Nel corso del tempo il progetto ha subito modifiche migliorative dovute a salvaguardie ambientali, varianti accessibilità stazioni e tecnologiche. Il costo finale dell' intervento è di 655,82 MEuro . Nella seduta Cipe del 29.03.2006 con del.104/06, è stato concesso in via programmatica un contributo di 40,00 MEuro con indicazione che il Soggetto Aggiudicatore presentasse una rimodulazione dell' intervento al fine di contenere i costi entro il finanziamento concesso. a novembre 2007 è stato assegnato definitivamente il contributo.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Hub Interportuali					Costo	104,96			
Infrastruttura	Centro Interportuale Merci di Novara Ovest					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	118	Centro Interportuale Merci di Novara Terminale Ovest				Contributi Statali	49,84			
Sogg. Agg.re	CIM centro interportuale merci					di cui L.O.	21,00			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Piemonte,					Contributi Enti Locali	2,82			
Tipo trasporto	Altro					Contributi Privati	52,30			
CUP	G11J06000020020					Totale disp.tà	104,96			
Provveditore OO.PP.	Lops Celestino, Provveditore per il Piemonte e la Val D'Aosta					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare						-	-	-		
Progetto Definitivo	08/02/2006	29/03/2006	90/2006			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Soggetto Aggiudicatore CIM centro interportuale merci. L'interporto di Novara, operativo dal 1996, si articola in due nuclei distinti, denominati rispettivamente Interporto Ovest (già pienamente operativo) ed Interporto Est, la cui realizzazione fa parte del programma delle opere strategiche. Il progetto del Centro Interportuale Merci di Novara Terminale Ovest si propone di ultimare il nodo intermodale e realizzare tutti i magazzini del polo logistico. Concluso l'iter istruttorio, il 29 marzo 2006 il progetto preliminare è stato presentato per l'approvazione alla seduta del CIPE, dove è stato approvato in linea tecnica ed è stato predisposto un finanziamento di 21,0 Meuro. Costo dell'opera: 104,96 Meuro

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Hub Interportuali					Costo	3,37			
Infrastruttura	Interportuale Novara: ponte torrente Terdoppio					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	119 (P) Hub Interportuali Novara centro merci: nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.					Contributi Statali	5,53			
Sogg. Agg.re	CIM centro interportuale merci					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Piemonte,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	G11J06000020020					Totale disp.tà	5,53			
Provveditore OO.PP.	Lops Celestino, Provveditore per il Piemonte e la Val D'Aosta					Fab.gno residuo	- 2,16			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare						-	-	-		
Progetto Definitivo	20/03/2003	29/03/2006	90/2006			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		30/11/2010								

L'intervento prevede il superamento del torrente Terdoppio mediante un'unica campata da 34,60 metri con l'ausilio dell'impalcato metallico a travi reticolari tipo Warren; al fine di garantire il passaggio dei sei binari previsti tra lo scalo ferroviario del Boschetto e del Terminale Intermodale CIM, l'impalcato è stato suddiviso in quattro sezioni simmetriche rispetto all'asse centrale e prevede un impalcato metallico per rispettare le prescrizioni formulate dall'autorità di Bacino del fiume Po. Il progetto definitivo aveva già ottenuto il DEC VIA, e dopo la convocazione della Conferenza dei Servizi nel luglio 2004, nel febbraio 2005 ha ottenuto parere favorevole dall'Autorità di Bacino del fiume Po alla realizzazione del ponte con le modifiche apportate al progetto. Concluso l'iter istruttorio, il 29 marzo 2006 (Delibera n°90) è stato presentato per l'approvazione alla seduta del CIPE, dove è stato approvato in linea tecnica. Costo dell'opera: 3,37 MEuro

Stato d'attuazione												
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio		
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>												
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>						
Sistema	Corr. Trav. e Dorsale Appenn.					Costo	572,10					
Infrastruttura	Ben-Caserta-A1-Caian.-Telesina					Disp.tà Finanziarie						
Intervento	120	Adeguamento a 4 corsie della SS372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900					Contributi Statali	110,00				
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	110,00					
Area geografica	Sud					Contributi UE	258,40					
Regione	Campania,					Contributi Enti Locali	-					
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	203,70					
CUP	I37H02000160002					Totale disp.tà	572,10					
Provveditore OC.PP	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					Fab.gno residuo	-					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>						
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro						
	Arrivo STM	Sedula CIPE	n. delibera				Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare	02/11/2004	29/03/2006	100/2006				-	-	-			
Progetto Definitivo							-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo							-	-	-			
<b>Iter Realizzativo</b>												
	Inizio	Fine	n. delibera									
Gera d' appalto												
Affidamento appalto												
Consegna lavori												
Esecuzione lavori												

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. S.S. 372 "Telesina" - Adeguamento della infrastruttura esistente alla sezione Categoria B (DM 05/11/01) dal Km 0+000 al Km 60+900. L'intervento riguarda l'adeguamento del tratto stradale Benevento - Caianello (A1) "Telesina" per una lunghezza complessiva di circa 61,00 km. L'attuale S.S. 372 "Telesina" che collega l'autostrada A1, in corrispondenza dello svincolo di Caianello, e la S.S. 88 in prossimità dell'abitato di Benevento è una strada assimilabile al Tipo IV, Norme CNR 1980, con una corsia per senso di marcia della larghezza di 3,75 m e banchine pavimentate di 1,50 m. L'intervento in progetto prevede l'allargamento della piattaforma stradale alla dimensione della categoria B del DM 05/11/01, con due corsie per senso di marcia da 3,75 m, banchine da 1,75 m e spartitraffico da 3,50 m, per una larghezza complessiva minima di 22 m. Il costo dell'opera è di 708,38 MEuro. L'ANAS ha trasmesso, il 2 novembre 2004, il progetto e lo studio di impatto al Ministero delle Infrastrutture e agli Enti ed Amministrazioni competenti per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo.

Nella seduta del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato (delibera n.100/06), in linea tecnica con prescrizioni, la progettazione preliminare concedendo un finanziamento di 110 MEuro.



Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	1.073,29			
Infrastruttura	A1(Capua) - Domiziana ed Adeguamento					Disp.tà Finanziario				
Intervento	121	SS 7 Quater Domitiana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone				Contributi Statali	242,00			
Sogg. Agg.re	ANAS					df cui L.O.	-			
Area geografica	Sud					Contributi UE	136,60			
Regione	Campania,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F62C05000030001					Totale disp.tà	378,60			
Provveditore OO.PP.	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					Fab.gno residuo	694,69			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	30/05/2003	29/03/2006	97/2006							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
<p>Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA.L'intervento, compresa la variante di Mondragone, riguarda l'adeguamento della S.S. 7 Quater Domiziana lungo la tratta Garigliano - Castel Volturno per una estensione di circa 33.3 km, per realizzare una nuova infrastruttura con caratteristiche autostradali (sezione trasversale 25 m). Categoria A del D.M.05/11/01. L'elevato traffico che caratterizza l'itinerario tra la città di Napoli e il territorio laziale, specialmente nei mesi estivi, ha reso necessario l'ammodernamento della S.S. 7 Quater, che ad oggi risulta già realizzato come Tipo III (CNR 78/80) nei tratti da Formia al fiume Garigliano e dal fiume Volturno fino a Napoli. Il 30 maggio 2003 l'ANAS ha trasmesso al MIT e agli Enti ed Amministrazioni competenti, per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo, il progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale. A seguito dell'istruttoria della Commissione VIA, sono state chieste integrazioni progettuali che l'ANAS ha trasmesso il 14 maggio 2004 con avviso pubblico, secondo quanto previsto dalle leggi vigenti.</p> <p>Tali integrazioni riguardano l'approfondimento e lo studio di una soluzione alternativa di tracciato più interno, per oltrepassare ad est l'abitato di Cellole. Nella seduta del 29 marzo 2006 (del. n.97/2006) il CIPE ha approvato, in linea tecnica con prescrizioni, il progetto preliminare .</p>										

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Schemi Idrici					Costo	85,70			
Infrastruttura	Completamento schema idrico Basento-Bradano					Disp.tà Finanziario				
Intervento	122	Completamento schema idrico Basento-Bradano. Attrezzamento settori G				Contributi Statali	70,00			
Sogg. Agg.re	Regione Basilicata					di cui L.O.	70,00			
Area geografica	Sud					Contributi UE	-			
Regione	Basilicata,					Contributi Enti Locali	15,70			
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Privati	-			
CUP	G89J0400040001					Totale disp.tà	85,70			
Provveditore OO.PP.	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare						-	-	-		
Progetto Definitivo	05/12/2003	29/03/2006	107/2006			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il Soggetto aggiudicatore è il Consorzio Bonifica Vulture Alto Brandano. Il progetto, del costo di 70 MEuro, 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 (già realizzato) 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. Il progetto definitivo nella seduta CIPE del 29 marzo 2006 (Delibera n°107) è stato approvato con prescrizioni ed ha ricevuto un contributo di 70 MEuro ma non sono ancora disponibili i fondi. Sono aperte le procedure di gara

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Schemi Idrici					Costo	128,47			
Infrastruttura	Sistema irriguo della Campania Occidentale - Piana del Sele					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	123	Galleria di valico Caposele - Pavoncelli bis				Contributi Statali	22,68			
Sogg. Agg.re	Regione Campania					di cui L.O.	22,88			
Area geografica	Sud					Contributi UE	-			
Regione	Campania,					Contributi Enti Locali	105,67			
Tipo trasporto	Invaso/Serbatolo					Contributi Privati	-			
CUP	J65F0500070001					Totale disp.tà	128,55			
Provveditore OO.PP.	Carlea Donato, Provveditore per la Campania e Molise					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>										
<b>Iter Approvativo</b>										
	Arrivo STM	Setduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	-									
Progetto Definitivo	20/02/2006	29/03/2006	148/2006							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	27/12/2005									
Affidamento appalto		16/10/2006								
Consegna lavori		04/09/2006								
Esecuzione lavori										
						<b>Stato avanzamento</b>				
						Previsto	Effettivo	Delta		
						-	-	-		
						-	-	-		
						SAL [ % Meuro				

La galleria idraulica di valico appenninico Pavoncelli costituisce il primo tratto del Canale Principale dell'Acquedotto Pugliese. In seguito ai danni subiti dall'opera in occasione del terremoto che colpì l'Irpinia nel 1980, si decise di realizzare una nuova galleria, denominata Pavoncelli Bis, su un tracciato parallelo alla galleria esistente e distante da essa circa 200 m, esteso per una lunghezza di circa 10 km. Scopo principale della Pavoncelli bis è quello di costituire un vettore alternativo alla vecchia galleria. Con la realizzazione dell'opera si intende inoltre recuperare le acque di supero delle sorgenti Sanità e Cassano Irpino, per utilizzarle nello schema idrico dell'Ofanto, attraverso l'immissione delle stesse a valle del depuratore a servizio della diga di Conza della Campania. La progettazione definitiva è pervenuta al MIT il 20 febbraio 2006; il 12 marzo 2006 si è conclusa la Conferenza dei Servizi. Il 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato la progettazione definitiva disponendo l'accantonamento di 15 Milioni di euro da destinare al finanziamento della realizzazione della galleria Pavoncelli bis.

Stato d' attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
Scheda Sintesi dell' Opera											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	19,00				
Infrastruttura	Variante di Cannitello					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	124	Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello				Contributi Statali	19,00				
Sogg. Agg.re	RFI					dici L.O.	19,00				
Area geografica	Sud					Contributi UE	-				
Regione	Calabria,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-				
CUP	J11H03000170000					Totale disp.tà	19,00				
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare							-	-	-		
Progetto Definitivo	10/06/2004	29/03/2006	83/2006				-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	29/03/2006										
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Il Soggetto Aggiudicatore è RFI. L'oggetto dell'intervento è la realizzazione delle opere ferroviarie, connesse funzionalmente al Ponte sullo Stretto di Messina sia lato Sicilia, sia in Calabria, inclusa la variante di Cannitello che comporta lo spostamento dell'attuale linea in corrispondenza della pila del Ponte sulla sponda calabrese. La variante, per un importo di 19,85 MEuro, prevede il suo spostamento e la riconnessione con la linea esistente. Il 10 giugno 2004 è pervenuta al MIT la progettazione definitiva e il 28 settembre 2004 si è conclusa la Conferenza di Servizi. Nelle sedute CIPE del 29 marzo 2006 (Del. n.°83/2006) il progetto è stato approvato in linea tecnica e con prescrizioni e raccomandazioni ed è stato assegnato un finanziamento di 19 MEuro.


Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	425,00				
Infrastruttura	Sistemazione Nodo di Catania					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	125	Linea ferroviaria circumetnea di Catania: tratta Stesicoro - Aeroporto				Contributi Statali	90,00				
Sogg. Agg.re	Ferrovia Circumetnea					di cui L.O.	90,00				
Area geografica	Isole					Contributi UE	-				
Regione	Sicilia,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	-				
CUP	C31J060000001					Totale disp.tà	90,00				
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Fab.gno residuo	335,00				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera					Previsto	Effettivo	Delta	
Progetto Preliminare								-	-	-	
Progetto Definitivo	15/12/2005	29/03/2006	111/2006			-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-			
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro					
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Il progetto definitivo è pervenuto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 15 dicembre 2005 ed il 9 marzo 2006 è stata convocata la Conferenza dei Servizi. Costo dell' intervento è di circa 425 MEuro. In data 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato la progettazione definitiva del prolungamento della ferrovia metropolitana dalla stazione FS all'Aeroporto, assegnando un finanziamento di 90 MEuro. Il progetto realizzerà una linea metropolitana che unirà il centro cittadino all' aeroporto, con ulteriori 7 km di estesa con 9 stazioni: Stesicoro, San Domenico, Vittorio Emanuele (ospedale), Palestro, San Leone, Verrazzano, Librino, Santa Maria Goretti, Aeroporto Fontanarossa.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	815,40			
Infrastruttura	Ragusa-Catania					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	126 Ragusa-Catania - Adeguamento SS 514 Chiaramonte e SS 194 Ragusana (svincolo con SS 115 e SS 114) alla sezione tipo B (4					Contributi Statali	149,21			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	-			
Area geografica	Isole					Contributi UE	217,69			
Regione	Sicilia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	448,50			
CUP	F12C0300000001					Totale disp.tà	815,40			
Provveditore OO.PP.	Iedevale Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	02/09/2004	29/03/2006	79/2006			-	-	-		
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. Ragusa - Catania: l'intervento prevede l'ammodernamento a 4 corsie della "S.S. 514 Di Chiaramonte" e della "S.S. 194 Ragusana" nel tratto compreso fra lo svincolo con la S.S.115, in prossimità di Comiso, e il nuovo svincolo di Lentini dell'asse autostradale Catania - Siracusa dove attualmente sono in corso i lavori. La realizzazione dell'itinerario Ragusa - Catania risponde all'esigenza di dotare le due città di un collegamento più veloce e sicuro dell'attuale. Il progetto prevede un asse principale, in parte di nuova costruzione in parte ricavato dall'adeguamento dell'arteria esistente, con sezione della piattaforma stradale di categoria B extraurbana principale secondo le norme funzionali del D.L.vo 5 novembre 2001 e un sistema di viabilità accessorie, in parte di nuova costruzione e in parte frutto di adeguamenti, per complessivi 40 Km. L'estensione dell'intervento è di circa 68 Km.

L'ANAS, a settembre 2004, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto preliminare per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo; nel corso del 2005 sono pervenuti i pareri favorevoli della Regione del Ministero dell'Ambiente ed infine il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Il progetto preliminare ha ottenuto l'approvazione del CIPE nella seduta del 22 marzo 2006. Tra le opere d'arte principali si evidenziano 25 viadotti, 19 gallerie, di cui 4 artificiali, e 11 svincoli.


**Programma Infrastrutture Strategiche**  
 Struttura  
 Tecnica di Missione

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio

**Scheda Sintesi dell' Opera**

<b>ANAGRAFICA OPERA</b>				<b>DATI ECONOMICI</b>			
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano			Costo	<b>391,90</b>		
Infrastruttura	Malpensa accessibilità ferroviaria			Disp.tà Finanziarie			
Intervento	127	(P) Raddoppio Milano-Mortara: tratta Cascina Bruciata - Parona		Contributi Statali	391,90		
Sogg. Agg.re	RFI			di cui L.O.	-		
Area geografica	Nord			Contributi UE	-		
Regione	Lombardia,			Contributi Enti Locali	-		
Tipo trasporto	Ferrovia			Contributi Privati	-		
CUP	J31H96000070008			Totale disp.tà	<b>391,90</b>		
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia			Fab.gno residuo	-		
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>							
<b>Iter Approvativo</b>							
	Arrivo STM	Setduta CIPE	n. delibera				
Progetto Preliminare	09/06/2003	29/03/2006	76/2006				
Progetto Definitivo							
Richiesta Assegnazione Contributo							
<b>Iter Realizzativo</b>							
	Inizio	Fine	n. delibera				
Gara d' appalto							
Affidamento appalto							
Consegna lavori							
Esecuzione lavori	01/01/2009						
				<b>Stato avanzamento</b>			
				SAL [ % Meuro			
				Previsto	Effettivo	Delta	
				-	-	-	
				-	-	-	

Il Soggetto Aggiudicatore è RFI.L'intervento va a completare il raddoppio della linea Milano - Mortara che, con la sua caratterizzazione di linea di penetrazione radiale sul nodo di Milano, assume una vocazione trasportistica di tipo viaggiatori quasi esclusivamente di carattere locale. L'estensione dell'intervento è di circa 20 Km. Il progetto preliminare del costo di 392 MEuro, già finanziata dal contratto di programma RFI ha ottenuto i pareri delle amministrazioni competenti. Il progetto è stato approvato in linea tecnica al CIPE del 22 e 29 marzo 2006 con delibera n. 76/2006

## Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio

Sistema	<b>Hub Portuali</b>		
Infrastruttura	<b>Allacciamenti plurimodali Genova</b>	<b>35,00</b>	
Intervento	<b>128 Genova: riassetto accesso portuale Voltri</b>		
Sogg. Agg.re	<b>Aut. Port. di Genova</b>	Contributi Statali	-
Area geografica	<b>Nord</b>	di cui L.O.	-
Regione	<b>Liguria,</b>	Contributi UE	-
Tipo trasporto	<b>Strada</b>	Contributi Enti Locali	-
CUP	<b>CUP non ancora pervenuto</b>	Contributi Privati	-
Provveditore OO.PP.	<b>Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia</b>	<b>Totale disp.tà</b>	<b>-</b>
		<b>Fab.gno residuo</b>	<b>35,00</b>

**FASI DI ATTUZIONE**

Iter Approvativo			
	Arrivo STM	Sedula CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare	10/03/2003	29/03/2006	84/2006
Progetto Definitivo			
Richiesta Assegnazione Contributo			

Iter Realizzativo			
	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto			
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori			

	SAL	[	%		
			Meuro		

Stato avanzamento			
	Previsto	Effettivo	Delta
	10,00	-	- 10,00
	3,50	-	- 3,50

Il progetto preliminare ha il costo di 18,00 MEuro e prevede la realizzazione di un nuovo viadotto di collegamento fra il casello autostradale di Genova Voltri e il terminal portuale, con tracciato ortogonale alla viabilità stradale e ferroviaria. L' intervento risulta propedeutico alla realizzazione del progetto ferroviario di potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole. Dopo aver ottenuto i pareri favorevoli della Regione e del Ministero per i Beni e le attività Culturali, poiché l'opera non è soggetta a VIA nazionale, il progetto è stato inoltrato al CIPE nelle sedute del 29 marzo 2006 (Delibera n°84) dove ha ricevuto l'approvazione in linea tecnica



## Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

---

**Stato d' attuazione**

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	-----------------	----------------------	--------------------	--------------------	-----------

**Scheda Sintesi dell' Opera**

<b>ANAGRAFICA OPERA</b>				<b>DATI ECONOMICI</b>			
Sistema	09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico			Costo	147,36		
Infrastruttura	Nodo ferroviario di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana			Disp.tà Finanziario			
Intervento	129 Bologna Casalecchio di Reno			Contributi Statali	-		
Sogg. Agg.re	Anas			di cui L.O.	-		
Area geografica	Nord			Contributi UE	-		
Regione	Emilia Romagna			Contributi Enti Locali	-		
Tipo trasporto	Strada			Contributi Privati	-		
CUP	CUP non ancora pervenuto			Totale disp.tà	-		
Provveditore OO.PP.	Piva Maria Giovanna, Provveditore per Emilia Romagna e Marche			Fab.gno residuo	147,36		
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>							
<b>Iter Approvativo</b>							
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				
Progetto Preliminare	15/12/2004	29/03/2006	81/2006				
Progetto Definitivo							
Richiesta Assegnazione Contributo							
<b>Iter Realizzativo</b>							
	Inizio	Fine	n. delibera				
Gara d' appalto							
Affidamento appalto							
Consegna lavori							
Esecuzione lavori							
	<b>SAL</b>	[	%		]		
			Meuro				
<b>Stato avanzamento</b>							
Previsto	Effettivo	Delta					
-	-	-					
-	-	-					

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. Il nuovo nodo ferroviario, lungo 4 km, di cui 2,8 km in area urbana e 1,2 km in area extraurbana, si svilupperà dallo svincolo con l'Asse Sud-Ovest di Casalecchio fino al confine con il Comune di Sasso Marconi, ricollegandosi con il tratto di variante alla S.S. 64 "Porrettana" che è già in fase di costruzione. Il progetto preliminare è pervenuto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 15 dicembre 2004, ha ricevuto i pareri favorevoli delle Amministrazioni ed Enti coinvolti, e in data 29 marzo 2006 (Delibera n.81) ha ottenuto dal CIPE l'approvazione in linea tecnica, con prescrizioni. Costo dell'opera: 147,36 MEuro interamente da finanziare.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Trav. e Dorsale Appenn.					Costo	1.918,50			
Infrastruttura	Raddoppio Orte falconara					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	130	Direttrice Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	-			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Umbria, Marche,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J31J05000030001					Totale disp.tà	-			
Provveditore OO.PP.	Piva Maria Giovanna, Provveditore per Emilia Romagna e Marche					Fab.gno residuo	1.918,50			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Sedula CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	09/06/2003	29/03/2006	87/2006			-	-	-		
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

La linea Orte - Falconara, costituisce l'asse portante del sistema ferroviario umbro - marchigiano ed assicura il collegamento tra la dorsale Milano - Roma e la direttrice Adriatica. Sulla linea circolano giornalmente 80 treni viaggiatori e 10 treni merci. La linea, interamente elettrificata, è prevalentemente a semplice binario con piccole tratte a doppio binario. L'opera in esame è parte funzionale del programma di potenziamento della linea ferroviaria Orte - Falconara. Il suo raddoppio risulta pertanto indispensabile per il miglioramento e lo sviluppo ferroviario nelle regioni Marche - Umbria, ma soprattutto per il collegamento Tirreno - Adriatico. Il costo stimato da RFI corrisponde a 1817,50 MEuro e la durata complessiva dei lavori è prevista in mesi 90. Pervenuti i pareri positivi con prescrizioni delle Amministrazioni ed Enti e conclusasi l'istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il 29 marzo 2006 (Delibera n°87) il CIPE ha formulato l'approvazione in linea tecnica, con prescrizioni, del progetto preliminare

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	625,00			
Infrastruttura	Pedemontana di Formia					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	131	Variante alla SS7 Appia in comune di Formia				Contributi Statali	78,50			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	25,50			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Lazio,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F32C05000310001					Totale disp.tà	78,50			
Provveditore OO.PP.	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					Fab.gno residuo	546,50			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera					Previsto	Effettivo	Delta
Progetto Preliminare	05/08/2004	29/03/2006	98/2006					-	-	-
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Pontina - A12 - Appia, Corridoio tirrenico meridionale: il progetto si sviluppa dallo svincolo dell'autostrada Roma - Fiumicino a Formia (altezza della SS7 via Appia) per un costo di 3.093,57 MEuro. Nel mese di Aprile 2005, il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere positivo con prescrizioni relative ad interventi di mitigazione e opere di compensazione, capitolati d'appalto e progetto di monitoraggio ambientale, approfondimenti di natura geologica, idrogeologica e approfondimenti sul progetto della galleria Campese, nonché prescrizioni da ottemperare nelle fasi di cantiere ai fini di assicurare sigillatura e impermeabilizzazione durante le fasi di scavo. Attualmente sono pervenuti i pareri di tutte le Amministrazioni ed Enti coinvolti, a chiudere, il 19 febbraio 2006, quello della Regione. Variante di Formia: il progetto preliminare, per un costo di 439,00 MEuro, è pervenuto al MIT il 5 agosto 2004. Con la seduta CIPE del 29 marzo 2006 (Delibera n°98) il progetto è stato approvato in linea tecnica con prescrizioni.

Stato d' attuazione										
PP In redazione	PP approvato	PD In redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Schemi Idrici					Costo	101,77			
Infrastruttura	Completamento schema idrico Basento-Bradano					Disp.tà Finanziario				
Intervento	133	Schema idrico Basento-Bradano tronco di Acerenza-distribuzione 3° lotto				Contributi Statali	101,77			
Sogg. Agg.re	Regione Basilicata					di cui L.O.	101,77			
Area geografica	Sud					Contributi UE	-			
Regione	Basilicata,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Privati	-			
CUP	G86G06000020005					Totale disp.tà	101,77			
Provveditore OO.PP.	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
								Meuro		
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo		Delta	
Progetto Preliminare	20/01/2006	29/03/2006	106/2006;			-	-	-		
Progetto Definitivo	13/12/2006	25/01/2008	03/2008;			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		06/07/2010								


Il Soggetto Aggiudicatore è la Regione Basilicata. 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. In data 20 gennaio 2006 è pervenuta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la progettazione preliminare per un importo dell'opera di 104,50 MEuro. Nella seduta CIPE del 29 marzo 2006 (Delibera n°106) il progetto è stato approvato in linea tecnica con prescrizioni.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	25,82				
Infrastruttura	Asse Pedemontano Lombardo					Disp.tà Finanziario					
Intervento	134	Bergamo - Lecco: variante ex SS 639 all' abitato di Cisano Bergamasco opera connessa alla pedemontana					Contributi Statali	25,82			
Sogg. Agg.re	Provincia di Bergamo					di cui L.O.	25,82				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-				
CUP	E71B0400030001					Totale disp.tà	25,82				
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare	04/05/2004	29/03/2006	89/2006								
Progetto Definitivo											
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>						%					
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											
						Meuro					

L'intervento, di estesa 3,224 Km, si inserisce in un ampio programma di opere volte al riassetto della rete viaria del comparto territoriale. In particolare il tracciato in esame rappresenta una variante all' itinerario della S.S. 639 e della S.S. 342 in attraversamento dell'abitato di Cisano Bergamasco ed è finalizzato alla sottrazione del traffico in attraversamento. Il progetto elaborato dalla provincia di Bergamo, in qualità di Soggetto Aggiudicatore, è stato trasmesso al MIT il 4 maggio 2004, per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. Dopo aver completato l'iter istruttorio il progetto è stato presentato alle sedute CIPE del 22 e 29 marzo 2006 con delibera 89/2006 ed approvato in linea tecnica con prescrizioni. Il costo dell'opera è di 25,82 MEuro.

Stato d'attuazione												
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio		
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>												
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>						
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	58,00					
Infrastruttura	Asse Pedemontano Lombardo					Disp.tà Finanziarie						
Intervento	136	Bergamo - Lecco: collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola opera connessa alla pedemontana					Contributi Statali	-				
Sogg. Agg.re	Provincia di Bergamo					dj cui L.O.	-					
Area geografica	Nord					Contributi UE	-					
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-					
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-					
CUP	E71B04000010001					Totale disp.tà	-					
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	58,00					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>						
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro						
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare	04/05/2004	29/03/2006	126/2005				-	-	-			
Progetto Definitivo							-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo												
<b>Iter Realizzativo</b>												
	Inizio	Fine	n. delibera									
Gara d' appalto												
Affidamento appalto												
Consegna lavori												
Esecuzione lavori												

Il progetto preliminare si sviluppa dalla località "Fornace" situata all'estremità nord dell'abitato di Calusco d'Adda, al confine con l'abitato di Carvico. Il collegamento sarà raccordato alla viabilità preesistente per mezzo di una rotatoria (Svincolo n. 1); elaborato a cura della provincia di Bergamo in qualità di Soggetto Aggiudicatore, è stato trasmesso al MIT il 4 maggio 2004, per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. Dopo aver completato l'iter istruttorio il progetto è stato presentato alle sedute CIPE del 22 e 29 marzo 2006 con delibera 126/2006 ed approvato in linea tecnica con prescrizioni. Il costo dell'opera è di 58,00 MEuro.



# Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

---

**Stato d' attuazione**

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
-----------------	--------------	-----------------	--------------	---------------	----------------	--------------	-------------------	-----------------	-----------------	-----------

**Scheda Sintesi dell' Opera**

ANAGRAFICA OPERA			DATI ECONOMICI	
Sistema	Corr. Trasn. e Dorsale Appenn.		Costo	21,16
Infrastruttura	Variante Sud all'abitato di L'Aquila 2° Lotto - Raccordo tra la Strada		Disp.tà Finanziario	
Intervento	136	Variante Sud all'abitato di L'Aquila 2° Lotto - Raccordo tra la Strada Consortile Mausonia e la S.S. n°17 Ter	Contributi Statali	10,83
Sogg. Agg.re	ANAS		di cui L.O.	10,83
Area geografica	Centro		Contributi UE	-
Regione	Abruzzo,		Contributi Enti Locali	10,33
Tipo trasporto	Strada		Contributi Privati	-
CUP	F11B07000050001		Totale disp.tà	21,16
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna		Fab.gno residuo	-

FASI DI ATTUZIONE			
<b>Iter Approvativo</b>			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare		04/10/2007	04/10/2007
Progetto Definitivo			
Richiesta Assegnazione Contributo			28/2008
<b>Iter Realizzativo</b>			
	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto			
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori			

Stato avanzamento		
Previsto	Effettivo	Delta
-	-	-
-	-	-

SAL [ % Meuro

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. SS 17 Variante sud all'abitato di L'Aquila raccordo tra la strada Consortile Mausonia e la SS 17 Ter costo stimato 23.90 milioni di euro, progetto esecutivo redatto dall'Amministrazione Provinciale dell'Aquila in istruttoria per approvazione presso Direzione Generale ANAS. L'intervento è inserito nel piano pluriennale della viabilità 2003/2012, nel Piano Triennale 2003/2005, nella proposta compartimentale per il Contratto di Programma Triennale 2004/2006; con delibera 28/2008 è stato concesso un contributo a copertura del costo dell'intervento.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio

### Scheda Sintesi dell' Opera

ANAGRAFICA OPERA		DATI ECONOMICI	
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano	Costo	<b>5.130,00</b>
Infrastruttura	02.Corridoio Plurimodale Padano	Disp.tà Finanziarie	
Intervento	138 AV/AC Verona Padova	Contributi Statali	162,00
Sogg. Agg.re	RFI	dj cui L.O.	-
Area geografica	Nord	Contributi UE	-
Regione	Veneto,	Contributi Enti Locali	-
Tipo trasporto	Ferrovia	Contributi Privati	-
CUP	CUP non ancora pervenuto	Totale disp.tà	<b>162,00</b>
Provveditore OO.PP	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto	Fab.gno residuo	<b>4.968,00</b>

#### FASI DI ATTUZIONE

Iter Approvativo			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera
Progetto Preliminare	09/06/2003	29/03/2006	94/2006
Progetto Definitivo			
Richiesta Assegnazione Contributo			

Iter Realizzativo			
	Inizio	Fine	n. delibera
Gara d' appalto			
Affidamento appalto			
Consegna lavori			
Esecuzione lavori			


Stato avanzamento			
	Previsto	Effettivo	Delta
SAL	-	-	-
% Meuro	-	-	-

La nuova linea ferroviaria a doppio binario con caratteristiche AV tra Verona e Padova ha una lunghezza di circa 77 km, viene realizzata in affiancamento alla linea storica per circa 36 Km. A giugno 2003 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dell'Ambiente e agli Enti ed Amministrazioni competenti il progetto preliminare della nuova tratta AV/AC Verona - Padova per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. La Regione Veneto si esprimeva a giugno 2003 richiedendo modifiche sostanziali al tracciato. Le varianti progettuali, in corrispondenza dei nodi di Verona, Vicenza e Padova, individuate dagli approfondimenti tecnico economici condotti dal gruppo di lavoro appositamente costituito, sono state approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'integrazione redatta da RFI prevede una nuova interconnessione a Vicenza, il prolungamento della galleria artificiale di San Martino Buon Albergo e l'adeguamento a standard SFMR delle stazioni sulla linea storica.

Con tale integrazione il progetto preliminare è stato adeguato per tener conto di quanto convenuto con MIT e Regione Veneto ed è stata studiata una prima fase funzionale consistente nella realizzazione del tracciato della nuova linea AV/AC tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova come ivi previsto nel progetto preliminare. Il Costo è determinato in 3.321MEuro e una realizzazione pari a 59 mesi più 3 mesi di preesercizio per pervenire all'attivazione. Il costo della seconda fase è attualmente stimato in 800MEuro per la "soluzione A" che prevede la nuova linea AV/AC in adiacenza dell'autostrada secondo il tracciato originario; 1.150 MEuro per la "soluzione B" che prevede il sottoattraversamento in galleria della stazione di Vicenza a Lerino. A giugno 2003 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dell'Ambiente e agli Enti ed Amministrazioni competenti il progetto preliminare della nuova tratta AV/AC Verona - Padova per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo.

La Regione Veneto si è espressa a giugno 2003 richiedendo modifiche sostanziali al tracciato. Le varianti progettuali, in corrispondenza dei nodi di Verona, Vicenza e Padova, individuate dagli approfondimenti tecnico economici condotti dal gruppo di lavoro appositamente costituito, sono state approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma RFI non ha ancora prodotto le integrazioni progettuali. Tempi di realizzazione previsti 6 anni e previsione di attivazione dell'opera 2011. Il costo dell'intervento, escluso le nuove varianti da elaborare, è di 3.321,00 milioni di euro. È pervenuto al MIT nel dicembre 2005 il parere del Ministero dell'Ambiente a completamento degli altri pareri del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e della Regione. La progettazione (preliminare) è stata presentata alla seduta CIPE del 22 marzo 2006 dove ha ottenuto l'approvazione in linea tecnica, limitatamente alla tratta di 1° fase e subordinatamente alle prescrizioni formulate; l'approvazione comporta la verifica di compatibilità ambientale mentre per la rimanente tratta si procederà ai sensi del comma 5 dell'art.4 bis del D.Lgs. 189/2005.





# Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

---

**Stato d'attuazione**

PP in  
redazione
PP  
approvato
PD in  
redazione
PD  
approvato
Bando di  
gara
Agg.zione  
gara
PE  
approvato
Consegna  
attività
Lavori  
iniziati
Lavori  
ultimati
Esercizio

## Scheda Sintesi dell' Opera

ANAGRAFICA OPERA				DATI ECONOMICI		
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano			Costo	<b>2.177,30</b>	
Infrastruttura	Asse pedemontano Veneto			Disp.tà Finanziarie		
Intervento	139	Superstrada Pedemontana Veneta		Contributi Statali	225,85	
Sogg. Agg.re	Regione Veneto			di cui L.O.	-	
Area geografica	Nord			Contributi UE	-	
Regione	Veneto,			Contributi Enti Locali	17,89	
Tipo trasporto	Strada			Contributi Privati	1.745,94	
CUP	H51B03000050009			Totale disp.tà	<b>1.989,68</b>	
Provveditore OO.PP.	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto			Fab.gno residuo	<b>187,62</b>	
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						
<b>Iter Approvativo</b>						
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			
Progetto Preliminare	24/06/2005	29/03/2006	96/2006			
Progetto Definitivo						
Richiesta Assegnazione Contributo						
<b>Iter Realizzativo</b>						
	Inizio	Fine	n. delibera			
Gara d' appalto						
Affidamento appalto						
Consegna lavori						
Esecuzione lavori						
				<b>Stato avanzamento</b>		
				Previsto	Effettivo	Delta
				-	-	-
				-	-	-

**SAL** [ % Meuro

La Società Pedemontana Veneta (promotore ai sensi dell' art. 37bis Lg. 109/94) ha presentato alla Regione Veneto il 31 dicembre 2003 una proposta relativa alla progettazione, realizzazione, e gestione di una superstrada che prevede la realizzazione di una strada a 2 corsie per senso di marcia più l' emergenza tra la A4 in provincia di Vicenza, nel comune di Montecchio Maggiore e la A27 in provincia di Treviso nel Comune di Spresiano per uno sviluppo complessivo di 94,9 Km. La Regione nel dicembre 2004 ha deliberato che l'opera è di pubblico interesse ed ha richiesto al promotore, la società Pedemontana Veneta, l'integrazione dello Studio di Impatto Ambientale entro marzo 2005. Il 24.06.2005 è stato trasmesso, dal Soggetto Aggiudicatore, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed alle altre Amministrazioni competenti il progetto preliminare e lo studio d' impatto ambientale per l'attivazione delle procedure di Legge Obiettivo. Il progetto preliminare è stato presentato nella seduta CIPE del 29 marzo 2006 ed è stato approvato con delibera 96/06 con prescrizioni limitatamente agli aspetti tecnici ed amministrativi.

Il Concessionario predisporrà la progettazione definitiva da sottoporre alle Amministrazioni ed Enti competenti.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	10,28			
Infrastruttura	Nodo Stradale ed Autostradale di Genova					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	140	Vallata dell'Entella: prolungamento viale Kasman connessione con casello Lavagna e viale Parma				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	Provincia di Genova					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Liguria,					Contributi Enti Locali	10,28			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	10,28			
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				%			
Progetto Preliminare	10/06/2003						Meuro	100,00	-	-
Progetto Definitivo							10,28	-	-	10,28
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il progetto interessa la Vallata dell'Entella, consiste nel prolungamento del viale Kasman (Chiavari) fino alla connessione col casello autostradale di Lavagna, prevedendo la realizzazione di un nuovo tratto di via Parma. Il CIPE, nella seduta del 29 marzo 2006 (Delibera n°115), ha approvato il progetto preliminare in linea tecnica, con prescrizioni. In data 27.03.06 la Regione Liguria ha notificato che il progetto è di competenza della Società Autostrade per l'Italia S.p.A., è stato approvato dalla Regione, ed è totalmente finanziato.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	281,09				
Infrastruttura	(P) Milano-Abbiategrasso-Magenta-Malpensa					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	141	(P) Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano-Variante di Abbiategrasso sulla S.S.				Contributi Statali	276,09				
Sogg. Agg.re	ANAS					dj cui L.O.	65,29				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	3,00				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-				
CUP	F32C05000320001					Totale disp.tà	281,09				
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL					
	Arrivo STM	Setduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare	12/05/2003	31/01/2008	08/2006;								
Progetto Definitivo											
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro					
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											
						%					
							Previsto	Effettivo	Delta		
							-	-	-		
							-	-	-		

L' infrastruttura è suddivisa in vari interventi e precisamente in: Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale Ovest di Milano-Variante di Abbiategrasso sulla S.S. 494 e adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso - Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino: l'opera, nella sua totalità, rappresenta la naturale prosecuzione del collegamento S.S. 527 "Bustese" alla S.S. 11 "Padana Superiore" con raccordo alla A4 "Casello di Boffalora" (la cosiddetta Boffalora-Malpensa), fino alla Tangenziale Ovest di Milano. Si realizza, in tal modo, il collegamento con la S.S. 494 "Vigevanese" per connettere l'area della Provincia di Pavia e del Sud-Ovest Lombardia con l'aerostazione di Malpensa 2000. Il costo, secondo il progetto preliminare, è di 215,81 MEuro. Il 7 dicembre 2005 il Ministero dell' Ambiente ha trasmesso al MIT parere favorevole. Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ritenendo l' area ad alto rischio archeologico, richiedeva una valutazione economica degli stessi e la sorveglianza degli scavi nel corso dei lavori;

in data 16 febbraio 2006 inoltra il parere negativo per i tratti di nuova realizzazione da Magenta ad Albairate e per il tratto attinente il progettato raccordo tra la SS.494 e la SS.114 causa l' alto impatto ambientale in aree di notevole pregio, auspicando la scelta di riqualificazione ed adeguamento della rete viaria già esistente, ed esprimeva il parere positivo limitatamente ai tratti che si configurano come adeguamenti di strade già esistenti. Conseguentemente, per tali tratti il progetto definitivo dovrà trovare soluzioni integrate nell'ambiente circostante, negli innesti stradali, pensando a percorsi realizzati preferibilmente a raso ed eliminando sovrappassi impattanti. Il progetto preliminare presentato al CIPE il 29 marzo 2006 con del. 127/06, è stato approvato in linea tecnica e con prescrizioni. Nel mese di dicembre 2006 si è provveduto alla redazione di una prima bozza di un protocollo d'Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e Regione Lombardia sull' "Accessibilità a Malpensa e potenziamento della viabilità di adduzione alla provincia di Varese", in cui è contemplata anche quest'opera nel 4° articolo tra gli interventi di medio periodo.

Nel protocollo è riportato un adeguamento del costo di progetto che è salito a 235,05 MEuro; attualmente la copertura finanziaria risulta pari a 215,81 MEuro di cui 212,81 MEuro a valere sulle risorse previste dall'art. 1, comma 3, della legge 345/97 e di 3 MEuro a valere sulle risorse della Legge Regionale di Bilancio 4 ottobre 2004, n.41 e successive modifiche ed integrazioni.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	133,00			
Infrastruttura	Collegamento A8 e A4 - Variante alla S.S. 341					Disp.tà Finanziario				
Intervento	142	Collegamento A8 e A4 - Variante alla S.S. 341 Gallaratese: tratta tra A8 e la S.S 527 (Bustese)				Contributi Statali	133,00			
Sogg. Agg.re	ANAS					dj cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	133,00			
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	12/05/2003	01/08/2008	01/08/2008							
Progetto Definitivo										
<b>Iter Realizzativo</b>						%				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
						Meuro				

Collegamento A8 e A4 - Variante alla S.S. 341 Gallaratese: tratta tra A8 e la S.S 527 (Bustese) L'intervento vuole realizzare il collegamento tra la cosiddetta "Boffalora Malpensa", all' altezza di Vanzaghello e l'Autostrada A8, in comune di Cassano Magnago, ed in quest' ultimo punto si attesta là dove è previsto l'arrivo della Pedemontana Lombarda in modo da realizzare un collegamento rapido fra il Nord della Lombardia con la A4 (direzione Torino) e Milano (S.S. 11 e Tangenziale Ovest). Il costo dell'opera, secondo il progetto preliminare, è di circa 93 MEuro, totalmente finanziati (legge 345/97). Dopo aver ottenuto il 7 ottobre 2005 il parere favorevole del Ministero dell' Ambiente in aggiunta ai pareri positivi delle altre Amministrazioni ed Enti coinvolti, il progetto preliminare è stato presentato al CIPE nelle sedute del 22 e 29 marzo 2006 ed approvato in linea tecnica e con prescrizioni con delibera 114/06.

Nella prima bozza del protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e Regione Lombardia del dicembre 2006, il Ministero delle Infrastrutture e l'ANAS si impegnano ad assicurare la continuità dell'intero flusso finanziario e a garantire nel minor tempo possibile il completamento delle procedure di approvazione da parte del CIPE, l'ultimazione della progettazione definitiva entro il 2007 e l'espletamento delle gare d'appalto entro il 2008. La Regione si impegna a confermare il finanziamento e nel contempo a contenere i tempi di realizzazione. Ad agosto 2008 è stato approvato il progetto preliminare.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Stradali e Ferroviari					Costo	788,70			
Infrastruttura	metropolitane milanesi					Disp.tà Finanziario				
Intervento	143	Nuova linea Metropolitana M4 Lorenteggio-Linate - Prima Tratta Funzionale: Lorenteggio-Sforza/Policlinico				Contributi Statali	240,00			
Sogg. Agg.re	Comune Milano					di cui L.O.	240,00			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	349,12			
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	199,58			
CUP	B01106000000003					Totale disp.tà	788,70			
Provveditore OO.PP	Pallavicini Maria Pia, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Setduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	08/03/2004	29/03/2006	92/2007;							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						%				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	27/04/2007									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
						Meuro				

La nuova linea M4 collegherà l'Aeroporto di Linate, il centro, e il quartiere Lorenteggio, su un totale di circa 15 km. La costruzione della linea è stata divisa in 2 lotti funzionali. Il 1° lotto Lorenteggio - Sforza / Policlinico di circa 6,5 km, comprende 13 stazioni, un deposito ed il materiale rotabile. Il costo è pari a 788,70 MEuro incluso 16 unità di trazione. La linea tutta in sotterraneo, a due gallerie a singolo binario, si sviluppa lungo il seguente tracciato: Deposito-Piazza Tirana- Via Segneri-Via Lorenteggio-Via Foppa-via Olivetani-Via S. Vittore-Via De Amicis-Via Molino delle Armi-Via S. Sofia-Via Sforza. In data 29 marzo 2006 il CIPE con delibera 112/06 ha dato parere positivo alla progettazione preliminare. In data 30.8.07 il CIPE approva in linea tecnica e con prescrizioni la progettazione preliminare della prima tratta per un costo di 788,70 M€ assegnando un contributo di 80 M€ a completa copertura del costo.

Stato d'attuazione																		
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio								
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																		
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>												
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	79,56											
Infrastruttura	Palazzo del cinema e dei congressi Venezia					Disp.tà Finanziarie												
Intervento	146	Infrastrutture correlate alla celebrazione del 150° anniversario dell'unità d'Italia - Palazzo del cinema e dei congressi di Venezia				Contributi Statali	20,00											
Sogg. Agg.re	MBAC - Dip. per lo svil. e competitività turismo					dj cui L.O.	-											
Area geografica	Nord					Contributi UE	-											
Regione	Veneto,					Contributi Enti Locali	59,56											
Tipo trasporto	Altro					Contributi Privati	-											
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	79,56											
Provveditore OO.PP.	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					Fab.gno residuo	-											
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>												
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	[ % Meuro			Previsto			Effettivo			Delta		
										-			-			-		
										-			-			-		
										-			-			-		
<b>Iter Realizzativo</b>																		
						Inizio			Fine			n. delibera						

L'obiettivo principale del progetto del Nuovo Palazzo del Cinema e dei Congressi è la costruzione di un sistema (sale per proiezioni, locali tecnici, luoghi di incontro anche per la popolazione residente, collegamenti con le strutture esistenti) che riesca a garantire la perfetta funzionalità del Polo del Cinema e dei Congressi e contestualmente diventi l'anello mancante in grado di potenziare le infrastrutture ricettivo - turistiche, ludiche e oggi anche mediatiche del Lido. in data 4 ottobre 2007 il Cipe ha approvato il progetto preliminare con delibera 105/2007.

## Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

**Stato d' attuazione**

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	-----------------	----------------------	--------------------	--------------------	-----------

**Scheda Sintesi dell' Opera**

<p><b>ANAGRAFICA OPERA</b></p> <p>Sistema: <input type="text" value="Hub Portuali"/></p> <p>Infrastruttura: <input type="text" value="Allacciamenti plurimodali Savona"/></p> <p>Intervento: <input type="text" value="147 Savona: variante SS 1 Aurelia bis tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore"/></p> <p>Sogg. Agg.re: <input type="text" value="ANAS"/></p> <p>Area geografica: <input type="text" value="Nord"/></p> <p>Regione: <input type="text" value="Liguria,"/></p> <p>Tipo trasporto: <input type="text" value="Strada"/></p> <p>CUP: <input type="text" value="F9B01000370001"/></p> <p>Provveditore OO.PP: <input type="text" value="Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia"/></p>	<p><b>DATI ECONOMICI</b></p> <p>Costo: <input type="text" value="239,41"/></p> <p>Disp.tà Finanziario</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Contributi Statali</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">239,41</td> </tr> <tr> <td>di cui L.O.</td> <td style="text-align: right;">239,41</td> </tr> <tr> <td>Contributi UE</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td>Contributi Enti Locali</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td>Contributi Privati</td> <td style="text-align: right;">-</td> </tr> <tr> <td><b>Totale disp.tà</b></td> <td style="text-align: right;"><b>239,41</b></td> </tr> <tr> <td><b>Fab.gno residuo</b></td> <td style="text-align: right;"><b>-</b></td> </tr> </table>	Contributi Statali	239,41	di cui L.O.	239,41	Contributi UE	-	Contributi Enti Locali	-	Contributi Privati	-	<b>Totale disp.tà</b>	<b>239,41</b>	<b>Fab.gno residuo</b>	<b>-</b>
Contributi Statali	239,41														
di cui L.O.	239,41														
Contributi UE	-														
Contributi Enti Locali	-														
Contributi Privati	-														
<b>Totale disp.tà</b>	<b>239,41</b>														
<b>Fab.gno residuo</b>	<b>-</b>														

<p><b>FASI DI ATTUZIONE</b></p> <p><b>Iter Approvativo</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Arrivo STM</th> <th>Seduta CIPE</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Progetto Preliminare</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Progetto Definitivo</td> <td>23/06/2003</td> <td>03/08/2007</td> <td>77/2007;</td> </tr> <tr> <td>Richiesta Assegnazione Contributo</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Iter Realizzativo</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Inizio</th> <th>Fine</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gara d' appalto</td> <td>03/08/2007</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Affidamento appalto</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Consegna lavori</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Esecuzione lavori</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera	Progetto Preliminare				Progetto Definitivo	23/06/2003	03/08/2007	77/2007;	Richiesta Assegnazione Contributo					Inizio	Fine	n. delibera	Gara d' appalto	03/08/2007			Affidamento appalto				Consegna lavori				Esecuzione lavori				<p><b>Stato avanzamento</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>%</td> <td>10,44</td> <td>-</td> <td>10,44</td> </tr> <tr> <td>Meuro</td> <td>25,00</td> <td>-</td> <td>25,00</td> </tr> </tbody> </table>		Previsto	Effettivo	Delta	%	10,44	-	10,44	Meuro	25,00	-	25,00
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																																														
Progetto Preliminare																																																	
Progetto Definitivo	23/06/2003	03/08/2007	77/2007;																																														
Richiesta Assegnazione Contributo																																																	
	Inizio	Fine	n. delibera																																														
Gara d' appalto	03/08/2007																																																
Affidamento appalto																																																	
Consegna lavori																																																	
Esecuzione lavori																																																	
	Previsto	Effettivo	Delta																																														
%	10,44	-	10,44																																														
Meuro	25,00	-	25,00																																														

Nell'ambito del porto di Savona sono previsti più interventi, di cui alcuni di competenza dell' Autorità portuale di Savona ed altri di competenza ANAS. È stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture il progetto definitivo relativo alla variante alla SS 1 Aurelia bis tra torrente Letimbro e Albisola Superiore in data 23.06.03. Si è conclusa a maggio 2004 la Conferenza di Servizi con la richiesta da parte della Regione Liguria di integrazioni a seguito delle quali in data 18.01.2005 ha trasmesso il proprio parere. Nel luglio 2005 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha espresso parere favorevole. Con la seduta del 3.08.07 il CIPE ha approvato il progetto definitivo e concesso un finanziamento di 239,41 milioni di euro per l'intera copertura dell'opera.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	265,32			
Infrastruttura	Completamento stradale Corridoio 5 e dei valichi confinari					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	148	Autostrada A4 Torino - Milano				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Piemonte, Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	265,32			
CUP	E24E04000110007					Totale disp.tà	265,32			
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare						-	-	-		
Progetto Definitivo	30/04/2004	21/12/2007	164/2007			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	21/12/2007									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		25/08/2010								

1° tratto Torino - Novara (da km.0+000 al km. 91+000): l'intervento, è già in fase di esecuzione, prevede il rifacimento delle carreggiate con la realizzazione della 3° corsia e la creazione delle corsie d'emergenza. Inoltre l'opera sarà realizzata in sinergia con la linea ad alta velocità Torino - Milano, in fase di realizzazione, in modo da ridurre l'impatto ambientale dell'opera. Il 1° tratto Torino - Novara (da km. 0+000 al km. 91+000) è suddiviso in 7 lotti di cui 5 in esecuzione, e 2 in fase di aggiudicazione lavori. 2° tratto Novara - Milano (da km 91+000 al km 127+000): l'intervento, dell'estesa complessiva di circa 34 km, prevede l'ampliamento delle corsie da 3,33 m a 3,75 m, l'inserimento di 2 corsie d'emergenza di 3,00 m e la realizzazione parziale della 4ª corsia tra Boffalora e Milano Ghisolfia (dal km.105+522 in carreggiata Nord - km.106+470 in carreggiata Sud - fino al km.121+000). La piattaforma stradale viene portata da 24 m a 32,64 m nei tratti a 3 corsie ed a 40,14 m nei tratti a 4 corsie.

A novembre 2003 è stato approvato dal CdA dell'ANAS il progetto definitivo del 2° tratto Novara - Milano. Tale tratta inserita nel DPEF 2005 - 2008 seguirà l'iter della Legge Obiettivo. Il 30 aprile 2004 è pervenuta al MIT la progettazione definitiva per un importo pari a 180,92 MEuro ed il 30 giugno 2005 si è conclusa la Conferenza di Servizi. Per la tratta Boffalora - Milano Ovest è stato prodotto lo studio d'impatto ambientale poiché si prevede un potenziamento dell'infrastruttura a 4 corsie più emergenza. In data 18 gennaio 2006 l'ANAS informa che per i lavori relativi al II tronco, dal km 91+000 al km 127+000, è necessario apportare una integrazione al progetto iniziale consistente nella variante autostradale di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220, variante con un costo di 192,034 MEuro. In data 5 aprile 2006 è stata convocata presso il MIT la Conferenza di Servizi. In data 2 maggio 2006 è stato trasmesso al MIT il parere positivo con prescrizioni del Ministero dell'ambiente in aggiunta al parere positivo della regione.

interferenza prodotta dalla linea AV e quindi a carico di TAV.

RFI/TAV ritengono, a loro volta, che i costi sopportati dalla TAV per la compensazione socio-ambientale sulla tratta (3100 miliardi di vecchie lire), non consentono ulteriori aggravii sul piano finanziario approvato con ISPA. Si è in attesa delle relative evoluzioni.



Stato d'attuazione																			
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio									
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>																			
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>													
Sistema	Schemi Idrici					<b>Costo</b>													
Infrastruttura	15.Schemi Idrici					76,70													
Intervento	149	Acquedotto potabile del Sinni I II e III lotto				<b>Disp.tà Finanziarie</b>													
Scgg. Agg.re	A.Q.P.					Contributi Statali 6,60													
Area geografica	Sud					di cui L.O. -													
Regione	Puglia,					Contributi UE 43,39													
Tipo trasporto	Potabilizzatore/Acquedotto/Adduttore					Contributi Enti Locali -													
CUP	E71B05000050003					Contributi Privati 26,71													
Provveditore OO.PP.	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					<b>Totale disp.tà</b>													
						76,70													
						<b>Fab.gno residuo</b>													
						-													
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>																			
<b>Iter Approvativo</b>																			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																
Progetto Preliminare																			
Progetto Definitivo		03/08/2007	72/2007																
Richiesta Assegnazione Contributo																			
<b>Iter Realizzativo</b>																			
	Inizio	Fine	n. delibera																
Gara d' appalto																			
Affidamento appalto																			
Consegna lavori																			
Esecuzione lavori																			
						<b>Stato avanzamento</b>													
						SAL [ % Meuro													
						<table border="1"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>					Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
Previsto	Effettivo	Delta																	
-	-	-																	
-	-	-																	

Acquedotto del Sinni: l'intervento riguarda la realizzazione della prima fase dell'Acquedotto Potabile del Sinni, che in derivazione dall'esistente Acquedotto del Pertusillo convoglierà, in corrispondenza del nodo di Monte Ciminiello, una portata di circa 1 mc/s a servizio esclusivo del Salento, che per la sua ubicazione rispetto alle fonti che alimentano gli schemi idrici pugliesi è l'area della Puglia idricamente più penalizzata in special modo nel periodo estivo.

L'intervento è costituito da 3 lotti funzionali:

Il lotto I è costituito dall' adduttore che va dal Torrino di Monte Ciminiello al nuovo serbatoio di S. Paolo (condotta in acciaio del DN 1200 di lunghezza pari a circa 23,7 km) per un costo di 22,00 milioni di euro; Il lotto II comporta l' ampliamento del serbatoio di S. Paolo (serbatoio in c.a. seminterrato da 50.000 mc) per un costo di 17,20 milioni di euro; Il lotto III è costituito dall' adduttore dal Serbatoio di S. Paolo al Serbatoio di Seclì (condotta in acciaio del DN 1400 di lunghezza pari a circa 36,5 km) per un costo di 37,50 milioni di euro.

Il 23 giugno 2005 è stata convocata la conferenza di servizi.

Nella seduta del 3.08.07 il CIPE ha approvato in linea tecnica il progetto definitivo dei tre lotti, già interamente finanziato da fondi pubblici.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Trav. e Dorsale Appenn.					Costo	1.234,75			
Infrastruttura	Corridolo stradale Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	150	S.S. 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo Spulico (SIBARI)				Contributi Statali	698,08			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	698,08			
Area geografica	Sud					Contributi UE	-			
Regione	Calabria,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	C31H04000120005					Totale disp.tà	698,08			
Provveditore OO.PP.	Iedevaie Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Fab.gno residuo	536,67			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	17/05/2005	28/09/2007	103/2007							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

La SS 106 Jonica, ha una astesa di circa 490 Km di cui 425 Km in Calabria (85%), 37 Km in Basilicata (7,5%) e 38 Km in Puglia (7,5%). Il volume di traffico medio è stimato in circa 16.000 veicoli/giorno. Il tracciato si sviluppa lungo la costa ionica mettendo in comunicazione centri costieri di grande rilevanza turistica. Attualmente la SS n. 106 non è in grado - nonostante sia l'unica arteria di accesso, lungo il versante ionico alle regioni Calabria, Basilicata e Puglia - di assolvere al suo compito per palesi insufficienze strutturali- L'intera progettazione preliminare, compreso lo studio di inserimento ambientale, per le tratte da ammodernare (estesa complessiva pari a 415 km) è stata sviluppata secondo il" D.M. 5/11/2001.- La progettazione della "nuova" SS 106 Jonica, strada di Tipo B, è stata suddivisa in 12 megalotti, cui si aggiungono 6 lotti predisposti dai compartimenti competenti o dalla Direzione Programmazione e Progettazione.

Per ciò che concerne i lavori di costruzione in nuova sede a 4 corsie tra l'innesto con la SS 534 (Km 365+150) e Roseto Capo Spulico (Km 400+000), è stato inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti secondo le procedure Legge Obiettivo il progetto preliminare nel luglio 2004. Sono pervenuti al MIT i pareri del Ministero dell'Ambiente e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali rispettivamente in data 17.05.05 ed in data 16.08.04. Con la delibera 103/2007, nella seduta del 28 settembre 2007 il CIPE approva il progetto preliminare.

Stato d'attuazione										
PP In redazione	PP approvato	PD In redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	657,05			
Infrastruttura	Metropolitana M5					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	151	M5 lotto 2 : Garibaldi-S.Siro				Contributi Statali	6,00			
Sogg. Agg.re	Comune Milano					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	-			
CUP	B61E0400004003					Totale disp.tà	6,00			
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	651,05			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera					Previsto	Effettivo	Delta
Progetto Preliminare	05/09/2007	09/11/2007	09/11/2007;					-	-	-
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto	14/06/2006									
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

LA tratta metropolitana Garibaldi - S.Siro si sviluppa lungo un itinerario con andamento est-ovest nel quadrante nord-occidentale dell'area urbana del Comune di Milano. Il tracciato si sviluppa in sotterraneo per circa 6,5 km dalla Stazione di P.ta Garibaldi fino a Piazza Axum, all'altezza dello stadio Meazza di S. Siro. Compresa Garibaldi, conta 11 stazioni, per una distanza interstazionale media di circa 625 metri. Nella fattispecie il prolungamento vero e proprio, oggetto del presente progetto preliminare, si estende per circa 6,1 km e conta 10 stazioni. Il tracciato si sviluppa da via G. Ferrari (lato sud-ovest stazione di Porta Garibaldi) all'altezza di via Tazzoli sino all'incrocio delle vie Harar Dessiè/Rospigliosi con via S. Giusto, in corrispondenza dell'omonimo sottovia. In data 9.11.07 è stato approvato dal CIPE il progetto preliminare con presa d'atto dell'assegnazione di 6 M€ a valere sui fondi stanziati dal D.L.159/07 per lo sviluppo della progettazione definitiva.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Pl. Dorsale Centrale					Costo	1.517,60			
Infrastruttura	Linea ferroviaria AC Fortezza - Verona					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	152	Quadruplicamento Fortezza-Verona: Fortezza-Ponte Gardena L 1				Contributi Statali	26,00			
Sogg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	33,00			
Regione	Veneto, Trentino Alto Adige,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J94F04000020001					Totale disp.tà	61,00			
Provveditore OO.PP.	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					Fab.gno residuo	1.456,60			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
							%			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Meuro	Previsto	Effettivo	Delta	
Progetto Preliminare	11/06/2003	30/08/2007	30/08/2007				1,63	-	- 1,63	
Progetto Definitivo							24,78	-	- 24,78	
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il progetto di potenziamento del Brennero consiste nel quadruplicamento della linea esistente mediante la realizzazione, per fasi, di una linea tra la Galleria di base del Brennero e il Nodo di Verona, assicurando una capacità coerente con lo sviluppo della domanda di traffico per l'asse Verona - Monaco. Inoltre il progetto prevede il collegamento a Fortezza con la soluzione prevista dal GEIE BBT per il nuovo valico del Brennero, l'inserimento nel nodo di Verona per il collegamento con la linea AV/AC Milano - Venezia e la linea Bologna - Verona, i collegamenti con le linee esistenti e con i terminali plurimodali (Quadrante Europa e Roncafort) e le interconnessioni con la linea esistente. La realizzazione è prevista secondo un programma di priorità ed è stato suddiviso in 4 tratte funzionali: - Fortezza-Ponte Gardena lotto1;- Circonvallazione di Bolzano lotto2;- Circonvallazione di Trento lotto 3;- Ingresso a Verona Nord lotto 4.

Le tratte 1, 2 e 4 sono prioritarie e l'ultimazione è prevista per il 2015 in concomitanza con l'ultimazione dei lavori del tunnel di base, mentre per la tratta 3 l'ultimazione è prevista per il 2020. Il costo delle prime tre tratte prioritarie è stimato in 2.563,4 milioni di euro, mentre il costo della circonvallazione di Trento è stimato in 1.300 milioni di euro. Nel giugno 2003 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto preliminare delle tre tratte (1,2 e 4) per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. In data 30 agosto 2007 è stata approvata la progettazione preliminare dei lotti 1e 2 per un costo di 2563,4 M€ dei lotti 1,2 e 4.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. PI. Dorsale Centrale					Costo	982,80			
Infrastruttura	Linea ferroviaria AC Fortezza - Verona					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	152	Quadruplicamento Fortezza-Verona: circonvallazione di Bolzano L 2				Contributi Statali	20,83			
Sogg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	20,83			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Veneto, Trentino Alto Adige,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	J94F04000020001					Totale disp.tà	20,83			
Provveditore OO.PP.	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					Fab.gno residuo	961,97			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	10/06/2003	30/08/2007	30/08/2007			-	-	-		
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il progetto di potenziamento del Brennero consiste nel quadruplicamento della linea esistente mediante la realizzazione, per fasi, di una linea tra la Galleria di base del Brennero e il Nodo di Verona, assicurando una capacità coerente con lo sviluppo della domanda di traffico per l'asse Verona - Monaco. Inoltre il progetto prevede il collegamento a Fortezza con la soluzione prevista dal GEIE BBT per il nuovo valico del Brennero, l'inserimento nel nodo di Verona per il collegamento con la linea AV/AC Milano - Venezia e la linea Bologna - Verona, i collegamenti con le linee esistenti e con i terminali plurimodali (Quadrante Europa e Roncafort) e le interconnessioni con la linea esistente. La realizzazione è prevista secondo un programma di priorità ed è stato suddiviso in 4 tratte funzionali: - Fortezza-Ponte Gardena lotto1;- Circonvallazione di Bolzano lotto2;- Circonvallazione di Trento lotto 3;- Ingresso a Verona Nord lotto 4.

Le tratte 1, 2 e 4 sono prioritarie e l'ultimazione è prevista per il 2015 in concomitanza con l'ultimazione dei lavori del tunnel di base, mentre per la tratta 3 l'ultimazione è prevista per il 2020. Il costo delle prime tre tratte prioritarie è stimato in 2.563,4 milioni di euro, mentre il costo della circonvallazione di Trento è stimato in 1.300 milioni di euro. Nel giugno 2003 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto preliminare delle tre tratte (1,2 e 4) per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. In data 30 agosto 2007 è stata approvata la progettazione preliminare dei lotti 1e 2 per un costo di 2563,4 M€ dei lotti 1,2 e 4.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Travv. e Dorsale Appenn.					Costo	88,00			
Infrastruttura	Corridoio stradale Jonico lotti 2,3,5,5bis					Disp.tà Finanziario				
Intervento	153	S.S. 106 - Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)				Contributi Statali	43,57			
Sogg. Agg.re	ANAS					dici L.O.	9,24			
Area geografica	Sud					Contributi UE	44,43			
Regione	Calabria,Basilicata,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F82C06000010001					Totale disp.tà	88,00			
Provveditore OO.PP	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Sedula CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	30/05/2003	29/03/2006	91/2006							
Progetto Definitivo	25/01/2008									
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						%				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		18/04/2013								
						Meuro				

Il Soggetto Aggiudicatore è ANAS SpA. SS 106 Jonica: Variante di Nova Siri (lotti 1-2-3-4 da km 415+180 a km 420+560). Il progetto preliminare, che prevede l'adeguamento alla categoria B, è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dopo aver ottenuto i pareri favorevoli delle Autorità ed Enti competenti, è stato presentato alla seduta CIPE del 22/29 marzo 2006 (Delibera n°91) dove ha ottenuto l'approvazione in linea tecnica con prescrizioni. Il costo dell'opera è di 53,67 MEuro di cui disponibili 44,43 MEuro ottenuti da fondi POR Trasporti 2000/2006. Il completamento del finanziamento, pari a 9,24 MEuro, sarà reso disponibile dal CIPE all'atto di approvazione del progetto definitivo.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	52,05				
Infrastruttura	SS 675 Umbro Laziale - Stralcio A					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	154	SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A: tra S.S. 1 Aurelia km 21+500 e S.P. Vetralla-Tuscania km 5+800				Contributi Statali	52,05				
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	52,05				
Area geografica	Centro					Contributi UE	-				
Regione	Lazio,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-				
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	52,05				
Provveditore OO.PP.	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Scduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare						-	-	-			
Progetto Definitivo	14/12/2006	27/03/2008	29/2008			-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-			
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	27/03/2008										
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori		15/04/2011									

I progetti per il completamento della SS 675 sono suddivisi operativamente in due parti:- prima parte "3° Tronco - Lotto 1° - Stralcio A " (circa 9 km), dallo svincolo sulla SP "Vetralla - Tuscania" all'innesto sulla SS 1 bis in località "Cinelli" (Comune di Vetralla);il progetto definitivo è stato ultimato. Il costo è di circa 50,0 milioni di euro, totalmente finanziato dal Programma Triennale ANAS 2002-2004. E' attualmente in corso presso l'ANAS la Conferenza di Servizi. - seconda parte "3° Tronco - Lotto 1° - Stralcio B ed il 2° Tronco - Lotto 1° e 2° "(circa 20 km), dall'innesto sulla SS 1 bis in località "Cinelli" (Comune di Vetralla) alla SS 1 "Aurelia". Il costo stimato è di circa 310,0 milioni di euro totalmente da finanziare. Attualmente è in corso l'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni del decreto VIA ed al termine sarà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'avvio delle procedure Legge Obiettivo.Si prevede di completare il progetto entro la prima settimana di novembre, di approvarlo nel mese di dicembre e di tenere la CdS nel mese di gennaio 2007. Nel marzo 2008 con delibera 29/2008 il CIPE ha approvato il progetto definitivo.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. Trav. e Dorsale Appenn.					Costo	271,12			
Infrastruttura	Tratto 1: Grosseto-Siena					Disp.tà Finanziario				
Intervento	155	Tratto1 : Grosseto-Siena (lotti 5-6-7-8): da prog. 30+040 (Comune Civitella Paganico) a prog. 41+600 (Comune Monticiano)				Contributi Statali	271,12			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	271,12			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Toscana,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F92C0300000021					Totale disp.tà	271,12			
Provveditore OO.PP.	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare										
Progetto Definitivo	05/04/2005	03/08/2007	78/2007;							
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	03/08/2007									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

L'ANAS sta attualmente procedendo con la progettazione degli interventi necessari al completamento dell'itinerario della E78 Grosseto - Fano come strada a scorrimento veloce. L'intero asse è suddiviso in 6 tratte. La tratta in oggetto si estende per 11,560 km dal Lotto 5 (prog. 30+040 Comune Civitella Paganico) al Lotto 8 (prog. 41+600 Comune Monticiano). E' stato redatto un progetto preliminare che ha ottenuto il decreto di compatibilità ambientale (V.I.A.). L'ANAS, previa gara d'appalto, ha affidato l'incarico per la progettazione definitiva dell'intero tratto all'ATI RPA S.p.A. - SEDITER s.a.s. per un importo del progetto stimato in 277.34 MEuro. Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS nella seduta del 30 settembre 2004. Il 5 aprile 2005 sono state attivate le procedure di Legge Obiettivo ed il 25 maggio 2005 il Ministero delle Infrastrutture ha convocato la Conferenza dei Servizi. Nella seduta del 3.08.07 il CIPE ha approvato il progetto definitivo con completa copertura finanziaria a carico della Legge Obiettivo per un importo di 271,12 milioni di euro



**Programma Infrastrutture Strategiche**  
Struttura  
Tecnica di Missione

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio

**Scheda Sintesi dell' Opera**


<b>ANAGRAFICA OPERA</b>				<b>DATI ECONOMICI</b>			
Sistema	Hub Interportuali			Costo	<b>26,08</b>		
Infrastruttura	13.HUB Interportuali			Disp.tà Finanziarie			
Intervento	156	Hub Interportuali - Allacciamenti plurimodali Porto di Livorno ed Interporto di Guasticce		Contributi Statali	26,08		
Sogg. Agg.re	Interporto Toscano A. Vespucci			di cui L.O.	26,08		
Area geografica	Centro			Contributi UE	-		
Regione	Toscana,			Contributi Enti Locali	-		
Tipo trasporto	Altro			Contributi Privati	-		
CUP	CUP non ancora pervenuto			Totale disp.tà	<b>26,08</b>		
Provveditore OO.PP	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria			Fab.gno residuo	-		
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>							
<b>Iter Approvativo</b>							
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				
Progetto Preliminare							
Progetto Definitivo	13/04/2004	04/10/2007	106/2007				
Richiesta Assegnazione Contributo							
<b>Iter Realizzativo</b>							
	Inizio	Fine	n. delibera				
Gara d' appalto							
Affidamento appalto							
Consegna lavori							
Esecuzione lavori							
				<b>Stato avanzamento</b>			
				SAL [ % Meuro			
				Previsto	Effettivo	Delta	
				-	-	-	
				-	-	-	

L'opera prevede una serie di interventi nelle aree interne e di raccordo con la viabilità esterna.1-viabilità con le opere di urbanizzazione (fognature, acquedotti, rete elettrica, illuminazione, antiincendio, acqua industriale, area a verde di rispetto) che completano la prima fase funzionale di interporto di circa Ha90. 2-Realizzazione dell'asse primario di collegamento della 1° fase attuativa dell'interporto con lo svincolo est della SCG Firenze Livorno comprensivo delle opere di urbanizzazione (fognature, acquedotti, rete elettrica, illuminazione, antiincendio, acqua industriale, area a verde di rispetto), previa bonifica geotecnica delle aree interessate dell'asse viario, 3-viabilità con le opere di urbanizzazione (fognature, acquedotti, rete elettrica, illuminazione, antiincendio, acqua industriale, area a verde di rispetto) previa bonifica geotecnica delle aree interessate dalla viabilità ubicate nel settore est di interporto. 4-realizzazione di viabilità interna con le opere di urbanizzazione (fognature, acquedotti, rete elettrica, illuminazione, antiincendio, acqua industriale, area a verde di rispetto) previa bonifica geotecnica delle aree interessate dalla viabilità ubicate nel settore est dell' interporto.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Rete Elettrica di Trasmissione					Costo	90,00			
Infrastruttura	Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina					Disp.tà Finanziario				
Intervento	157	Rete elettrica - Elettrodotto 380kV S.Barbara-Tavarnuzze-Casellina e opere connesse				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	Terna S.p.A.					di cui L.O.	-			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Toscana,					Contributi Enti Locali	1,50			
Tipo trasporto	Rete elettrica					Contributi Privati	88,50			
CUP	G99E05000030007					Totale disp.tà	90,00			
Provveditore OO.PP.	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare						-	-	-		
Progetto Definitivo	16/09/2005	03/08/2007	73/2007			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il progetto (il cui Soggetto Aggiudicatore è la Terna S.p.A.) prevede la realizzazione di un elettrodotto aereo esterno da 380 kV in doppia terna per l'ingresso alla Stazione di Casellina ed a semplice terna sul tratto Casellina - Tavarnuzze - S.Barbara, con conduttori a fasci trinati e sostegni tronco piramidali a delta rovescio e pali Foster, della lunghezza totale di 39,6 km; il tracciato attraversa i Comuni di Cavriglia (AR), Figline Valdarno, Greve in Chianti, Impruneta e Scandicci, tutti in provincia di Firenze; l'opera è finalizzata a soddisfare l'esigenza di vettoramento dell'energia elettrica prodotta dalla centrale di S. Barbara e le necessità di alimentazione delle stazioni di Tavarnuzze (Comune di Impruneta ) e di Casellina (Comune di Scandicci); l'opera concerne anche altri interventi di razionalizzazione e miglioramento ambientale della rete di trasmissione elettrica compresa la demolizione dell'elettrodotto a doppia terna a 380 KV, nel tratto Tavarnuzze - Casellina della lunghezza di 8 Km.

Tali interventi sono in riferimento al protocollo d'intesa sottoscritto in data 28/2/2000 fra ENEL e la Regione Toscana che prevede la reindustrializzazione della centrale termoelettrica di S. Barbara (Comune di Cavriglia) oltre a regolamentare e cadenzare gli interventi di demolizione e miglioramento ambientale di altre linee a 220 KV e 132 KV. Il progetto comprende in sintesi le seguenti attività: - la realizzazione di circa 45 km di linee 380 KV - la demolizione di circa 108 km di linee 380 e 220 KV - il potenziamento a 380 kV della stazione 220 kV di Casellina e l'installazione di 500 MVA di potenza trasformata il potenziamento a 380 kV della stazione 220 kV di Santa Barbara e l'installazione di 650 MVA di potenza trasformata. Il progetto definitivo è pervenuto alla Struttura Tecnica di Missione in data 16 settembre 2005; il 15 dicembre 2005 si è conclusa la Conferenza dei Servizi. Nella seduta del 3.08.07 il CIPE ha approvato in linea tecnica il progetto definitivo.



# Programma Infrastrutture Strategiche

Struttura  
Tecnica di Missione

---

**Stato d' attuazione**

PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
--------------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------------	-------------------	-----------------	----------------------	--------------------	--------------------	-----------

**Scheda Sintesi dell' Opera**

<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">ANAGRAFICA OPERA</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 15%;">Sistema</td><td style="border: 1px solid black;">Schemi Idrici</td></tr> <tr><td>Infrastruttura</td><td style="border: 1px solid black;">Diga ponte Chiauci fiume Trigno compl. 2° stralcio</td></tr> <tr><td>Intervento</td><td style="border: 1px solid black;">158 Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno lavori di completamento 2° stralcio</td></tr> <tr><td>Sogg. Agg.re</td><td style="border: 1px solid black;">Consorzio di Bonifica Sud di Vasto</td></tr> <tr><td>Area geografica</td><td style="border: 1px solid black;">Centro</td></tr> <tr><td>Regione</td><td style="border: 1px solid black;">Abruzzo, Molise,</td></tr> <tr><td>Tipo trasporto</td><td style="border: 1px solid black;">Diga</td></tr> <tr><td>CUP</td><td style="border: 1px solid black;">CUP non ancora pervenuto</td></tr> <tr><td>Provveditore OO.PP</td><td style="border: 1px solid black;">Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna</td></tr> </table>	Sistema	Schemi Idrici	Infrastruttura	Diga ponte Chiauci fiume Trigno compl. 2° stralcio	Intervento	158 Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno lavori di completamento 2° stralcio	Sogg. Agg.re	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	Area geografica	Centro	Regione	Abruzzo, Molise,	Tipo trasporto	Diga	CUP	CUP non ancora pervenuto	Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna	<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">DATI ECONOMICI</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 80%;">Costo</td><td style="border: 1px solid black; text-align: center; font-weight: bold;">25,01</td></tr> <tr><td colspan="2"> </td></tr> <tr><td>Disp.tà Finanziarie</td><td></td></tr> <tr><td>Contributi Statali</td><td style="border: 1px solid black; text-align: right;">25,01</td></tr> <tr><td>di cui L.O.</td><td style="border: 1px solid black; text-align: right;">25,01</td></tr> <tr><td>Contributi UE</td><td style="border: 1px solid black; text-align: right;">-</td></tr> <tr><td>Contributi Enti Locali</td><td style="border: 1px solid black; text-align: right;">-</td></tr> <tr><td>Contributi Privati</td><td style="border: 1px solid black; text-align: right;">-</td></tr> <tr><td>Totale disp.tà</td><td style="border: 1px solid black; text-align: right; font-weight: bold;">25,01</td></tr> <tr><td>Fab.gno residuo</td><td style="border: 1px solid black; text-align: right;">-</td></tr> </table>	Costo	25,01			Disp.tà Finanziarie		Contributi Statali	25,01	di cui L.O.	25,01	Contributi UE	-	Contributi Enti Locali	-	Contributi Privati	-	Totale disp.tà	25,01	Fab.gno residuo	-
Sistema	Schemi Idrici																																						
Infrastruttura	Diga ponte Chiauci fiume Trigno compl. 2° stralcio																																						
Intervento	158 Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno lavori di completamento 2° stralcio																																						
Sogg. Agg.re	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto																																						
Area geografica	Centro																																						
Regione	Abruzzo, Molise,																																						
Tipo trasporto	Diga																																						
CUP	CUP non ancora pervenuto																																						
Provveditore OO.PP	Guglielmi Giovanni, Provveditore per Lazio, Abruzzo e Sardegna																																						
Costo	25,01																																						
Disp.tà Finanziarie																																							
Contributi Statali	25,01																																						
di cui L.O.	25,01																																						
Contributi UE	-																																						
Contributi Enti Locali	-																																						
Contributi Privati	-																																						
Totale disp.tà	25,01																																						
Fab.gno residuo	-																																						

<p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 0.9em;">FASI DI ATTUZIONE</p> <p><b>Iter Approvativo</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Arrivo STM</th> <th>Seduta CIPE</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Progetto Preiminare</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Progetto Definitivo</td><td style="text-align: center;">25/09/2007</td><td style="text-align: center;">04/10/2007</td><td style="text-align: center;">04/10/2007;</td></tr> <tr><td>Richiesta Assegnazione Contributo</td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p><b>Iter Realizzativo</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Inizio</th> <th>Fine</th> <th>n. delibera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Gara d' appalto</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Affidamento appalto</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Consegna lavori</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Esecuzione lavori</td><td></td><td style="text-align: center;">23/11/2009</td><td></td></tr> </tbody> </table>		Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera	Progetto Preiminare				Progetto Definitivo	25/09/2007	04/10/2007	04/10/2007;	Richiesta Assegnazione Contributo					Inizio	Fine	n. delibera	Gara d' appalto				Affidamento appalto				Consegna lavori				Esecuzione lavori		23/11/2009		<p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold;">SAL</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">[</div> <div style="margin-right: 5px;">%</div> <div style="margin-right: 5px;">Meuro</div> </div> <p style="font-weight: bold; font-size: 0.9em;">Stato avanzamento</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th>Previsto</th> <th>Effettivo</th> <th>Delta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td style="text-align: center;">-</td><td style="text-align: center;">-</td><td style="text-align: center;">-</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">-</td><td style="text-align: center;">-</td><td style="text-align: center;">-</td></tr> </tbody> </table>	Previsto	Effettivo	Delta	-	-	-	-	-	-
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera																																											
Progetto Preiminare																																														
Progetto Definitivo	25/09/2007	04/10/2007	04/10/2007;																																											
Richiesta Assegnazione Contributo																																														
	Inizio	Fine	n. delibera																																											
Gara d' appalto																																														
Affidamento appalto																																														
Consegna lavori																																														
Esecuzione lavori		23/11/2009																																												
Previsto	Effettivo	Delta																																												
-	-	-																																												
-	-	-																																												

Il Cipe in data 4.10.07 ha approvato lo stanziamento dei fondi per il completamento della Diga-ponte del Chiauci. L'opera è destinata a risolvere nei prossimi anni i problemi legati alla distribuzione dell'acqua a fini agricoli e potabili

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corr. Plurim. Tirreno Brennero					Costo	2.303,76				
Infrastruttura	Completamento raddoppio Pontremolese					Disp.tà Finanziario					
Intervento	159	Raddoppio Pontremolese: nuovi tratti di linea Parma -Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia				Contributi Statali	234,60				
Sogg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	-				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Emilia Romagna, Toscana,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-				
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	234,60				
Provveditore OO.PP	Piva Maria Giovanna, Provveditore per Emilia Romagna e Marche					Fab.gno residuo	2.069,16				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare	10/06/2003	21/12/2007	21/12/2007			-	-	-			
Progetto Definitivo						-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-			
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Il completamento del raddoppio della Pontremolese consiste nella realizzazione in variante ed in affiancamento delle seguenti tratte che sono state presentate come unico progetto: Parma - Fornovo; Berceto - Pontremoli (galleria di valico); Pontremoli - Chiesaccia. Il completamento del raddoppio in variante ed in affiancamento relativo alle tratte Parma - Fornovo, Berceto - Pontremoli (galleria di valico), Pontremoli - Chiesaccia, è stato presentato come unico progetto preliminare per un costo di 2.194 milioni di euro totalmente da finanziare. Tale progetto è attualmente all'esame delle Amministrazioni competenti secondo le procedure di Legge Obiettivo. Il 2 dicembre 2004 è stato firmato un accordo dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dai presidenti delle regioni Liguria, Emilia Romagna, e Toscana, dall'amministratore delegato di Rfi (Rete ferroviaria italiana) e dal presidente dell'Autorità portuale della Spezia, che definisce impegni e tempi dei lavori.

Inoltre all'inizio del 2004 sono stati messi in esercizio, per un investimento di circa 15 milioni di euro, gli interventi relativi al nodo di La Spezia (fascio merci e terzo binario tra La Spezia e Vezzano Ligure). Il 5 gennaio 2006 è stato inviato al MIT il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente a completamento dei pareri positivi della Regione e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Il progetto è stato approvato dal CIPE in data 21.12.07 per l'intero costo.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Giacimenti Idrocarburi					Costo	877,00				
Infrastruttura	Giac. Idrocarb. - Tempa Rossa					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	160	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa				Contributi Statali	-				
Sogg. Agg.re	Total Italia S.p.A.					di cui L.O.	-				
Area geografica	Sud					Contributi UE	-				
Regione	Basilicata,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Altro					Contributi Privati	877,00				
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	877,00				
Provveditore OO.PP.	Musci Francesco, Provveditore per Puglia e Basilicata					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Setduta CIPE	n. delibera				Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	19/02/2003	21/12/2007	139/2007				57,81	3,42	-	54,39	
Progetto Definitivo											
Richiesta Assegrazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Il progetto preliminare, all'esame delle Amministrazioni ed Enti competenti secondo le procedure della Legge Obiettivo, è stato approvato nel dicembre 2007 con delibera 139/2007.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	533,00			
Infrastruttura	Metropolitana M2					Disp.tà Finanziario				
Intervento	161	M2 - Prol. Cologno Nord-Vimercate				Contributi Statali	6,00			
Sogg. Agg.re	Comune Milano					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	-			
CUP	B61E0400030001					Totale disp.tà	6,00			
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	527,00			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Secuta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	30/10/2007	21/12/2007	141/2007							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						%				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
						Meuro				

Il Soggetto Aggiudicatore è il Comune di Milano. L'obiettivo dell'opera è di estendere verso l'hinterland di Nord - Est la rete di forza milanese, di servire significative realtà urbane e di ridurre il traffico in penetrazione dalla Brianza, garantendo possibilità di corrispondenze plurimodali e con la rete di scala sovracomunale. L'itinerario percorso comprende i centri Cologno, Brugherio, Carugate, Agrate, Concorezzo e Vimercate. Le principali interconnessioni sono i centri di Carugate e Agrate con l'A4 e la stazione di Vimercate d'interscambio con linee d'autobus extraurbane. In data 21.12.07 è stato approvato il progetto definitivo dal CIPE per un costo di 533,00 Meuro

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	193,55			
Infrastruttura	metropolitana di Torino					Disp.tà Finanziario				
Intervento	162	Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi				Contributi Statali	146,13			
Sogg. Agg.re	Comune Torino					di cui L.O.	106,13			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Piemonte,					Contributi Enti Locali	40,00			
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	7,42			
CUP	J34C0300000001					Totale disp.tà	193,55			
Provveditore OO.PP	Lops Celestino, Provveditore per il Piemonte e la Val D'Aosta					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare	12/02/2005	31/01/2008	31/01/2008			-	-	-		
Progetto Definitivo						-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

La metropolitana di Torino sarà realizzata con il sistema automatico tipo VAL, il quale prevede l'utilizzo di veicoli VAL 208, su gomma, senza conducente a bordo. La gestione del sistema avviene quindi in maniera completamente automatica da una postazione di controllo centralizzata. Ad oggi sono stati approvati nell'ambito della Legge 211/92 i progetti relativi alla linea 1, tratte Collegno - Porta Nuova e Porta Nuova - Lingotto. La linea è realizzata interamente interrata con galleria a doppio binario. La tratta Collegno - Porta Nuova ha un'estensione di 9 Km e prevede 15 stazioni, mentre la tratta Porta Nuova - Lingotto ha un'estensione di 4 Km e prevede 6 stazioni. Inoltre per la tratta Collegno - Porta Nuova sono state appaltate tutte le opere civili e sono state affidate le tecnologie e la fornitura dei veicoli mentre per la tratta Porta Nuova - Lingotto è in corso la progettazione esecutiva. Complessivamente l'importo approvato relativo alle due tratte è di 958 milioni di euro di cui il 60 % a carico dello Stato e il rimanente a carico del Comune di Torino e della Regione Piemonte.

A febbraio 2005 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto preliminare del prolungamento della linea da Lingotto a Bengasi per un importo di 214,68 milioni di euro e ad agosto 2005 è stato trasmesso il progetto preliminare della tratta 3 Collegno - Cascine Vica per un importo di 281,25 milioni di euro entrambi per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. In data 31.01.2008 la tratta Lingotto-Bengasi è stata approvata.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	798,02			
Infrastruttura	Metropolitana Milanese					Disp.tà Finanziaria				
Intervento	163	M3 - Tratta S.Donato-Paullo				Contributi Statali	8,60			
Sogg. Agg.re	Comune Milano					di cui L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	-			
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	8,60			
Provveditore OO.PP	Pallavicini Maria Pia, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	789,42			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Sedula CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	05/09/2007	21/12/2007	21/12/2007				Previsto	Effettivo	Delta	
Progetto Definitivo						1,08	0,06	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						8,60	0,50	-		
<b>Iter Realizzativo</b>						%				
	Inizio	Fine	n. delibera			Meuro				
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il prolungamento della linea M3, parte dal termine dell'attuale asta di manovra della stazione "S.Donato" e si indirizza lungo la direttrice della SS Paullese, attraversando i Comuni di San Donato Milanese, Peschiera Borromeo, Mediglia, Pantigliate, Settala e Paullo, dove è previsto il futuro attestamento. L'estensione complessiva del nuovo tronco è di circa 14,7 km, il 55% dei quali in sotterraneo, il 22% in superficie (a raso in rilevato), l'11% in trincea (profonda e superficiale) e il 12% circa su viadotto o ponti. Conta 8 stazioni di nuova realizzazione: San Donato Est, San Donato Centro, Peschiera Centro, Peschiera Est, Pantigliate-Mediglia, Caleppio Cerca, Paullo Centro, e Paullo Est. Le prime 5 sono sotterranee, le restanti sono edificate fuori terra. In particolare Caleppio Cerca e Paullo Est sono in viadotto. La progettazione preliminare è stata sottoposta all'approvazione del CIPE del 21.12.2007 per un costo di 798,00 Meuro



Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	670,00			
Infrastruttura	Nodo AV/AC di Verona					Disp.tà Finanziario				
Intervento	164	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona				Contributi Statali	16,00			
Scgg. Agg.re	RFI					di cui L.O.	16,00			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Veneto,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Ferrovia					Contributi Privati	-			
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	16,00			
Provveditore OO.PP.	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					Fab.gno residuo	654,00			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	25/02/2004	31/01/2008	31/01/2008;							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appello										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
L'intervento di sistemazione del nodo di Verona prevede le opere necessarie per interconnettere le due tratte di linea AV/AC Milano-Verona e Verona-Padovam i cui progetti preliminari hanno già ricevuto parere positivo sulla localizzazione rispettivamente con D.G.R. del 3/10/03 e del 5/12/03 completando il quadruplicamento della tratta AC/AV Milano Padova per la parte ricadente all'interno del Comune di Verona. Il progetto prevede l'eliminazione di tutte le interferenze tra i nuovi binari dell'AC/AV e le altre linee convergenti sul nodo ferroviario di Verona, due delle quali costituiscono a loro volta interventi di Legge Obiettivo. Nel febbraio 2004 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dell'Ambiente e agli Enti ed Amministrazioni competenti il progetto preliminare di sistemazione del nodo AV/AC di Verona per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. Il Ministero dell'Ambiente ha chiesto integrazioni al progetto che sono state fornite da RFI a fine novembre.										
E' pervenuto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il parere del Ministero dell'Ambiente in data 5 ottobre 2005, mentre il parere positivo con prescrizioni della Regione è pervenuto in data 2 marzo 2006 ed 14 marzo 2006 quello del Ministero per i Beni e le Attività Culturali anch'esso positivo con prescrizioni. il 31 gennaio 2008 il progetto preliminare è stato approvato.										

L'intervento di sistemazione del nodo di Verona prevede le opere necessarie per interconnettere le due tratte di linea AV/AC Milano-Verona e Verona-Padovam i cui progetti preliminari hanno già ricevuto parere positivo sulla localizzazione rispettivamente con D.G.R. del 3/10/03 e del 5/12/03 completando il quadruplicamento della tratta AC/AV Milano Padova per la parte ricadente all'interno del Comune di Verona. Il progetto prevede l'eliminazione di tutte le interferenze tra i nuovi binari dell'AC/AV e le altre linee convergenti sul nodo ferroviario di Verona, due delle quali costituiscono a loro volta interventi di Legge Obiettivo. Nel febbraio 2004 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dell'Ambiente e agli Enti ed Amministrazioni competenti il progetto preliminare di sistemazione del nodo AV/AC di Verona per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. Il Ministero dell'Ambiente ha chiesto integrazioni al progetto che sono state fornite da RFI a fine novembre.

E' pervenuto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il parere del Ministero dell'Ambiente in data 5 ottobre 2005, mentre il parere positivo con prescrizioni della Regione è pervenuto in data 2 marzo 2006 ed 14 marzo 2006 quello del Ministero per i Beni e le Attività Culturali anch'esso positivo con prescrizioni. il 31 gennaio 2008 il progetto preliminare è stato approvato.

Stato d' attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	195,48				
Infrastruttura	SS 38 dello Stelvio lotto1					Disp.tà Finanziario					
Intervento	165	Accessibilità Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano 1° Lotto 2° Stralcio Cosio Tartano				Contributi Statali	60,00				
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	60,00				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	135,48				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-				
CUP	F32C05000280001					Totale disp.tà	195,48				
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare											
Progetto Definitivo	15/02/2004	31/01/2008	14/2008								
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro					
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	31/01/2008										
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori		21/11/2009									
						%					
							Previsto	Effettivo	Delta		
							-	-	-		
							-	-	-		

L'opera è suddivisa in 7 lotti per l'adeguamento della SS 38, di cui 4 seguono le procedure di Legge Obiettivo e precisamente:- 1° stralcio del lotto 1: il progetto, denominato Variante di Morbegno, prevede l'adeguamento della SS 38 dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Tartano (inclusi) con sezione B extraurbana principale. Il progetto definitivo, sul quale si è conclusa la conferenza di servizi a maggio 2004, ha ottenuto in data 02.12.2005 l'approvazione del CIPE. Successivamente nelle sedute del 22 e 29 marzo 2006 il CIPE ha deliberato il finanziamento di 140 MEuro a completamento delle risorse già disponibili.- Il° stralcio del lotto 1: rappresenta il completamento del precedente stralcio, ed è stato redatto il progetto definitivo. Il costo, di 402,70 MEuro, è totalmente da finanziare. Secondo lotto della nuova S.S. 38 dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano (compresi) con sezione di tipo B extraurbana principale.

Nuovi svincoli di Fuentes, Cosio e Tartano. Variante della strada provinciale n.58 di collegamento tra i comuni di Traona e Cosio.- 1° stralcio del lotto 4: prevede la realizzazione di una variante alla SS 38 da Stazzona a Lovero denominata Variante di Tirano. L'opera, il cui costo è di 133,26 MEuro (di cui 113 disponibili), ha concluso l'iter istruttorio presso il MIT e la formulazione della proposta di approvazione è in attesa di una prossima seduta del CIPE.- lotto 7 "Completamento alla tangenziale di Sondrio", per un importo di 44,52 MEuro totalmente da finanziare. Per tutti i lotti si sono concluse le conferenze di servizi, con i pareri degli Enti ed Amministrazioni interessate; sono da completare le istruttorie dei lotti 1 (stralcio2), 4 e 7.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	195,48			
Infrastruttura	SS 38 dello Stelvio lotto1					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	165	Accessibilità Stradale Valtellina S.S. 38 - Fuentes-Tartano 1° Lotto 2° Stralcio Cosio Tartano				Contributi Statali	60,00			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	60,00			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	135,18			
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-			
CUP	F32C05000280001					Totale disp.tà	195,18			
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	0,30			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare						-	-	-		
Progetto Definitivo	15/02/2004	31/01/2008	14/2008			-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>										
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto	31/01/2008									
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori		21/11/2009								

L'opera è suddivisa in 7 lotti per l'adeguamento della SS 38, di cui 4 seguono le procedure di Legge Obiettivo e precisamente:- 1° stralcio del lotto 1: il progetto, denominato Variante di Morbegno, prevede l'adeguamento della SS 38 dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Tartano (inclusi) con sezione B extraurbana principale. Il costo dell'opera è di 280,00 MEuro di cui 140 disponibili (fondi della Regione Lombardia, ANAS e provincia di Sondrio). Il progetto definitivo, sul quale si è conclusa la conferenza di servizi a maggio 2004, ha ottenuto in data 02.12.2005 l'approvazione del CIPE. Successivamente nelle sedute del 22 e 29 marzo 2006 il CIPE ha deliberato il finanziamento di 140 MEuro a completamento delle risorse già disponibili.- Il° stralcio del lotto 1: rappresenta il completamento del precedente stralcio, ed è stato redatto il progetto definitivo. Il costo, di 402,70 MEuro, è totalmente da finanziare. Secondo lotto della nuova S.S. 38 dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano (compresi) con sezione di tipo B extraurbana principale.

Nuovi svincoli di Fuentes, Cosio e Tartano. Variante della strada provinciale n.58 di collegamento tra i comuni di Traona e Cosio.- 1° stralcio del lotto 4: prevede la realizzazione di una variante alla SS 38 da Stazzona a Lovero denominata Variante di Tirano. L'opera, il cui costo è di 133,26 MEuro (di cui 113 disponibili), ha concluso l'iter istruttorio presso il MIT e la formulazione della proposta di approvazione è in attesa di una prossima seduta del CIPE.- lotto 7 "Completamento alla tangenziale di Sondrio", per un importo di 44,52 MEuro totalmente da finanziare. Per tutti i lotti si sono concluse le conferenze di servizi, con i pareri degli Enti ed Amministrazioni interessate; Il progetto definitivo è stato approvato il 31.01.2008 con delibera 14/2008.

Stato d' attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	118,49			
Infrastruttura	Autostrada Asti Cuneo					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	166	Asti Cuneo - Tangenziale di Cuneo Lotto 1° - 6				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	ANAS					dici L.O.	-			
Area geografica	Nord					Contributi UE	-			
Regione	Piemonte,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	118,49			
CUP	G41B04000250008					Totale disp.tà	118,49			
Provveditore OO.PP.	Lops Celestino, Provveditore per il Piemonte e la Val D'Aosta					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%			
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera					Previsto	Effettivo	Delta
Progetto Preliminare	10/06/2003	21/02/2008	22/2008					-	-	-
Progetto Definitivo								-	-	-
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appello										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										

Il tracciato della nuova autostrada si sviluppa da Asti a Marene, innestandosi sulla A6 fino a Massimini e prosegue fino a Cuneo per una estesa complessiva di circa 90 km. Lo stesso è suddiviso in 15 lotti: n° 6 relativi al tronco Cuneo - Massimini (km 20) e n° 9 relativi alla tratta Marene - Asti (km 53). La sezione è di n° 2 corsie per senso di marcia + corsia emergenza. 08/05/2003: Il CdA dell'ANAS ha deliberato di affidare in concessione il completamento della costruzione e della gestione dell'Autostrada Asti - Cuneo e di procedere alla costituzione di una società mista; 10/06/2003: attivazione procedure D.Lgvo 190-2002 per i due interventi inseriti in Legge Obiettivo - Tangenziale di Cuneo (progetto preliminare) e Tangenziale Sud-Ovest di Asti (progetto preliminare); 03/07/2003: pubblicazione avviso di gara per l'affidamento, a mezzo licitazione privata, del completamento della progettazione, della realizzazione e gestione collegamento autostradale e pedaggio tra le città di Asti e Cuneo;

23/12/2004: perfezionamento della procedura VIA del progetto Asti-Cuneo Lotto I - 6 Tangenziale di Cuneo, con aggiornamento degli elaborati progettuali; 17/02/2005: procedura di gara: presentazione offerte da parte dei concorrenti - nominati membri commissione per la valutazione delle offerte economiche; 01/03/2005: completato lo svincolo di S.Albano e si sta procedendo per la sua attrezzatura con stazione d'asazione, in previsione di una apertura al traffico; 25/03/2005: aggiudicazione provvisoria gara, in project financing, per la costruzione e gestione dell'autostrada Asti-Cuneo all'ATI Salt-Grassetto-Itinera: occorrerà costituire apposita società di progetto nella quale l'ANAS sarà presente con una quota pari al 35%; 1° tronco A6-Cuneo, tangenziale di Cuneo. Il tracciato della nuova autostrada si sviluppa da Asti a Marene innestandosi sulla A6 fino a Massimini e prosegue fino a Cuneo per un'esa complessiva di 73 km. L'infrastruttura è divisa in 14 lotti: 6 relativi al tronco Cuneo - Massimini (km.20) e 8 alla tratta Marene Asti (km.52). 5 sono attualmente aperti, quelli da Marene a Cherasco e quelli da Isola d'Asti a Guarene stanno per essere ultimati.

E' in corso la gara per l'affidamento del completamento della progettazione, della realizzazione e della gestione. Il progetto preliminare del lotto "Tangenziale di Cuneo", all'esame delle Amministrazioni ed Enti competenti secondo le procedure della Legge Obiettivo, è stato approvato il 21.02.2008..

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	214,21				
Infrastruttura	10.Sistemi Urbani					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	167 (*) Metrotramvia Milano - Parco Nord Desio -Seregno					Contributi Statali	128,53				
Sogg. Agg.re	Provincia di Milano					di cui L.O.	128,53				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Lombardia,					Contributi Enti Locali	85,68				
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	-				
CUP	J62I03000040009					Totale disp.tà	214,21				
Provveditore OO.PP	Pallavicini Maria Pia, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				Previsto	Effettivo	Delta		
Progetto Preliminare							-	-	-		
Progetto Definitivo	30/10/2007	27/03/2008	52/2008				-	-	-		
Richiesta Assegnazione Contributo							-	-	-		
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	01/07/2008										
Affidamento appalto	14/06/2006										
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Nuova linea metropolitana M5 da p.zza Garibaldi a Monza Bettola, tratta Garibaldi - Bignami: il progetto preliminare della nuova linea M5, nella versione integrata da una proposta di project financing, ATI capofila Astaldi, prevede la realizzazione di una metropolitana leggera con una capacità di trasporto di circa 9000 passeggeri per ora e per direzione, ad automatismo integrale con uno sviluppo di circa 5,7 km in sotterraneo, 9 stazioni (Garibaldi FS, Isola, Zara, Marche, Istria, Cà Granda, Bicocca, Chiese, Bignami) con una distanza media di 600 m, la fornitura di materiale rotabile e la realizzazione di una officina in sotterraneo nei pressi della stazione Bignami. Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE, con delibera n. 56, ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare per un costo di 495,16 MEuro. Tale costo è coperto da un contributo di 81,70 MEuro assegnato dal Cipe con delibera n. 76/01 a valere sui fondi ex lege 211/92; da un contributo di 54,23 MEuro con fondi del Comune di Milano;

dall' assunzione di una quota dell' investimento pari a 183,56 MEuro a carico di privati ed infine, a copertura del fabbisogno residuo, dal contributo di 175,67 MEuro, a valere sui fondi della Legge Obiettivo, deliberato nella seduta del 29.09.04. Il 18 Aprile 2005 è stata bandita la gara per l'affidamento in concessione. In data 17.05.06 l'appalto per la concessione della progettazione definitiva, esecutiva lavori e gestione è stato aggiudicato alla METRO 5 SpA (ATI con mandataria ASTALDI SpA). In data 20.07.07 il Cipe ha approvato la progettazione definitiva dello stralcio funzionale "Isola - Bignami", disponendo la variante "stazione Garibaldi" il cui progetto definitivo è in istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture. L'opera è in concessione.

Stato d' attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	832,24				
Infrastruttura	Palermo-Agrigento					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	168	Adeguamento della SS121 dal nuovo svincolo Bolognetta (incluso) al bivio Manganaro e della SS189 dal bivio Manganaro a Lercara					Contributi Statali	632,24			
Sogg. Agg.re	ANAS					dj cui L.O.	222,19				
Area geografica	Isole					Contributi UE	-				
Regione	Sicilia,					Contributi Enti Locali	-				
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	-				
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	832,24				
Provveditore OO.PP.	Iadevaia Francesco, Provveditore per Sicilia e Calabria					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera								
Progetto Preliminare	02/01/2006	27/03/2008	84/2008								
Progetto Definitivo											
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>						] % Meuro					
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Palermo - Agrigento: l'itinerario previsto si sviluppa lungo la S.S.121 "Catanese" dall'innesto dell'autostrada A19 Palermo-Catania e prosegue lungo la S.S.189, dal bivio Manganaro, per raggiungere Agrigento per un'estesa complessiva di circa 110 km e prevede l'ammodernamento a 4 corsie dell'attuale carreggiata con categoria B delle norme vigenti, ove possibile realizzato con allargamenti in sede. L'ANAS ha elaborato la progettazione del primo tratto funzionale dell'intervento dallo svincolo di Bagheria all'innesto sulla S.S. 189 prolungato fino all'abitato di Lercara Friddi per un'estesa complessiva di circa 50 km, compreso la variante di Marineo. L'avviso al pubblico per l'avvio della procedura di VIA è stato pubblicato il 16 dicembre 2004. Il progetto è pervenuto al Ministero delle Infrastrutture per l'avvio delle procedure Legge Obiettivo il 22 dicembre '04. Il costo dell'opera è di 2.239,29 milioni di euro. Per il successivo tratto dell'intervento, da Lercara Friddi ad Agrigento deve essere attivato lo studio di fattibilità. L'approvazione preliminare è avvenuta nel marzo 2008 (delibera 84/2008).

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Hub Portuali					Costo	239,35				
Infrastruttura	Allacciamenti plurimodali La Spezia					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	169	La Spezia: variante SS 1 Aurelia 3° lotto tra Felettino e raccordo autostradale.				Contributi Statali	214,16				
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	214,16				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Liguria,					Contributi Enti Locali	25,19				
Tipo trasporto	Strada					Contributi Privati	-				
CUP	CUP non ancora pervenuto					Totale disp.tà	239,35				
Provveditore OO.PP.	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL [ % Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera			Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare						-	-	-			
Progetto Definitivo	04/08/2003	02/04/2008	60/2008			-	-	-			
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-			
<b>Iter Realizzativo</b>											
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto	02/04/2008										
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Nell'ambito del porto di La Spezia sono previsti più interventi, di cui alcuni di competenza dell' Autorità portuale di La Spezia ed altri di competenza ANAS SpA - dall' Autorità portuale di La Spezia è stato trasmesso il progetto preliminare relativo ad allacci stradali per un importo di 3,41 milioni di euro e ad oggi è pervenuto il parere positivo della regione Liguria.- da ANAS S.p.A. sono stati trasmessi: - il progetto preliminare relativo alla variante alla SS 1 Aurelia tra San Benedetto e Beverino per un importo di 156,92 milioni di euro totalmente da finanziare. Attualmente manca il parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali. - il progetto definitivo relativo alla variante alla SS 1 Aurelia tra Felettino e il casello autostradale per un importo di 262,79 (254,91) milioni di euro totalmente da finanziare. Si è conclusa a maggio 2004 la Conferenza di Servizi e si è in attesa del parere della Regione Liguria che ha chiesto integrazioni. Nella seduta del CIPE del 2 aprile 2008 è stato assegnato un finanziamento per oltre 230 M€.

Stato d'attuazione											
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio	
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>											
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>					
Sistema	Sistemi Urbani					Costo	140,00				
Infrastruttura	SFMR Veneto - Area Metropolitana - Seconda Fase					Disp.tà Finanziarie					
Intervento	170 Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Altino/Portogruaro, Padova/Monselice					Contributi Statali	79,75				
Sogg. Agg.re	Regione Veneto					d' cui L.O.	-				
Area geografica	Nord					Contributi UE	-				
Regione	Veneto,					Contributi Enti Locali	60,25				
Tipo trasporto	Metropolitana					Contributi Privati	-				
CUP	H81C0500030003					Totale disp.tà	140,00				
Provveditore OO.PP.	Cuccioletta Patrizio, Provveditore per Friuli, Trentino e Veneto					Fab.gno residuo	-				
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>					
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	%				
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera					Previsto	Effettivo	Delta	
Progetto Preliminare								100,00	-	- 100,00	
Progetto Definitivo	30/03/2004	02/04/2008	56/2008			140,00	-	- 140,00			
Richiesta Assegnazione Contributo											
<b>Iter Realizzativo</b>						Meuro					
	Inizio	Fine	n. delibera								
Gara d' appalto											
Affidamento appalto											
Consegna lavori											
Esecuzione lavori											

Nell'ambito del potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) in data 30/03/04 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto definitivo per la seconda fase realizzativa suddiviso nelle seguenti tratte: Quarto d'Aquino - San Donà - Portogruaro; Castelfranco - Vicenza; Treviso - Conegliano; Padova - Monselice. Il costo dell'opera è 140 milioni di euro di cui la Regione ha fatto richiesta di assegnazione alla Legge Obiettivo per 84 milioni di euro mentre coprirà con fondi di bilancio regionale la restante quota di 56 milioni di euro. Nel mese di febbraio la Regione in qualità di Soggetto Aggiudicatore ha trasmesso le integrazioni richieste dalla Struttura Tecnica di Missione per il prosieguo dell'iter. In data 11 maggio 2005 si è convocata la conferenza di servizi. Il 17 agosto 2005 la Regione Veneto informa che a seguito della Conferenza di Servizi il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha richiesto una integrazione di documentazione progettuale inerente gli aspetti vincolistici e di inquadramento delle opere in relazione alle emergenze architettoniche-ambientali.

In data 6 febbraio 2006 con Prot.0356 la Regione Veneto informa di aver approvato il progetto definitivo. Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico integrato ferrovia + autobus, articolato su scala regionale e con caratteristiche di tipo metropolitano per quanto riguarda l'offerta. Il progetto prevede la ristrutturazione di 21 stazioni esistenti, la realizzazione di 3 nuove fermate, la soppressione di 18 passaggi a livello, l'adeguamento di due sottopassi esistenti e l'acquisto di quattro nuove unità di trazione elettrica a 2 piani (tipo TAF)



Stato d'attuazione												
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.azione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio		
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>												
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>						
Sistema	Corridoio Plurimodale Padano					Costo	249,48					
Infrastruttura	Asse autostradale A4					Disp.tà Finanziarie						
Intervento	171	Autostrada A4 Torino - Milano: variante autostradale di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220				Contributi Statali	56,59					
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	-					
Area geografica	Nord					Contributi UE	-					
Regione	Piemonte, Lombardia,					Contributi Enti Locali	-					
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	192,89					
CUP	E24E04000120007					Totale disp.tà	249,48					
Provveditore OO.PP	Enrichiello Francesco, Provveditore per Liguria e Lombardia					Fab.gno residuo	-					
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>						
<b>Iter Approvativo</b>						SAL	% Meuro					
	Arrivo STM	Seduta CIPE	n. delibera				Previsto	Effettivo	Delta			
Progetto Preliminare							-	-	-			
Progetto Definitivo	18/01/2006	01/08/2008	72/2008			-	-	-				
Richiesta Assegnazione Contributo						-	-	-				
<b>Iter Realizzativo</b>												
	Inizio	Fine	n. delibera									
Gara d' appalto	01/08/2008											
Affidamento appalto												
Consegna lavori												
Esecuzione lavori		28/05/2011										

L' intervento è suddiviso in due tratte: 1° tratto Torino - Novara (da km.0+000 al km. 91+000): l'intervento, è già in fase di esecuzione, prevede il rifacimento delle carreggiate con la realizzazione della 3° corsia e la creazione delle corsie d'emergenza. Inoltre l'opera sarà realizzata in sinergia con la linea ad alta velocità Torino - Milano, in fase di realizzazione, in modo da ridurre l'impatto ambientale dell'opera. Il 1° tratto Torino - Novara (da km. 0+000 al km. 91+000) è suddiviso in 7 lotti di cui 5 in esecuzione, e 2 in fase di aggiudicazione lavori. 2° tratto Novara - Milano (da km 91+000 al km 127+000): l'intervento, dell'estesa complessiva di circa 34 km, prevede l'ampliamento delle corsie da 3,33 m a 3,75 m, l'inserimento di 2 corsie d'emergenza di 3,00 m e la realizzazione parziale della 4ª corsia tra Boffalora e Milano Ghisolfia (dal km.105+522 in carreggiata Nord - km.106+470 in carreggiata Sud - fino al km.121+000). La piattaforma stradale viene portata da 24 m a 32,64 m nei tratti a 3 corsie ed a 40,14 m nei tratti a 4 corsie.

A novembre 2003 è stato approvato dal CdA dell'ANAS il progetto definitivo del 2° tratto Novara - Milano. Tale tratta inserita nel DPEF 2005 - 2008 seguirà l'iter della Legge Obiettivo. Il 30 aprile 2004 è pervenuta al MIT la progettazione definitiva ed il 30 giugno 2005 si è conclusa la Conferenza di Servizi. Per la tratta Boffalora - Milano Ovest è stato prodotto lo studio d'impatto ambientale poiché si prevede un potenziamento dell'infrastruttura a 4 corsie più emergenza. In data 18 gennaio 2006 l'ANAS informa che per i lavori relativi al II tronco, dal km 91+000 al km 127+000, è necessario apportare una integrazione al progetto iniziale consistente nella variante autostradale di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220. In data 5 aprile 2006 è stata convocata presso il MIT la Conferenza di Servizi. In data 2 maggio 2006 è stato trasmesso al MIT il parere positivo con prescrizioni del Ministero dell'Ambiente in aggiunta al parere positivo della Regione. L'importo del primo tratto è di circa 590 MEuro, mentre l'importo del secondo tratto è di circa 192 MEuro, entrambe completamente in autofinanziamento.

Criticità: la tratta in variante tra il confine regionale e Boffalora, del costo di 224 MEuro è coperta finanziariamente solo per 93 MEuro, ovvero quanto previsto dal piano finanziario approvato da ANAS per la terza corsia in sede. ANAS ritiene che la nuova tratta in variante vada considerata come risoluzione di interferenza prodotta dalla linea AV e quindi a carico di TAV.

RFI/TAV ritengono che i costi sopportati dalla TAV per la compensazione socio-ambientale sulla tratta ( 3100 miliardi di vecchie lire), non consentono ulteriori aggravii sul piano finanziario approvato con ISPA.

Stato d'attuazione										
PP in redazione	PP approvato	PD in redazione	PD approvato	Bando di gara	Agg.zione gara	PE approvato	Consegna attività	Lavori iniziati	Lavori ultimati	Esercizio
<b>Scheda Sintesi dell' Opera</b>										
<b>ANAGRAFICA OPERA</b>						<b>DATI ECONOMICI</b>				
Sistema	Corr. P. Tirrenico-Nord Europa					Costo	3.787,80			
Infrastruttura	Asse Autostradale A12 - tratto Cecina (Rosignano M.) - Civitavecchia					Disp.tà Finanziarie				
Intervento	172	Asse Autostradale A12 - tratto Cecina (Rosignano M.) - Civitavecchia				Contributi Statali	-			
Sogg. Agg.re	ANAS					di cui L.O.	-			
Area geografica	Centro					Contributi UE	-			
Regione	Toscana, Lazio,					Contributi Enti Locali	-			
Tipo trasporto	Autostrada					Contributi Privati	3.787,80			
CUP	F36G05000260008					Totale disp.tà	3.787,80			
Provveditore OO.PP	De Santis Fabio, Provveditore per Toscana e Umbria					Fab.gno residuo	-			
<b>FASI DI ATTUZIONE</b>						<b>Stato avanzamento</b>				
<b>Iter Approvativo</b>						SAL				
	Arrivo STM	Setduta CIPE	n. delibera							
Progetto Preliminare	08/07/2005	18/12/2008	116/2008							
Progetto Definitivo										
Richiesta Assegnazione Contributo										
<b>Iter Realizzativo</b>						%				
	Inizio	Fine	n. delibera							
Gara d' appalto										
Affidamento appalto										
Consegna lavori										
Esecuzione lavori										
						Meuro				

L'ANAS l'8 luglio 2005 ha trasmesso la progettazione preliminare del nuovo asse autostradale per l'attivazione delle procedure Legge Obiettivo. Il progetto contiene due soluzioni per l'attraversamento del comune di Capalbio. Il costo dell'opera è di 2.471,45 milioni di euro per la soluzione costiera e di 2.589,91 milioni di euro per la soluzione mista. In data 18 ottobre 2005 il Ministero dell'Ambiente informa che si è insediata la nuova Commissione Speciale VIA, e che poichè per l'opera è stato riconosciuto un concorrente interesse regionale, i termini restano sospesi fino all'integrazione con i componenti designati dalle Regioni o dalle Province Autonome. In data 8 novembre 2005 il Ministero per Beni e le Attività Culturali richiede un' integrazione della documentazione finalizzata all' individuazione dei parchi statali e regionali interessati, alla valutazione di incidenza per i siti SIC, ad approfondimenti di dettaglio delle aree dell'abitato etrusco, con cartografia che evidenzi la tessitura storica esistente e il rapporto con le infrastrutture e le reti esistenti.

In data 30 novembre 2005 la Regione Toscana esprime parere contrario al progetto preliminare relativo al tracciato denominato "misto" mentre sul progetto denominato "costiero" ritiene che la valutazione possa considerarsi sostanzialmente compatibile ma non approvabile senza che siano stati esaminati gli ulteriori approfondimenti e gli adeguamenti progettuali da predisporre a cura del proponente. In data 20 gennaio 2006 il Ministero dell'Ambiente informa che si sono insediati i Commissari regionali per cui riprendono formalmente i termini per l'attività istruttoria. a dicembre 2008 è stato approvato il progetto preliminare.





