

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. LVII

n. 2-bis

ALLEGATO III

NOTA DI AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2014

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

Presentata dal Presidente del Consiglio dei ministri

(RENZI)

e dal Ministro dell'economia e delle finanze

(PADOAN)

—————
Comunicata alla Presidenza il 30 settembre 2014
—————

ALLEGATO III

Programma delle infrastrutture strategiche

(aggiornato al mese di settembre 2014)

Trasmesso alla Presidenza il 2 ottobre 2014

NOTA DI AGGIORNAMENTO

DEL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2014

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

Presentata dal Presidente del Consiglio dei ministri

(RENZI)

e dal Ministro dell'economia e delle finanze

(PADOAN)

Comunicata alla Presidenza il 30 settembre 2014

ALLEGATO III

Programma delle infrastrutture strategiche

(aggiornato al mese di settembre 2014)

Trasmesso alla Presidenza il 2 ottobre 2014

SOMMARIO

INTRODUZIONE	Pag.	5
PRIMO CAPITOLO: LA POLITICA DELL'UNIONE EUROPEA E IL RUOLO DEL NOSTRO PAESE NEL SEMESTRE DI PRESIDENZA	»	7
Premessa	»	7
Le aree tematiche del semestre di presidenza dell'Unione europea	»	9
Dalla rilevanza delle reti TEN - T al nuovo piano strategico dell'Europa 2020	»	13
La necessità di un coinvolgimento aggiuntivo dell'Unione europea nella copertura degli investimenti sui corridoi	»	21
Il ruolo dell'Allegato Infrastrutture nel nuovo ciclo di programmazione europea 2014-2020	»	23
SECONDO CAPITOLO: TABELLE DI AGGIORNAMENTO	»	27
1. Tabella delle revocche e delle riassegnazioni di legge obiettivo.....	»	27
2. Tabella 0 - Stato dell'arte e degli avanzamenti del programma infrastrutture strategiche	»	33
3. Tabella 0.1 - Il consolidato: le opere in realizzazione .	»	131
4. Tabella 0.1 - Il programmatico: le opere in progettazione	»	181
TERZO CAPITOLO: ELENCAZIONE DELLE ESIGENZE FINANZIARIE NEL TRIENNIO 2014-2016.	»	251
QUARTO CAPITOLO: GLI ELEMENTI NUOVI PRESENTI NEL DECRETO LEGGE N. 133 DEL 2014 « SBLOCCA ITALIA ».....	»	253
La logica di un nuovo programma: Una azione d'urto per dare compiuta attuazione agli interventi materiali ed immateriali	»	253
Il piano della portualità e della logistica	»	254
APPENDICE: INDICE STRUTTURATO DELLE INTEGRAZIONI ALL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE PER IL SODDISFACIMENTO DELLE CONDIZIONALITÀ EX ANTE 2014-2020	»	257

INTRODUZIONE

Fermo restando che sia quanto riportato nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2015 – 2017 approvato dal Consiglio dei Ministri e dal Parlamento nell'aprile 2014, sia quanto riportato nell'XI° Allegato Infrastrutture approvato dal CIPE nella seduta del 1 agosto 2014, rappresenta un riferimento portante dell'intera azione programmatica mirata alla infrastrutturazione organica del Paese, l'attuale aggiornamento dell' Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, redatto ai sensi della legge 39/2011, persegue due distinti obiettivi:

- mettere in evidenza le interazioni tra le scelte strategiche nel comparto delle infrastrutture e dei trasporti a scala comunitaria e quelle all'interno della programmazione nazionale, soprattutto alla luce del ruolo che il nostro Paese svolge in questo semestre;
- aggiornare ulteriormente sia il quadro programmatico con le relative esigenze finanziarie, sia il concreto avanzamento delle opere.

In particolare il documento si articola in quattro distinti capitoli.

Il primo capitolo mette in evidenza le fasi chiave della politica comunitaria in termini di infrastrutturazione e sottolinea il ruolo e la strategia del nostro Paese in questa delicata fase di Presidenza del semestre della Unione Europea. **Sempre tale Capitolo** contiene il quadro degli interventi che ricoprono una precisa funzione comunitaria. Con questo Capitolo si persegue anche un ulteriore obiettivo: dimostrare alla Unione Europea quanto, finora, il nostro Paese ha già investito su infrastrutture ubicate su corridoi e su nodi comunitari e quanto intende investire nell'arco temporale 2014 – 2020. **Il capitolo** mette in evidenza una serie di condizioni che portano ad una rivisitazione dei rapporti con la Unione Europea soprattutto nel processo di identificazione e di supporto finanziario delle infrastrutture di interesse comunitario. **DOCUMENTO EX ANTE.**

Il secondo capitolo mette in evidenza le rimodulazioni e le assegnazioni che hanno caratterizzato l'intero processo della Legge Obiettivo. All'interno è presente anche una Tabella di aggiornamento investimenti realizzati per lotti costruttivi.

Il terzo capitolo affronta il tema delle esigenze finanziarie necessarie per garantire adeguata copertura agli interventi da realizzare nel prossimo triennio.

Il quarto capitolo contiene gli elementi nuovi presenti nel decreto legge 133/2014 “sblocca italia”

PRIMO CAPITOLO: LA POLITICA DELLA UNIONE EUROPEA E IL RUOLO DEL NOSTRO PAESE NEL SEMESTRE DI PRESIDENZA

PREMESSA.

Il semestre di Presidenza italiana è caratterizzato da due singolarità:

- apre una nuova legislatura comunitaria;
- dopo molti anni assume il ruolo di Presidenza della Unione Europea uno dei cinque Paesi fondatori.

Due singolarità che impongono, almeno per il comparto delle infrastrutture e dei trasporti, un approccio tutto particolare, non legato ad una impostazione semestrale ma ad una ben definita azione strategica da attuarsi anche nell'arco degli altri semestri.

Un semestre, quindi, che dovrà necessariamente definire dei pilastri che caratterizzeranno solo in parte i lavori dell'attuale semestre.

Senza dubbio, **crescita e occupazione** sono tra le principali priorità del semestre italiano di Presidenza. Per perseguirle, il settore delle infrastrutture e dei trasporti riveste un ruolo fondamentale.

Il potenziamento delle reti di trasporto materiali e immateriali - lungo i corridoi TEN e nell'ambito dei nodi urbani e produttivi - contribuisce in modo significativo alla crescita del PIL e rappresenta uno dei principali fattori di coesione all'interno dell'Unione.

Durante il periodo 2014 -2020 l'Unione Europea, grazie a un notevole impegno della Commissione, coprirà circa 26,3 miliardi di € del volano degli investimenti previsti per realizzare i progetti TEN-T e le infrastrutture digitali. Il resto del costo, oltre 250 miliardi di €, è in buona parte a carico dei bilanci degli Stati membri, che sono tuttavia frenati per la mancanza di sufficienti risorse e l'impossibilità di utilizzare quelle faticosamente stanziato a causa dei vincoli del Patto di stabilità e crescita.

A questo importante tema, la Presidenza italiana ha dedicato il Consiglio informale dei Ministri dei Trasporti europei, che si è svolto a

Milano il 16 e 17 settembre 2014. In quella sede si è cercato, come si vedrà dopo nel "riassunto dei lavori" riportato a pag. 18, di promuovere una posizione congiunta sulla maggiore flessibilità di utilizzo, da parte degli stati membri, dei contributi pubblici ed anche dei Fondi Strutturali 2014 – 2020 per finanziare progetti di rilevanza europea.

Sul fronte delle risorse private è ugualmente necessario tracciare un bilancio dei risultati ottenuti nello scorso decennio e concentrare gli sforzi sugli strumenti e i progetti realmente in grado di attrarre finanziamenti dal mercato.

Gli strumenti di finanziamento innovativi, come il *Fondo Marguerite*, la *Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects* e i *project bond*, non hanno ancora trovato adeguata applicazione sia per la insufficiente remunerazione accordata ai soggetti finanziatori, sia per alcune criticità del quadro regolatorio.

Sempre durante il Consiglio informale di settembre, la Presidenza italiana ha promosso un confronto sui diversi strumenti di *governance* dei corridoi.

Le risorse e la *governance* sono i fattori che favoriscono l'integrazione fisica e immateriale dell'Unione Europea. In tale processo di integrazione occorre però che si verifichino alcune condizioni.

La prima è legata all'annullamento delle differenze tra aree forti e aree deboli: la strategia dell'Unione Europea deve guardare alla coesione con la stessa forza con la quale persegue la crescita economica.

La seconda richiede il superamento del rilevante numero di colli di bottiglia causati da oltre 12 valichi che rischiano di bloccare ogni relazione tra Stati membri.

La terza prevede l'interoperabilità delle tecnologie e la reciprocità negli accessi. Una logistica efficiente riduce di oltre il 10 – 20% i costi del trasporto; riduce, in particolare, la incidenza dei costi della logistica sul valore della produzione. L'incidenza del costo di trasporto sul valore dei beni trasportati, oggi pari anche al 12%, si può ridurre all'8% solo ottimizzando la "logistica": questo porterebbe ad un recupero di oltre 180 miliardi di €. La logistica, intesa come ulteriore modalità di trasporto, produce efficienza quando c'è disponibilità di infrastrutture e quando il costo privato per l'accesso a quelle infrastrutture è economicamente sostenibile.

Queste condizioni ci impongono di elaborare un "codice di comportamento". Un Codice che potrebbe contenere una serie di ulteriori obiettivi.

Il primo è legato all'armonizzazione dei tempi in cui i vari stati membri danno attuazione ad un processo organico di realizzazione dell'intera offerta infrastrutturale comunitaria. Per questo motivo abbiamo chiesto che i Corridoi delle Reti TEN – T siano supportati da un "Piano Economico e Finanziario".

Il secondo è relativo all'accesso e all'uso delle risorse in una convinta logica di "interesse comune", quindi la necessità di costruire un "Fondo Rotativo" delle dotazioni comunitarie.

Il terzo è relativo al coinvolgimento di capitali privati. Tale obiettivo si rafforzerà solo se i privati comprendono che le scelte dei singoli Paesi rispondono ad una logica basata su un ritorno dell'investimento misurabile. Solo in tal modo potranno prendere corpo i *project bond*.

LE AREE TEMATICHE DEL SEMESTRE DI PRESIDENZA DELLA UNIONE EUROPEA

Le tematiche oggetto di approfondimento durante il semestre di Presidenza italiana sono quelle relative a:

- **il quarto pacchetto ferroviario;**
- **liberalizzazione dei servizi di trasporto nazionale e degli Obblighi di Servizio Pubblico (OSP);**
- **trasporto aereo;**
- **trasporto stradale;**
- **trasporto marittimo;**
- **la mobilità nei nodi.**

Il quarto pacchetto ferroviario rappresenta un'occasione importante per migliorare i servizi ferroviari dell'Unione Europea, aumentandone efficacia, efficienza e competitività. L'Italia si impegna a lavorare con gli Stati membri e la Commissione Europea per garantire un avanzamento dei lavori in materia di liberalizzazione e di governance. Questi processi, per essere veramente efficaci, devono essere realizzati in modo omogeneo in tutti gli Stati membri e in tempi adeguati rispetto a quanto realizzato sul piano tecnico.

I tre dossier che compongono il pilastro tecnico sono stati definiti nel Consiglio trasporti sotto la presidenza greca e il prossimo passo è l'avvio del negoziato con il Parlamento.

La Presidenza italiana intende impegnarsi per progredire su entrambi i pilastri del IV Pacchetto: sia su quello tecnico, sia su quello politico. I tempi sono infatti maturi per avviare anche il dibattito sugli aspetti politici.

Sulla liberalizzazione dei servizi di trasporto nazionale e degli Obblighi di Servizio Pubblico (OSP), l'Italia auspica che il processo di liberalizzazione avviato, si attui in modo omogeneo, certo e con tempi prestabiliti in tutti gli Stati membri. Ciò consentirebbe una corretta concorrenza a livello europeo, non solo nei servizi di mercato, ma anche e soprattutto nei servizi pubblici locali.

Il settore del Trasporto Pubblico Locale è stato liberalizzato solo in alcuni Stati membri con la possibilità di affidare i servizi tramite gara.

Altri Stati membri sono rimasti indietro, determinando un quadro disomogeneo a livello europeo, che impedisce un adeguato livello di concorrenza.

Occorre ancora una riflessione sulla portata di tale liberalizzazione. Si potrebbe introdurre il concetto di reciprocità, quale criterio per una progressiva apertura dei mercati richiesta dalla Commissione e da molti Stati membri. La reciprocità si potrebbe applicare da subito non solo per gli Oneri di Servizio Pubblico, ma anche e soprattutto per i servizi domestici nazionali.

L'Italia, che ha già una esperienza di liberalizzazione come altri Stati membri, ritiene che la reciprocità sia la strada maestra da percorrere per rendere possibile un sistema di autoregolazione del mercato. Si eviterebbero così distorsioni di mercato e una concorrenza a senso unico.

In ogni caso, per gli Oneri di Servizio Pubblico, occorrerà superare l'attuale frammentazione del quadro normativo europeo sull'aggiudicazione dei contratti di trasporto passeggeri per ferrovia, rendendo obbligatorie le procedure di gara, sia pure nel medio termine, per dare tempo agli Stati membri di adeguarsi.

Passando al trasporto aereo, l'iniziativa sul Cielo Unico Europeo si trova in un momento decisivo. A giugno dello scorso anno la Commissione europea ha presentato una proposta legislativa che mira a

modificare e far evolvere i regolamenti sul Cielo Unico Europeo, al fine di affrontare e risolvere alcuni degli ostacoli nati nell'implementazione dei pacchetti legislativi in vigore. Questo pacchetto legislativo, il *Single European Sky II+*, avrà un impatto cruciale sull'industria del settore.

L'iniziativa mira a completare il percorso iniziato con il Cielo Unico Europeo I e II, affrontando alcune delle criticità, che vengono riconosciute da tutti gli stakeholder e che stanno ora limitando i benefici attesi dal Cielo Unico Europeo. Bisogna fare in modo che l'Europa abbia un sistema del trasporto aereo dinamico, competitivo ed in grado di affrontare le sfide che derivano dalla crescente domanda di traffico prevista nei prossimi anni.

L'Italia propone un approccio costruttivo e inclusivo che valorizzi le posizioni che possono aiutare a raggiungere gli obiettivi del Cielo Unico Europeo.

Il Parlamento europeo ha offerto un contributo di grande valore, approvando lo scorso marzo una versione modificata dei testi, che risolvono alcune delle criticità sollevate dagli Stati membri e dagli stakeholder.

L'Italia ha inserito il Cielo Unico Europeo II+ tra i temi prioritari per il semestre di presidenza proprio perché vuole concretamente affrontare le questioni chiave, facilitando una discussione sui temi concreti per trovare soluzioni efficaci e condivise, dando una spinta ulteriore alla realizzazione del sistema SESAR ed al raggiungimento degli obiettivi del Cielo Unico Europeo.

In merito al trasporto stradale, è intenzione della Presidenza procedere sin dal mese di settembre all'esame della nuova proposta di Direttiva "*cross border enforcement*" in sede di gruppo di lavoro del Consiglio, al fine di avviare i contatti con il Parlamento europeo per verificare la possibilità di giungere ad un accordo in prima lettura tra le Istituzioni.

Sui pesi e le dimensioni massime dei veicoli commerciali circolanti nel territorio dell'Unione la Presidenza intende procedere sin dal mese di settembre all'avvio di contatti con il Parlamento europeo, che ha adottato il 15 aprile 2014 la sua posizione in prima lettura, al fine di verificare la possibilità di giungere, nell'ambito del trilatero, ad un accordo tra le Istituzioni. Ciò permetterebbe di pervenire all'adozione della nuova direttiva secondo la procedura della "seconda lettura veloce".

Nel trasporto marittimo è di particolare rilevanza la nuova normativa sui servizi portuali. La revisione delle reti TEN-T ha creato la base per un nuovo indirizzo di politica portuale. Essa ha identificato le future linee di sviluppo dell'intera rete di trasporto dell'Unione Europea, lungo una strategia i fortemente selettiva. Questa, in Italia come in Europa, è l'ora delle scelte e le scelte vanno fatte valorizzando i principali nodi strategici e dando soprattutto il dovuto rilievo alla logistica, in modo da creare le necessarie sinergie per offrire alle merci corridoi efficienti sui quali viaggiare con la maggiore rapidità possibile.

I porti ed i relativi distretti logistici sono parte essenziale di questo progetto di riqualificazione della rete trasportistica europea e su di essi occorre concentrare gli sforzi dei singoli Stati e della Unione Europea per renderli sempre più capaci di affrontare la concorrenza in un contesto ormai totalmente globalizzato.

Nel presentare la proposta di normativa comune sull'accesso ai servizi portuali e sulla trasparenza delle relazioni finanziarie nei porti, la Commissione ha giustamente definito i porti "motore della crescita".

La Presidenza italiana intende portare avanti la proposta della Commissione, con l'intento di fissare una serie di regole comuni che rendano più coerenti ed armonizzate le legislazioni in materia dei vari stati membri pur rispettando le peculiarità nazionali.

È necessario un quadro normativo in grado di evitare distorsioni competitive ed assicurare il rispetto delle regole di concorrenza. In tale logica, come si avrà modo di verificare nel V° Capitolo del presente Allegato, il Governo italiano si sta muovendo dando vita ad un Piano di riassetto della nostra offerta portuale e della logistica.

Grande attenzione durante il semestre sarà riposta alla mobilità nei nodi.

La centralità delle città nel territorio dell'Unione europea è espressa da alcuni semplici dati: più del 70% dei cittadini europei vive nelle città e l'85% del PIL europeo è ivi prodotto.

L'attenzione verso le città è prioritaria anche per gli aspetti ambientali che di sicurezza. Infatti, circa il 40% delle emissioni di CO2 in Europa proviene dal traffico stradale e il 70% delle altre sostanze inquinanti è da imputare al traffico urbano mentre circa il 40% degli incidenti stradali si verifica nei centri abitati dove spesso sono gli utenti più vulnerabili a farne le spese (ciclisti, motociclisti e pedoni).

In sintesi, le città sono il perno del tessuto socio economico ed al loro interno è cruciale il ruolo dei trasporti.

Con questa consapevolezza la mobilità nelle aree urbane è tra le priorità delle politiche dell'Unione come dimostrato dalla recente adozione di alcuni strumenti legislativi da parte del Consiglio e del Parlamento europeo.

Va evidenziato che la Politica di coesione europea per il periodo 2014 - 2020 mira a promuovere strategie integrate per intensificare lo sviluppo urbano sostenibile, con l'intento di rafforzare la resilienza delle città e di garantire le adeguate sinergie tra gli investimenti effettuati attraverso i Fondi strutturali e d'investimento europei prevedendo strategie di sviluppo urbano integrate seguendo un approccio olistico.

Ancora, il documento "*Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva*" ha sottolineato l'importanza di rendere più moderno e sostenibile il sistema europeo dei trasporti per lo sviluppo futuro dell'Unione e ha sottolineato la necessità di affrontare la dimensione urbana dei trasporti.

La mobilità in ambito urbano è potenzialmente influenzata dall'impiego delle nuove tecnologie che possono offrire diverse opportunità e generare nuove forme di mobilità. Le nuove generazioni, in particolare, sembrano essere le più interessate a nuove forme di mobilità a cui è possibile accedere attraverso l'impiego di nuove tecnologie basate sull'uso della rete internet, delle sue applicazioni e dei social network.

DALLA RILEVANZA DELLE RETI TEN – T AL NUOVO PIANO STRATEGICO DELL'EUROPA 2020

Nessuno immaginava cinque anni fa, quando l'Italia propose al Consiglio dei Trasporti della Unione Europea ed alla Commissione una rivisitazione delle Reti TEN – T, che sarebbe stato possibile raggiungere un risultato così forte ed incisivo come quello attuale.

Un risultato che in questo semestre andrà caratterizzato in tutte le sue componenti pianificatorie, in quelle di governance e in quelle legate alla certezza delle coperture.

Va dato atto alla Unione Europea di aver prodotto in questi cinque anni un grande lavoro pianificatorio che non possiamo assolutamente sottovalutare.

Oggi disponiamo infatti:

- **di un disegno organico della intera offerta infrastrutturale**, non più corridoi ferroviari e reti idroviarie, non più una elencazione geografica di assi slegati da nodi logistici, ma finalmente un impianto organico di reti plurimodali e di nodi capaci di offrire un tessuto connettivo coerente con le esigenze di una domanda di trasporto sempre più articolata, sempre più esigente;
- **di un atto pianificatorio caratterizzato da una logica di priorità (core network) e da una logica di essenzialità (comprehensive network)** che difficilmente i singoli Paesi sarebbero stati in grado di produrre soprattutto se si considera la forte carica di "localismo" presente in alcune aree della Unione;
- **di un quadro di risorse finanziarie (26 miliardi di €) senza dubbio inadeguato per le esigenze già prospettate dai singoli Paesi (il costo degli interventi prioritari di prima fase supera i 250 miliardi di € ed è molto vicino ai 300 miliardi di €) ma superiore a quanto assegnato nel 2005 (7,8 miliardi di €) e, soprattutto, da una coscienza dei singoli Paesi ad una partecipazione finanziaria diversa. Una partecipazione in cui il privato diventa riferimento essenziale;**
- **di un metodo di lavoro adottato in questi cinque anni che, avendo come riferimento sia il lavoro di Van Miert (Reti TEN – T 2004) che della De Palacio (Wider Europe 2005), ha coinvolto i singoli Stati in un confronto sistematico, altamente selettivo, attraverso il quale si è riusciti a pervenire ad un quadro di scelte condivise.**

Il valore aggiunto che il semestre di Presidenza sta dando a questo atto strategico è finalizzato sia a "proteggere" le risorse comunitarie e nazionali destinate alla realizzazione delle Reti TEN da vincoli legati al contenimento del debito pubblico, sia a "rafforzare" la governance degli investimenti nella mobilità attraverso diversi strumenti, diversi prodotti finanziari.

La Commissione Europea ha deciso di supportare ogni singolo Corridoio da un apposito Piano di Lavoro attraverso il quale far emergere la forza e la rilevanza strategica non solo degli assi stradali e ferroviari che caratterizzano ogni Corridoio ma la stretta interdipendenza e la rilevanza geo economica con i nodi urbani e logistici che fanno parte integrante del Corridoio stesso. All'interno dei Corridoi andranno inserite anche le "reti immateriali".

L'Italia, durante questo semestre di Presidenza, ha approfondito tale tema; le reti immateriali debbono essere considerate ed affrontate come quelle materiali e, sempre durante il semestre, saranno prospettate, come abbiamo già fatto nel Decreto Legge Sblocca Italia, apposite

proposte attraverso le quali garantire investimenti anche per le "reti immateriali".

È importante, quindi, ribadire che si è passati da una logica tipicamente trasportistica legata solo agli assi ferroviari (Documento delle Reti TEN - T approvato nel 2004 con 31 Corridoi) ad una impostazione completamente diversa: le ultime reti TEN - T, che sarebbe bene definire **Nuovo Piano Strategico della Europa 2020**, sono caratterizzate da un sistema di assi integrati con i nodi logistici e metropolitani.

Oggi è possibile, dopo questi enormi passi avanti compiuti dalla Commissione Europea, passare alla identificazione dei Piani di Lavoro che si configurano come veri Piani Economici e Finanziari dei 9 Corridoi (in proposito è utile ricordare, come detto prima, che nel 2008 l'Italia chiese la rivisitazione delle Reti TEN - T e sempre in Italia si tenne nel 2009 la prima Conferenza istituzionale della Commissione mirata all'avvio di questo entusiasmante processo di revisione e in quella occasione si fissarono le linee guida che hanno portato a questi risultati).

Questo nuovo riferimento portante ci consente anche una prima identificazione delle risorse necessarie per dare concreta attuazione ad un simile scenario di essenzialità; **uno scenario che, come detto prima, si attesta su un valore di circa 250 miliardi di €.**

Un quadro di esigenze finanziarie che, trovando una base ancora povera come il Fondo TEN - T, dovrà essere supportato da un consistente coinvolgimento finanziario dei singoli Stati membri e, necessariamente, da un consistente coinvolgimento di capitali privati.

In questo approccio alla definizione delle coperture necessarie per attuare davvero le priorità infrastrutturali presenti nei 9 Corridoi, **non possiamo non ricordare che il nostro Paese si accosta a questo confronto sui vari Piani di Lavoro dei Corridoi con un impegno finanziario, in parte già onorato, davvero consistente.**

Il valore globale di investimenti già realizzati, negli ultimi 15 anni, sui quattro Corridoi che attraversano il nostro Paese è pari a circa 36 miliardi di € e gli interventi in corso di appalto o di realizzazione è di 34 miliardi di €, mentre le risorse necessarie per completare gli interventi, sempre sui quattro Corridoi, è pari a circa 73 miliardi di €. (vedi quadro seguente).

in miliardi di €

Corridoio Mediterraneo (Alesiraz – Lione – Torino – Trieste – Est Europeo)			
Realizzato	In corso di appalto o di realizzazione	Da avviare	
9,8	15,6	18,9	44,30
Corridoio Helsinki – La Valletta			
Realizzato	In corso di appalto o di realizzazione	Da avviare	
25,7	16,1	30,1	71,90
Corridoio Rotterdam – Genova			
Realizzato	In corso di appalto o di realizzazione	Da avviare	
0,250	2,2	13,3	15,75
Corridoio Baltico – Adriatico (Mar Baltico – Ravenna)			
Realizzato	In corso di appalto o di realizzazione	Da avviare	
0,070	0,120	11,03	11,220
TOTALE			
35,82	34,02	73,3	143,070

Il nostro Paese e l'Unione Europea, quindi, sanno benissimo che dei **73 miliardi di €** necessari per portare a compimento il quadro di interventi ubicati sui quattro Corridoi che attraversano il nostro Paese una quota superiore a **25 miliardi di €** è rappresentata da infrastrutture che rivestono una oggettiva funzione strategica comunitaria; **ci si riferisce ai tre valichi ferroviari del Frejus, del Brennero e del Terzo Valico dei Giovi sull'asse Genova – Rotterdam.**

L'Italia nel mosaico del nuovo assetto infrastrutturale della Unione Europea, ha portato a termine una fase senza dubbio determinate nel processo pianificatorio, si rende ora improcrastinabile dare corso a due ulteriori fasi, a due ulteriori pilastri della politica comunitaria, quello relativo alla **"governance"** e quello relativo **"alla copertura finanziaria"**.

In merito alla **"governance"** è necessario che, da subito, i singoli Coordinatori dei Corridoi possano davvero monitorare l'avanzamento degli impegni assunti dai singoli Stati nella realizzazione, nei tempi fissati, delle opere e delle azioni decise sui singoli Corridoi e questo avvenga attraverso un continuo confronto ed interscambio di informazioni **da cui si evinca la organicità e l'avanzamento dell'intero sistema delle Reti TEN – T.**

Non completare un segmento infrastrutturale e gestionale di un Corridoio significa compromettere l'efficienza e l'efficacia dell'intero Corridoio. In prima fase quindi i Coordinatori dei Corridoi potranno svolgere un ruolo di verifica e di ottemperanza degli impegni assunti ma occorrerà, quanto prima, dare consistenza strutturale ad un organismo che, in presenza di inadempienze di singoli Stati, intervenga in modo incisivo.

Si potrebbe prospettare l'istituzione di un singolo organismo di gestione regolato dalla legislazione comunitaria che preveda 2 fasi di sviluppo; nella fase iniziale della durata di due anni, l'Organismo dovrebbe essere composto dai Coordinatori Europei, sostituiti in seguito da una Agenzia Europea investita di poteri sostitutivi, nel caso in cui gli investimenti venissero procrastinati senza giusto motivo.

L'Italia, ad esempio, si è resa conto che sul Corridoio Helsinki – La Valletta due segmenti importanti come la Napoli – Bari e la Messina – Catania – Palermo sarebbero stati cantierati il primo nel 2018, il secondo dopo il 2020, una cadenza temporale completamente diversa da quella definita all'interno del Corridoio. Il provvedimento "Sblocca Italia" con il ricorso al "commissariamento" ha ridefinito l'intero processo realizzativo.

Sarebbe opportuno che a scala comunitaria prendesse corpo un organismo capace di imporre decisioni così forti.

In merito alla **"copertura finanziaria"** occorre invece approfondire ancora una volta la possibilità di non far gravare i vincoli di Maastricht sugli interventi ubicati sui Corridoi.

È un obiettivo difficilmente raggiungibile perché ECOFIN ritiene che una apertura del genere produrrebbe immediati scostamenti sostanziali dalla logica del contenimento della spesa pubblica. Ma questa preoccupazione può essere ridimensionata o, addirittura, annullata se riferita ad interventi già formalmente identificati e se, in prima fase, finalizzata solo alla realizzazione dei valichi frontaliери. Alla realizzazione, cioè, di opere di cui beneficiano più Stati membri e la cui ricaduta economica è dell'intero assetto comunitario.

D'altra parte se la dimensione delle esigenze finanziarie è di 250 miliardi di € e le risorse comunitarie si attestano appena sul 10% non è pensabile che la parte restante delle risorse possa essere assicurata da risorse dei singoli Paesi e da capitali privati.

Occorre in realtà creare quanto meno delle condizioni misurabili di **"preferenza"** della intera Unione Europea nella attuazione di determinati interventi.

Senza dubbio il ricorso a strumenti finanziari come i "project bond" o "Fondi rotativi" sempre più innovativi, costituisce una occasione interessante per il coinvolgimento di capitali privati ma se i singoli Stati non sono in grado di poter garantire la quota pubblica di loro competenza per rispettare i vincoli di Maastricht rendiamo utopica ogni azione strategica anche se condivisa.

Bisogna, in realtà, evitare di costruire un assurdo paradosso: **inseguire la crescita della Unione Europea attraverso investimenti che producono il contenimento delle diseconomie generate dalla attuale offerta**

infrastrutturale e al tempo stesso rilanciano la imprenditoria ed aumentano la occupazione ma, contestualmente, sottostare a dei vincoli che rendono inutili gli sforzi pianificatori compiuti, che rendono inapplicabili anche le possibili nuove governance, che lasciano i vari prodotti finanziari nel limbo delle ipotesi di macro economia.

Questo nuovo approccio ha reso possibile, al termine dei lavori del Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, la redazione del documento che si riporta di seguito.

Milan 16-17 September 2014
RIASSUNTO DELLA PRESIDENZA

I Ministri dei Trasporti hanno tenuto un Consiglio Informale il 16 e 17 settembre a Milano. Il Consiglio segue il dibattito positivo che i Ministri dell'Economia hanno avuto sugli investimenti e la crescita nell'ultimo ECOFIN.

Le infrastrutture di trasporto costituiscono un bene primario per la competitività europea e un punto di forza del "Pacchetto Occupazione, Crescita e Investimenti", proposto dal Presidente eletto della Commissione Europea al fine di mobilitare fino a 300 miliardi di € in investimenti aggiuntivi pubblici e privati per i prossimi tre anni.

La discussione ha avviato la preparazione del contributo dei Ministri dei Trasporti alla revisione della Strategia Europea 2020.

L'approccio di corridoio rappresenta uno strumento cruciale per assicurare investimenti coordinati e una cooperazione efficace lungo gli assi strategici. I Piani di Lavoro che devono essere sottoposti dai Coordinatori europei entro l'anno rappresenteranno il riferimento per procedere alla prioritizzazione del finanziamento dei progetti in sede di esame delle proposte – a partire dal primo bando CEF tra settembre 2014 e febbraio 2015.

La Commissione e gli Stati membri dovrebbero coordinare i documenti di programmazione e attuazione dell'ESIF con le necessità identificate nel quadro delle Reti TEN-T. A tal fine, vanno definite e comunicate le esternalità positive di ogni corridoio.

Accanto ai contributi di bilancio europei, i Ministri hanno sottolineato l'importanza di acquisire fondi aggiuntivi, sia da fonti private che pubbliche, per finanziare le necessità di investimento di 500 miliardi fino al 2020.

Il considerevole ammontare degli investimenti necessari da parte degli Stati membri ha prodotto una riflessione comune sull'attuazione dei principi dell'art. 126 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. La "clausola per gli investimenti" dovrebbe essere utilizzata pienamente in modo da massimizzare la spesa per investimenti dei governi per i progetti TEN-T. Questi investimenti hanno un effetto a lungo termine diretto e verificabile sulla crescita a beneficio dell'intera Unione Europea.

La ridotta disponibilità di finanziamenti a lungo termine da parte del sistema bancario tradizionale richiede il rafforzamento dell'effetto leva dei contributi nazionali ed europei attraverso l'attrazione di liquidità da parte degli investitori istituzionali.

Sono necessarie maggiori risorse – europee e nazionali – per il rafforzamento del finanziamento, delle garanzie e dei prestiti (LGTT, PBI, RSFF). In aggiunta agli strumenti esistenti, dovrebbero anche essere valutati nuovi strumenti finanziari, quali le obbligazioni di progetto per i corridoi o i raggruppamenti di progetti, le garanzie sovrane sottoscritte individualmente o collettivamente in caso di progetti transfrontalieri degli Stati membri, o ancora la possibilità per l'Unione Europea di prevedere direttamente fondi su mercati capitali per progetti specifici di interesse europeo. Un uso maggiore di strumenti finanziari nuovi ed esistenti potrebbe attrarre fino a 100 miliardi di investimenti aggiuntivi in infrastrutture.

La revisione delle politiche tariffarie nel settore delle infrastrutture di trasporto attraverso il pedaggiamento degli utenti per la copertura dei costi esterni può favorire un sistema di trasporto meno congestionato, con una maggiore efficienza della catena logistica e produrre fondi aggiuntivi per la rete TEN-T. È necessario un quadro europeo maggiormente sviluppato che possa superare le attuali criticità.

Il Consiglio ha chiesto all'ex Vice Presidente della Commissione Europea Christophersen e ai Coordinatori Bodewig e Secchi di presentare un Rapporto, di concerto con la BEI, che identifichi i progetti dei corridoi particolarmente idonei a beneficiare dei predetti nuovi schemi finanziari nel contesto del "Pacchetto Occupazione, Crescita e Investimenti" proposto dal Presidente eletto Juncker. I Ministri procederanno all'esame di questo Rapporto al Consiglio Trasporti dell'UE del 3 dicembre.

Per ciò che riguarda l'attuazione dei progetti, la governance a livello europeo, nazionale e locale dovrebbe essere rafforzata in modo da favorire la piena attuazione dei progetti TEN-T. I nuovi strumenti di corridoio dovrebbero essere usati pienamente con una maggiore cooperazione tra le autorità degli Stati membri, i Coordinatori e la Commissione.

Posta la necessità di accelerare i progetti, le procedure di autorizzazione e aggiudicazione, incluse quelle in materia di aiuti di Stato dovrebbero essere meglio coordinate e rese più semplici e veloci e più affidabili.

Dato che i principali viaggi intrapresi lungo la rete TEN-T iniziano e terminano nelle città europee, una efficace politica delle Reti TEN-T non può prescindere da un effettiva integrazione nella dimensione urbana. Un miglior utilizzo delle infrastrutture e il rafforzamento della sicurezza richiedono un maggiore ricorso all'innovazione tecnologica, favorendo crescenti sinergie tra il settore dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni.

I Ministri dei Trasporti procederanno all'esame di queste questioni nei Consigli dei Trasporti UE dell'8 ottobre e del 3 dicembre 2014.

LA NECESSITÀ DI UN COINVOLGIMENTO AGGIUNTIVO DELLA UNIONE EUROPEA NELLA COPERTURA DEGLI INVESTIMENTI SUI CORRIDOI

Quanto prima disporremo dei Piani di Lavoro dei 9 corridoi, disporremo in realtà di appositi Piani Finanziari che in modo analitico e capillare metteranno in evidenza le esigenze finanziarie dei singoli corridoi e le modalità con cui i singoli Paesi e l'Unione Europea saranno in grado di garantirne la realizzazione.

Ebbene se entriamo solo nel merito di quattro interventi ubicati su quattro distinti Corridoi, siamo in grado di misurare per ogni singolo Corridoio quanto debba essere l'impegno della Unione Europea e quanto quello dei singoli Paesi.

Se questo approfondimento lo effettuiamo per quattro interventi ubicati sui quattro corridoi che attraversano l'Italia:

TORINO – LIONE	<p>Tale segmento ha un costo di 8,9 miliardi di €. La quota italiana deve essere pari al 57,7%, mentre la quota francese deve essere pari al 42,3%. Mentre la quota della Unione Europea dovrebbe essere pari al 40%. In termini economici abbiamo quindi i seguenti riferimenti finanziari:</p> <p style="text-align: center;">Unione Europea 3,56 miliardi di € Quota italiana 3,08 miliardi di € Quota francese 2,26 miliardi di €</p>
BRENNERO	<p>Tale segmento ha un costo di 10,3 miliardi di €. La quota italiana deve essere pari al 50%, mentre la quota austriaca deve essere pari al 50 %. Mentre la quota della Unione Europea dovrebbe essere pari al 40%. In termini economici abbiamo quindi i seguenti riferimenti finanziari:</p> <p style="text-align: center;">Unione Europea 4,12 miliardi di € Quota italiana 3,09 miliardi di € Quota austriaca 3,09 miliardi di €</p>
GENOVA – ROTTERDAM (TERZO VALICO DEI GIOVI)	<p>Tale segmento ha un costo di 6,2 miliardi di €. L'Unione Europea, trattandosi di un valico non frontaliero potrebbe garantire fino al 20% quindi dobbiamo aspettarci il seguente quadro:</p> <p style="text-align: center;">Unione Europea 1,24 miliardi di € Quota italiana 5 miliardi di €</p>
BALTICO ADRIATICO ASSE TRIESTE – VENEZIA – BOLOGNA - RAVENNA	<p>Tale segmento ha un costo di 3,8 miliardi di €. L'Unione Europea dovrebbe garantire almeno il 20%, cioè:</p> <p style="text-align: center;">Unione Europea 0,76 miliardi di € Quota italiana 3,04 miliardi di €</p>

Questo quadro testimonia che, qualora la Unione Europea dovesse garantire le quote programmaticamente definite per le opere prima esposte, dovremmo poter disporre di circa 10 miliardi di €.

Questo dato da solo denuncia automaticamente due vincoli:

- la esigenza di risorse pubbliche rilevanti in quanto sarà difficile garantire nel tempo un coinvolgimento così rilevante da parte della Unione Europea;
- la necessità di evitare, almeno per le opere cofinanziate dalla Unione Europea, i vincoli di Maastricht.

Questi vincoli pesano anche per altri Paesi: infatti sono sufficienti i seguenti dati relativi alle stime relative alle esigenze dei seguenti tre Paesi per interventi ubicati su Corridoi “core” nel periodo 2014 – 2020.

Nazione	Esigenze in miliardi di €
Germania	41
Francia	58
Spagna	43
	142

Questa coscienza ormai diffusa a scala comunitaria della costruzione di una offerta infrastrutturale organica e della difficoltà, per i singoli Stati membri di onorare gli impegni all'interno delle proprie competenze finanziarie è emersa in modo inequivocabile nella riunione informale dell'ECOFIN a Milano del 12 settembre 2014.

Non c'era stata, in realtà, mai:

1. **questa attenzione alla infrastrutturazione** organica della Unione Europea, infrastrutturazione definita, per la prima volta “**motore dello sviluppo e della crescita**” e considerata “**investimento**” e non come in passato “**trasferimento finanziario a fondo perduto**”;
2. **questo convincimento di tutti i membri dell'ECOFIN sulla esigenza di assicurare nei bilanci nazionali adeguate risorse** per gli investimenti in infrastrutture nel rispetto non di un Piano pluriennale nazionale ma di un Programma (ed anche questo per la prima volta) condiviso a scala comunitaria;
3. **questa condivisa esigenza di attrarre capitali privati** e questa abbondante esposizione ed approfondimento sui vari prodotti e sui vari strumenti finanziari che seguono non logiche puntuali e “nazionali” ma prospettano come condizione base la coerenza ad iniziative infrastrutturali sovra regionali, sovra nazionali e, quindi, solo con valenza comunitaria. Coerenti solo a ciò che ancora

chiamiamo Reti TEN – T ma che in realtà si configura sempre più come il Piano della Infrastrutturazione della Unione Europea.

Tre elementi che se rispettati annullano **quei timori**, quei tentennamenti che proprio in questi ultimi mesi non avevano **consentito** di approfondire il concetto di **"flessibilità"** .

Il ruolo dell'Allegato Infrastrutture nel nuovo ciclo di programmazione europea 2014/2020

La possibilità di accedere ai finanziamenti europei per il nuovo ciclo di programmazione 2014/2020 è subordinata alla definizione da parte di ciascuno Stato membro di un Contratto di Partenariato da sottoporre all'approvazione della Commissione Europea nel quale, tra l'altro, è dimostrata l'osservanza di un insieme di "condizionalità ex ante" o assunto l'impegno al rispetto delle stesse entro la scadenza ultima del dicembre 2016. Con specifico riferimento all'Obiettivo Tematico comunitario "Promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete" (O.T. 7), il soddisfacimento della condizionalità è connesso all'esistenza di un "piano generale nazionale dei trasporti" contenente la definizione delle priorità di investimento, un piano di progetti realistici e maturi (con tabelle di marcia e quadro di bilancio), misure intese a rafforzare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari dotato, altresì, di una valutazione ambientale strategica che soddisfi i pertinenti requisiti.

Attraverso il processo di approfondimento condotto nell'ambito del Tavolo Condizionalità ex Ante promosso dal MISE-DPS si è pervenuti alla determinazione di soddisfare la sopra illustrata condizionalità attraverso l'integrazione dell'attuale struttura dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF).

Tale soluzione è stata formalizzata nel 10° Allegato Infrastrutture del settembre 2012 e, successivamente, ribadita dal successivo aggiornamento dell'Aprile 2013 (11° Allegato). Ad oggi, in esito al processo di concertazione con la Commissione Europea condotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il contributo del MISE-DPS, si è pervenuti ad una dettagliata articolazione dei contenuti integrativi, oggetto di preliminare positiva condivisione con la Commissione Europea.

L'applicabilità al Programma delle infrastrutture strategiche di cui all'art 1 della legge 443/2001 e successivi aggiornamenti dei principi di applicazione delle "condizionalità ex ante", si inserisce all'interno di un

quadro regolamentativo i cui oggetti sono ampiamente determinati dalle azioni di programmazione e pianificazione nazionale.

A differenza degli altri Paesi europei, l'Italia ha un suo programma decennale già avviato, dispone di un quadro procedurale ben circoscritto dal codice appalti; l'Italia programma e pianifica le proprie scelte di intervento su base concertativa tramite il massimo organo a ciò deputato nella organizzazione della nostra Pubblica Amministrazione, il CIPE. Questo organo rilascia annualmente, a valle della intesa della Conferenza Unificata Stato Regioni, il parere sulla pianificazione triennale di quel piano programma decennale.

Ogni intervento di tale piano è:

- validato dalla Commissione di Verifica di Impatto Ambientale e Valutazione Ambientale Strategica;
- concordato con le Amministrazioni interessate alla realizzazione in Conferenza dei servizi;
- controllato, sia nel suo insieme di piano programma che in ogni singolo atto che ne costituisce autorizzazione alla finanziabilità anche di parte pubblica, dalla Corte dei Conti in Sezione di controllo sugli atti della pubblica amministrazione, (tale atto è reso pubblico tramite pubblicazione in Gazzetta Ufficiale).

A questo quadro va aggiunto, ai fini della applicabilità delle condizionalità ex ante sull'Obiettivo Tematico 7, l'articolo 41, della Legge 214/2011 che ridefinisce le modalità ed i criteri di programmazione delle opere strategiche per permettere la selezione di opere prioritarie in base a tre criteri:

- a) coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali;
- b) stato di avanzamento dell'iter procedurale;
- c) possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

Dal 2011 l'Allegato Infrastrutture è parte integrante del PNR Piano Nazionale di Riforma: le effettive erogazioni e la programmazione delle relative quote identificate per ogni investimento infrastrutturale che "pesa" sulla contabilità pubblica e che contribuisce alla formulazione del bilancio dello Stato, è dichiarata e formalizzata ai fini di Maastricht.

Il "peso" della dichiarazione ai fini di Maastricht della "bolletta" infrastrutture strategiche ha contribuito, già nel corso dell'ultimo anno ed a partire dal 2013, ad un cambiamento quasi culturale nell'erogazione dei finanziamenti pubblici: **allo scopo di incentivare tutti i soggetti che a diverso titolo partecipano alla realizzazione di un progetto ed alla sua trasformazione da una indicazione progettuale e programmatica ad una vera e propria infrastruttura fisica ultimata e rilasciata all'utilizzo degli utenti, si è proceduto ad identificare quei progetti**

che, pur disponendo di risorse, non erano per i più vari motivi, in grado di consumare le risorse stesse assegnate nei tempi prestabiliti.

Questa "opportunistica" coincidenza tra competenza e cassa ha determinato una nuova selezione di priorità, quasi una selezione endoprocedimentale.

Di queste revoche e riassegnazioni se ne dà una sintesi nel capitolo che segue; qui preme sottolineare che tale esperienza dovrebbe essere traslata all'interno di qualsiasi politica di finanziamento di infrastrutturazione del Paese in modo da incentivare a dare concreta attuazione all'intero processo programmatico.

Questo specifico e complesso substrato programmatico e attuativo rappresenta una opportunità eccezionale per l'applicabilità delle condizioni ex ante derivante dal perseguimento dell'obiettivo tematico 7 della Unione Europea, un substrato che deve rappresentare l'opportunità per l'accordo di partenariato di disegnare un profilo inclusivo dello sviluppo infrastrutturale.

Dalle pagine che precedono emerge chiaramente e con forza la necessità degli interventi infrastrutturali sulle reti TEN – T, sui grandi assi di comunicazione europea.

La connotazione demografica e lo sviluppo della domanda, il bisogno di mobilità nel nostro Paese, le nuove geografie economiche di insediamento produttivo ed antropico anche conseguenti alla lunga fase di recessione che accompagna la nostra economia, richiede anche uno sforzo complessivo su tutte le azioni e gli interventi mirati alla definizione della comprehensive network, e nei programmi trasversali in capo ad ANAS ed RFI.

Per ogni ulteriore approfondimento si rinvia al Documento in Appendice che fa parte integrante del presente Allegato dal titolo:

**“INDICE STRUTTURATO DELLE INTEGRAZIONI
ALL’ALLEGATO INFRASTRUTTURE PER IL
SODDISFACIMENTO DELLE CONDIZIONALITÀ EX ANTE
2014 – 2020”**

L’obiettivo di tale documento consiste nella valutazione dell’impatto dei seguenti indicatori per la soddisfazione delle “condizionalità ex ante” delle infrastrutture strategiche del presente Allegato nel Piano di Azione e Coesione 2014 – 2020.

ELENCO INDICATORI

- N° di km di nuova rete
- N° di km di rete adeguata
- Continuità dell’investimento sull’asse
- Stato dell’arte delle procedure approvative
- Effetto diretto servizi generati
- Effetto rete servizi generati
- percentuale quota lavori per la difesa del suolo
- Risparmio CO2
- Innovazione tecnologica
- Eligibilità BEI

SECONDO CAPITOLO: TABELLE DI AGGIORNAMENTO

In questo capitolo si riportano:

- le tabelle di aggiornamento del Programma Infrastrutture strategiche;
- la tabella stato dell'arte del programma comprensivo della percentuale di avanzamento dei lavori;
- la tabella delle opere in realizzazione, quella delle opere in progettazione;
- la tabella dell'avanzamento per lotti costruttivi della costruzione delle reti TEN – T;
- le rimodulazioni e le contestuali riassegnazioni avvenute fino al Decreto Legge 69/2013.

1. Tabella delle revoche e delle riassegnazioni di legge obiettivo

Revoche finanziamenti		Reimpieghi	
fonti legge obiettivo		impieghi di legge obiettivo	
opera	ammontare	opera	ammontare
Metro Parma S.p.A.	226.065.000	Autorità portuale di Genova	20.000.000
		Autorità portuale di Savona	25.000.000
		Autorità portuale di Civitavecchia	33.085.062
		Autorità portuale di Gioia Tauro	3.311.044
		Autorità portuale di Cagliari	919.044
vari enti locali mutui concessi ma mai erogati da cassa ddpp	55.039.174	MO.se	230000000
		Mo.S.E.	106000000
L 183/2011 (legge di stabilità 2012) - tabella E (riduzioni FSC 2012-15)	Viabilità secondaria Calabria e Sicilia	230.000.000	Viabilità secondaria Calabria e Sicilia
	Piano straordinario stralcio sul patrimonio scolastico	197.132.000	Piano straordinario stralcio sul patrimonio scolastico
	Nuova sede della Scuola Europea di Parma	7.060.000	Nuova sede della Scuola Europea di Parma
	Scuola Europea di Varese	400.000	Scuola Europea di Varese

Revoche finanziamenti		Reimpieghi	
fonti legge obiettivo		impieghi di legge obiettivo	
opera	ammontare	opera	ammontare
Residuo non assegnato di cui alla delibera n. 3/2009 (1000 Me per la messa in sicurezza delle scuole)	406.397.000	Residuo non assegnato di cui alla delibera n. 3/2009 (1000 Me per la messa in sicurezza delle scuole)	406.397.000
Progettazione Tangenziale nord di Vicenza	5.000.000	Progettazione Tangenziale nord di Vicenza	5.000.000
S.S. 106 Jonica . Variante di Nova Siri	34.381.000	S.S. 106 Jonica . Variante di Nova Siri	34.381.000
S.S. 640 Porto Empedocle. Adeguamento a 4 corsie	209.142.000	S.S. 640 Porto Empedocle. Adeguamento a 4 corsie	209.142.000
Traforo Autostradale del Frejus. Galleria di sicurezza	30.000.000	Traforo Autostradale del Frejus. Galleria di sicurezza	30.000.000
Progetto definitivo di completamento del raddoppio e interrimento della linea ferroviaria Torre Annunziata – Pompei (Circumvesuviana)	35.771.000	Progetto definitivo di completamento del raddoppio e interrimento della linea ferroviaria Torre Annunziata – Pompei (Circumvesuviana)	35.771.000
Progetto definitivo del 3° lotto, 1° stralcio della tratta ferroviaria Parco San Paolo - Via Terracina, tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea	88.494.000	Progetto definitivo del 3° lotto, 1° stralcio della tratta ferroviaria Parco San Paolo - Via Terracina, tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea	88.494.000
Ferrovie del Sud Est. Progetto definitivo interventi di automazione dei passaggi a livello nell'area di Bari	6.583.000	Ferrovie del Sud Est. Progetto definitivo interventi di automazione dei passaggi a livello nell'area di Bari	6.583.000
Interventi finalizzati alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia	20.000.000	Interventi finalizzati alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia	20.000.000
Ferrovia Circumflegrea. Risanamento vecchia Galleria Camaldoli	11.880.000	Ferrovia Circumflegrea. Risanamento vecchia Galleria Camaldoli	11.880.000
Metrotranvia di Bologna , tratta Fiera-Michelino	35.217.000	Metrotranvia di Bologna , tratta Fiera-Michelino	35.217.000

Revoche finanziamenti		Reimpieghi	
fonti legge obiettivo		impieghi di legge obiettivo	
opera	ammontare	opera	ammontare
Metro Campania nord-est, linea C5. Adeguamento delle stazioni e degli impianti tecnologici Piscinola-Aversa	6.042.000	Metro Campania nord-est, linea C5. Adeguamento delle stazioni e degli impianti tecnologici Piscinola-Aversa	6.042.000
S.S. 275 Itinerario Maglie - S. Maria di Leuca	135.300.000	S.S. 275 Itinerario Maglie - S. Maria di Leuca	135.300.000
Linea AV/AC Milano-Verona, lotto funzionale Treviglio-Brescia	99.900.000	Linea AV/AC Milano-Verona, lotto funzionale Treviglio-Brescia	99.900.000
S.S. 639 Sistema pedemontano Lecco - Bergamo	64.170.000	S.S. 639 Sistema pedemontano Lecco - Bergamo	64.170.000
Linea metropolitana di Milano M5, lotto 2, tratta "Garibaldi FS - San Siro"	307.000.000	Linea metropolitana di Milano M5, lotto 2, tratta "Garibaldi FS - San Siro"	307.000.000
Primo lotto costruttivo non funzionale della linea AV/AC Genova - Milano "Terzo Valico dei Giovi"	100.000.000	Primo lotto costruttivo non funzionale della linea AV/AC Genova - Milano "Terzo Valico dei Giovi"	100.000.000
Assegnazione Società Stretto di Messina SpA (D.L. 78/2009 convertito in L. 102 del 3 agosto 2009)	1.287.324.000	Assegnazione Società Stretto di Messina SpA (D.L. 78/2009 convertito in L. 102 del 3 agosto 2009)	1.287.324.000
Prima fase attuativa del Programma opere minori ed interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto nel Mezzogiorno	309.750.000	Prima fase attuativa del Programma opere minori ed interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto nel Mezzogiorno	309.750.000
2° lotto del collegamento della Tangenziale di Napoli con il porto di Pozzuoli	56.100.000	2° lotto del collegamento della Tangenziale di Napoli con il porto di Pozzuoli	56.100.000
Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'Aeroporto dell'Aeroporto Falcone - Borsellino di Palermo	58.356.000	Ammodernamento tecnologico-infrastrutturale dell'Aeroporto Falcone - Borsellino di Palermo	58.356.000

Revoche finanziamenti		Reimpieghi	
fonti legge obiettivo		impieghi di legge obiettivo	
opera	ammontare	opera	ammontare
Ferrovie del Sud Est. Progetto definitivo impianti di segnalamento e sicurezza nel comprensorio barese	39.000.000	Ferrovie del Sud Est. Progetto definitivo impianti di segnalamento e sicurezza nel comprensorio barese	39.000.000
Variante di Cannitello e aumento capitale ANAS e RFI	337.000.000	Variante di Cannitello e aumento capitale ANAS e RFI	337.000.000
Linea C Metropolitana di Roma	24.823.000	Linea C Metropolitana di Roma	24.823.000
Contratto di Programma ANAS 2010. Manutenzione straordinaria	268.000.000	Contratto di Programma ANAS 2010. Manutenzione straordinaria	268.000.000
Linea Ferroviaria Torino-Lione	12.000.000	Linea Ferroviaria Torino-Lione	12.000.000
Piastra portuale di Taranto	33.600.000	Piastra portuale di Taranto	33.600.000
Ferrovie del Sud Est. Elettrificazione linea ferroviaria	22.000.000	Ferrovie del Sud Est. Elettrificazione linea ferroviaria	22.000.000
Ferrovie del Sud Est. Inquinamento acustico linea Bari Taranto	7.861.000	Ferrovie del Sud Est. Inquinamento acustico linea Bari Taranto	7.861.000
Contratto di Programma ANAS 2011 (330 Me) Contratto di Programma RFI S.p.A. 2007-2011. Aggiornamento 2009 (240 Me)	570.000.000	Contratto di Programma ANAS 2011 (330 Me) Contratto di Programma RFI S.p.A. 2007-2011. Aggiornamento 2009 (240 Me)	570.000.000
Finanziamento intervento nell'area Dal Molin di Vicenza	11.500.000	Finanziamento intervento nell'area Dal Molin di Vicenza	11.500.000
Nuovo Parco della Musica di Firenze	19.250.000	Nuovo Parco della Musica di Firenze	19.250.000
Sistemazione nodo av ac verona Trieste penetrazione e grande viabilità nord	10.083.276	Strada statale 172 dei Trulli Mo.S.E.	11.000.000
D MIT n. 148/2012	2.075.463		67.687.149
Schema idrico Sardegna sud orientale (sistema basso Flumendosa - Bicocca: opere di approvvigionamento idropotabile. Schema n. 39 PRGA 2° e 3° lotto	72.806.776	Linea C della metropolitana di Roma (per il finanziamento della transazione tra Roma metropolitane S.r.l. e Metro C S.c.p.A.)	47.319.230

Revoche finanziamenti		Reimpieghi	
fonti legge obiettivo		impieghi di legge obiettivo	
opera	ammontare	opera	ammontare
Accessibilità Malpensa: collegamento tra la SS n. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della SS 494 da Abbiategrasso fino a nuovo ponte sul Ticino	91.436.130	Contratto di programma ANAS 2012 - Annualità 2012	50.000.000
attività di progettazione per interventi non deliberati	50.913.852	Ridefinizione rapporti contrattuali con Soc. Stretto di Messina	50.000.000
Mo.S.E.	552.308.134	Riduzione di spesa a compensazione minori entrate	552.308.134
Mo.S.E.	19.122.193	Riduzione di spesa a compensazione minori entrate	19.122.193
Contratto di programma ANAS 2012 annualità 2012	50.000.000	Interventi di cui all'articolo 6 della legge 29 novembre 1984, n. 798", di competenza dei Comuni di Chioggia, Venezia e Cavallino Treponti	50.000.000
Terzo valico dei Giovi, lotto 2	240.000.000	Terzo valico dei Giovi, lotto 2	240.000.000
		Terzo valico dei Giovi, lotto 2	7154952
		Terzo valico dei Giovi, lotto 2	1552989
		Terzo valico dei Giovi, lotto 2	30473037
Termoli - S. Vittore	200.000.000	S.S. 372 Telesina	200.000.000
decreto fare di 69/2013 convertito in legge 98/2013	art 1 c213 l 228/2012 253.000.000	Quadrilatero Umbria-Marche - tratta "Foligno - Pontelatrate", sublotto 2.1 "Valmenotre - Muccia"	60.000.000
	art 5 comma 1 l 7/2009 432.000.000	Linea M4 della metropolitana di Milano	172.200.000

Revoche finanziamenti		Reimpieghi	
fonti legge obiettivo		impieghi di legge obiettivo	
opera	ammontare	opera	ammontare
		Strada provinciale Rho-Monza secondo lotto variante stradale di "attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria Milano - Saronno"	55.000.000
art 1 c208 l 228/2012	639.000.000		
		Linea 1 della metropolitana di Napoli	113.100.000
del cipe 86/2011	763.000.000		
		Piano straordinario di RFI sul "Potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari" (valore complessivo del piano 576 milioni di euro)	361.000.000
DL 102/2013, art. 15, co. 3, lett. d)	mose X assegnazione del 73/2013	pagamento deb eell	100.000.000
		"Completamento dello schema idrico Basento-Bradano – Attrezzamento settore G",	93870000
		parcheggio remoto di stazionamento di Cascina Merlata	31000000
DL 145/2013 articolo 13 comma 1		"Potenziamento della linea Rho – Arona, tratta Gallarate - Rho", primo lotto funzionale Rho - Parabiago	495291030
		collegamento S.S. 11 - S.S. 233, lotto 1-B	17200000
		connesse opere di collegamento e accoglienza tra il parcheggio e il sito espositivo	5000000
		opere necessarie per l'accessibilità ferroviaria Malpensa	45000000
DL 145/2013 articolo 13 comma 2	Linea M4 Metropolitana di Milano	Linea M4 della metropolitana di Milano	42800000
		collegamento S.S. 11 - S.S. 233, lotto 1-B	42800000

2. Tabella 0 Stato dell'arte e degli avanzamenti del programma infrastrutture strategiche

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Trafo di sicurezza del Frejus (parte italiana e lato Italia)	SITAF Soc. Italiana Traforo Autostradale Frejus	204,7	204,70	-	Piemonte	Core network	Realizzazione	26,23%
	1.05 Traforo del Frejus			204,70	204,70	-				
	1.10 Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione	Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia)	Lyon Turin Ferroviaire	4.272,00	916,00	3.356,00	Piemonte	Core network	Progettazione	-
		Torino - Lione: opere di compensazione fase 1	Lyon Turin Ferroviaire	10,00	10,00	-	Piemonte	Core network	Realizzazione	0,01%
		Torino - Lione: opere di compensazione fase 2	Lyon Turin Ferroviaire	30,00	-	30,00	Piemonte	Core network	Realizzazione	
		Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante	Lyon Turin Ferroviaire	143,00	143,00	-	Piemonte	Core network	Realizzazione	69,68%
	1.10 Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione			4.455,00	1.069,00	3.386,00				
	1.15 Sempione traforo ferroviario	Sempione: Raddoppio Vignale Oleggio Arona	RFI	535,00	-	535,00	Piemonte	Completamento PIS	Progettazione	-
		Sempione - studio raddoppio Laveno-Luino	RFI	1.270,00	-	1.270,00	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamenti lavori
		Studio nuovo valico del Sempione	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Lombardia, Piemonte	Completamento PIS	Progettazione	-
	1.15 Sempione traforo ferroviario			3.005,00	-	3.005,00				
	1.20 Brennero traforo ferroviario ed interventi d'accesso	Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	RFI	260,00	260,00	-	Trentino - Alto Adige	Core network	Realizzazione	59,58%
		1° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	280,00	280,00	-	Trentino - Alto Adige	Core network	Realizzazione	100,00%
		2° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	297,00	297,00	-	Trentino - Alto Adige	Core network	Realizzazione	-
		3° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	270,00	270,00	-	Trentino - Alto Adige	Core network	Progettazione	-
		4° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	2.623,74	2.623,74	-	Trentino - Alto Adige	Core network	Progettazione	-
		5° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	1.134,00	1.134,00	-	Trentino - Alto Adige	Core network	Progettazione	-
		(P) Terminal ferroviario intermodale Isola della Scala	Regione Veneto	-	-	-	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
		Quadruplicamento Fortezza Verona L 1	RFI	1.574,80	53,81	1.520,99	Trentino Alto Adige	Completamento PIS	Progettazione	-
		Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 1	RFI	43,60	43,60	-	Trentino - Alto Adige	Completamento PIS	Realizzazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		(fluidificaz.)								
		Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 2 Circonvallazione di Trento	RFI	70,00	70,00	-	Trentino - Alto Adige	Completamento PIS	Progettazione	-
		Quadruplicamento Fortezza Verona L 2	RFI	794,01	18,06	775,95	Trentino Alto Adige	Completamento PIS	Progettazione	-
		Quadruplicamento Fortezza-Verona L 3	RFI	1.555,00	40,51	1.514,49	Trentino	Completamento PIS	Progettazione	-
		Quadruplicamento Fortezza Verona L 4	RFI	249,02	6,02	243,00	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
	1-20 Brennero traforo ferroviario ed interventi d'accesso			9.151,17	5.096,74	4.054,43				
01. Valichi	0.1 Valichi			16.815,87	6.370,44	10.445,43				
02. Corridoio Plurimodale Padano	2.05 Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-K	Linea AV/AC MI - VR (tratta Treviglio-Brescia) I L	RFI	1.130,95	1.130,95	-	Lombardia, Veneto	Core network	Realizzazione	63,90%
		Linea AV/AC MI-VR (tratta Treviglio-Brescia) II L	RFI	919,05	919,05	-	Lombardia	Confermato	Realizzazione	12,09%
		Nodo AV/AC di Verona	RFI	-	-	-	Veneto	Core network	Progettazione	-
		AV/AC: Brescia Verona	RFI	3.954,00	848,00	3.106,00	Lombardia, Veneto	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Tratta AV / AC Brescia Verona Padova lotto Verona Vicenza Padova	RFI	6.051,00	459,00	5.592,00	Lombardia, Veneto	Core network	Progettazione	
		Tratta Bergamo Seregno	RFI	1.000,00	82,63	917,37	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Nuova linea AV/AC VE-TS (tratta Ronchi-Trieste) incluso raddoppio raccordo linea bivio San Polo- Monfalcone	RFI	1.745,80	48,00	1.697,80	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione	-
		Nuova linea AV/AC VE-TS (VE Mestre- Marco Polo)	RFI	772,00	13,00	759,00	Veneto	Core network	Progettazione	-
		Nuova linea AV/AC VE-TS (Marco Polo- Portogruaro)	RFI	2.683,30	-	2.683,30	Veneto	Core network	Progettazione	-
		Nuova linea AV/AC VE-TS (Portogruaro- Ronchi dei L)	RFI	2.246,00	-	2.246,00	Friuli Venezia Giulia, Veneto	Core network	Progettazione	-
	2.05 Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-K			20.502,10	3.500,63	17.001,47				
	2.10 Venezia- Udine-Vienna ferroviario	Venezia - Udine - Vienna ferroviario	RFI	671,39	-	671,39	Friuli Venezia Giulia, Veneto	Core network	Progettazione	-
	2.10 Venezia- Udine-Vienna ferroviario			671,39	-	671,39				
	2.15 Accessibilità Ferroviaria	Raddoppio MI- Mortara: Cascina	RFI	390,51	-	390,51	Lombardia	Completamente PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	Malpensa	Bruciata-Parona								
		Gallarate-Rho: 1° Lotto Rho-Parabiago	RFI	401,80	401,80	-	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Gallarate-Rho: 2° Lotto Parabiago-Gallarate	RFI	325,90	-	325,90	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	RFI	223,00	223,00	-	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Accessibilità da Nord a Malpensa (direttrici Sempione e Gottardo)	RFI	1.148,44	-	1.148,44	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Accessibilità ferroviaria Malpensa - terminal T1-T2;	RFI	114,00	69,00	45,00	Lombardia	E-po	Realizzazione	0,00%
		(P) Compl. raccordo ferr. Y a Busto Arsizio	RFI	-	-	-	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Linea Novara Seregno potenz. e variante Galliate	FerrovieNord S.p.A.	78,85	-	78,85	Piemonte	Comprehensive network	Progettazione	-
		Linea Saronno Seregno	FerrovieNord S.p.A.	75,50	75,51	-	Lombardia	Comprehensive network	Realizzazione	100,00%
	2.15 Accessibilità Ferroviaria Malpensa			2.758,00	769,31	1.988,70				
	2.20 Gronde Ferroviaria Merici - Nord Tor	Gronde ferroviaria Merici Nord Torino	RFI	2.375,00	0,00	2.375,00	Piemonte	Completamento PIS	Progettazione	-
	2.20 Gronde Ferroviaria Merici - Nord Tor			2.375,00	-	2.375,00				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	2.25 Accessibilità Ferroviaria Valtelli	Accessibilità Ferroviaria Valtellina	RFI	90,38	90,38	-	Lombardia	Comprehensive network	Progettazione	-
	2.25 Accessibilità Ferroviaria Valtelli			90,38	90,38	-				
	2.30 Tunnel Monte Bianco	Tunnel autostr. M.te Bianco	ANAS	371,67	-	371,67	Valle d' Aosta	Core network	Progettazione	-
		Monte Bianco funivia P. Entreves	Regione Val d' Aosta	144,79	74,79	70,00	Valle d' Aosta	Comprehensive network	Realizzazione	-
	2.30 Tunnel Monte Bianco			516,46	74,79	441,67				
	2.35 Complet. strad. Corridoio5 e valich	Circonvallazione orbitale di Padova - GRAP	Regione Veneto	520,00	520,00	-	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
		"SS 51 ""di Alemagna Variante di Cortina d'Ampezzo	ANAS	153,00	-	153,00	Veneto	Core network	Progettazione	-
		A4 Raccordo autostradale Villesse Gorizia	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	151,62	160,22	-	Friuli Venezia Giulia	Core network	Realizzazione	84,23%
		(P) Tang. Sud Brescia Ospitaletto (A4) Montichiari lotti 1-2-3-4	ANAS	295,00	212,50	82,50	Lombardia	Core network	Realizzazione	10,57%
		A4 VE-TS Casello Alvisopoli e coll. con la S.S. 14	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	67,36	67,36	-	Veneto	Core network	Progettazione	-
		A4 VE-TS Nuovo Casello Auto.le di Meolo KM 19+690	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	35,19	35,19	-	Veneto	Core network	Realizzazione	94,91%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		A4 VE-TS P.te sul Tagliamento e Sv.lo Palmanova	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	440,69	440,69	-	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione	0,89%
		A4 VE-TS - Quarto D'Altino - S. Donà di Piave	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	365,55	365,55	-	Veneto	Core network	Realizzazione	51,98%
		A4 VE-TS S.Donà di PIAVE - Sv.lo di Alvisopoli	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	560,65	560,66	-	Veneto	Core network	Progettazione	-
		A4 VE-TS Tratto Gonars - Villesse	ANAS	215,28	215,29	-	Friuli Venezia Giulia	Core network	Realizzazione	-
		Aut. A4 Milano Bergamo Brescia 4 corsia+emerg.	ANAS	397,56	397,56	-	Lombardia	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostrada A4 Torino Milano	SATAP SpA	283,00	283,00	-	Lombardia, Piemonte	Core network	Realizzazione	5,44%
		Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	SATAP SpA	235,00	276,42	-	Lombardia, Piemonte	Core network	Realizzazione	78,02%
		(P) A4 la Valtrompia (coll.Brescia - Lumezzane) T1	ANAS	258,60	258,60	-	Lombardia	Core network	Realizzazione	-
		(P) A4 la Valtrompia (coll. Brescia-Lumezzane) T2	ANAS	664,89	-	664,89	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
		S.S. 464 a Sequals e la S.S. 13 a Gemona	Regione Friuli	251,55	10,00	241,55	Friuli Venezia Giulia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Collegamento tra la S.S. 13 "Pontebbana" e la A23 – Tangenziale sud di Udine – Il lotto	Friuli Venezia Giulia strade SpA	160,20	142,08	18,12	Friuli Venezia Giulia	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili ta (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamenti lavori
		(P) A4 Venezia-Trieste e sist. turist. lit. Veneto	Regione Veneto	-	-	-	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
		(P) Autostrada A27 Alemagna e valichi confinari	Regione Veneto	1.200,00	1.200,00	-	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
		(P) Sistema Tang. Venete e str. mediana di coll.	Regione Veneto	2.230,00	2.230,00	-	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
		(P) SR 10 nuova tratta Este Legnago	Regione Veneto	-	-	-	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
		(P) SS47 della Valsugana	Regione Veneto	-	-	-	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
	2.35 Complet. strad. Corridoio5 e valich			8.485,14	7.375,12	1.160,06				
	2.40 (P) A8 (Miano Nord A9) - quinta corsia	(P) A8 (Miano Nord A9) - quinta corsia	ANAS	126,00	70,00	56,00	Lombardia	Completamento PIS, privati E-po	Progettazione	-
	2.40 (P) A8 (Miano Nord A9) - quinta cor			126,00	70,00	56,00				
	2.45 Accessibilita' stradale Valtellina	SS 38 Stelvio- 4°L Tirano Stazzona-Lovero Str. a	ANAS	337,70	132,70	205,00	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		SS 38 Stelvio - 7°L/Comp.Tang. Sondrio	ANAS	44,52	-	44,52	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		SS 38 Stelvio 1°Lotto 1°Str. Fuentes Cosio	ANAS	255,00	279,95	-	Lombardia	Core network	Realizzazione	76,05%
		SS 38 Stelvio - 1°Lotto 2°Str. Cosio Tartano	ANAS	280,12	280,12	-	Lombardia	Core network	Realizzazione	-
	2.45 Accessibilita'			917,34	692,77	249,52				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	salvanzamenti lavori
	stradale Valtellina									
	2.50 Accessibilità stradale Malpensa	Collegamento A8 e A4 Variante SS 341 Gallaratese	ANAS	261,80	133,00	128,80	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		SS 33 - Variante Sempione	ANAS	281,00	42,30	238,70	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Milano-Abbiategrasso-Magenta-Malpensa	ANAS	-	-	-	Lombardia	revocato e- art 32 commi 5, 6 - indifferibili	Progettazione	-
	2.50 Accessibilità stradale Malpensa			542,80	175,30	367,50	-			
	2.55 Autostrada Asti Cuneo.	05 Asti Cuneo - tangenziale di Cuneo	ANAS	151,31	151,31	-	Piemonte	Comprehensive network	Progettazione	-
		07 Asti Cuneo - Tangenziale S/O di Asti	ANAS	341,61	-	341,61	Piemonte	Comprehensive network	Progettazione	-
	2.55 Autostrada Asti Cuneo.			492,92	151,31	341,61	-			
	2.60 Autostrada Cuneo Nizza (Mercantour)	Autostrada Cuneo-Nizza Mercantour	ANAS	836,56	-	836,56	Piemonte	Completamento PIS	Progettazione	-
	2.60 Autostrada Cuneo Nizza (Mercantour)			836,56	-	836,56	-			
	2.65 Asse Pedemontano- Piemonte, Lombardi	Pedemontana lombarda Dalmine Como, Varese e Valico del Gaggiolo ed opere a esso connesse	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	4166,46	4.166,46	-	Lombardia	Core network E-po	Realizzazione	75,62%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	salvanzamento lavori
		Bergamo Lecco: collegamento Calusco - Terno d'Isola	Provincia di Bergamo	58,00	-	58,00	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Bergamo Lecco: variante e- SS 639 Cisano Bergamasco	Provincia di Bergamo	54,39	30,82	23,57	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Bergamo Lecco:Var SS 639 prov Lecco L. S. Gerolamo	Provincia di Lecco	93,67	93,67	-	Lombardia	Core network	Realizzazione	6,71%
		Bergamo Lecco:Var. SS 639 prov. Lecco L. Iavello	Provincia di Lecco	36,83	-	36,83	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Superstrada pedemontana Veneta	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	2.280,00	2.280,00	-	Veneto	Core network	Realizzazione	5,03%
		Autostrada A31 Valdastico Nord 1 stralcio	Società Autostrada Brescia-Padova	891,64	891,64	-	Veneto, Trentino	Core network	Progettazione	-
		Autostrada A31 Valdastico Nord completamento	Società Autostrada Brescia-Padova	1.031,75	1.031,75	-	Veneto, Trentino	Core network	Progettazione	-
		Collegamento autostradale pedemontana piemontese- stralcio collegamento stradale Masserano Ghemme	CAP Spa - Concessioni Autostradali Piemontesi	654,50	654,50	-	Piemonte	Core network, privati	Progettazione	-
	2.65 Asse Pedemontano- Piemonte, Lombardi			9.267,24	9.148,84	118,40				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	2.70 Asse Autostradale Medio Padano	Brescia-Bergamo-Milano Brebemi	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1611,3	1.611,30	-	Lombardia	Core network E-po	Realizzazione	100,00%
		Passante autostradale di Mestre	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	1.185,99	1.185,99	-	Veneto	Core network	Realizzazione	100,00%
		(P) Tangenziale EST Milano	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1659,9	1.659,90	-	Lombardia	Core network E-po	Realizzazione	34,10%
	2.70 Asse Autostradale Medio Padano			4.457,19	4.457,19	-				
	2.75 Riqualifica SS 415 Paullese	SS 415 Paullese Peschiera Borromeo Spino d'Adda	Provincia di Milano	162,8	139,30	23,50	Lombardia	Comprehensive network	Realizzazione	78,68%
		SS 415 Paullese: Ponte sull' Adda.	Provincia di Milano	20,5	0,00	20,50	Lombardia	Comprehensive network	Progettazione	-
	2.75 Riqualifica SS 415 Paullese			183,30	139,30	44,00				
	2.80 Autostrada reg. Medio Padana Veneta	Autostrada regionale Medio Padana Veneta (E55-A22)	Regione Veneto	1.901,47	1.901,47	-	Veneto	privati	Progettazione	-
	2.80 Autostrada reg. Medio Padana Veneta			1.901,47	1.901,47	-				
	2.81 (P) Asse autostr. A21-Bret. Cast. P	(P) Asse autostr. A21-Bret. Castelvetro Piacentino	ANAS	-	-	-	Emilia Romagna Lombardia	Core network	Progettazione	-
	2.81 (P) Asse autostr. A21-Bret. Cast. P			-	-	-				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	2.83 Superstrada "Via del Mare"	Collegamento A4 - Jesolo e Litorali	Regione Veneto	200,75	200,75	-	Veneto	Comprehensive network	Progettazione	-
	2.83 Superstrada "Via del Mare"			200,75	200,75	-				
02 Corridoio Plurimodale Padano	02 Corridoio Plurimodale Padano			54.324,04	28.747,16	25.651,88				
03 Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	3.05 Asse Ferrov Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero Parma Poggio Rusco lotto 1°	Ferrovie Emilia Romagna srl	80,00	-	80,00	Emilia Romagna, Lombardia	Core network	Progettazione	-
03 Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero		Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero Parma Poggio Rusco lotto 2°	Ferrovie Emilia Romagna srl	280,00	-	280,00	Emilia Romagna, Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo completamente	RFI	2.069,40	300,84	1.768,56	Emilia Romagna, Toscana	indifferibili	Progettazione	-
		Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo 1° sub-lotto funz. - Parma-Vicofertile	RFI	234,60	-	234,60	Emilia Romagna, Toscana	indifferibili	Progettazione	-
	3.05 Asse Ferrov Brennero-Verona-Parma-La Spezia			2.664,00	300,84	2.363,16				
	3.10 Asse Autostrada Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 1	Società Autocisa SpA	513,53	513,53	-	Emilia Romagna	Comprehensive e network, privati	Realizzazione	-
		Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 2	Società Autocisa SpA	2.217,43	0,01	2.217,42	Emilia Romagna, Lombardia, Veneto	Comprehensive e network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	3.10 Asse Autostr. Brennero-Verona-Parma-La Spezia			2.730,96	513,54	2.217,42				
	3.15 A12 Carrara - S. Stefano Magra: opere connesse	A12 Carrara S. Stefano Magra:opere connesse	ANAS, SALT Provincia di La Spezia	256,00	256,00	-	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
	3.15 A12 Carrara - S. Stefano Magra: opere connesse			256,00	256,00	-				
03 Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	03 Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero			5.650,96	1.070,38	4.580,58				
04 Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	4.05 Asse ferr. Ventimiglia-Genova-Novara	Potenziamento Infrastrutturale Voltri Brignole	RFI	622,38	622,40	-	Liguria	Core network	Realizzazione	23,54%
		Riorganizzazione dell' impianto ferroviario di GE Brignole - Terralba e nuova stazione	RFI	50,00	25,00	-	Liguria	Core network	Progettazione	-
		Compl. Raddoppio GE Ventimiglia Andora F. Ligure	RFI	1.540,10	43,00	1.497,10	Liguria	Core network	Progettazione	-
		Linea MI -GE - Terzo Valico dei Giovi - Lotto costruttivo 1° e contabilizzato progressivo	RFI	640,00	640,00	-	Liguria, Piemonte	Core network	Realizzazione	100,00%
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 2	RFI	860,00	860,00	-	Liguria, Piemonte	Core network	Realizzazione	8,81%
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 3	RFI	1.510,00	200,00	1.310,00	Liguria, Piemonte	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 4	RFI	1.340,00	-	1.340,00	Liguria, Piemonte	Core network	Progettazione	-
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 5	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Liguria, Piemonte	Core network	Progettazione	-
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 6	RFI	650,00	-	650,00	Liguria, Piemonte	Core network	Progettazione	-
	4.05 Asse ferr. Ventimiglia-Genova-Novara			8.412,48	2.390,40	5.997,10				
	4.10 Potenziamento sistema Gottardo ferroviario	Quadruplicamento linea Chiasso - Monza (progettazione)	RFI	4,00	4,00	-	Lombardia	Core network	Progettazione	-
	4.10 Potenziamento sistema Gottardo ferr			4,00	4,00					
	4.15 Asse ferr Salerno-RCalabria-Palermo	Tratta Fiumetorto - Cefalù - Castelbuono	RFI	938,80	938,80	-	Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione	51,48%
		Tratta Patti - Castelbuono	RFI	3905,00	-	3.905,00	Sicilia	Comprehensive network	Progettazione	-
		Tratta Patti - Messina	RFI	690,72	690,72	-	Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione	-
		Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (progettazione)	RFI	52,00	52,00	-	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Velocizzazione Catania-Siracusa Tr. Bicocca-Targia	RFI	81,00	81,00	-	Sicilia	Core network	Progettazione	-
		Linea Catania-Siracusa raddoppio tratta	RFI	1500,00	-	1.500,00	Sicilia	Completo PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	avanzamento lavori
		Tratta Catania Ognina - Catania centrale	RFI	120,00	120,00	-	Sicilia	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Messina Catania radd. Giampileri - Fiumefreddo	RFI	2.270,00	258,23	2.011,77	Sicilia	Core network	Progettazione	-
		Battipaglia-Paola-Reggio C. adeg. Tecnologico	RFI	230,00	230,00	-	Basilicata, Calabria, Campania	Core Network, PNS	Realizzazione	-
		Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	Stretto di Messina	26,00	26,00	-	Calabria	Indifferibili	Realizzazione	73,77%
		Nuovo collegamento Palermo - Catania	RFI	2.851,00	-	2.851,00	Sicilia	Comprehensive, PNS	Progettazione	-
		Ponte sullo Stretto: opere ferr. Connesse (progettazione)	RFI	20,00	20,00	-	Calabria, Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica	RFI	420,00	420,00	-	Basilicata, Calabria, Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
	4.15 Asse ferr Salerno-RCalabria-Palermo			13.104,52	2.836,75	10.267,77				
	4.20 SS 28	SS 28 Colle di Nava - Variante Pontedassio	ANAS	54,00	-	54,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 28 del Colle di Nava gall. Armo-Cantarana	ANAS	201,00	4,78	196,22	Liguria, Piemonte	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 1 Aurelia bis: Variante all'abitato di Imperia	ANAS	213,86	4,99	208,87	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	4.20 SS 28			468,86	9,77	459,09				
	4.25 Nuovo colleg. autostr. Albenga-Gares	Nuovo colleg. autostr. Albenga-Garessio-Ceva/Miles.	ANAS	260,00	-	260,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
	4.25 Nuovo colleg. autostr. Albenga-Gares			260,00	-	260,00				
	4.30 Asse Autostradale Cecina-Civitavecchia	Cecina-Civitavecchia Corrid. Autostr. Tirrenico L1	ANAS	42,58	44,37	-	Toscana	Comprehensive network, PIS, privati	Realizzazione	100,00%
		Cecina-Civitavecchia Corrid. Autostr. Tirrenico L2	ANAS	1.793,00	1.793,00	-	Lazio, Toscana	Comprehensive network, PIS, privati	Progettazione	-
		Cecina-Civitavecchia L1-Viabilità Secondaria	ANAS	13,00	13,00	-	Toscana	Comprehensive network, PIS, privati	Progettazione	-
		Cecina-Civitavecchia L. 6A Tarquinia Civitavecchia	ANAS	155,60	155,60	-	Lazio	Comprehensive network, PIS, privati	Realizzazione	-
	4.30 Asse Autostradale Cecina-Civitavecchia			2.004,18	2.005,97	-				
	4.35 Adeguamento Cassia Roma-Viterbo	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo (4 corsie)	Regione Lazio	295,02	6,64	288,38	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-
	4.35 Adeguamento Cassia Roma-Viterbo			295,02	6,64	288,38				
	4.40 Trasversale Nord Orte-Civitavecchia	SS675 Umbro-Laziale Cinelli-SS1 Aurelia Tronco 2	ANAS	698,03	-	698,03	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		SS675 Umbro-Laziale Cinelli-SS1 Aurelia-Stralcio B	ANAS	117,00	117,00	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	-
		SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A	ANAS	46,61	52,05	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	95,54%
	4.40 Trasversale Nord Orte-Civitavecchia			861,64	169,05	698,03	-			
	4.45 Adeguamento Salaria	Potenz. tratta Passo Corese - Rieti	ANAS	1.500,00	60,00	1.440,00	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-
	4.45 Adeguamento Salaria			1.500,00	60,00	1.440,00	-			
	4.50 Adeguamento SS 156	S.S. 156 Monti Lepini	Regione Lazio	65,96	65,96	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	80,02%
		SS 156 Monti Lepini - Ulteriori interventi	Regione Lazio	225,32	225,32	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	
	4.50 Adeguamento SS 156			291,28	291,28	-				
	4.55 Dorsale Strad. Atina-Colli	Dorsale stradale Atina-Colli al Volturmo	Regione Lazio	271,38	7,75	263,63	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-
	4.55 Dorsale Strad. Atina-Colli			271,38	7,75	263,63	-			
	4.60 Pontina-A12-Appia e bret. Cisterna	Variante alla S.S. 7 Appia in comune di Formia	ANAS	-	-	-	Lazio	privati	Progettazione	-
		Cisterna - Valmontone e opere connesse	Autostrade del Lazio S.p.A.	714,09	-	714,09	Lazio	Core network, privati	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Collegamento A12 Roma (Tor de' Cenci)	Autostrade del Lazio S.p.A.	498,63	498,63	-	Lazio	Core network, privati	Realizzazione	4,00%
		Corridoio Intermod.Integr. Pontino Roma - Latina	Autostrade del Lazio S.p.A.	1515,93	1.515,93	-	Lazio	Core network, privati	Realizzazione	0,30%
		Corridoio Tirrenico Merid. 2Stralcio Latina-Appia	Autostrade del Lazio S.p.A.	1473,55	-	1.473,55	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-
	4.60 Pontina-A12-Appia e bret. Cisterna			4.202,20	2.014,56	2.187,64				
	4.65 A1(Capua) - Domiziana ed Adeguament	SS 7 Quater Domitiana - Garigliano e C.Volturno N	ANAS	870,00	-	870,00	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 7 Quater Domitiana-sv.S.Aurunca sv.Mondragone S	ANAS	510,00	-	510,00	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
		Coll. A1 altezza svincolo Capua e la Domiziana	ANAS	290,73	-	290,73	Campania	Completamento PIS, privati	Progettazione	-
	4.65 A1(Capua) - Domiziana ed Adeguament			1.670,73	-	1.670,73				
	4.70 Asse autostradale Salerno - Reggio	Sa-Rc Km 012+800-014+454	ANAS	15,78	18,05	-	Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Sa-Rc Km 022+400-023+000	ANAS	37,20	38,01	-	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione	100,00%
		Sa-Rc Km 088+657-103+840	ANAS	43,69	43,69	-	Campania	Core network	Realizzazione	98,85%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Sa-Rc Km 139+000-148+000 3 ^a m-ilotto/1	ANAS	517,86	517,86	-	Basilicata	Core network	Realizzazione	81,38%
		Sa-Rc Km 153+400-173+900 3 ^a m-ilotto/2	ANAS	633,77	633,77	-	Basilicata, Calabria	Core network	Realizzazione	0,32%
		Sa-Rc Km 173+900-185+000 3 ^a m-ilotto/3	ANAS	278,08	278,38	-	Calabria	Core Network, PNS	Realizzazione	92,65%
		Sa-Rc Km 206+500-213+500 - Rescisso	ANAS	6,61	30,82	-	Calabria	Core network	Realizzazione	64,61%
		Sa-Rc: Nuovo svincolo di Pontecagnano km 17+750	ANAS	3,30	4,24	-	Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Sa Rc Km 369+800-378+500	ANAS	83,42	108,83	-	Calabria	Core network	Realizzazione	60,78%
		Sa-Rc Km 382+475-383+100	ANAS	14,53	18,02	-	Calabria	Core network	Realizzazione	96,56%
		SA-RC 207+400 # 208+400	ANAS	-	-	-	Calabria	Core network	Realizzazione	65,72%
		SA-RC 208+400-213+500	ANAS	-	-	-	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Sa-Rc Km 003+000-008+000	ANAS	94,70	126,35	-	Campania	Core network	Realizzazione	98,54%
		Sa-Rc Km 029+400-030+000	ANAS	11,02	11,02	-	Campania	Core network	Realizzazione	98,73%
		Sa-Rc Km 047+800-053+800	ANAS	269,94	270,24	-	Campania	Core network	Realizzazione	97,87%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (min di €)	Totale disponibile (min di €)	Totale fabbisogno (min di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento favori
		Sa-Rc Km 053+800-082+330	ANAS	510,78	597,04	-	Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Sa-Rc Km 108+000-139+000	ANAS	988,97	988,96	0,01	Basilicata, Calabria, Campania	Core network	Realizzazione	90,49%
		Sa-Rc Km 222+000-225+800	ANAS	146,66	146,66	-	Calabria	Core network	Realizzazione	62,28%
		Sa-Rc Km 286+000-304+200	ANAS	346,48	444,80	-	Calabria	Core network	Realizzazione	96,25%
		Sa-Rc Km 423+300-442+920	ANAS	634,22	634,22	-	Calabria	Core network	Realizzazione	63,50%
		Sa-Rc Km 004+500-005+500	ANAS	8,07	10,47	-	Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Sa-Rc Km 393+500-423+300	ANAS	1.124,69	1.124,69	-	Calabria	Core network	Realizzazione	91,24%
		Sa-Rc Km 353+000-355+700	ANAS	31,45	31,45	-	Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Sa-Rc Km 148+000-153+400	ANAS	74,21	107,50	-	Calabria	Core network	Realizzazione	8,00%
		Sa-Rc Km 185+000-206+500 3 ^a m- ilotta/4	ANAS	598,00	-	598,00	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Sa-Rc Km 259+700-270+700 4 ^a m- ilotta/1	ANAS	588,52	-	588,52	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Sa-Rc Km 337+800-348+600	ANAS	705,42	-	705,42	Calabria	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili ta (mln di €)	Totale fabbisogn o (mln di €)	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa	sal avanzamen to lavori
		Sa-Rc Svincolo di Eboli km 31+600	ANAS	15,76	-	15,76	Campania	Core network	Progettazio ne	-
		Sa-Rc Svincolo Laureana km 377+750	ANAS	38,09	38,09	-	Calabria	Core network	Progettazio ne	-
		Sa-Rc Svincolo Padula km 103+207	ANAS	48,73	-	48,73	Campania	Core network	Progettazio ne	-
		Sa-Rc Svincolo Sala Consilina km 95+244	ANAS	36,51	-	36,51	Campania	Core network	Progettazio ne	-
		Autostr. Sa Rc Km 320+164-331+400	ANAS	65,38	110,73	-	Calabria	Core network	Realizzazio ne	33,21%
		Autostr. Sa Rc Km 359+400-369+800	ANAS	103,53	132,63	-	Calabria	Core network	Realizzazio ne	98,61%
		Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Nord	ANAS	30,06	30,06	-	Campania	Core network	Realizzazio ne	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Sud	ANAS	55,92	55,92	-	Campania	Core network	Realizzazio ne	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 014+544-016+890	ANAS	14,06	14,06	-	Campania	Core network	Realizzazio ne	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 016+890-022+400	ANAS	26,34	26,34	-	Campania	Core network	Realizzazio ne	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 023+000-029+400	ANAS	31,82	31,82	-	Campania	Core network	Realizzazio ne	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 030+000-036+000	ANAS	21,69	21,69	-	Campania	Core network	Realizzazio ne	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 036+000-037+500	ANAS	15,42	15,42	-	Campania	Core network	Realizzazio ne	100,00%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Autostr. Sa Rc Km 037+500-040+100	ANAS	19,78	19,78		Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 040+100-044+100	ANAS	85,81	85,81		Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 044+100-047+800	ANAS	142,74	142,74		Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 082+330-088+657	ANAS	39,02	39,02		Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 103+840-108+000	ANAS	7,79	7,79		Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 213+500-222+000	ANAS	30,99	30,99		Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 225+800-234+700	ANAS	29,38	29,38		Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 234+700-244+700	ANAS	37,67	37,67		Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 244+700-253+700	ANAS	38,66	38,66		Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 253+700-258+200	ANAS	33,15	33,15		Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 258+200-259+700	ANAS	33,15	33,15		Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 304+200-312+400	ANAS	32,83	32,83		Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 312+400-320+400	ANAS	22,76	22,76		Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Autostr. Sa Rc Km 331+400-337+800	ANAS	28,25	28,25	-	Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 348+600-359+400	ANAS	81,98	81,98	-	Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 378+500-383+000	ANAS	38,39	38,39	-	Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Km 383+000-393+500	ANAS	50,87	50,87	-	Calabria	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc: Sv. di Fratte km 002+500-003+000	ANAS	12,45	12,45	-	Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Autostr. Sa Rc Consuntivo lotti rescissi	ANAS	75,24	-	75,24	Campania	Core network	Realizzazione	100,00%
		Sa-Rc km 270+700-280+350 Ma-ilotto 4/2 -1 stralcio	ANAS	437,78	381,00	56,78	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Sa-Rc km 280+350-286+050 Ma-ilotto 4/2 -2 stralcio	ANAS	343,00	-	343,00	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Autostr. Sa-Rc Ulteriori Interventi	ANAS	-	-	-	Basilicata, Calabria, Campania	Core network	Progettazione	-
	4.70 Asse autostradale Salerno - Reggio			9.892,37	7.808,50	2.467,97				
	4.75 Asse autostradale Palermo-Messina	Asse autostradale Palermo Messina completamente	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	1.018,10	1.055,44	-	Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione	100,00%
	4.75 Asse autostradale Palermo-Messina			1.018,10	1.055,44	-				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	4.80 Asse Autostradale Messina - Siracusa Gela	Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino	ANAS	579,12	804,00	-	Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione	100,00%
		Rosolini Ragusa Tronco 1 Lotto 3 Avola	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	68,4	78,40	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Rosolini Ragusa Tronco 1 Lotto 4 Noto	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	86,76	93,62	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Rosolini Ragusa Tronco 2 Lotto 5 Rosolini	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	71,43	76,11	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Rosolini Ragusa Tronco 2-Lotto 6,7 Ispica 8 Modica	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	372,27	372,27	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	-
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 9 Scicli	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	232,7	80,40	152,30	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Rosolini Ragusa Tronco 2 Lotto 11 Ragusa	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	152,9	-	152,90	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Rosolini Ragusa Tronco 2 - Lotto 10 Iriminio	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	103,9	-	103,90	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
	4.80 Asse Autostradale Messina - Siracusa			1.667,48	1.504,80	409,10				
	4.81 Asse Strad. Nord-Sud S. Camastra -	Stefano Camastra - Gela Lotto B1	ANAS	-	-	-	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Stefano Camastra - Gela Lotto C1 Nicosia - Assoro	ANAS	-	-	-	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
		S.S. Camastra - Gela Lotto C2 km 4+000 - S.P. 7/A	ANAS	-	-	-	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibi- lità (mln di €)	Totale fabbisogn o (mln di €)	Regioni	Classificazio- ne	Fase attuativa	sal avanzamen- to lavori
		Stefano Camastra - Gela Lotto C3 S.P. 7/a-S.S. 192	ANAS	-	-	-	Sicilia	Completa- mento PIS	Progettazio- ne	-
		Stefano Camastra - Gela Lotto B2 (ME- EN)	ANAS	73,85	73,85	-	Sicilia	Completa- mento PIS	Realizzazio- ne	24,60%
		Stefano Camastra - Gela Lotto B4a (ME- EN)	ANAS	63,66	63,66	-	Sicilia	Completa- mento PIS	Realizzazio- ne	18,05%
		Stefano Camastra - Gela Lotto B4b (ME- EN)	ANAS	101,93	101,93	-	Sicilia	Completa- mento PIS	Realizzazio- ne	18,64%
		S. Stefano Camastra - Gela Lotto A2	ANAS	-	-	-	Sicilia	Completa- mento PIS	Progettazio- ne	-
	4.81 Asse Strad. Nord-Sud S. Camastra -			239,44	239,44	-	-			
	4.82 Agrigento- Caltanissetta. A19 SS640	Agrigento Caltanissetta: A19 lotto 1	ANAS	499,55	499,56	-	Sicilia	Comprehensiv e network	Realizzazio- ne	80,64%
		Agrigento- Caltanissetta A19: lotto 2	ANAS	990,00	990,00	-	Sicilia	Indifferibili Comprehensiv e network	Realizzazio- ne	6,53%
	4.82 Agrigento- Caltanissetta. A19 SS640			1.489,55	1.489,56	-	-			
	4.86 Ragusa - Catania	Ragusa-Catania - Adeguamento	ANAS	815,37	815,37	-	Sicilia	Comprehensiv e network	Progettazio- ne	-
	4.86 Ragusa - Catania			815,37	815,37	-	-			
	4.89 SS 115: Gela- Agrigento-Trapani	Trapani Mazara del Vallo I° e II stralcio funzionale	ANAS	367,99	150,00	217,99	Sicilia	Completa- mento PIS	Progettazio- ne	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	4.89 SS 115 Gela-Agrigento-Trapani			367,99	150,00	217,99				
	4.92 Palermo-Agrigento: SS 189-SS 121	Palermo Rotatoria Bolognetta	ANAS	-	-	-	Sicilia	Core network	Progettazione	-
		Bivio Manganaro - Lercara Friddi	ANAS	-	-	-	Sicilia	Core network	Progettazione	-
		Lercara Friddi - Agrigento	ANAS	-	-	-	Sicilia	Core network	Progettazione	-
		Rotatoria Bolognetta - Bivio Manganaro	ANAS	296,43	296,43	-	Sicilia	Core network	Progettazione	-
		Adeguamento SS 121 - Completamento lotto 1	ANAS	386,17	0,00	386,17	Sicilia	Core network	Progettazione	-
		Adeguamento SS 121 - Completamento lotto 2	ANAS	-	-	-	Sicilia	Core network	Progettazione	-
	4.92 Palermo-Agrigento: SS 189-SS 121			682,60	296,43	386,17				
	4.95 Napoli Pompei Salerno e raccordo	NA-Pompei-SA - km. 5+020 a 10+956	Autostrade Meridionali	149,01	149,01	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		NA-Pompei-SA - km. 10+956 a 12+037	Autostrade Meridionali	31,10	31,10	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		NA-Pompei-SA - km. 13+010 a 17+092	Autostrade Meridionali	78,64	78,64	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		NA-Pompei-SA -km. 17+665 a 19+269	Autostrade Meridionali	24,86	28,76	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamenti lavori
		NA-Pompei-SA - km. 19+269 a 22+400	Autostrade Meridionali	60,98	60,98	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Realizzazione nuovo svincolo Angri	Autostrade Meridionali	15,07	15,07	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Raccordo Autostradale Salerno Avellino completamente	ANAS	760,20	123,00	637,20	Campania	Completamento PIS, privati	Progettazione	-
		Potenziamento del raccordo SA - AV, SS7 e SS7bis (l lotto Mercato S. Severino - Fratte)	ANAS	246,00	123,00	123,00	Campania	Completamento PIS, privati	Progettazione	-
		Completamento del collegamento dell'autostrada SA-CE con la SA-NA (via Pompei) - S.S. n. 268 "del Vesuvio". Lavori di raddoppio da due a quattro corsie della statale dal km 19+554 al km 29+289 in corrispondenza dello svincolo di Angri SS 268 del Vesuvio;	ANAS	80,00	-	80,00	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
		Collegamento nuova base NATO di Giugliano	Comune di Giugliano	10,00	10,00	-	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
	4-95 Napoli Pompei Salerno e raccordo			1.455,86	619,56	840,20				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
04 Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	04 Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa			50.975,05	23.775,27	27.853,80				
05 Corridoio Plurimodale Adriatico	5.05 Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce	Completamento raddoppio Bari - Taranto	RFI	259,30	260,00	0,70	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	RFI	219,27	219,26	0,01	Puglia	Confermato	Realizzazione	19,99%
		Variante Bari-Taranto nel Nodo di Bari	RFI	61,97	-	61,97	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nodo di Falconara - I Lotto Funzionale	RFI	174,00	174,00	-	Marche	Completamento PIS	Realizzazione	-
		Nodo ferr. di Falconara coll. con linea Adriatica	RFI	30,00	-	30,00	Marche	Completamento PIS	Progettazione	-
		Raddoppio Pescara - Bari (tratta Termoli - Lesina)	RFI	549,00	106,00	443,00	Molise, Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Completamento nodo ferroviario di Pescara	RFI	22,55	-	22,55	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
Raddoppio tratte Mola - Fasano e Tutturano - Surbo	RFI	117,95	-	117,95	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-		
	5.05 Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce			1.434,04	759,26	674,78				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	5.05 Adeguamento SS 16 Adriatica	Adeguamento della SS16 Adriatica – tratto Rimini nord – Misano Adriatico – 1° stralcio (anche mediante realizzazione di varianti fuori sede)	ANAS	141,00	-	141,00	Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-
		Adeguamento della SS16 Adriatica – tratto Rimini nord – Misano Adriatico – 2° stralcio (anche mediante realizzazione di varianti fuori sede)	ANAS	175,00	-	175,00	Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-
				316,00	-	316,00				
	5.10 Teramo-Giulianova-S.Bened.del Tronto	Teramo mare: A14 casello di Mosciano S. Angelo - Giulianova	ANAS	64,08	-	64,08	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
	5.10 Teramo-Giulianova-S.Bened.del Tront			64,08	-	64,08				
	5.15 Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 1	S.S.16 Foggia Cerignola 1° lotto	ANAS	25,78	25,78	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	98,54%
		S.S. 16 Foggia Cerignola 2° lotto	ANAS	40,62	43,38	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		S.S. 16 Foggia Cerignola 3° lotto	ANAS	31,58	40,28	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		S.S. 16 Adriatica variante di Cerignola	ANAS	20,25	23,10	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		SS16 Adriatica variante tangenziale di Bari	ANAS	51,07	0,00	51,07	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
	5.15 Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 1			169,30	132,54	51,07				
	5.20 Bari - Matera (Strada)	SS 96 variante Toritto da Altamura a Toritto	ANAS	37,37	37,37	-	Puglia	Core network	Realizzazione	55,14%
		Adeguamento Direttrice Bari-Matera 1° lotto	ANAS	42,22	0,00	42,22	Puglia	Core network	Realizzazione	100,00%
		Adeguamento Direttrice Bari-Matera 2° lotto	ANAS	25,93	25,93	-	Puglia	Core network	Realizzazione	100,00%
		Adeguamento Direttrice Bari-Matera 3° lotto	ANAS	43,44	43,44	-	Basilicata	Core network	Realizzazione	
		S.S. 96 Tronco inizio variante Toritto-Modugno	ANAS	77,44	0,00	77,44	Puglia	Core network	Progettazione	-
	5.20 Bari - Matera (Strada)			226,40	106,74	119,66				
	5.25 Gioia del Colle- Matera (Strada)	Gioia del Colle- Matera (Strada) - progettazione	ANAS	1,00	-	1,00	Basilicata	Core network	Progettazione	-
	5.25 Gioia del Colle- Matera (Strada)			1,00	-	1,00				
	5.30 SS 172 dei Trulli	SS 172 Coll. SS7-SS16 IV corsia Orimini Superiore	ANAS	-	-	-	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	salvanzamenti lavori
		S.S. 172 Variante di Martina Franca	ANAS	-	-	-	Puglia	PNS	Progettazione	-
		SS172 Adeg. sez. tronco Casamassima-Putignano	ANAS	49,17	20,00	29,17	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
	5.30 SS 172 dei Trulli			49,17	20,00	29,17				
	5.35 Amm. colleg. SS106 casello TA-SS10	Amm. S.S.106 dir Casello Taranto SS 106 Jonica 2L	ANAS	21,06	21,06	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	88,22%
	5.35 Amm. colleg. SS106 casello TA-SS10			21,06	21,06	-				
	5.40 Strada Maglie - S.M. Leuca	Strada Maglie S.M. di Leuca	ANAS	287,74	287,74	-	Puglia	Indifferibili e network	Realizzazione	0,02%
	5.40 Strada Maglie - S.M. Leuca			287,74	287,74	-				
	5.45 Complet. SS16-SS613 variante estern	Variante est. di Lecce completamento 2° str.	ANAS	29,92	35,53	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
	5.45 Complet. SS16-SS613 variante estern			29,92	35,53	-				
	5.60 (P) SS16 Adriatica tronco Maglie-Otranto	SS16 Adriatica tronco Maglie/Otranto	ANAS	56,78	-	56,78	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
	5.60 (P) SS16 Adriatica tronco Maglie-Otranto			56,78	-	56,78				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
05. Corridoio Plurimodale Adriatico	05. Corridoio Plurimodale Adriatico			2.655,49	1.362,87	1.312,54				
06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	6.05 Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	RFI	810,23	810,23	-	Emilia Romagna, Veneto	Core network	Progettazione	-
		Raddoppio Bologna/Verona - Poggio Rusco/Nogara	RFI	-	-	-	Lombardia, Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
		Relazione Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna: 1° stralcio bretella Faenza	RFI	20,00	-	20,00	Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-
		Sub tratta: S Giovanni P/Crevalcore	RFI	-	-	-	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		Sub tratta: Crevalcore/S. Felice e S. Felice/Poggio Rusco	RFI	-	-	-	Emilia Romagna, Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
	6.05 Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero			830,23	810,23	20,00				
	6.10 (P) Asse Ferroviario Milano - Firenze	(P) Nodo AV/AC di Firenze	RFI	-	-	-	Toscana	Core network	Realizzazione	
	6.10 (P) Asse Ferroviario Milano - Firenze			-	-	-				
	6.15 Linea ferrov. Modena-Sassuolo-Reggio Emilia	Linea ferr. Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio	FER	70,00	-	70,00	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili- tà (mln di €)	Totale fabbisogn- o (mln di €)	Regioni	Classificazio- ne	Fase attuativa	sal avanzamen- to lavori
		Em.								
	6.15 Linea ferrov. Modena- Sassuolo-Reggio Emilia			70,00	-	70,00				
	6.20 (P) Asse Autostradale Variante di Valico	(P) Asse Autostradale Variante di Valico	ANAS	-	-	-	Emilia Romagna, Toscana	Core network	Realizzazio- ne	-
	6.20 (P) Asse Autostradale Variante di Valico									
	6.25 Superstr. Reg. Ferrara Mare - adeg.	Superstrada Regionale Ferrara Mare - adeguamento a caratteristiche autostradali	ANAS	634,00	454,00	180,00	Emilia Romagna	Completa- mento PIS, privati	Progettazio- ne	-
	6.25 Superstr. Reg. Ferrara Mare - adeg.			634,00	454,00	180,00				
		Completamento del raddoppio di viale Leonardo da Vinci di Prato	Comune di Prato	16,00	-	16,00	Toscana	Completa- mento PIS	Progettazio- ne	-
				16,00	-	16,00				
	6.30 Nodo Stradale e Autostradale di Bologna	Nodo Stradale e Autostradale di Bologna	ANAS	1.430,00	1.430,00	-	Emilia Romagna	Core network, privati	Progettazio- ne	-
		Nodo Stradale e Autostradale di Bologna opera connessa: nodo di Rastignano lotto 2	ANAS	40,00	-	40,00	Emilia Romagna	Completa- mento PIS	Progettazio- ne	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	6.30 Nodo Stradale e Autostradale di Bologna			1.470,00	1.430,00	40,00				
	6.35 Collegamento strad. Campogalliano-Sassuolo	Colleg. strad. Campogalliano-Sassuolo	ANAS	506,00	506,00		Emilia Romagna	Core network, privati	Realizzazione	
	6.35 Collegamento strad. Campogalliano-S			506,00	506,00					
	6.40 (P) Ampliamento A1 A22 Borgo Panigale	(P) Ampl. A1 A22 Borgo Panigale-4ª corsia Modena/Bologna	ANAS	175,00	175,00		Emilia Romagna	Core network, privati	Realizzazione	
	6.40 (P) Ampliamento A1 A22 Borgo Panigale			175,00	175,00					
	6.45 Nuova Tratta Modena-Lucca (A1-A22)	Sistema Tangenziale Est	ANAS				Toscana	Completamento PIS	Progettazione	
		Sistema Tangenziale Est di Lucca: SS12 Toscana - Viabilità Est di Lucca inclusi i collegamenti fra Ponte Moriano e i caselli dell' A11 del Frizzone e di Est	ANAS	200,00		200,00	Toscana	Completamento PIS	Progettazione	
	6.45 Nuova Tratta Modena-Lucca (A1-A22)			200,00		200,00				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale			3.901,23	3.375,23	526,00				
07. Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	7.05 Progetto salvaguardia laguna e di V	MO.S.E. 7° assegnazione	Magistrato alle acque	230,00	230,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	94,57%
		MO.S.E. 8° assegnazione	Magistrato alle acque	106,00	106,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	95,88%
		MO.S.E. 9° assegnazione	Magistrato alle acque	346,94	346,94	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	69,07%
		MO.S.E. 10° assegnazione + ripristino della 9° trance	Magistrato alle acque	860,33	860,33	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	100,00%
		MO.S.E. Ulteriori assegnazioni future	Magistrato alle acque	627,00	-	627,00	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	
		MO.S.E. 1° assegnazione	Magistrato alle acque	494,98	494,98	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	97,49%
		MO.S.E. 2° assegnazione	Magistrato alle acque	725,76	725,76	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	97,82%
		MO.S.E. 3° assegnazione	Magistrato alle acque	380,29	380,29	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	99,89%
		MO.S.E. 4° assegnazione	Magistrato alle acque	243,17	243,17	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	99,78%
		MO.S.E. 5° assegnazione	Magistrato alle acque	400,00	400,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	98,43%
		MO.S.E. opere complementari (legge speciale)	Magistrato alle acque	108,69	108,69	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		MO.S.E. Fondi D.L. 159/2007 art.22 c.2	Magistrato alle acque	170,00	170,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	100,00%
		MO.S.E. 6° assegnazione	Magistrato alle acque	320,00	320,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	86,46%
		MO.S.E. 6° assegnazione 7 stralcio	Magistrato alle acque	480,00	480,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione	97,74%
	7.05 Progetto salvaguardia laguna e città di Venezia			5.493,16	4.866,16	627,00	-			
07.Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	07.Salvaguardia della Laguna e della Città di Venezia			5.493,16	4.866,16	627,00	-			
08.Ponte Stretto di Messina	8.05 Ponte Stretto di Messina-Collegamento stabile	Ponte Stretto di Messina collegamento stabile, (progettazione)	Stretto di Messina SpA	-	-	-	Calabria, Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
	8.05 Ponte Stretto di Messina-Collegamento			-	-	-				
08.Ponte Stretto di Messina	08.Ponte Stretto di Messina			-	-	-				
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	9.05 Trasv. ferroviaria Orte-Falconara	Orte Falconara: Raddoppio Foligno Fabriano	RFI	1.918,50	-	1.918,50	Marche, Umbria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Raddoppio Orte Falconara: Posto 228 Castelplanio	RFI	573,10	-	573,10	Marche	Completamento PIS	Progettazione	-
		Potenziamento della linea ferroviaria Foligno-Perugia-Terontola	RFI	58,00	58,00	-	Marche, Umbria	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Potenziamento Orte-Falconara: Spoleto-Campello	RFI	98,56	98,56	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione	10,33%
		Potenzia. Orte-Falconara:Castelpiano-Montecarotto	RFI	43,00	43,00	-	Marche	Completamento PIS	Realizzazione	
		Potenziamento Orte-Falconara: Fabriano-PM228	RFI	99,50	99,50	-	Marche	Completamento PIS	Realizzazione	
		Raddoppio Spoleto - Terni	RFI	532,34	17,55	514,79	Umbria	Completamento PIS	Progettazione	-
	9.05 Trasv. ferroviaria Orte-Falconara			3.323,00	316,61	3.006,39				
	9.10 Linea ferroviaria Passo Corese Rieti	Nuova linea Passo Corese Rieti - completamento	RFI	-	-	-	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-
		Tratta Passo Corese Osteria Nuova	RFI	-	-	-	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-
	9.10 Linea ferroviaria Passo Corese Rieti			-	-	-				
	9.15 Trasv.ferroviaria Taranto-Sibari-R.	Raddoppio Taranto - Metaponto	RFI	340,00	-	340,00	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Potenziamento Metaponto - Sibari - S. Antonello	RFI	41,5	-	41,50	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Potenziamento infrastrutturale Gioia Tauro Taranto	RFI	42,87	-	42,87	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione	
	9.15 Trasv.ferroviaria Taranto-Sibari-R.			424,37	-	424,37				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	9.20 AC Napoli - Bari	Interventi linea Cancellò-Napoli per linea AV/AC	RFI	813,00	813,00	-	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Itinerario Napoli-Bari: raddoppio Cancellò-Frasso	RFI	730,00	730,00	-	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Apice-Orsara	RFI	2.676,00	10,00	2.666,00	Campania, Puglia	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Itinerario Napoli Bari: Radd. Frasso T. - Vitulano	RFI	986,00	171,25	814,75	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia	RFI	95,00	95,00	-	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	RFI	85,00	85,00	-	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Nodo di Napoli: potenziamento capacità	RFI	77,00	77,00	-	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase + Velocizzazione Napoli-Bari	RFI	43,00	43,00	-	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
	9.20 AC Napoli - Bari			5.505,00	2.024,25	3.480,75				
	9.25 Potenz. tecnol. veloci dors. appenn	Potenz. tecnol. veloci dors. appenninica	RFI	722,00	722,00	-	Basilicata, Calabria	Core Network, PNS	Progettazione	-
	9.25 Potenz. tecnol. veloci dors. appenn			722,00	722,00	-				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	9.30 (*) Nodo Bologna Casalecchio di Reno	Nodo ferroviario Casalecchio di Reno	ANAS	253,6	162,00	91,60	Emilia Romagna	Core network, privati	Realizzazione	
	9.30 (*) Nodo Bologna Casalecchio di Reno			253,60	162,00	91,60				
	9.32 Autostrada regionale Cispadana	Autostrada regionale Cispadana	Regione Emilia Romagna	1308,00	908,00	400,00	Emilia Romagna	Completamento PIS, privati	Progettazione	-
				1.308,00	908,00	400,00				
	9.35 Orte - Mestre: compl. itinerario Europeo E45	Corridoio viabilità Mestre Orte Civitavecchia	ANAS	10.065,60	10.065,60	-	Emilia Romagna, Lazio, Marche, Toscana, Umbria, Veneto	Comprehensive network, privati	Progettazione	-
	9.35 Orte mestre: compl. itin. europ. E4			10.065,60	10.065,60	-				
	9.40 Valichi stradali appenninici Emilia Romagna	SS 12 Emilia - Variante abitata Sorbara-S. Prospero	ANAS	34,80	-	34,80	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 12 Emilia - Variante abitata di Mirandola	ANAS	22,60	-	22,60	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 12 Emilia - Variante di Montale	ANAS	11,63	-	11,63	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 12 Emilia - Variante di Pavullo	ANAS	3,96	-	3,96	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		S.S. 63 Emilia - Da Canali a Pulianello	ANAS	16,67	-	16,67	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		S.S. 63 Emilia - da Ponterosso a Castenovo	ANAS	6,30	-	6,30	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		S.S. 63 Emilia - Variante di Vezzano sul Crostolo	ANAS	49,28	-	49,28	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 45 Emilia - Amm. tratto Bobbio-confine reg.	ANAS	70,00	-	70,00	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 45 Emilia - Amm. tratto Rio Cernusca-Rivergaro	ANAS	36,15	-	36,15	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		S.S. 67 Emilia - Tratto S.Casciano-Dovadola	ANAS	14,72	-	14,72	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
		S.S. 67 Emilia - Variante di Dovadola	ANAS	46,13	-	46,13	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-
	9.35 Valichi stradali appenninici Emilia Romagna			312,24	-	312,24				
	9.37 Ammodernamento stradale Abetone	Ammodernamento S.S. dell' Abetone e del Brennero	ANAS	240,82	240,82	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione	
	9.37 Ammodernamento stradale Abetone			240,82	240,82	-				
	9.45 Valichi Stradali Appenninici Toscan	Adeg./potenz. SS12 SS62 Aulla SS63 SS64 SS67	ANAS	822,00	-	822,00	Toscana	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili ta (mln di €)	Totale fabbisogn o (mln di €)	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa	sal avanzamen to lavori
		SS 12 Toscana - Variante Abetone	ANAS	10,68	-	10,68	Toscana	Confermato	Progettazio ne	-
		S.S. 63 Toscana rettifiche Fivizzano	ANAS	20,00	-	20,00	Toscana	Completamen to PIS	Realizzazio ne	-
		S.S. 67 Toscana - Pelago abitato Dicomano	ANAS	142,60	-	142,60	Toscana	Completamen to PIS	Progettazio ne	-
		S.S. 67 Toscana - SP34 e variante Vallina	ANAS	42,78	25,00	17,78	Toscana	Completamen to PIS	Progettazio ne	-
	9.45 Valichi Stradali Appenninici Toscan			1.038,06	25,00	1.013,06				
	9.50 Raccordo Autostradale Siena-Firenze	Raccordo Autostradale Siena-Firenze	ANAS	700,00	350,00	350,00	Toscana	Core network	Progettazio ne	-
	9.50 Raccordo Autostradale Siena-Firenze			700,00	350,00	350,00				
	9.55 Asse viario Fano-Grosseto	Tratto 5: Selci-Lama-S. Stefano di Gaifa: lotto 1	ANAS/EELL	139,01	-	139,01	Umbria	Core network	Progettazio ne	-
		Tratto 5: lotto 2 stralcio 2 Parnacciano - Guinza	ANAS	202,46	-	202,46	Umbria	Core network	Progettazio ne	-
		Tratto 5: Selci Lama S. Stefano di Gaifa. Lotto 4	ANAS	100,99	-	100,99	Marche	Core network	Progettazio ne	-
		Tratto 5: Selci-Lama-S. Stefano di Gaifa lotti 5-10	ANAS	1043,09	-	1.043,09	Marche	Core network	Progettazio ne	-
		Tratto 6: S. Stefano di Gaifa-Fano	ANAS	214,93	-	214,93	Toscana, Umbria	Core network	Progettazio ne	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamenti lavori
		Tratto 1: Grosseto-Siena. Lotto 4°	ANAS	71,21	-	71,21	Toscana	Core network	Progettazione	-
		Tratto 1: Grosseto Siena (lotti 5-6-7-8)	ANAS	214,31	271,12	-	Toscana	Core network	Realizzazione	5,65%
		Tratto 1: Grosseto-Siena Lotto 3°	ANAS	44,96	46,22	-	Toscana	Core network	Realizzazione	98,55%
		Tratto 1: Grosseto-Siena Lotto 9°	ANAS	82,28	-	82,28	Toscana	Core network	Progettazione	-
		Tratto 2: Siena - fino a Bettolle (innesto A1):tracciato Siena - Ruffolo	ANAS	61,55	-	61,55	Toscana	Core network	Progettazione	-
		Tratto 3 Rigomagno-Palazzo del Pero: nodo di Arezzo 1 e 2 stralcio	ANAS	293,36	-	293,36	Toscana	Core network	Progettazione	-
		Tratto 4: lotto 7 Le Ville di Monterchi-Parnacciano	ANAS	422,26	-	422,26	Toscana	Core network	Progettazione	-
	9.55 Asse viario Fano-Grosseto			2.890,41	317,34	2.631,14				
	9.60 Asse viario Marche-Umbria	05. SS77 Foligno-Pontelatrave ML1 / L2 / 2.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	673,13	536,13	137,00	Marche, Umbria	Completamento PIS	Realizzazione	74,61%
		02 SS77 Foligno-Pontelatrave ML1/L1/1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	484,88	484,88	-	Marche, Umbria	Completamento PIS	Realizzazione	61,34%
		03 Allaccio SS77 - SS16 ML1/L1/1.3	Quadrilatero Umbria Marche SpA	28,36	-	28,36	Marche	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibi- tà (mln di €)	Totale fabbisogn- o (mln di €)	Regioni	Classificazio- ne	Fase attuativa	sal avanzamen- to lavori
		04. Allaccio SS77 - SS3 ML1/L1/1.4	Quadrilatero Umbria Marche SpA	23,00	-	23,00	Umbria	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	-
		01 S.S.77 Collesentino Il- Pontelatrave ML1/L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	45,14	45,14	-	Marche	Completamen- to PIS	Realizzazio- ne	98,58%
		06. Intervalliva Macerata ML1 / L2 /2.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	14,22	-	14,22	Marche	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	-
		07. Intervalliva Tolentino-San Severino ML1 /L2/2.3	Quadrilatero Umbria Marche SpA	43,01	-	43,01	Marche	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	-
		08 SS78 Sforzacosta-Sarnano ML1/L2/2.4	Quadrilatero Umbria Marche SpA	71,22	-	71,22	Marche	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	-
		09 SS3 Pontecentesimo- Foligno ML1/L2/2.5	Quadrilatero Umbria Marche SpA	23,33	23,33	-	Umbria	Completamen- to PIS	Realizzazio- ne	-
		10 SS76 F. di Vico e Serra San Quirico ML2 /L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	385,16	367,71	17,45	Marche, Umbria	Completamen- to PIS	Realizzazio- ne	29,49%
		11 SS318 Pianello- Valfabbrica ML2 / L1 / 1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	135,15	135,15	-	Umbria	Completamen- to PIS	Realizzazio- ne	67,98%
		12 Pedemontana Marche-sub lotto n. 1 ML2 / L2/2.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	111,25	111,38	-	Marche	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	2,42%
		13 Pedemontana Marche-sub lotto n. 2 ML2 / L2/2.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	201,38	-	201,38	Marche	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	0,32%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamenti lavori
		Area sosta Gualdo Tadino A. sosta bifronte (AL 14)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	10,13	0,13	10,00	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione	-
		Fabriano Centro innov.ne incubatore impresa (AL11)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	11,14	-	11,14	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione	-
		Fabriano - Piastra logistica (AL 12):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	39,08	-	39,08	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione	-
		Falconara -Polo fieristico direzionale (AL 5):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	151,29	15,89	135,40	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione	-
		Foligno Servizi alla piastra logistica (AL 13)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	5,45	0,21	5,24	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione	-
		Muccia polo produttivo agroalimentare (AL 9):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	15,59	0,65	14,94	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione	-
		Serrapetrona Polo turistico commerciale (AL):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	21,03	-	21,03	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione	-
		Valfabbrica Att. prod.sett tessile servizi (AL 6)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	14,75	0,44	14,31	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione	-
	9.60 Asse viario Marche-Umbria			2.507,69	1.721,04	786,78				
	9.65 Nodo Stradale Perugia	Nodo Stradale di Perugia: M. del Piano-Corciano	ANAS	947,94	-	947,94	Umbria	Core network	Progettazione	
		Nodo Stradale di Perugia: M.del Piano -Collestrada	ANAS	145,00	121,80	23,20	Umbria	Completamento PIS	Progettazione	

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	9.65 Nodo Stradale Perugia			1.092,94	121,80	971,14	-			
	9.70 Strada Tre valli	Strada Tre valli - Tratto Eggi S. Sabino	Regione Umbria	10,06	14,56	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione	95,70%
		Strada Tre valli - Tratta Eggi Acquasparta	Regione Umbria	717,50	-	717,50	Umbria	Completamento PIS	Progettazione	
		Strada Tre Valli - Tratta da San Giovanni di Balano - Firenzuola	Regione Umbria	82,50			Umbria	Completamento PIS	Progettazione	
	9.70 Strada Tre valli			810,06	14,56	717,50	-			
	9.75 Terni-Rieti (Strada)	Terni Rieti strada stralci A e B	ANAS	205,58	212,68	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione	88,57%
	9.75 Terni-Rieti (Strada)			205,58	212,68	-				
	9.80 Rieti L'Aquila Navelli (Strada)	Rieti L'Aquila Navelli adeg. km 45+000 al 58+000	ANAS	76,90	-	76,90	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		Rieti L'Aquila Navelli innesti Km 58,000 e 68,500	ANAS	16,73	28,44	-	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Rieti L'Aquila Navelli - SS 17 variante Sud all'abitato di L'Aquila: collegamento con il II lotto di variante in località Bazzano e la SS 17 al km 45+000 (in localita S. Gregorio) lotto C	ANAS	48,00	48,00	-	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Rieti L'Aquila Navelli - S.S. 260 "Picente" dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila Lotto IV: dallo sv. di Marana allo sv. di Cavallari	ANAS	79,04	79,04		Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione	0,20%
		Rieti L'Aquila Navelli - S.S. 260 "Picente" dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila Lotto III: adeguamento plano-altimetrico sede stradale da S. Pelino a Marana di Montereale	ANAS	24,64	24,64		Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 17 ulteriori interventi d' ammodernamento Variante Sud all'abitato de L'Aquila 2° Lotto	ANAS	45,00	-	45,00	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
			ANAS	17,23	21,16	-	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione	43,24%
	9.80 Rieti L'Aquila Navelli (Strada)			307,54	201,28	121,90				
	9.82 Pedemontana Abruzzo-Marche (strada)	Completamento e-S.S. 151 Cappelle sul Tavo-Penne	Provincia di Pescara	-	-	-	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		Raccordo viario tra la S.S. 81 e la e-S.S. 151	Provincia di Pescara	-	-	-	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		S.S. 81 Piceno Aprutina - Ammodernamento	Provincia di Teramo	17,60	19,50	-	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione	45,31%
		S.S. 81 Piceno Aprutina-Passo Cordone/Chieti	Provincia di Pescara	-	-	-	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Scalo								
		S.S. 81 Piceno Aprutina-Fara SM-innesto SS 652 (direzione Nord e Sud)	Provincia di Chieti	232,00	-	232,00	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		Tratta Capsano di Penna S. Andea Bisenti (direzione sud)	Provincia di Teramo	-	-	-	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		Tratta Garrufo di S. Omero SP 259 - Fondo valle Salinello (direzione nord)	Provincia di Teramo	-	-	-	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		Tratta Fondovalle Salinello - Floriano di Campi	Provincia di Teramo	-	-	-	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		S.S. 81 Piceno Aprutina-Guardiagrele est-Fara SM	Provincia di Chieti	173,61	-	173,61	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		S.S. 81 Piceno Aprutina-Guardiagrele-Val di Sangro (da San Martino sulla Marrucina a Guardiagrele)	Provincia di Chieti	23,80	-	23,80	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
	9.82 Pedemontana Abruzzo-Marche (strada)			447,01	19,50	429,41				
	9.84 Collegamento Meridionale A1-A14	Coll. A1-A14: Termoli-S. Vittore Var. Guardiafiera	ANAS	396,75	-	396,75	Lazio, Molise	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Coll. Merid. A1-A14: Termoli-S.Vittore Tratta 1	ANAS	1137,35	236,60	900,75	Campania, Lazio, Molise	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Coll. Merid. A1-A14: Termoli-S.Vittore Tratta 2	ANAS	1620,35	-	1.620,35	Campania, Lazio, Molise	Completamento PIS	Progettazione	-
	9.84 Collegamento Meridionale A1-A14			3.154,45	236,60	2.917,85	-			
	9.86 Benev.-Caserta-A1-Caian.-Grazz. e v	"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 5° lotto e- 4°"	Provincia di Benevento	20,62	23,09	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 4° lotto e- 6°"	Provincia di Benevento	50,28	46,70	3,58	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Strada fondo valle isclero svincolo SS 7 Appia	Provincia di Benevento	6,57	6,60	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	73,97%
		Adeguamento Telesina dal Km 0+000 al km 60+900	ANAS	720,00	720,00	-	Campania	core +privati+pns	Progettazione	-
		Collegamento autostradale Caserta-Benevento	ANAS	1.118,00	-	1.118,00	Campania	Completamento PIS, privati	Progettazione	-
		Tangenziale aree interne - Valle Caudina Pianodardine 3° lotto I° e II° stralcio	Consorzio ASI - Avellino	127,67	70,00	57,67	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
		Tangenziale aree interne - Valle Caudina Pianodardine 4° lotto	Consorzio ASI - Avellino	92,60	-	92,60	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
	9.86 Benev.-Caserta-A1-Caian.-Grazz. e v			2.135,74	866,39	1.271,85	-			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	9.88 Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico	Strada a scorrimento veloce Lioni Grottaminarda completamento	MSE Comm. ad Acta L. 289/2002	471,36	-	471,36	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione	-
		Strada a scorrimento veloce Lioni Grottaminarda - 1 fase	MSE Comm. ad Acta L. 289/2002	-	-	-	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione	-
		Itinerario Lauria - Candela Tra l'A3 e l'A16	ANAS	-	-	-	Basilicata, Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
	9.88 Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico			471,36	-	471,36	-			
	9.90 Salerno-Potenza-Bari (Strada)	Salerno-Potenza-Bari (Strada)	ANAS	552,00	-	552,00	Basilicata Campania Puglia	Core network	Progettazione	-
	9.90 Salerno-Potenza-Bari (Strada)			552,00	-	552,00	-			
	9.92 Murgia - Pollino	Murgia-Pollino (strada)	ANAS	760	-	760,00	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione	-
		Variante esterna abitato di Santeramo in Colle	ANAS	81,75	5,07	76,68	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
	9.92 Murgia - Pollino			841,75	5,07	836,68	-			
	9.94 SS182 - Trasversale delle Serre com	SS182 - Trasversale delle Serre completamento	ANAS	221,60	221,60	-	Calabria	PNS	Progettazione	-
	9.94 SS182 - Trasversale delle Serre com			221,60	221,60	-	-			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	9.96 Corr. strad. Jonico Taranto-Sibari-	SS 106 - Ulteriori lotti di ammodernamento I fase	ANAS	1.914,56	-	1.914,56	Calabria	Comprehensive network, PNS	Progettazione	-
		S.S. 106 megalotto 5 - lotti 1-2-3-4-5-6	ANAS	2.850,37	-	2.850,37	Calabria	Comprehensive network	Progettazione	-
		S.S. 106 megalotto 5 bis lotto 2 Palizzi Marina	ANAS	193,38	121,55	71,83	Calabria	Comprehensive network	Realizzazione	100,00%
		S.S.106 megalotto 2 Tratto 4° Squillace S.Crichi	ANAS	720,54	720,54	-	Calabria	Comprehensive network	Realizzazione	82,04%
		SS 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo S.	ANAS	1.063,73	698,40	365,33	Calabria	Comprehensive network, PNS	Realizzazione	-
		S.S.106 -Tratto 9°lotti 1-2-3-4 variante Nova Siri	ANAS	79,45	84,32	-	Basilicata, Calabria	Comprehensive network	Realizzazione	45,50%
		S.S.106 Megalotto 9: Crotone - Mandatoriccio	ANAS	2.082,67	-	2.082,67	Calabria	Comprehensive network	Progettazione	-
		S.S. 106 megalotto 4 Tratto Scanzano (lotto 8)	ANAS	56,19	56,19	-	Basilicata	Comprehensive network	Realizzazione	97,12%
		S.S. 106 megalotto 4- Pisticci (lotto 9)	ANAS	62,62	62,62	-	Basilicata	Comprehensive network	Realizzazione	92,38%
		S.S. 106 megalotto 4 SA-RC Firmo-SS106 Sibari	ANAS	179,31	179,31	-	Calabria	Comprehensive network	Realizzazione	-
		SS 106 Completamento Racc. Località Montegiordano	ANAS	3,58	4,76	-	Calabria	Comprehensive network	Realizzazione	94,13%
	9.96 Corr. strad. Jonico Taranto-Sibari-			9.206,40	1.927,69	7.284,76				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico			48.737,22	20.679,83	28.070,78				
10.Sistemi Urbani	10.05 Grandi Staz Riqualficazione, edif	Staz. Bologna - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	18,96	18,96		- Emilia Romagna	Completamento PIS	Realizzazione	20,57%
		Staz. Firenze - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	10,02	10,02		- Toscana	Completamento PIS	Realizzazione	53,49%
		Staz. Venezia Mestre - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	6,48	6,48		- Veneto	Completamento PIS	Realizzazione	
		Staz. Venezia S. Lucia - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	11,22	11,22		- Veneto	Completamento PIS	Realizzazione	
		Staz. Verona - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	4,46	4,46		- Veneto	Completamento PIS	Realizzazione	
		Staz. Torino - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	53,68	53,68		- Piemonte	Completamento PIS	Realizzazione	
		Staz. Milano - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	113,69	113,69		- Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione	90,33%
		Staz. Genova Brignole - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	9,16	9,16		- Liguria	Completamento PIS	Realizzazione	25,55%
		Staz. Genova P.Principe - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	13,80	13,80		- Liguria	Completamento PIS	Realizzazione	49,20%
		Staz. Napoli - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	54,84	54,84		- Campania	Completamento PIS	Realizzazione	2,30%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Staz. Bari - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	9,33	9,33	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	25,50%
		Staz. Palermo - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	9,97	9,97	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	6,13%
	10.05 Grandi Staz Riqualficazione, edif			315,61	315,61					
	10.10 Grandi Staz Infrastrutture opere c	Bo e Fi - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	26,61	26,60	0,01	Emilia Romagna, Toscana	Completamento PIS	Realizzazione	2,00%
		RM - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	107,16	107,16	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	
		Ve - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	9,75	9,80	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione	2,19%
		Vr - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	13,74	13,83	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione	8,21%
		GE - Infrastrutture stazione	Comune Genova	18,53	18,53	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione	24,95%
		MI - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	7,77	7,77	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione	11,00%
		TO - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	11,92	9,54	2,38	Piemonte	Completamento PIS	Realizzazione	2,30%
		BA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	11,78	11,78	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	
		NA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	23,2	23,50	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	0,98%
		PA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	4,85	4,89	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	4,47%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Realizzazione sistema di videosorveglianza	Grandi Stazioni	46,33	51,06	-	Multiregionale	Completamento PIS	Realizzazione	47,37%
	10.10 Grandi Stazioni Infrastrutture opere c			281,64	284,46	2,39				
	10.15 Metropolitana Milanese	M2 Prolungamento Cologno Nord-Vimercate	Comune Milano	-	-	-	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
		M3 Tratta S.Donato Paullo	Comune Milano	-	-	-	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
	10.15 M4 Lorent-Linate Lorenteggio-Policlinico	M4 Metropolitana di Milano: Lorenteggio-Linate	Comune Milano	1819,70	1.819,70	-	Lombardia	Core network E-po	Realizzazione	
		M5 lotto 2 : Garibaldi-S.Siro	Comune Milano	777,95	474,00	303,95	Lombardia	Indifferibili E-po	Realizzazione	80,54%
		Nodo ferroviario di Milano: fermata Forlanini	Comune Milano	15,83	15,83	-	Lombardia	Completamento PIS E-po	Realizzazione	
		Metrotramvia Milano Parco Nord Desio Seregno	Provincia di Milano	232,99	232,99	-	Lombardia	Core network	Realizzazione	
	10.15 Metropolitana Milanese			2.846,47	2.542,52	303,95				
	10.20 Access. Metropolitana Fiera di Milano	Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1	A.T.M. SpA	152,9	154,12	-	Lombardia	Core network	Realizzazione	100,00%
		Milano prolungamento M1 - materiale rotabile	A.T.M. SpA	111,5	111,50	-	Lombardia	Core network	Realizzazione	100,00%
		Nodo di interscambio AC/SFR/MM	A.T.M. SpA	18,8	18,80	-	Lombardia	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	10.20 Access. Metropolitana Fiera di Mil			283,20	284,42	-				
	10.25 Accesso Fiera di Milano	Accesso Strad. Fiera Milano polo fiera Rho-Pero	Provincia di Milano	267,75	341,84	-	Lombardia	Core network	Realizzazione	91,32%
		Accesso Fiera di Milano opere complementari	Provincia di Milano	-	-	-	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
	10.25 Accesso Fiera di Milano			267,75	341,84	-				
	10.30 Torino - Metropolitana	Torino Metropolitana tr.4 prol. Lingotto-Bengasi	Infratrasporti.To s.r.l.	193,55	193,55	-	Piemonte	Core network	Realizzazione	
		Torino Metropolitana Tr. 3 Collegno Cascine Vica	Comune Torino	304,32	-	304,32	Piemonte	Core network	Progettazione	-
		Torino - Metropolitana: tratte di completamento.	Comune Torino	306,07	-	306,07	Piemonte	Core network	Progettazione	-
	10.30 Nodo di Torino - Metropolitana			803,94	193,55	610,39				
	10.32 Interconnessione Nodo di Rebaudengo - Pass ferr TO	Interconnessione Nodo di Rebaudengo - Pass ferr TO	Gruppo Torinese Trasporti S.p.A	162,00	162,00	-	Piemonte	Core network	Progettazione	-
	10.32 Interconnessione nodo di Rebaudengo			162,00	162,00	-				
	10.35 Nodo di Torino e access. ferr.: pr	Nodo di Torino e access. ferr.: prima fase	RFI	221,75	66,00	155,75	Piemonte	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	10.35 Nodo di Torino e access. ferr. pr			221,75	66,00	155,75				
	10.40 (P) Nodo di Torino e access. strad	(P) Nodo di Torino acc. strad: T. Est C.so Marche -	CAP Spa - Concessioni Autostradali Piemontesi	-	-	-	Piemonte	Core network, privati	Progettazione	-
	10.40 (P) Nodo di Torino e access. strad			-	-	-				
	10.45 Monza - Metropolitana	Prolungamento linea M1: Monza - Bettola	Comune Milano	205,93	205,95	-	Lombardia	Confermato	Realizzazione	74,91%
		Metropolitana M5 lotto1 Garibaldi-Bignami+variante	Comune Milano	552,12	632,32	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
	10.45 Monza - Metropolitana			758,05	838,27	-				
	10.50 Brescia - Metropolitana	Metropolitana Brescia tratta Prealpino Concesio	Brescia Mobilità	37,43	-	37,43	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Metropolitana Brescia tratta La Marmora - Fiera	Brescia Mobilità	144,84	-	144,84	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Metropolitana Brescia tratta Prealpino S.Eufemia	Brescia Mobilità	777,10	777,10	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione	83,37%
	10.50 Brescia - Metropolitana			959,37	777,10	182,27				
	10.55 Veneto - Sistema Metropolitano	SFMR Veneto - fase 2	Regione Veneto	140,00	140,00	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione	
		Padova Trasporto a guida vincolata SIR2	Comune Padova	122,20	38,09	84,11	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Padova Trasporto a guida vincolata SIR3	Comune Padova	52,45	15,81	36,64	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
	10.55 Veneto - Sistema Metropolitano			314,65	193,90	120,75				
	10.60 Metropolitana lagunare di venezia	Metropolitana lagunare di Venezia	Comune di Venezia	377,00	-	377,00	Veneto	Core network	Progettazione	-
	10.60 Metropolitana lagunare di venezia			377,00	-	377,00				
	10.65 Penetrazione Viabilità Nord Tries	Penetrazione Viabilità Nord Trieste	Regione Friuli	-	-	-	Friuli Venezia Giulia	Completamento PIS	Progettazione	-
	10.65 Penetrazione Viabilità Nord Tries			-	-	-				
	10.70 (P) Bologna - SFM Metropolitano	(P) Bologna - SFM Metropolitano e completamento del servizio metropolitano ferroviario e della filiarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano	Comune Bologna	362,78	362,78	-	Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-
	10.70 (P) Bologna - SFM Metropolitano			362,78	362,78	-				
	10.72 Modena Metropolitana	Modena metrofilovia I° e II° stralcio	Comune Modena	91,90	37,77	54,13	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	10.72 Modena Metropolitana			91,90	37,77	54,13				
	10.73 Costa Romagnola - Metropolitana	T. R. C. Rimini: tratta Rimini Fs Rimini Fiera	Agenzia Mobilità - e- TRAM	49,57	19,83	29,74	Emilia Romagna	Comprehensive network	Progettazione	-
		T. R. C. 1 tratta Rimini Fs Riccione Fs	Agenzia Mobilità - e- TRAM	88,04	90,15	2,11	Emilia Romagna	Comprehensive network	Realizzazione	50,00%
		T.R.C. Rimini: Fiera Cattolica Riccione Fs-Cattolica	Agenzia Mobilità - e- TRAM	44,13	-	44,13	Emilia Romagna	Comprehensive network	Progettazione	3,06%
		T.R.C. 1° TRATTA RIMINI FS- RICCIONE FS: sottopassi	Agenzia Mobilità - e- TRAM	12,10	12,10	-	Emilia Romagna	Completo PIS	Realizzazione	18,93%
	10.73 Costa Romagnola - Metropolitana			193,84	122,08	71,76				
	10.74 Genova - Metropolitana	Genova - Metropolitana	Comune Genova	263,39	93,00	170,39	Liguria	Core network	Progettazione	-
	10.74 Genova - Metropolitana			263,39	93,00	170,39				
	10.75 Nodo Stradale ed Autostradale di Genova	Genova Tunnel Sottomarino Sottterraneo	Tunnel di Genova SpA	421,00	326,00	95,00	Liguria	Core network	Progettazione	-
		Genova strada di scorrimento Ponente genovese	ANAS	650,13	-	650,13	Liguria	Core network	Progettazione	-
		Collegamento viario tra casello autostradale di Lavagna e viale Kasman (Chiavari)	ANAS	100,00	20,28	79,72	Liguria	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Nodo stradale di Genova	ANAS	-	-	-	Liguria	Core network	Progettazione	-
	10.75 Nodo Stradale ed Autostradale di G			1.171,13	346,28	824,85				
	10.76 Firenze - Sistema Tramviario	Firenze - Sistema Tramviario	Comune Firenze	1.025,10	754,90	270,20	Toscana	Completamento PIS	Progettazione	-
	10.76 Firenze - Sistema Tramviario			1.025,10	754,90	270,20				
	10.78 Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo	GRA Adeg. a tre corsie - 2° lotto 1° stralcio	ANAS	58,39	63,75	-	Lazio	Core network	Realizzazione	100,00%
		GRA - Adeg. a tre corsie - 2° lotto 2° stralcio	ANAS	53,44	56,17	-	Lazio	Core network	Realizzazione	100,00%
		GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 1° stralcio	ANAS	88,80	95,67	-	Lazio	Core network	Realizzazione	100,00%
		GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 2° stralcio	ANAS	79,55	79,55	-	Lazio	Core network	Realizzazione	100,00%
		GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 3° stralcio	ANAS	133,36	137,27	-	Lazio	Core network	Realizzazione	95,05%
		GRA - Adeg. a tre corsie - 4° lotto	ANAS	32,86	34,88	-	Lazio	Core network	Realizzazione	
		GRA - Adeg. a tre corsie - 5° lotto	ANAS	63,00	63,90	-	Lazio	Core network	Realizzazione	
		GRA - Adeg. a tre corsie - 6° lotto	ANAS	96,38	96,38	-	Lazio	Core network	Realizzazione	98,55%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Metropolitana C: tratta T2	Roma Metropolitane srl	769,44	769,44	0,00	Lazio	Core network	Progettazione	3,40%
		Metropolitana C: tratta T3	Roma Metropolitane srl	792,00	792,00	0,00	Lazio	Core network	Realizzazione	7,77%
		Metropolitana C: tratte T4,T5	Roma Metropolitane srl	995,40	995,40	0,00	Lazio	Core network	Realizzazione	83,97%
		Metropolitana C: tratta T6A,T7,Deposito graniti	Roma Metropolitane srl	930,03	930,03	-	Lazio	Core network	Realizzazione	89,03%
	10.78 Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo			4.092,65	4.114,43	0,01				
	10.80 Nodo Urbano di Roma	Realizzazione Gronda Mercè di Roma	RFI	1.392,00	23,00	1.369,00	Lazio	Core network	Progettazione	-
	10.80 Nodo Urbano di Roma			1.392,00	23,00	1.369,00				
	10.82 Viabilità compl.autostrada Roma Fi	Viabilità complementare autostrada Roma-Aeroporto Fiumicino	ANAS	132,00	132,00	-	Lazio	Core network	Realizzazione	
		Interporto Roma Fiumicino svincolo autostrad. A12	Regione Lazio	12,75	19,49	-	Lazio	Core network	Realizzazione	
	10.82 Viabilità compl.autostrada Roma Fi			144,75	151,49	-				
	10.84 Trasporto di massa area castelli	Tangenziale Appia 2° stralcio da km 2+690 sv. Ginestreto al km 5+165 sv. Ginestreto	Regione Lazio	93,00	4,00	89,00	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Tangenziale Appia 3° stralcio da km 5+165 sv. Ginestreto al km 9+223 innesto SS 7 Appia	Regione Lazio	152,00	4,00	148,00	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-
	10.84 Trasporto di massa area castelli			245,00	8,00	237,00				
	10.86 Sist.Metropolitano regionale campano	Collegamento Linea Alifana L 1 Aversa Piscinola	Metrocampania Nord-Est	372,91	388,30		Campania	Core network	Realizzazione	91,86%
		e- Ferrovia SEPSA. Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratte Soccavo - Monte S. Angelo (1.o Lotto - 1.o e 2.o stralcio funzionale) e Monte S. Angelo - Parco San Paolo (2.o lotto funzionale)	SEPSA	246,83	246,83		Campania	Core Network, PNS	Realizzazione	
		e- Ferrovia SEPSA. Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratta P.co San Paolo-Terracina	SEPSA	121,17	121,17		Campania	Core Network, PNS	Realizzazione	
		Metropolitana di Napoli linea 6 lotto 2	Comune Napoli	601,62	598,88	2,74	Campania	Core network	Realizzazione	89,48%
		Metropolitana di Napoli Linea 6 lotto 2 compl.to	Comune Napoli	141,47	141,47		Campania	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Metro Napoli Linea 1 tratta Centro Direzionale Capodichino Di Vittorio I stralcio	Comune Napoli	635,58	635,58	-	Campania	Core network	Progettazione	-
		Ferrovia Circumvesuviana: raddoppio tratte Torre - Annunziata - Castellammare di Stabia inclusa la riqualificazione stazioni di Madonna dei Flagelli e Via Nocera	Circumvesuviana	162,99	162,99	-	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Interramento linea ferroviaria nel territorio di Pompei	Circumvesuviana	127,98	129,39	1,41	Campania	Core network	Realizzazione	-
		Circumvesuviana SCMT protezione automatica marcia	Circumvesuviana	35,00	-	35,00	Campania	Core network	Progettazione	-
		Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	Comune Napoli	1.031,00	245,43	785,58	Campania	Core Network, PNS	Progettazione	-
		OO.CC. da Piscinola a Secondigliano	Metrocampania Nord-Est	77,83	78,24	-	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione	44,14%
		I LOTTO: Salerno stazione centrale Stadio Arechi	Comune Salerno	24,50	-	24,50	Campania	Core network	Realizzazione	73,78%
		II LOTTO: Stadio Arechi Pontecagnano	Comune Salerno	-	-	-	Campania	Core network	Progettazione	-
		III LOTTO: Staz. Pontecagnano Aeroporto	Comune Salerno	-	-	-	Campania	Core network	Progettazione	-
		Ferrovia Circumflegrea	SEPSA	41,31	-	41,31	Campania	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibi- tà (mln di €)	Totale fabbisogn o (mln di €)	Regioni	Classificazio- ne	Fase attuativa	sal avanzamen- to lavori
		raddoppio Pianura Pisani								
		Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario)	RFI/ Comune di Salerno				Campania	Core network	Progettazio- ne	-
		Risanamento e adeguamento Galleria Camaldoli	SEPSA	26,40	14,52	11,88	Campania	Core network	Progettazio- ne	-
	10.86			3.646,59	2.762,80	899,60				
	Sist. Metropolitan o regionale campania									
	10.88 Napoli	Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona A	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	2,38	3,97	-	Campania	Completamen- to PIS	Realizzazio- ne	100,00%
	Risanamento sottosuolo	Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona B	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	1,45	2,53	-	Campania	Completamen- to PIS	Realizzazio- ne	100,00%
		Consolidamento statico cavità n° 385 Cupa Spinelli	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	2,83	6,45	-	Campania	Completamen- to PIS	Realizzazio- ne	100,00%
		Risanamento vallone S.Rocco 1 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	11,55	16,60	-	Campania	Completamen- to PIS	Realizzazio- ne	98,96%
		Risanamento S.Rocco 2 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	10,34	14,40	-	Campania	Completamen- to PIS	Realizzazio- ne	6,40%
	10.88 Napoli	Risanamento sottosuolo		28,55	43,95	-				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	10.90 Bari - Tangenziale	Bari - Tangenziale	ANAS	80,00	-	80,00	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
	10.90 Bari - Tangenziale			80,00	-	80,00				
	10.91 Bari nodo ferroviario e metropolit	Elektrificazione linee esercitate Ferr. Sud-Est	Ferrovie del Sud Est e servizi	22,00	22,00	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione	
		Inquinamento acustico linea ferr. Bari-Taranto	Ferrovie del Sud Est e servizi	7,86	7,86	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione	
		Automazione dei passaggi a livello area sub-barese	Ferrovie del Sud Est e servizi	20,98	20,98	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione	
		Barriere antirumore per riduz. inquin. acustico	Ferrovie del Sud Est e servizi	30,00	30,00	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione	
		Ferrovie Sud Est adeg. norm. impianti segnal e sic	Ferrovie del Sud Est e servizi	44,00	44,00	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione	
		Nodo ferroviario di Bari Nord	RFI	633,00	-	633,00	Puglia	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Nodo ferroviario di Bari Sud	RFI	391,00	-	391,00	Puglia	PNS	Progettazione	-
		Segnalamento ferroviario Coll. Bari-Aeroporto	Ferrottramviaria Bari	15,36	15,36	-	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Dev. ferrovia per Collegamento Aeroporto di Bari	Ferrottramviaria Bari	66,47	66,47	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	93,68%
		Piattaforma di scambio Stazione Fesca San Girolamo	FNB	36,15	-	36,15	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Piattaforma di scambio ferrotramviaria	FNB	-	-	-	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Stazione Interscambio FS-FNB: Bari Parco Nord	FNB	44,00	-	44,00	Puglia	Core Network, PNS	Progettazione	-
		Bari - Nodo: rete ferroviaria FSE	Ferrovie del Sud Est e servizi	50,70	-	50,70	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Bari - Nodo: riqualificazione aree FSE	Ferrovie del Sud Est e servizi	54,50	-	54,50	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Bari servizi e nodo di scambio intermodale	Ferrovie del Sud Est e servizi	15,00	-	15,00	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Completamento della linea Bari Bitritto	Ferrovie Appulo Lucane	25,78	29,96	-	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Collegamento ferroviario Bari Quartiere S. Paolo	Ferrottramviaria Bari	25,43	25,43	-	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Bari Terza Mediana Bis	Comune Bari	129,11	-	129,11	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
	10.91 Bari nodo ferroviario e metropolit			1.611,34	262,06	1.353,46				
	10.93 Villa S.Giovanni-Messina-Sist. nod	Linea Metropolitana di Messina - progettazione	Comune Messina	-	-	-	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Int. sistem. Villa S. Giovanni e Messina	RFI	-	-	-	Calabria, Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
	10.93 Villa S. Giovanni-Messina-Sistema nodo									
	10.94 Nodo di Catania	Raddoppio tratta Bicocca Catenanuova	RFI	415,00	430,00	-	Sicilia	PNS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori	
		Circumetnea Catania: tratta Borgo Nesima	Ferrovia Circumetnea	102,75	102,75	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	-	
		Circumetnea Catania Galatea Giovanni - III	Ferrovia Circumetnea	27,82	27,50	0,32	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%	
		Circumetnea di Catania: Giovanni - III-Stesicoro	Ferrovia Circumetnea	36,15	36,15	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	84,43%	
		Circumetnea Catania tratta Stesicoro Aeroporto	Ferrovia Circumetnea	425,00	90,00	335,00	Sicilia	Confermato	Realizzazione		
		Nodo di Catania interrimento stazione centrale	RFI	580,00	12,98	567,02	Sicilia	Confermato	Progettazione	-	
	10.94	Nodo di Catania		1.586,72	699,38	902,34				-	
	10.95	Palazzo del cinema e congressi Venezia	Palazzo del cinema e congressi di Venezia	MBAC	79,56	79,56	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione	36,00%
	10.95	Palazzo del cinema e congressi Venezia			79,56	79,56					
	10.97	Seimila campanili	Interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici ovvero realizzazione e manutenzione di reti viarie nonché di salvaguardia del territorio	Comuni < di 5000 ab	100,00	100,00	-	Multiregionale	Completamento PIS	Realizzazione	

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	10.97 Seimila campanili			100,00	100,00	-				
	10.99 Nodo ferroviario di Palermo	Nodo ferroviario di Palermo	RFI	1077,25	1.077,25	0,00	Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione	79,78
	10.99 Nodo ferroviario di Palermo			1.077,25	1.077,25	0,00				
	10.100 Interventi infrastrutturali per la sicurezza dei traffici nella laguna Veneta	Interventi per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella laguna di Venezia	MIT	140,00	-	140,00	Veneto	Comprehensive network	Progettazione	-
				140,00	-	140,00				
10.Sistemi Urbani	10.Sistemi Urbani			24.923,98	17.038,40	8.125,23				
11.Piastra Logistica Sardegna	11.05 Adeguamento SS 131 Cagliari - Sassari	"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 32+300 a Km 41+000"	ANAS	52,30	61,10	-	Sardegna	Core network	Realizzazione	88,78%
		"SS 131 ""Carlo Felice"" km 23+475 a km 32+300"	ANAS	34,80	34,80	-	Sardegna	Core network	Realizzazione	31,06%
		"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 41+000 a Km 47+600"	ANAS	33,34	41,15	-	Sardegna	Core network	Realizzazione	100,00%
		"SS 131 ""Carlo Felice"" da Km 108+300 a 146+800" lotti V-VI-VII e VIII (2° lotto omogeneo)	ANAS	610,00	0,01	609,99	Sardegna	Core network	Progettazione	-
		"SS 131 ""Carlo Felice"" da Km 146+800 a 209+482" tratta Macomer - Sassari (3° lotto	ANAS	763,00	-	763,00	Sardegna	Core Network, PNS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		omogeneo)								
		Svincoli e messa in sicurezza Km146+800 Km209+600	ANAS	143,00	143,00	-	Sardegna	Core network	Progettazione	-
	11.05 Adeguamento SS 131 Cagliari - Sassari			1.636,44	280,06	1.372,99				
	11.10 Interconnessioni con l'Aeroporto di Olbia	SS 131 SS 125 Interc. aeroporto Olbia lotto 1	Regione Sardegna	-	-	-	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 131 SS 125 Interc. aeroporto Olbia lotto 2	Regione Sardegna	-	-	-	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
	11.10 Interconnessioni con l'Aeroporto d'Olbia									
	11.15 Sassari - Olbia: Potenziamento	Olbia - Sassari: Potenziamento L0	ANAS	49,60	60,00	10,40	Sardegna	PNS	Realizzazione	5,24%
		Olbia - Sassari: Potenziamento L2	ANAS	151,77	151,77	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	
		Olbia - Sassari: Potenziamento L3	ANAS	173,85	173,85	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	
		Olbia - Sassari: Potenziamento L4	ANAS	116,00	116,00	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	
		Adeguamento ponte sul Rio Padrongianus	ANAS	2,93	2,93	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	46,42%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 5	ANAS	60,00	60,00	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 6	ANAS	72,93	72,93	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 7	ANAS	94,57	94,57	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	0,18%
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 8	ANAS	90,18	90,18	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	0,22%
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 9	ANAS	37,13	37,13	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	5,36%
		Olbia - Sassari: Potenziamento L1	ANAS	77,71	77,71	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	
	11.15 Sassari - Olbia: Potenziamento			926,67	937,07	10,40				
	11.20 SS 291 Della Nurra	SS 291 Della Nurra lotto1	ANAS	81,00	81,00	-	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
		SS 291 Della Nurra lotto2	ANAS	29,83	49,18	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	-
		SS 291 Della Nurra lotto3	ANAS	35,61	54,67	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	90,51%
		SS 291 Della Nurra lotto4	ANAS	-	-	-	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
	11.20 SS 291 Della Nurra			146,44	184,85	-				
	11.25 Interconn. Cagliari con SS 130,131	Asse mediano di scorrimento di Cagliari	Comune Cagliari	45,00	-	45,00	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	11.25 Interconn. Cagliari con SS 130.131			45,00	-	45,00				
	11.26 Viabilità Asse mediano scorrimento	Connessione tra l'Asse mediano e via San Paolo	Comune Cagliari	45,00	45,00	-	Sardegna	PNS	Progettazione	-
	11.26 Viabilità Asse mediano scorrimento			45,00	45,00	-				
	11.30 SS125-131bis:Nuoro-Olbia-S.Teresa	SS125-131bis:Nuoro-Olbia-S.Teresa di Gallura	Regione Sardegna	172,00	172,00	-	Sardegna	PNS	Progettazione	-
	11.30 SS125-131bis:Nuoro-Olbia-S.Teresa			172,00	172,00	-				
	(Asse attrezzato urbano) - SS 554 Eliminazione degli svincoli a raso - lotti funzionali	SS 554 Eliminazione degli svincoli a raso - lotti funzionali - (Asse attrezzato urbano)	RAS/ANAS	233,23	233,23	-	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione	-
	11.32 SS554 Asse attrezzato			233,23						
	11.35 Percorso sott. area metropolitana	Percorso sotterraneo area metropolitana Cagliari	Comune Cagliari	140,00	140,00	-	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Cagliari Vesalio - Quartu Centro - 1° e 2° lotto	Regione Sardegna	59,00	28,09	30,91	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione	-
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Quartu	Regione Sardegna	16,00	-	16,00	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Centro - Quartu Fiume								
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Vesalio - Brotzu	Regione Sardegna	28,00	-	28,00	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione	-
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Brotzu - Matteotti	Regione Sardegna	28,00	-	28,00	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione	-
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Policlinico-Cittadella Universitaria	Regione Sardegna	6,09	-	6,09	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione	-
	11.35 Percorso sott. area metropolitana			277,09	168,09	109,00				
	11.40 Fermata colleg. capol/aerop.Cagliari	Coll. ferr. tra il capoluogo e l'aeroporto Elmas	RFI	11,01	11,01	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	
	11.40 Fermata colleg. capol/aerop.Cagliari			11,01	11,01	-				
	11.45 Int. velocizz. sulla dors. Cagliari	Interv. velocizz. sulla dors. Cagliari-Oristano	RFI	130,00	130,00	-	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Adeguamento stazione ferroviaria di Cagliari e ampliamento presidio di manutenzione per accogliere i nuovi treni CAF		7,00	-	7,00	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione	-
		Impianti: PRG Stazione di Cagliari Interscambio Metro-Treno	RFI	10,00	-	10,00	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione	-
	11.45 Int. velocizz. sulla dors. Cagliari			147,00	130,00	17,00	-			
	11.46 Porto di Cagliari	Banchinamento avamposto per navi Ro-Ro del Porto Canale - 1° lotto	RAS - Autorità portuale di Cagliari	44,73	19,33	25,40	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione	-
		Banchinamento avamposto per navi Ro-Ro del Porto Canale - 2° lotto	RAS - Autorità portuale di Cagliari	15,27	-	15,27	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione	-
		Avamposto est Porto Canale di Cagliari - realizzazione distretto della cantieristica - opere a mare	RAS - Autorità portuale di Cagliari	29,56	11,00	18,56	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione	-
	11.46 Porto di Cagliari			89,56	30,33	59,23	-			
	11.50 Porto di Golfo Aranci	Prolungamento pontile est del Porto Golfo Aranci	Regione Sardegna	2,58	2,58	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	35,66%
	11.50 Porto di Golfo Aranci			2,58	2,58	-	-			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	11.55 Porto di Porto Torres	Compl.nto centro intermodale Merci Porto Torres	Regione Sardegna	55,23	-	55,23	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
		Porto Torres - Centro Intermodale Merci	Regione Sardegna	4,43	-	4,43	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
		Realizzazione darsena servizi porto Commerciale 1 lotto	Regione Sardegna	14,39	14,39	-	Sardegna	PNS	Progettazione	-
		Adeguamento tecnico funz.le Porto di Porto Torres 1 lotto	Regione Sardegna	17,24	17,24	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	1,00
	11.55 Porto di Porto Torres			91,29	31,63	59,66				
	11.60 Porto di Olbia adeguamento impianti	Escavo della secca prospiciente il molo n.1	Regione Sardegna	10,45	10,45	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	-
		Nuova stazione Olbia attrezzaggio centro Micaleddu	Regione Sardegna	17,63	10,30	7,33	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
		Olbia centro intermodale	Regione Sardegna	54,00	-	54,00	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
	11.60 Porto di Olbia adeguamento impianti			82,08	20,75	61,33				
	11.65 Allacciamento Porto di Olbia	Allacciamento Porto di Olbia	ANAS	9,38	12,00	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
	11.65 Allacciamento Porto di Olbia			9,38	12,00	-				
11.Piastra Logistica	11.Piastra Logistica			3.914,77	2.258,60	1.713,81				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
Sardegna	Sardegna									
12.HUB Portuali	12.05 Hub Portuali - Ancona	"Ancona - Raccordo ""Asse attrezzato"" 1° L1° e 2	Aut. Port. di Ancona	2,70	2,70	-	Marche	Core network	Realizzazione	
		Ancona - Collegamento ferroviario Nuova Darsena	Aut. Port. di Ancona	9,59	9,59	-	Marche	Core network	Realizzazione	100,00%
		Coll.to viario tra porto Ancona e grande viabilità	ANAS	479,77	479,77	-	Marche	Core network	Progettazione	-
		Ancona - Opere infrastrutturali	Aut. Port. di Ancona	-	-	-	Marche	Core network	Progettazione	-
	12.05 Hub Portuali - Ancona			492,06	492,06	-	-	-	-	-
12.10 Hub Portuali - Civitavecchia	12.10 Hub Portuali - Civitavecchia	Hub Portuale - Civitavecchia Lotto 1	Aut. Port. Civitavecchia	194,65	194,65	-	Lazio	Confermato	Realizzazione	41,78%
		Hub Portuale di Civitavecchia Lotto 2	Aut. Port. Civitavecchia	287,42	6,00	281,42	Lazio	Confermato	Progettazione	-
		Porto di Gaeta	Aut. Port. Civitavecchia	33,09	33,09	-	Lazio	Core network	Progettazione	-
	12.10 Hub Portuali - Civitavecchia			515,16	233,74	281,42	-	-	-	-
12.15 Hub Portuale Pescara: dev. porto canale	12.15 Hub Portuale Pescara: dev. porto canale	Hub portuale Pescara: dev. porto canale	Comune di Pescara	20,00	-	20,00	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
				20,00	-	20,00	-	-	-	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	12.20 Hub Portuali - Taranto	Piastra portuale di Taranto	Aut. Port. Taranto	219,58	219,58	-	Puglia	Core network	Realizzazione	8,78%
	12.20 Hub Portuali - Taranto			219,58	219,58	-	-			
	12.25 Allacc. plurimodali Genova Savona	Genova: Collegamento Porto Autoporto: realizzazione autoporto e viabilità di collegamento	Aut. Port. di Genova	10,70	-	10,70	Liguria	Core network	Progettazione	-
		Genova riassetto dell'accesso portuale Voltri	Aut. Port. di Genova	35,08	35,08	-	Liguria	Core network	Realizzazione	-
		Nuova Aurelia: Var. tratta Riva Trigoso-Calvari	ANAS	250,00	-	250,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Variante tra Cogoledo e Arenzano	ANAS	120,00	-	120,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Variante Tratta Calvari-Ferriere	ANAS	-	-	-	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Savona: Nuovo varco doganale fase 2 terrapieno	Aut. Port. di Savona	18,24	18,24	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione	-
		Savona: nuovo varco doganale - fase 3 sopraelevata	Aut. Port. di Savona	12,00	12,00	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione	-
		Savona: viabilità bacino portuale di Vado Ligure	Aut. Port. di Savona	1,67	1,67	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione	-
		Savona: variante SS 1 Aurelia bis casello aut.le	ANAS	137,54	-	137,54	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Savona: variante SS 1 Aurelia bis Albisola (tratto Albisola Sup. - Savona Torrente Letimbro)	ANAS	188,83	239,41	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione	27,87%
		Completamento Aurelia bis di Savona: Letimbro - casello	ANAS	28,93	-	28,93	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Completamento variante di Varazze	ANAS	80,00	-	80,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Variante di S.Lorenzo al Mare	ANAS	250,00	-	250,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Variante tra Bergeggi e Spotorno	ANAS	300,00	-	300,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Aurelia bis: Albenga - Borghetto S. S. (raccordo con sv. A10) - Loano - Pietra Ligure - Finale - Vado	ANAS	600,00	-	600,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Aurelia bis completamento Andora - Alassio - Albenga	ANAS	100,00	1,00	99,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		La Spezia: ampliamento aree di sosta	Aut. Port. La Spezia	4,34	4,34	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione	-
		La Spezia: realizzazione colleg viario sotterraneo	Aut. Port. La Spezia	31,45	-	31,45	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		La Spezia: rampe stradali localita' Pianazze	Aut. Port. La Spezia	2,50	-	2,50	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		La Spezia variante SS 1 Aurelia 3° lotto	ANAS	193,37	240,82	-	Liguria	Core network	Realizzazione	24,76%
		La Spezia: variante SS 1 Aurelia - 4° lotto tra S. Benedetto e nuovo casello La Spezia Nord (Beverino)	ANAS	189,66	-	189,66	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Var. E- 330 Sarzana/conf.Toscana	ANAS	200,00	-	200,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Var. e- ss 330 Felettino Ceparana	ANAS	224,00	-	224,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Var. e- ss 330 tra Ceparana-Sarzana	ANAS	300,00	-	300,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Variante Albisola-Celle Ligure	ANAS	150,00	-	150,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Nuova Aurelia: Variante tra Spotorno e Capo Noli	ANAS	150,00	40,00	110,00	Liguria	Completamento PIS	Progettazione	-
	12.26 Allacc. plurimodali Genova Savona			3.578,31	592,56	3.083,78				
	12.27 Hub Portuali - Trieste	Hub Trieste piattaforma logistica 1 stralcio	Aut. port. di Trieste	132,43	132,43	-	Friuli Venezia Giulia	Core network	Realizzazione	-
		Hub Trieste piattaforma logistica 2 stralcio	Aut. port. di Trieste	184,50	-	184,50	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Ampliamento banchina Molo VII Porto di Trieste	Aut. port. di Trieste	90,00	-	90,00	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione	-
		Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste	RFI	77,60	-	77,60	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione	-
		Polo intermodale di Ronchi dei Legionari comprensivo della nuova stazione intermodale di Ronchi aeroporto	RFI/Aeroporto FVG S.P.A.	17,20	10,30	6,90	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione	-
		Collegamenti ferroviari piattaforma logistica di Trieste: raddoppio Cervignano (strasoldo)- Udine PM Vat e nodo di Udine	RFI	250,00	11,25	238,75	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione	-
	12.27 Hub Portuali - Trieste			751,73	153,98	597,75				
	12.35 Hub Portuale di Ravenna	Hub Portuale di Ravenna I° e II° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	137,00	137,00	-	Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-
		Hub Portuale di Ravenna III° e IV° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	246,00	-	246,00	Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-
		Hub Portuale di Ravenna: infrastrutture ferroviarie retroportuali	RFI	70,00	-	70,00	Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	12.35 Hub Portuale di Ravenna			453,00	137,00	316,00				
	12.37 Hub portuale di Venezia	Hub portuale di Venezia: porto di altura ed allacci	AP, MAV, ANAS, RFI	2.467,00	1.732,00	735,00	Veneto	Core network	Progettazione	-
	12.37 Hub portuale di Venezia			2.467,00	1.732,00	735,00				
	12.38 Porto di Marina di Carrara	Interfaccia Porto - Città sistemazioni d'accesso	Autorità Portuale / Comune Marina di Carrara	38,43	13,43	25,00	Toscana	Completamento PIS	Progettazione	-
	12.38 Porto di Marina di Carrara			38,43	13,43	25,00				
	12.40 Hub Portuali - Porto di Napoli e di Salerno	Hub Portuali - Porto di Napoli	Aut. Port. di Napoli	240,00	240,00		Campania	Core network	Progettazione	-
		Nuova darsena porto di levante/adeguamento o collegamento ferroviario	Auto Port di Napoli / Regione Campania	450,00	410,00	40,00	Campania	Core network	Progettazione	-
		Porto di Pozzuoli	commissario e- l 887/84	45,00	17,50	27,50	Campania	completamento PIS	Progettazione	-
		Collegamento tangenziale di Napoli rete viaria e porto di Pozzuoli	commissario e- l 887/84	153,78		153,78	Campania	completamento PIS	Progettazione	-
		Hub Portuali - Porto di Salerno	Aut. Port. di Salerno	73,00	73,00		Campania	Core network	Progettazione	-
	12.40 Hub Portuali - Porto di Napoli e di Salerno			961,78	740,50	221,28				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
12.HUB Portuali	12.HUB Portuali			9.497,05	4.314,85	5.280,23				
	13.10 Hub Interportuali - Gioia Tauro	Gioia Tauro Allacciamenti ferroviari	Aut. Port. Gioia Tauro	3,00	0,48	2,52	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Gioia Tauro capannoni prefabbricati	Aut. Port. Gioia Tauro	5,53	0,24	5,29	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Hub Int. G.Tauro Prog. reti materiali e viabilità	Aut. Port. Gioia Tauro	13,50	12,19	1,31	Calabria	Core network	Realizzazione	
		Gioia Tauro ingresso pedonale aereo zona MCT	Aut. Port. Gioia Tauro	1,58	0,33	1,25	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Gioia Tauro laboratori Fitopatologici	Aut. Port. Gioia Tauro	0,25	0,04	0,21	Calabria	Core network	Progettazione	-
		"Gioia Tauro magazzini ""Piastra del freddo""	Aut. Port. Gioia Tauro	30,00	1,20	28,80	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Gioia Tauro parcheggio multipiano zona MCT	Aut. Port. Gioia Tauro	8,00	1,90	6,10	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Gioia Tauro coll.to rigassificatore piastra freddo	Aut. Port. Gioia Tauro	11,70	1,87	9,83	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Gioia Tauro sistemazione piazzale Nord del Porto	Aut. Port. Gioia Tauro	0,50	0,01	0,49	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Gioia Tauro strada S. Ferdinando - piazz.le Porto	Aut. Port. Gioia Tauro	2,10	0,10	2,00	Calabria	Core network	Progettazione	-
	13.10 Hub Interportuali - Gioia Tauro			76,16	18,36	57,80				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	13.15 Hub Interp - Nola Battipaglia Marc	Interporto di Battipaglia - 1 lotto funzionale	Salerno Interporto	-	-	-	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
		Interporto di Battipaglia - 2 lotto funzionale	Salerno Interporto	-	-	-	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
		Interporto di Battipaglia - lotto di completamento	Salerno Interporto	-	-	-	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
		Opere di completamento Marcianise Maddaloni	Interporto Sud Europa	31,99	31,99	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Hub Interportuali Nola potenziato infrastrutture	Presidente della regione Campania	16,16	16,63	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione	77,08%
	13.15 Hub Interp - Nola Battipaglia Marc			48,15	48,62	-				
	13.20 Hub Interportuali - Area romana	Piastra logistica Civitavecchia Adeguamento sedime	Comune Civitavecchia	4,17	4,79	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	99,52%
		Piastra logistica Civitavecchia coll.tore fognario	Comune Civitavecchia	1,16	1,49	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	98,28%
		Piastra log. di Civitavecchia Orte	Comune Civitavecchia	0,1	0,23	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	90,00%
		Piastra Civitavecchia rampe d'ingresso	Comune Civitavecchia	1,13	0,85	0,28	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Piastra logistica Civitavecchia Recinzione	Comune Civitavecchia	2,48	3,56	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Piastra logistica Civitavecchia a spost.to Acquedotto	Comune Civitavecchia	0,16	0,25	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Interporto Roma Fiumicino: opere d'infrastruttura	Regione Lazio	43,25	-	43,25	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-
		Interporto Roma Fiumicino: raccordo ferroviario e stradale	Regione Lazio	58,81	-	58,81	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	-
	13.20 Hub Interportuali - Area romana			111,26	11,17	102,34				
	13.25 Hub Interportuali - Segrate	Hub Interportuali Segrate 1 lotto, 2° stralcio (SS 103 Antica di Cassano)	Provincia di Milano	123,50	123,50	-	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	-
	13.25 Hub Interportuali - Segrate			123,50	123,50	-				
	13.30 Hub Interp. Jesi - Infrastrutture di allaccio	Sistema Interportuale di Jesi	Società Interporto Jesi	95,00	-	95,00	Marche	Core network	Progettazione	-
	13.30 Hub Interp. Jesi - Infrastrutture di			95,00	-	95,00				
	13.35 Hub interportuale - Novara	Hub Interportuali Novara ponte sul Terdoppio.	CIM centro interportuale merci	3,99	3,99	-	Piemonte	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Centro Interportuale Merci Novara Terminale Ovest	CIM centro interportuale merci	92,28	104,96	-	Piemonte	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
	13.35 Hub interportuale - Novara			96,27	108,95	-				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (min di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (min di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	13.40 Hub Interportuali - Area brindisina	Hub Interportuali area brindisina	Regione Puglia	88,98	-	88,98	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
	13.40 Hub Interportuali - Area brindisina			88,98	-	88,98	-			
	13.45 Hub Interportuali - Catania	Hub Interportuali - Catania 1° stralcio fase 1	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	77,92	81,15	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Hub Interportuali - Catania 2° stralcio fase 1	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	28,15	13,51	14,64	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
	13.45 Hub Interportuali - Catania			106,07	94,66	14,64	-			
	13.50 Hub Interportuali - Termini Imerese	Hub Interportuali Termini Imerese	Regione Sicilia	78,87	78,87	-	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
	13.50 Hub Interportuali - Termini Imerese			78,87	78,87	-	-			
	13.55 Hub Interportuali Augusta	Hub Interportuali Augusta	Regione Sicilia	85,00	85,00	-	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
	13.55 Hub Interportuali Augusta			85,00	85,00	-	-			
	13.61 Hub Interp. Palermo Messina Trapani	Hub Interp. Palermo Messina Trapani	Regione Sicilia	-	-	-	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione	-
	13.61 Hub Interp. Palermo Messina Trapani			-	-	-	-			
	13.75 Hub Interportuali - Piastra Logistica	Piastra Logistica Umbra Citta' di Castello	Regione Umbria	17,20	18,65	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione	4,87%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Piastra Logistica Umbra Foligno 1° stralcio	Regione Umbria	30,52	30,71	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione	0,33%
		Piastra Logistica Umbra Foligno 2° stralcio	Regione Umbria	8,21	-	8,21	Umbria	Completamento PIS	Progettazione	-
		Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 1° stralcio	Regione Umbria	22,82	23,23	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione	73,99%
		Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 2° stralcio	Regione Umbria	16,19	-	16,19	Umbria	Completamento PIS	Progettazione	-
	13.75 Hub Interportuali - Piastra Logistica			94,94	72,59	24,40	-			
	13.80 Hub Interportuale Sist. idrov. padano	Progetto multiobiettivo di regimazione del fiume Po	AIPO	1,80	2,00	0,20	Lombardia Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-
		Sistemazione corrente libera fiume Po	AIPO	-	-	-	Lombardia Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-
		Eliminazione perdite canale CR-Pizzighettone	AIPO	-	-	-	Lombardia	Core network	Progettazione	-
	13.80 Hub Interport. Sist. idrov. padano			1,80	2,00	0,20	-			
	13.85 Hub Interport. Porto di Cremona	Hub Interport. Porto di Cremona		24,00	-	24,00	Lombardia	Core network	Progettazione	-
	13.85 Hub Interport. Porto di Cremona			24,00	-	24,00	-			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	13.90 Hub interportuali Livorno Guasticce	Hub Interportuali - Livorno/Guasticce	Interporto toscano Amerigo Vespucci	26,07	26,07	-	Toscana	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Hub Interportuale Guasticce - Scavalco ferroviario	Interporto toscano Amerigo Vespucci	14,00	5,00	9,00	Toscana	Completamento PIS	Progettazione	-
	13.90 Hub interportuali Livorno Guasticce			40,07	31,07	9,00	-	-	-	-
13.HUB Interportuali	13.HUB Interportuali			1.070,07	674,79	415,96	-	-	-	-
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	14.05 sist.trasp.rapido di massa guida vincolata	Metropolitana di Parma linea B	Metro Parma S.p.A.	-	-	-	Emilia Romagna	Intervento revocato	Progettazione	-
		Metropolitana Parma linee A e C	Metro Parma S.p.A.	-	-	-	Emilia Romagna	Intervento revocato	Progettazione	-
	14.05 sist.trasp.rapido di massa guida vincolata			-	-	-	-	-	-	-
	14.10 Coll. ferroviari Aeroporti Verona	Collegamenti ferroviari all'Aeroporto Verona	RFI	90,40	-	90,40	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
		Collegamento ferroviario Aeroporto Venezia	RFI	223,92	1,23	222,69	Veneto	Completamento PIS	Progettazione	-
	14.10 Coll. ferroviari Aeroporti Verona			314,32	1,23	313,09	-	-	-	-
	14.30 Adeguamento dell'Aeroporto d'Abruzzo	Adeguamento e messa a norma Aeroporto d'Abruzzo	SAGA - Aeroporto dell'Abruzzo	6,50	-	6,50	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
	14.30 Adeguamento			6,50	-	6,50	-	-	-	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	dell'Aeroporto d'Abruzzo									
	14,35 Ammodernamento dell'Aeroporto di Palermo	Ammodernamento Tecnologico dell'Aeroporto di Palermo	ENAV	18,24	18,51	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
	14,35 Ammodernamento dell'Aeroporto di Palermo			18,24	18,51	-				
	14,40 Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio	Collegamento a Milano da Nord (diretrice Sempione)	RFI			-	Lombardia	Core network	Progettazione	-
		Collegamento ferroviario a Bergamo e Milano: connessione aeroporto e città di Bergamo	RFI / SACBO			-	Lombardia	TEN-T	Progettazione	-
		Tangenziale sud di Bergamo: tratta Zanica/Stezzano	ANAS			-	Lombardia	Core network	Realizzazione	-
		Terza corsia A13 da Bologna a Ferrara	Regione Emilia Romagna			-	Emilia Romagna	Core network	Progettazione	-
		Collegamento people mover tra la stazione ferroviaria di Bologna centrale e l'aeroporto Guglielmo Marconi.	Regione Emilia Romagna	91,84	91,84	-	Emilia Romagna	Core network, privati	Progettazione	-
		Interporto di Chieti-Pescara	Regione Abruzzo			-	Abruzzo	Core network	Realizzazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Ferroviaria Pescara-Roma: realizzazione di un parcheggio di scambio.	Regione Abruzzo	-	-	-	Abruzzo	Core network	Progettazione	-
		Ferrovia potenziamento del collegamento fra le linee FL1 e FL5 (tratto Ponte Galeria - Maccarese)	Regione Lazio	-	-	-	Lazio	Core network	Progettazione	-
		Realizzazione corridoio della mobilità tra Acilia e l'Aeroporto di Fiumicino (linea metropolitana o Light Rail), estensione linea metropolitana Roma-Lido-aeroporto	Regione Lazio	-	-	-	Lazio	Core network	Progettazione	-
		Potenziamento di via della Scafa	Regione Lazio	-	-	-	Lazio	Core network	Progettazione	-
		Connessione ferroviaria dello scalo alla linea FL 3	Regione Lazio	-	-	-	Lazio	Core network	Progettazione	-
		Linea ferroviaria Catanzaro Lido - Lamezia Terme Centrale tratto in ammodernato	Regione Calabria	-	-	-	Calabria	Core network	Progettazione	-
		Realizzazione degli Autoporti di Vittoria (presso Comiso) e di Melilli (presso Siracusa)	Regione Sicilia	-	-	-	Sicilia	Core network	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	14.40 Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di affaccio			91,84	91,84	-				
	14.42 Interventi di sicurezza in mare	Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania	Capitanerie di porto	-	-	-	Abruzzo Campania Liguria Sardegna Sicilia		Progettazione	
14. Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	14.42 Interventi di sicurezza in mare			430,90	111,58	319,59				
15. Schemi Idrici	15.05 Schemi Idrici Abruzzo	Disinquinamento Aterno Pescara	Commissario Delegato Fiume Aterno	36,51	4,80	31,71	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione	
		Casse d'espansione per la sicurezza di L'Aquila	Commissario Delegato Fiume Aterno	50,00	-	50,00	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione	
		Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno 2° st. - 2	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	-	-	-	Abruzzo, Molise	Completamento PIS	Progettazione	
		Completamento Sistema acquedottistico Val Pescara	Az. Cons. Acqued. ACA	-	-	-	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	
		Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno 2° st. - 1	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	18,23	5,00	13,23	Abruzzo, Molise	Completamento PIS	Progettazione	

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Potenziamento Acquedotto del Ruzzo Lotto1	Regione Abruzzo	18,36	36,81	-	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione	100%
		Potenziamento acquedotto del Ruzzo completamento	Regione Abruzzo	51,47	-	51,47	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
		Vasche accumulo e impianti irrigui Piana Fucino	Regione Abruzzo	-	-	-	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione	-
	15.05 Schemi Idrici Abruzzo			174,57	46,61	146,41				
	15.10 Schemi Idrici Basilicata	Acquedotto Basento Camastra 1° lotto funzionale	Regione Basilicata	22,69	-	22,69	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione	-
		Acqued Basenta-Camastra condotte maestre 2° lotto	Acquedotto Lucano S.p.A.	15,00	-	15,00	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione	72,63%
		Acq. Frida Sinni Pertusillo Montalbano I. 1° lotto	Regione Basilicata	14,74	16,00	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione	92,20%
		Acq. Frida Sinni Pertusillo Montalbano I. 2° lotto	Regione Basilicata	14,00	-	14,00	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione	-
		Acquedotto dell'Agri condotte maestre 1° lotto	Regione Basilicata	13,30	17,28	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione	-
		Acqued. dell'Agri integr condotte maestre 2 lotto	Regione Basilicata	8,00	-	8,00	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione	-
		Ristrutturazione telecontrollo adduttore Sinni	Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia	18,40	18,40	-	Basilicata, Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	75,00%

Systema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Completamento schema Basento Bradano settori G	Regione Basilicata	85,70	85,70	-	Basilicata	Confermato	Realizzazione	
		Completamento schema Basento Bradano settori A e T	Regione Basilicata	65,00	-	65,00	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione	-
		Schema Basento Bradano tronco di Acerenza 3° lotto	Regione Basilicata	101,78	101,77	0,01	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione	5,26%
		Adeguamento Opere Captazione valli Noce e Sinni	Regione Basilicata	21,56	21,57	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione	85,95%
		Prog. cont.ne utenze civili industriali agricole	Regione Basilicata	45,40	59,52	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Ristrutturazione adduttore S.Giuliano Ginosa L 2	Cons. Bonif. Bradano/Metaponto	31,88	31,87	0,01	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione	
	15.10 Schemi Idrici Basilicata			457,45	352,11	124,71				
	15.15 Schemi Idrici Calabria	1A Menta condotta forzata e c.le idroelettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	14,39	17,73	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		1B Menta c.le idroelettrica op. elettromeccaniche	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	7,54	7,54	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione	49,17%
		2A Menta opere a valle della c.le elettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	44,38	44,38	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione	94,77%
		2B Menta Impianto di potabilizzazione	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	11,13	15,43	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		3 Menta compl.to galleria derivaz. e opera presa	Regione Calabria	23,08	25,87	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione	94,71%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
	15.15 Schemi Idrici Calabria			100,52	110,95	-				
	15.20 Schemi Idrici Campania	Sistema adduzione principale città di Napoli	ARIN Azienda Risorse Idriche di Napoli	74,38	7,46	66,92	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
		Ristr.ne rete irrigua impianti comuni Albanella ecc	Consorzio di Bonifica di Paestum - sinistra Sele	-	-	-	Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
	15.20 Schemi Idrici Campania			74,38	7,46	66,92				
	15.25 Schemi Idrici Molise	Acquedotto Molisano Centrale e schema B.M.	Regione Molise	68,03	83,64	-	Molise	Completamento PIS	Realizzazione	96,77%
		Irrigazione basso Molise acque Biferno e Fortore	Cons. Bonif. Integr.Larinense	75,00	75,00	-	Molise	Confermato	Realizzazione	
		Ristrutturazione dell Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	30,39	28,66	1,73	Molise	Completamento PIS	Realizzazione	73,76%
	15.25 Schemi Idrici Molise			173,42	187,30	1,73				
	15.30 Schemi Idrici Puglia	Acquedotto del Sinni - Raddoppio	E.I.PLI	148,00	-	148,00	Puglia	Completamento PIS	Progettazione	-
		Acquedotto del Sinni 1 lotto Condotta	A.Q.P.	18,06	22,00	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Acquedotto del Sinni 2 lotto serbatoio S. Paolo	A.Q.P.	15,60	17,20	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Acquedotto del Sinni 3 Lotto serbatoio di Secli	A.Q.P.	37,52	37,50	0,02	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	
		Compl.to impianti d-Ofanto Rendina A. di Lavello	Cons. Bonif. Vulture Alto Bradano	19,68	19,88	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	66,16%
		Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis messa in sicurezza	Comm. Straordinario Pavoncelli	10,40	10,40	-	Campania Puglia	Confermato	Realizzazione	12,06%
		Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis completamento.	Comm. Straordinario Pavoncelli	156,14	156,14	-	Campania Puglia	PNS	Realizzazione	
		Impianto potabilizzazione acque Conza della Campania	A.Q.P.	53,00	53,00	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	68,81%
	15.30 Schemi Idrici Puglia			458,40	316,12	148,02	-			
	15.35 Schemi Idrici Sardegna	Utilizzazione irrigua Rii Monti Nieddu L 1	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	83,22	83,22	-	Sardegna	Confermato	Realizzazione	
		Condotta pedemontana di adduzione irrigua Lotto 2	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	-	-	-	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-
		Schema idrico del Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla 2° e3° lotto	ENAS	-	-	-	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Schema n° 39 P.R.G.A. approvvigionamento L 2° e 3°	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	55,20	55,20	-	Sardegna	Confermato	Realizzazione	
		Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 1° e 2° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	53,89	54,56	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 3° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	18,58	18,58	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	39,67%
		Interc. Tirso e Flumendosa 4° lotto: collegamento Sulcis - Iglesiente	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	50,00	50,00	-	Sardegna	PNS	Realizzazione	
	15.35 Schemi Idrici Sardegna			260,89	261,56	-				
	15.40 Schemi idrici Sicilia	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	38,16	65,89	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		Acquedotto Gela Licata Aragona e serbatoio S.Leo	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	55,51	89,20	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
		"Acquedotto Montescuro Ovest"	Ag. regionale rifiuti e acque Regione Siciliana	73,75	86,20	-	Sicilia	Confermato	Realizzazione	100,00%
	15.40 Schemi idrici Sicilia			167,42	241,29	-				
15.Schemi Idrici	15.Schemi Idrici			1.867,05	1.523,40	487,79				
16.Giacimenti Idrocarburi	16.05 Giac. Idrocarburi - Tempa Rossa	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	Total Italia S.p.A.	1.394,90	1.394,90	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione	1,05%

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	Salvanzamento lavori
	16.05 Giac. Idrocarburi - Tempa Rossa			1.394,90	1.394,90	-				
16. Giacimenti Idrocarburi	16. Giacimenti Idrocarburi			1.394,90	1.394,90	-				
17. Rete Elettrica di Trasmissione	17.05 Rete Elettrica - Linea Turbigo - B	Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	Terna S.p.A.	46,50	46,50	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
	17.05 Rete Elettrica - Linea Turbigo - Bovisio			46,50	46,50	-				
	17.10 Rete Elettrica - San Fiorano/ Robb	Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) Robbia (CH)	Terna S.p.A.	23,00	23,00	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione	100,00%
	17.10 Rete Elettrica - San Fiorano/ Robbia			23,00	23,00	-				
	17.15 Elettrodotto 380kV Matera - Santa	Elettrodotto 380kV Matera S. Sofia	Terna S.p.A.	12,00	12,00	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione	
	17.15 Elettrodotto 380kV Matera - Santa Sofia			12,00	12,00	-				
	17.20 Coll. SAPEI 500KVcc Fiume Santo Latina	Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc	Terna S.p.A.	520,00	520,00	-	Lazio, - Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	
		Collegamento sottomarino SAPEI 500KVcc ulteriore stralcio	Terna S.p.A.	30,00	30,00	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	
	17.20 Coll. SAPEI 500KVcc Fiume Santo Latina			550,00	550,00	-				
	17.25 Elettrod 380kV S. Barbara-Tavarnuzze-Ca	Elettrodotto 380kV S. Barbara Tavarnuzze Casellina	Terna S.p.A.	90,00	90,00	-	Toscana	Completamento PIS	Realizzazione	

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili tà (mln di €)	Totale fabbisogn o (mln di €)	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa	sal avanzamen to lavori
	17.25 Elettrod 380kV S. Barbara-Tavarnuzze-Ca			90,00	90,00	-				
	17.28 Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso	Civitavecchia - Attuazione del programma di ricerca e sviluppo delle attività industriali connesse alla realizzazione della produzione di energia elettrica da moto ondoso mediante l' utilizzo di cassoni Revec 3 e turbine di produzione nazionale.		-	-	-	Lazio	Completamen to PIS	Progettazio ne	-
	17.28 Ricerca e sviluppo produzione elettrica da moto ondoso			-	-	-				
17.Rete Elettrica di Trasmissione	17.Rete Elettrica di Trasmissione			721,50	721,50	-				
18.Piano Interventi nelle Telecomunicazio ni	18.05 Piano Interventi nelle Telecomunic	Piano Interventi nelle Telecomunicazioni		-	-	-	Multiregiona le	Completamen to PIS	Progettazio ne	-
	18.05 Piano Interventi nelle Telecomunic			-	-	-				
18.Piano Interventi nelle Telecomunicazio ni	18.Piano Interventi nelle Telecomunicazio ni			-	-	-				

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
19. Infrastrutture Istituzionali	19.05 Sedi Istituzionali	Sedi Istituzionali	Provveditore per l'Abruzzo, Lazio e Sardegna	346,30	346,30	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione	
	19.05 Sedi Istituzionali			346,30	346,30	-				
	19.06 Piccole e Medie Opere	Piccole e Medie Opere Basilicata - Puglia	Provveditore per la Basilicata e Puglia	81,30	81,30	-	Basilicata, Puglia	Completamento PIS	Realizzazione	
		Piccole e Medie Opere Campania - Molise	Provveditore per la Campania e Molise	97,21	97,21	-	Campania, Molise	Completamento PIS	Realizzazione	
		Piccole e Medie Opere Calabria - Sicilia	Provveditore per la Calabria e Sicilia	182,00	182,00	-	Calabria, Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione	
		Piccole e Medie Opere Sardegna	Provveditore per l'Abruzzo, Lazio e Sardegna	38,49	38,49	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione	
	19.06 Piccole e Medie opere			399,00	399,00	-				
	20.00 Decreto del fare	Programma interventi RFI	RFI	576,00	576,00	-	Multiregionale	Completamento PIS	Realizzazione	
		Programma piccoli interventi ANAS	ANAS	600,00	600,00	-	Multiregionale	Completamento PIS	Realizzazione	

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		Rho - Monza II lotto variante: attraversamento in sotterranea linea ferroviaria Milano-Saronno	Provveditorato interregionale OO.PP Regione Lombardia-Liguria	55,00	55,00		Lombardia	Completamento PIS E-po	Realizzazione	
		Collegamento Valle d'Aosta	Regione Valle d'Aosta	27,00	27,00		Valle d'Aosta	Completamento PIS	Realizzazione	
	20.0 Decreto del fare			1.258,00	1.258,00					
	21.0 Decreto Destinazione Italia	Collegamento SS 11 SS 233 lotto 1B	ANAS	17,20	17,20		Lombardia	Completamento PIS E-po	Realizzazione	
		allacci ferroviari Porto di Trieste: Rifunionalizzazione Stazioni di Trieste Campo Marzio e linee di collegamento allacci ferroviari Porto di Genova: collegamento del Porto di Genova con il Parco Campasso e con le linee dei Giovi	RFI	50,00	50,00		Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione	
			RFI	25,80	25,80		Liguria	Core network	Progettazione	
	21.0 Decreto Destinazione Italia			93,00	93,00					
	22.0 Decreto legge 133/2014	Variante della "Tremezzina" sulla strada statale internazionale 340 "Regina"	ANAS	210,00	210,00		Lombardia	Completamento PIS	Progettazione	

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili- tà (mln di €)	Totale fabbisogn- o (mln di €)	Regioni	Classificazio- ne	Fase attuativa	sal avanzamen- to lavori
		Ss Val di Sangro Asse viario Gamberale – Civitaluparella in Abruzzo	ANAS	120,00	120,00	-	Abruzzo	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	-
		SS 212 "della Val Fortore" Lavori di completamento dallo svincolo di S. Marco di Cavoti a S.Bartolomeo in Galdo	ANAS	70,00	70,00	-	Campania	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	-
		Completamento e ottimizzazione della Torino – Milano con la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS 32 e la SP 299-Tangenziale di Novara-lotto 0 e lotto 1	ANAS	72,00	72,00	-	Piemonte	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	-
		Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR	provv OOP Lazio	145,00	145,00	-	Lazio	Core network	Progettazio- ne	-
		Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino	Comune di Torino	25,00	25,00	-	Piemonte	Core network	Progettazio- ne	-
		opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri entro il 30 giugno 2014 o richieste inviate ai sensi	eell	500,00	500,00	-	Diffusi	Completamen- to PIS	Progettazio- ne	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa	sal avanzamento lavori
		dell'art.18 comma 9 della Legge 98/2013.								
		interventi di completamento di beni immobiliari demaniali di competenza dei provv OOPP	provv OOPP	100,00						-
		Quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca Pistoia	RFI	250,00	250,00		- Toscana	Completamento PIS	Progettazione	-
		messa in sicurezza asse ferroviario Cuneo Ventimiglia	RFI	29,00	29,00		- Piemonte	Completamento PIS	Progettazione	-
		Aeroporto di Firenze realizzazione seconda pista	ADF	50,00	50,00		- Toscana	Core network	Progettazione	-
		Aeroporto di Salerno	ADS	40,00	40,00		- Campania	Completamento PIS	Progettazione	-
	21.0 Decreto legge 133/2014			369,00	369,00					
		Totale generale		234.931,53	120.843,65	115.410,61				

I diversi colori si riferiscono all'adeguamento dell'XI allegato infrastrutture a seguito del rilascio dell'intesa della Conferenza Stato Regioni avvenuta in data 16 aprile 2014, così come approvato nella seduta dle CIPE del 1 agosto 2014

3. Tabella 0.1 Il consolidato: le opere in realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Trafoforo di sicurezza del Frejus (parte italiana e lato Italia)	SITAF Soc. Italiana Traforo Autostradale Frejus	204,7	204,70	-	Piemonte	Core network	Realizzazione
	1.05 Traforo del Frejus			204,70	204,70	-	-	-	-
		Torino - Lione: opere di compensazione fase 1	Lyon Turin Ferroviare	10,00	10,00	-	Piemonte	Core network	Realizzazione
		Torino - Lione: opere di compensazione fase 2	Lyon Turin Ferroviare	30,00	-	30,00	Piemonte	Core network	Realizzazione
		Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante	Lyon Turin Ferroviare	143,00	143,00	-	Piemonte	Core network	Realizzazione
	1.10 Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione			183,00	153,00	30,00	-	-	-
	1.15 Sempione traforo ferroviario			-	-	-	-	-	-
	1.20 Brennero traforo ferroviario ed interventi d' accesso	Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	RFI	260,00	260,00	-	Trentino Alto Adige	Core network	Realizzazione
		1° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	280,00	280,00	-	Trentino Alto Adige	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		2° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	297,00	297,00	-	Trentino Alto Adige	Core network	Realizzazione
		Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 1 (fluidificaz.)	RFI	43,60	43,60	-	Trentino Alto Adige	Completamento PIS	Realizzazione
	1.20 Brennero traforo ferroviario ed interventi d'accesso			880,60	880,60	-	-	-	-
01.Valichi	0.1 Valichi			1.268,30	1.238,30	30,00	-	-	-
02.Corridoio Plurimodale Padano	2.05 Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-K	Linea AV/AC MI - VR (tratta Treviglio-Brescia) I L	RFI	1.130,95	1.130,95	-	Lombardia, Veneto	Core network	Realizzazione
		Linea AV/AC MI-VR (tratta Treviglio-Brescia) II L	RFI	919,05	919,05	-	Lombardia	Confermato	Realizzazione
	2.05 Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-K			2.050,00	2.050,00	-	-	-	-
		Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	RFI	223,00	223,00	-	Lombardia	Core network	Realizzazione
		Accessibilità ferroviaria Malpensa - terminal T1-T2;	RFI	114,00	69,00	45,00	Lombardia	Expo	Realizzazione
		Linea Saronno Seregno	FerrovieNord S.p.A.	75,50	75,51	-	Lombardia	Comprehensive network	Realizzazione
	2.15 Accessibilità Ferroviaria Malpensa			412,50	367,51	45,00	-	-	-
	2.25 Accessibilità Ferroviaria Valtelli	Accessibilità Ferroviaria Valtellina	RFI	90,38	90,38	-	Lombardia	Comprehensive network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	2.25 Accessibilità Ferroviaria Valtelli			90,38	90,38	-			
		Monte Bianco funivia P. Entreves	Regione Val d' Aosta	144,79	74,79	70,00	Valle d' Aosta	Comprehensive network	Realizzazione
	2.30 Tunnel Monte Bianco			144,79	74,79	70,00			
		A4 Raccordo autostradale Villesse Gorizia	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	151,62	160,22	-	Friuli Venezia Giulia	Core network	Realizzazione
		(P) Tang. Sud Brescia Ospitaletto (A4) Montichiari lotti 1-2-3-4	ANAS	295,00	212,50	82,50	Lombardia	Core network	Realizzazione
		A4 VE-TS Nuovo Casello Auto.le di Meolo KM 19+690	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	35,19	35,19	-	Veneto	Core network	Realizzazione
		A4 VE-TS - Quarto D'Altino - S. Donà' di Piave	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	365,55	365,55	-	Veneto	Core network	Realizzazione
		A4 VE-TS Tratto Gonars - Villesse	ANAS	215,28	215,29	-	Friuli Venezia Giulia	Core network	Realizzazione
		Aut. A4 Milano Bergamo Brescia 4 corsia+emerg.	ANAS	397,56	397,56	-	Lombardia	Core network	Realizzazione
		Autostrada A4 Torino Milano	SATAP SpA	283,00	283,00	-	Lombardia, Piemonte	Core network	Realizzazione
		Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	SATAP SpA	235,00	276,42	-	Lombardia, Piemonte	Core network	Realizzazione
		(P) A4 la Valtrompia (coll.Brescia - Lumezzane) T1	ANAS	258,60	258,60	-	Lombardia	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	2.35 Complet. strad. Corridoio5 e valichi			2.236,80	2.204,33	82,50			
		SS 38 Stelvio 1°Lotto 1°Str. Fuentes Cosio	ANAS	255,00	279,95	-	Lombardia	Core network	Realizzazione
	2.45 Accessibilità stradale Valtellina			255,00	279,95	-			
	2.65 Asse Pedemontano-Piemonte, Lombardi	Pedemontana lombarda Dalmine Como, Varese e Valico del Gaggiolo ed opere a esso connesse	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	4166,46	4.166,46	-	Lombardia	Core network Expo	Realizzazione
		Bergamo Lecco:Var SS 639 prov Lecco L. S. Gerolamo	Provincia di Lecco	93,67	93,67	-	Lombardia	Core network	Realizzazione
		Superstrada pedemontana Veneta	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità		2.280,00	2.280,00	-	Veneto	Core network
	2.65 Asse Pedemontano-Piemonte, Lombardi			6.540,13	6.540,13	-			
	2.70 Asse Autostradale Medio Padano	Brescia-Bergamo-Milano Brebemi	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1611,3	1.611,30	-	Lombardia	Core network Expo	Realizzazione
		Passante autostradale di Mestre	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	1.185,99	1.185,99	-	Veneto	Core network	Realizzazione
		(P) Tangenziale EST Milano	Concessioni Autostradali Lombarde (C.A.L.) S.p.A.	1659,9	1.659,90	-	Lombardia	Core network Expo	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	2.70 Asse Autostradale Medio Padano			4.457,19	4.457,19	-			
	2.75 Riqualifica SS 415 Pausse	SS 415 Pausse Peschiera Borromeo Spino d'Adda	Provincia di Milano	162,8	139,30	23,50	Lombardia	Comprehensive network	Realizzazione
	2.75 Riqualifica SS 415 Pausse			162,80	139,30	23,50			
02. Corridoio Plurimodale Padano	02. Corridoio Plurimodale Padano			16.349,59	16.203,58	221,00			
	3.05 Asse Ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia								
	3.10 Asse Autostrada Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 1	Società Autocisa SpA	513,53	513,53	-	Emilia Romagna	Comprehensive network, privati	Realizzazione
	3.10 Asse Autostrada Brennero-Verona-Parma-La Spezia			513,53	513,53	-			
03. Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	03. Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero			513,53	513,53	-			
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	4.05 Asse ferr. Ventimiglia-Genova-Novara	Potenziamento Infrastrutturale Voltri Brignole	RFI	622,38	622,40	-	Liguria	Core network	Realizzazione
		Linea MI -GE - Terzo Valico dei Giovi - Lotto costruttivo 1° e contabilizzato progressivo	RFI	640,00	640,00	-	Liguria, Piemonte	Core network	Realizzazione
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 2	RFI	860,00	860,00	-	Liguria, Piemonte	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	4.05 Asse ferr. Ventimiglia-Genova-Novara			2.122,38	2.122,40	-			
	4.10 Potenziamento sistema Gottardo ferr			-	-	-			
	4.15 Asse ferr Salerno-RCalabria-Palermo	Tratta Fiumetorto - Cefalù - Castelbuono	RFI	938,80	938,80	-	Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione
		Tratta Patti - Messina	RFI	690,72	690,72	-	Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione
		Battipaglia-Paola-Reggio C. adeg. Tecnologico	RFI	230,00	230,00	-	Basilicata, Calabria, Campania	Core Network, PNS	Realizzazione
		Infrastruttura ferroviaria variante di Cannitello	Stretto di Messina	26,00	26,00	-	Calabria	Indifferibili	Realizzazione
	4.15 Asse ferr Salerno-RCalabria-Palermo			1.885,52	1.885,52	-			
	4.30 Asse Autostradale Cecina-Civitavecce	Cecina-Civitavecchia Corrid. Autostr. Tirrenico L1	ANAS	42,58	44,37	-	Toscana	Comprehensive network, PIS, privati	Realizzazione
		Cecina-Civitavecchia L. 6A Tarquinia Civitavecchia	ANAS	155,60	155,60	-	Lazio	Comprehensive network, PIS, privati	Realizzazione
	4.30 Asse Autostradale Cecina-Civitavecce			198,18	199,97	-			
	4.35 Adeguamento Cassia Roma-Viterbo			-	-	-			
		SS675 Umbro-Laziale Cinelli-SS1 Aurelia-Stralcio B	ANAS	117,00	117,00	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		SS 675 tronco 3 Lotto 1 stralcio A	ANAS	46,61	52,05	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
	4.40 Trasversale Nord Orte-Civitavecchia			163,61	169,05	-			
	4.45 Adeguamento Salaria			-	-	-			
	4.50 Adeguamento SS 156	S.S. 156 Monti Lepini	Regione Lazio	65,96	65,96	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
		SS 156 Monti Lepini - Ulteriori interventi	Regione Lazio	225,32	225,32	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
	4.50 Adeguamento SS 156			291,28	291,28	-			
		Collegamento A12 Roma (Tor de' Cenci)	Autostrade del Lazio S.p.A.	498,63	498,63	-	Lazio	Core network, privati	Realizzazione
		Corridoio Intermod.Integr. Pontino Roma - Latina	Autostrade del Lazio S.p.A.	1515,93	1.515,93	-	Lazio	Core network, privati	Realizzazione
	4.60 Pontina-A12-Appia e bret. Cisterna			2.014,56	2.014,56	-			
	4.65 A1(Capua) - Domiziana ed Adeguament			-	-	-			
	4.70 Asse autostradale Salerno - Reggio	Sa-Rc Km 012+800-014+454	ANAS	15,78	18,05	-	Campania	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 022+400-023+000	ANAS	37,20	38,01	-	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Sa-Rc Km 088+657-103+840	ANAS	43,69	43,69		Campania	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 139+000-148+000 3 ^A maxilotto/1	ANAS	517,86	517,86		Basilicata	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 153+400-173+900 3 ^A maxilotto/2	ANAS	633,77	633,77		Basilicata, Calabria	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 173+900-185+000 3 ^A maxilotto/3	ANAS	278,08	278,38		Calabria	Core Network, PNS	Realizzazione
		Sa-Rc Km 206+500-213+500 - Rescisso	ANAS	6,61	30,82		Calabria	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc: Nuovo svincolo di Pontecagnano km 17+750	ANAS	3,30	4,24		Campania	Core network	Realizzazione
		Sa Rc Km 369+800-378+500	ANAS	83,42	108,83		Calabria	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 382+475-383+100	ANAS	14,53	18,02		Calabria	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 003+000-008+000	ANAS	94,70	126,35		Campania	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 029+400-030+000	ANAS	11,02	11,02		Campania	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 047+800-053+800	ANAS	269,94	270,24		Campania	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 053+800-082+330	ANAS	510,78	597,04		Campania	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Sa-Rc Km 108+000-139+000	ANAS	988,97	988,96	0,01	Basilicata, Calabria, Campania	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 222+000-225+800	ANAS	146,66	146,66	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 286+000-304+200	ANAS	346,48	444,80	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 423+300-442+920	ANAS	634,22	634,22	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 004+500-005+500	ANAS	8,07	10,47	-	Campania	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 393+500-423+300	ANAS	1.124,69	1.124,69	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 353+000-355+700	ANAS	31,45	31,45	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Sa-Rc Km 148+000-153+400	ANAS	74,21	107,50	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 320+164-331+400	ANAS	65,38	110,73	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 359+400-369+800	ANAS	103,53	132,63	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Nord	ANAS	30,06	30,06	-	Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 008+000-012+800 carr. Sud	ANAS	55,92	55,92	-	Campania	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Autostr. Sa Rc Km 014+544-016+890	ANAS	14,06	14,06		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 016+890-022+400	ANAS	26,34	26,34		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 023+000-029+400	ANAS	31,82	31,82		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 030+000-036+000	ANAS	21,69	21,69		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 036+000-037+500	ANAS	15,42	15,42		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 037+500-040+100	ANAS	19,78	19,78		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 040+100-044+100	ANAS	85,81	85,81		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 044+100-047+800	ANAS	142,74	142,74		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 082+330-088+657	ANAS	39,02	39,02		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 103+840-108+000	ANAS	7,79	7,79		Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 213+500-222+000	ANAS	30,99	30,99		Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 225+800-234+700	ANAS	29,38	29,38		Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 234+700-244+700	ANAS	37,67	37,67		Calabria	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Autostr. Sa Rc Km 244+700-253+700	ANAS	38,66	38,66	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 253+700-258+200	ANAS	33,15	33,15	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 258+200-259+700	ANAS	33,15	33,15	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 304+200-312+400	ANAS	32,83	32,83	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 312+400-320+400	ANAS	22,76	22,76	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 331+400-337+800	ANAS	28,25	28,25	-	Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 348+600-359+400	ANAS	81,98	81,98	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 378+500-383+000	ANAS	38,39	38,39	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Km 383+000-393+500	ANAS	50,87	50,87	-	Calabria	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc: Sv. di Fratte km 002+500-003+000	ANAS	12,45	12,45	-	Campania	Core network	Realizzazione
		Autostr. Sa Rc Consuntivo lotti rescissi	ANAS	75,24	-	75,24	Campania	Core network	Realizzazione
	4.70 Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria			7.080,56	7.389,41	75,25			
	4.75 Asse autostradale Palermo-Messina	Asse autostradale Palermo Messina completamento	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	1.018,10	1.055,44	-	Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	4.75 Asse autostradale Palermo-Messina			1 018,10	1 055,44				
	4.80 Asse Autostradale Messina - Siracusa Gela	Catania-Siracusa. Localita' Passo Martino	ANAS	579,12	804,00		- Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione
		Rosolini Ragusa Tronco 1 Lotto 3 Avola	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	68,4	78,40		- Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Rosolini Ragusa Tronco 1 Lotto 4 Noto	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	86,76	93,62		- Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Rosolini Ragusa Tronco 2 Lotto 5 Rosolini	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	71,43	76,11		- Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Rosolini Ragusa Tronco 2-Lotto 6,7 Ispica 8 Modica	Consorzio autostrade siciliane S.p.A.	372,27	372,27		- Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
	4.80 Asse Autostradale Messina - Siracusa			1 177,98	1 424,40				
		Stefano Camastra - Gela Lotto B2 (ME-EN)	ANAS	73,85	73,85		- Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Stefano Camastra - Gela Lotto B4a (ME-EN)	ANAS	63,66	63,66		- Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Stefano Camastra - Gela Lotto B4b (ME-EN)	ANAS	101,93	101,93		- Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
	4.81 Asse Strad. Nord-Sud S. Camastra			239,44	239,44				
	4.82 Agrigento-Caltanissetta. A19 SS640	Agrigento Caltanissetta: A19 lotto 1	ANAS	499,55	499,56		- Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Agrigento-Caltanissetta A19: lotto 2	ANAS	990,00	990,00	-	Sicilia	Indifferibili Comprehensive network	Realizzazione
	4.82 Agrigento-Caltanissetta A19 SS640			1.489,55	1.489,56	-	-	-	-
	4.92 Palermo-Agrigento: SS 189-SS 121			-	-	-	-	-	-
	4.95 Napoli Pompei Salerno e raccordo	NA-Pompei-SA - km. 5+020 a 10+956	Autostrade Meridionali	149,01	149,01	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		NA-Pompei-SA - km. 10+956 a 12+037	Autostrade Meridionali	31,10	31,10	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		NA-Pompei-SA - km. 13+010 a 17+092	Autostrade Meridionali	78,64	78,64	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		NA-Pompei-SA -km. 17+665 a 19+269	Autostrade Meridionali	24,86	28,76	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		NA-Pompei-SA - km. 19+269 a 22+400	Autostrade Meridionali	60,98	60,98	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		Realizzazione nuovo svincolo Angri	Autostrade Meridionali	15,07	15,07	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
	4.95 Napoli Pompei Salerno e raccordo			359,66	363,56	-	-	-	-
04 Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	04 Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa			18.040,82	18.644,59	75,25	-	-	-
		Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	RFI	219,27	219,26	0,01	Puglia	Confermato	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Nodo di Falconara - I Lotto Funzionale	RFI	174,00	174,00	-	Marche	Completamento PIS	Realizzazione
	5.05 Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce			393,27	393,26	0,01			
	5.10 Teramo-Giulianova-S. Bened. del Tronto			-	-	-			
	5.15 Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 1	S.S.16 Foggia Cerignola 1° lotto	ANAS	25,78	25,78	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		S.S. 16 Foggia Cerignola 2° lotto	ANAS	40,62	43,38	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		S.S. 16 Foggia Cerignola 3° lotto	ANAS	31,58	40,28	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		S.S. 16 Adriatica variante di Cerignola	ANAS	20,25	23,10	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
	5.15 Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 1			118,23	132,54	-			
	5.20 Bari - Matera (Strada)	SS 96 variante Toritto da Altamura a Toritto	ANAS	37,37	37,37	-	Puglia	Core network	Realizzazione
		Adeguamento Direttrice Bari-Matera 1° lotto	ANAS	42,22	0,00	42,22	Puglia	Core network	Realizzazione
		Adeguamento Direttrice Bari-Matera 2° lotto	ANAS	25,93	25,93	-	Puglia	Core network	Realizzazione
		Adeguamento Direttrice Bari-Matera 3° lotto	ANAS	43,44	43,44	-	Basilicata	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	5.20 Bari - Matera (Strada)			148,96	106,74	42,22			
	5.25 Gioia del Colle - Matera (Strada)			-	-	-			
	5.30 SS 172 dei Trulli			-	-	-			
	5.35 Amm. colleg. SS106 casello TA-SS10	Amm. S.S.106 dir Casello Taranto SS 106 Jonica 2L	ANAS	21,06	21,06	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
	5.35 Amm. colleg. SS106 casello TA-SS10			21,06	21,06	-			
	5.40 Strada Maglie - S.M. Leuca	Strada Maglie S.M. di Leuca	ANAS	287,74	287,74	-	Puglia	Indifferibili Comprehensive network	Realizzazione
	5.40 Strada Maglie - S.M. Leuca			287,74	287,74	-			
	5.45 Complet. SS16-SS613 variante estern	Variante est. di Lecce completamento 2° str.	ANAS	29,92	35,53	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
	5.45 Complet. SS16-SS613 variante estern			29,92	35,53	-			
05 Corridoio Plurimodale Adriatico	05 Corridoio Plurimodale Adriatico			999,18	976,87	42,23			
	6.05 Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero			-	-	-			
	6.10 (P) Asse Ferroviario Milano - Firenze	(P) Nodo AV/AC di Firenze	RFI	-	-	-	Toscana	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	6.10 (P) Asse Ferroviario Milano - Firenze			-	-	-			
	6.15 Linea ferrov. Modena-Sassuolo-Reggio Emilia			-	-	-			
	6.20 (P) Asse Autostradale Variante di Valico	(P) Asse Autostradale Variante di Valico	ANAS	-	-	-	Emilia Romagna, Toscana	Core network	Realizzazione
	6.20 (P) Asse Autostradale Variante di Valico			-	-	-			
	6.25 Superstr. Reg. Ferrara Mare - addeg.			-	-	-			
	6.30 Nodo Stradale e Autostradale di Bologna			-	-	-			
	6.35 Collegamento strad. Campogalliano-Sassuolo	Colleg. strad. Campogalliano-Sassuolo	ANAS	506,00	506,00	-	Emilia Romagna	Core network, privati	Realizzazione
	6.35 Collegamento strad. Campogalliano-S			506,00	506,00	-			
	6.40 (P) Ampliamento A1 A22 Borgo Panigale	(P) Ampl. A1 A22 Borgo Panigale-4° corsia Modena/Bologna	ANAS	175,00	175,00	-	Emilia Romagna	Core network, privati	Realizzazione
	6.40 (P) Ampliamento A1 A22 Borgo Panigale			175,00	175,00	-			
	6.45 Nuova Tratta Modena-Lucca (A1-A22)			-	-	-			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	06. Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale			681,00	681,00	-			
07. Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	7.05 Progetto salvaguardia laguna e di V	MO.S.E. 7° assegnazione	Magistrato alle acque	230,00	230,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 8° assegnazione	Magistrato alle acque	106,00	106,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 9° assegnazione	Magistrato alle acque	346,94	346,94	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 10° assegnazione + ripristino della 9° trincea	Magistrato alle acque	860,33	860,33	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. Ulteriori assegnazioni future	Magistrato alle acque	627,00	-	627,00	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 1° assegnazione	Magistrato alle acque	494,98	494,98	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 2° assegnazione	Magistrato alle acque	725,76	725,76	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 3° assegnazione	Magistrato alle acque	380,29	380,29	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 4° assegnazione	Magistrato alle acque	243,17	243,17	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 5° assegnazione	Magistrato alle acque	400,00	400,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. opere complementari (legge speciale)	Magistrato alle acque	108,69	108,69	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili a (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		MO.S.E. Fondi D.L. 159/2007 art.22 c.2	Magistrato alle acque	170,00	170,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 6° assegnazione	Magistrato alle acque	320,00	320,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
		MO.S.E. 6° assegnazione 7 stralcio	Magistrato alle acque	480,00	480,00	-	Veneto	Indifferibili	Realizzazione
	7.05 Progetto salvaguardia laguna e città di Venezia			5.493,16	4.866,16	627,00	-	-	-
07. Salvaguardia della Laguna e Città di Venezia	07. Salvaguardia della Laguna e della Città di Venezia			5.493,16	4.866,16	627,00	-	-	-
	8.05 Ponte Stretto di Messina-Collegamen			-	-	-	-	-	-
08. Ponte Stretto di Messina	08. Ponte Stretto di Messina			-	-	-	-	-	-
		Potenziamento Orte-Falconara: Spoleto-Campello	RFI	98,56	98,56	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
		Potenzia. Orte-Falconara:Castelplanio-Montecarotto	RFI	43,00	43,00	-	Marche	Completamento PIS	Realizzazione
		Potenziamento Orte-Falconara: Fabriano-PM228	RFI	99,50	99,50	-	Marche	Completamento PIS	Realizzazione
	9.05 Trasn. ferroviaria Orte-Falconara			241,06	241,06	-	-	-	-
	9.10 Linea ferroviaria Passo Corese Rieti			-	-	-	-	-	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Potenziamento infrastrutturale Gioia Tauro Taranto	RFI	42,87	-	42,87	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione
	9.15 Trasn. ferroviaria Taranto-Sibari-R.			42,87	-	42,87			-
	9.20 AC Napoli - Bari			-	-	-			-
	9.25 Potenz. tecnol. veloci dors. appenn.			-	-	-			-
	9.30 (*) Nodo Bologna Casalecchio di Reno	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno	ANAS	253,6	162,00	91,60	Emilia Romagna	Core network, privati	Realizzazione
	9.30 (*) Nodo Bologna Casalecchio di Reno			253,60	162,00	91,60			-
	9.35 Valichi stradali appenninici Emilia Romagna			-	-	-			-
	9.37 Ammodernamento stradale Abetone	Ammodernamento S.S. dell' Abetone e del Brennero	ANAS	240,82	240,82	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione
	9.37 Ammodernamento stradale Abetone			240,82	240,82	-			-
		S.S. 63 Toscana rettifiche Fivizzano	ANAS	20,00	-	20,00	Toscana	Completamento PIS	Realizzazione
	9.45 Valichi Stradali Appenninici Toscan			20,00	-	20,00			-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità a (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	9.50 Raccordo Autostradale Siena-Firenze			-	-	-	-		
		Tratto1 : Grosseto Siena (lotti 5-6-7-8)	ANAS	214,31	271,12	-	Toscana	Core network	Realizzazione
		Tratto 1: Grosseto-Siena Lotto 3°	ANAS	44,96	46,22	-	Toscana	Core network	Realizzazione
	9.55 Asse viario Fano-Grosseto			259,27	317,34	-			
	9.60 Asse viario Marche-Umbria	05. SS77 Foligno-Pontelatrave ML1 / L2 / 2.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	673,13	536,13	137,00	Marche, Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
		02 SS77 Foligno-Pontelatrave ML1/L1/1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	484,88	484,88	-	Marche, Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
		01 S.S.77 Collesentino II-Pontelatrave ML1/L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	45,14	45,14	-	Marche	Completamento PIS	Realizzazione
		09 SS3 Pontecentesimo-Foligno ML1/L2/2.5	Quadrilatero Umbria Marche SpA	23,33	23,33	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
		10 SS76 F. di Vico e Serra San Quirico ML2 /L1/1.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	385,16	367,71	17,45	Marche, Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
		11 SS318 Pianello-Valfabbrica ML2 / L1 / 1.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	135,15	135,15	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
	9.60 Asse viario Marche-Umbria			1.746,79	1.592,34	154,45			
	9.65 Nodo Stradale Perugia			-	-	-			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	9.70 Strada Tre valli	Strada Tre valli - Tratto Eggi S. Sabino	Regione Umbria	10,06	14,56	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
	9.70 Strada Tre valli			10,06	14,56	-			
	9.75 Terni-Rieti (Strada)	Terni Rieti strada stralci A e B	ANAS	205,58	212,68	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
	9.75 Terni-Rieti (Strada)			205,58	212,68	-			
		Rieti L'Aquila Navelli innesti Km 58,000 e 68,500	ANAS	16,73	28,44	-	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione
		Rieti L'Aquila Navelli - S.S. 260 "Picente" dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila Lotto IV: dallo sv. di Marana allo sv. di Cavallari	ANAS	79,04	79,04	-	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione
		Variante Sud all'abitato de L'Aquila 2° Lotto	ANAS	17,23	21,16	-	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione
	9.80 Rieti L'Aquila Navelli (Strada)			113,00	128,64	-			
		S.S. 81 Piceno Aprutina - Ammodernamento	Provincia di Teramo	17,60	19,50	-	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione
		S.S. 81 Piceno Aprutina-Guardiagrele-Val di Sangro (da San Martino sulla Marrucina a Guardiagrele)	Provincia di Chieti	23,80	-	23,80	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
	9.82 Pedemontana Abruzzo-Marche (strada)			41,40	19,50	23,80			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	9.84 Collegamento Meridionale A1-A14			-	-	-	-		
	9.86 Benev.- Caserta-A1-Caian.- Grazz. e v	"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 5° lotto ex 4°"	Provincia di Benevento	20,62	23,09	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		"Strada ""Fondo Valle Isclero"" 4° lotto ex 6°"	Provincia di Benevento	50,28	46,70	3,58	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		Strada fondo valle isclero svincolo SS 7 Appia	Provincia di Benevento	6,57	6,60	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
	9.86 Benev.- Caserta-A1-Caian.- Grazz. e v			77,47	76,39	3,58			
	9.88 Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico	Strada a scorrimento veloce Lioni Grottaminarda completamento	MSE Comm. ad Acta L. 289/2002	471,36	-	471,36	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione
		Strada a scorrimento veloce Lioni Grottaminarda - 1 fase	MSE Comm. ad Acta L. 289/2002	-	-	-	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione
	9.88 Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico			471,36	-	471,36			
	9.90 Salerno-Potenza-Bari (Strada)			-	-	-			
		Variante esterna abitato di Santeramo in Colle	ANAS	81,75	5,07	76,68	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
	9.92 Murgia - Pollino			81,75	5,07	76,68			
	9.94 SS182 - Trasversale delle Serre com	SS182 - Trasversale delle Serre completamento	ANAS	221,60	221,60	-	Calabria	PNS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	9.94 SS182 - Trasversale delle Serre com			221,60	221,60	-	-	-	-
		S.S. 106 megalotto 5 bis lotto 2 Palizzi Marina	ANAS	193,38	121,55	71,83	Calabria	Comprehensive network	Realizzazione
		S.S.106 megalotto 2 Tratto 4° Squillace S.Crichi	ANAS	720,54	720,54	-	Calabria	Comprehensive network	Realizzazione
		SS 106 megalotto 3 - SS 534 e Roseto Capo S.	ANAS	1.063,73	698,40	365,33	Calabria	Comprehensive network, PNS	Realizzazione
		S.S.106 -Tratto 9°lotti 1-2-3-4 variante Nova Siri	ANAS	79,45	84,32	-	Basilicata, Calabria	Comprehensive network	Realizzazione
		S.S. 106 megalotto 4 Tratto Scanzano (lotto 8)	ANAS	56,19	56,19	-	Basilicata	Comprehensive network	Realizzazione
		S.S. 106 megalotto 4- Pisticci (lotto 9)	ANAS	62,62	62,62	-	Basilicata	Comprehensive network	Realizzazione
		S.S. 106 megalotto 4 SA-RC Firmo-SS106 Sibari	ANAS	179,31	179,31	-	Calabria	Comprehensive network	Realizzazione
		SS 106 Completamento Racc. Località Montegiordano	ANAS	3,58	4,76	-	Calabria	Comprehensive network	Realizzazione
	9.96 Corr. strad. Jonico Taranto-Sibari			2.358,80	1.927,69	437,16	-	-	-
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	09 Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico			6.385,43	5.159,69	1.321,50	-	-	-
10.Sistemi Urbani	10.05 Grandi Staz Riqualficazione, edif	Staz. Bologna - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	18,96	18,96	-	Emilia Romagna	Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Staz. Firenze - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	10,02	10,02	-	Toscana	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Venezia Mestre - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	6,48	6,48	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Venezia S. Lucia - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	11,22	11,22	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Verona - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	4,46	4,46	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Torino - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	53,68	53,68	-	Piemonte	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Milano - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	113,69	113,69	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Genova Brignole - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	9,16	9,16	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Genova P.Principe - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	13,80	13,80	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Napoli - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	54,84	54,84	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Bari - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	9,33	9,33	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		Staz. Palermo - Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	9,97	9,97	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
	10.05 Grandi Staz Riqualficazione edif			315,61	315,61	-			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità a (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	10.10 Grandi Staz Infrastrutture opere c	Bo e Fi - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	26,61	26,60	0,01	Emilia Romagna, Toscana	Completamento PIS	Realizzazione
		RM - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	107,16	107,16	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
		Ve - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	9,75	9,80	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione
		Vr - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	13,74	13,83	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione
		GE - Infrastrutture stazione	Comune Genova	18,53	18,53	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione
		MI - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	7,77	7,77	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione
		TO - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	11,92	9,54	2,38	Piemonte	Completamento PIS	Realizzazione
		BA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	11,78	11,78	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		NA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	23,2	23,50	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		PA - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	4,85	4,89	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Realizzazione sistema di videosorveglianza	Grandi Stazioni	46,33	51,06	-	Multiregionale	Completamento PIS	Realizzazione
	10.10 Grandi Staz Infrastrutture opere c			281,64	284,46	2,39			
	10.15 M4 Lorent-Linate Lorenteggio-Policlinico	M4 Metropolitana di Milano: Lorenteggio-Linate	Comune Milano	1819,70	1.819,70	-	Lombardia	Core network Expo	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		M5 lotto 2 : Garibaldi-S.Siro	Comune Milano	777,95	474,00	303,95	Lombardia	Indifferibili Expo	Realizzazione
		Nodo ferroviario di Milano: fermata Fortanini	Comune Milano	15,83	15,83	-	Lombardia	Completamento PIS Expo	Realizzazione
		Metrotramvia Milano Parco Nord Desio Seregno	Provincia di Milano	232,99	232,99	-	Lombardia	Core network	Realizzazione
	10.15 Metropolitana Milanese			2.846,47	2.542,52	303,95			
	10.20 Access. Metropolitana Fiera di Milano	Milano Prolungamento della linea Metropolitana M1	A.T.M. SpA	152,9	154,12	-	Lombardia	Core network	Realizzazione
		Milano prolungamento M1 - materiale rotabile	A.T.M. SpA	111,5	111,50	-	Lombardia	Core network	Realizzazione
	10.20 Access. Metropolitana Fiera di Mil			264,40	265,62	-			
	10.25 Accesso Fiera di Milano	Accesso Strad. Fiera Milano polo fiera Rho-Pero	Provincia di Milano	267,75	341,84	-	Lombardia	Core network	Realizzazione
	10.25 Accesso Fiera di Milano			267,75	341,84	-			
	10.30 Torino - Metropolitana	Torino Metropolitana tr.4 prol. Lingotto-Bengasi	Infratrasporti.To s.r.l.	193,55	193,55	-	Piemonte	Core network	Realizzazione
	10.30 Nodo di Torino - Metropolitana			193,55	193,55	-			
	10.45 Monza - Metropolitana	Prolungamento linea M1: Monza - Bettola	Comune Milano	205,93	205,95	-	Lombardia	Confermato	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Metropolitana M5 lotto1 Garibaldi-Bignami+variante	Comune Milano	552,12	632,32	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione
	10.45 Monza - Metropolitana			758,05	838,27	-	-	-	-
		Metropolitana Brescia tratta Prealpino S.Eufemia	Brescia Mobilità	777,10	777,10	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione
	10.50 Brescia - Metropolitana			777,10	777,10	-	-	-	-
	10.55 Veneto - Sistema Metropolitano	SFMR Veneto - fase 2	Regione Veneto	140,00	140,00	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione
	10.55 Veneto - Sistema Metropolitano			140,00	140,00	-	-	-	-
		T. R. C. 1 tratta Rimini Fs Riccione Fs	Agenzia Mobilità - ex TRAM	88,04	90,15	2,11	Emilia Romagna	Comprehensive network	Realizzazione
		T.R.C. 1° TRATTA RIMINI FS-RICCIONE FS: sottopassi	Agenzia Mobilità - ex TRAM	12,10	12,10	-	Emilia Romagna	Completamento PIS	Realizzazione
	10.73 Costa Romagnola - Metropolitana			100,14	102,25	2,11	-	-	-
	10.75 Nodo Stradale ed Autostradale di G			-	-	-	-	-	-
	10.76 Firenze - Sistema Tramviario			-	-	-	-	-	-
	10.78 Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo	GRA Adeg. a tre corsie - 2° lotto 1° stralcio	ANAS	58,39	63,75	-	Lazio	Core network	Realizzazione
		GRA - Adeg. a tre corsie - 2° lotto 2° stralcio	ANAS	53,44	56,17	-	Lazio	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 1° stralcio	ANAS	88,80	95,67	-	Lazio	Core network	Realizzazione
		GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 2° stralcio	ANAS	79,55	79,55	-	Lazio	Core network	Realizzazione
		GRA - Adeg. a tre corsie - 3° lotto 3° stralcio	ANAS	133,36	137,27	-	Lazio	Core network	Realizzazione
		GRA - Adeg. a tre corsie - 4° lotto	ANAS	32,86	34,88	-	Lazio	Core network	Realizzazione
		GRA - Adeg. a tre corsie - 5° lotto	ANAS	63,00	63,90	-	Lazio	Core network	Realizzazione
		GRA - Adeg. a tre corsie - 6° lotto	ANAS	96,38	96,38	-	Lazio	Core network	Realizzazione
		Metropolitana C: tratta T3	Roma Metropolitane srl	792,00	792,00	0,00	Lazio	Core network	Realizzazione
		Metropolitana C: tratte T4,T5	Roma Metropolitane srl	995,40	995,40	0,00	Lazio	Core network	Realizzazione
		Metropolitana C: tratta T6A,T7,Deposito graniti	Roma Metropolitane srl	930,03	930,03	-	Lazio	Core network	Realizzazione
	10.78 Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo			3.323,24	3.344,99	0,00			
	10.80 Nodo Urbano di Roma								
	10.82 Viabilità compl. autostrada Roma Fi	Viabilità complementare autostrada Roma-Aeroporto Fiumicino	ANAS	132,00	132,00	-	Lazio	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Interporto Roma Fiumicino svincolo autostrad. A12	Regione Lazio	12,75	19,49	-	Lazio	Core network	Realizzazione
	10.82 Viabilità compl. autostrada Roma Fi			144,75	151,49	-			-
	10.84 Trasporto di massa area castelli			-	-	-			-
	10.86 Sist. Metropolitano regionale campano	Collegamento Linea Alifana L 1 Aversa Piscinola	Metrocampania Nord-Est	372,91	388,30	-	Campania	Core network	Realizzazione
		ex Ferrovia SEPSA. Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratte Soccavo - Monte S. Angelo (1.o Lotto - 1.o e 2.o sfraccio funzionale) e Monte S. Angelo - Parco San Paolo (2.o lotto funzionale)	SEPSA	246,83	246,83	-	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione
		ex Ferrovia SEPSA. Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratta P.co San Paolo-Terracina	SEPSA	121,17	121,17	-	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione
		Metropolitana di Napoli linea 6 lotto 2	Comune Napoli	601,62	598,88	2,74	Campania	Core network	Realizzazione
		Interramento linea ferroviaria nel territorio di Pompei	Circumvesuviana	127,98	129,39	1,41	Campania	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		OO.CC. da Piscinola a Secondigliano	Metrocampania Nord-Est	77,83	78,24	-	Campania	Core Network, PNS	Realizzazione
		I LOTTO: Salerno stazione centrale Stadio Arechi	Comune Salerno	24,50	-	24,50	Campania	Core network	Realizzazione
	10.86 Sist. Metropolitano regionale campania			1.572,84	1.562,81	25,83			
	10.88 Napoli Risanamento sottosuolo	Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona A	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	2,38	3,97	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		Consolidamento collina Camaldoli Soccavo zona B	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	1,45	2,53	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		Consolidamento statico cavità n° 385 Cupa Spinelli	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	2,83	6,45	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		Risanamento vallone S.Rocco 1 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	11,55	16,60	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		Risanamento S.Rocco 2 lotto	Commissario Str. Emerg. Sottosuolo Na	10,34	14,40	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
	10.88 Napoli Risanamento sottosuolo			28,55	43,95	-			
	10.90 Bari - Tangenziale								
	10.91 Bari nodo ferroviario e metropolit	Elettrificazione linee esercitate Ferr. Sud-Est	Ferrovie del Sud Est e servizi	22,00	22,00	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità a (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Inquinamento acustico linea ferr. Bari-Taranto	Ferrovie del Sud Est e servizi	7,86	7,86	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione
		Automazione dei passaggi a livello area sub-barese	Ferrovie del Sud Est e servizi	20,98	20,98	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione
		Barriere antirumore per riduz. inquin. acustico	Ferrovie del Sud Est e servizi	30,00	30,00	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione
		Ferrovie Sud Est adeg. norm. impianti segnal e sic	Ferrovie del Sud Est e servizi	44,00	44,00	-	Puglia	Indifferibili	Realizzazione
		Dev. ferrovia per Collegamento Aeroporto di Bari	Ferrottramviaria Bari	66,47	66,47	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
	10.91 Bari nodo ferroviario e metropolit			191,31	191,31	-			
	10.93 Villa S. Giovanni-Messina-Sistema nodo								
		Circumetnea Catania: tratta Borgo Nesima	Ferrovia Circumetnea	102,75	102,75	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Circumetnea Catania Galatea Giovanni XXIII	Ferrovia Circumetnea	27,82	27,50	0,32	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Circumetnea di Catania: Giovanni XXIII-Stesicoro	Ferrovia Circumetnea	36,15	36,15	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Circumetnea Catania tratta Stesicoro Aeroporto	Ferrovia Circumetnea	425,00	90,00	335,00	Sicilia	Confermato	Realizzazione
	10.94 Nodo di Catania			591,72	256,40	335,32			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	10.95 Palazzo del cinema e congressi Ven	Palazzo del cinema e congressi di Venezia	MBAC	79,56	79,56	-	Veneto	Completamento PIS	Realizzazione
	10.95 Palazzo del cinema e congressi Venezia			79,56	79,56	-			
	10.97 Seimila campanili	Interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici ovvero realizzazione e manutenzione di reti viarie nonché di salvaguardia del territorio	Comuni < di 5000 ab	100,00	100,00	-	Multiregionale	Completamento PIS	Realizzazione
	10.97 Seimila campanili			100,00	100,00	-			
	10.99 Nodo ferroviario di Palermo	Nodo ferroviario di Palermo	RFI	1077,25	1.077,25	0,00	Sicilia	Comprehensive network	Realizzazione
	10.99 Nodo ferroviario di Palermo			1.077,25	1.077,25	0,00			
10 Sistemi Urbani	10 Sistemi Urbani			13.053,90	12.608,99	665,38			
11.Piastra Logistica Sardegna	11.05 Adeguamento SS 131 Cagliari - Sass	"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 32+300 a Km 41+000"	ANAS	52,30	61,10	-	Sardegna	Core network	Realizzazione
		"SS 131 ""Carlo Felice"" km 23+475 a km 32+300"	ANAS	34,80	34,80	-	Sardegna	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		"SS 131 ""Carlo Felice"" Km 41+000 a Km 47+600"	ANAS	33,34	41,15	-	Sardegna	Core network	Realizzazione
	11.05 Adeguamento SS 131 Cagliari - Sassari			120,44	137,05	-			
	11.10 Interconnessioni con l'Aeroporto d' Olbia								
	11.15 Sassari - Olbia: Potenziamento	Olbia - Sassari: Potenziamento L0	ANAS	49,60	60,00	10,40	Sardegna	PNS	Realizzazione
		Olbia - Sassari: Potenziamento L2	ANAS	151,77	151,77	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
		Olbia - Sassari: Potenziamento L3	ANAS	173,85	173,85	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
		Olbia - Sassari: Potenziamento L 4	ANAS	116,00	116,00	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
		Adeguamento ponte sul Rio Padrongianus	ANAS	2,93	2,93	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 5	ANAS	60,00	60,00	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 6	ANAS	72,93	72,93	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 7	ANAS	94,57	94,57	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 8	ANAS	90,18	90,18	-	Sardegna	PNS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Olbia Sassari: Potenziamento - L 9	ANAS	37,13	37,13	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
		Olbia - Sassari: Potenziamento L1	ANAS	77,71	77,71	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
	11.15 Sassari - Olbia: Potenziamento			926,67	937,07	10,40			
		SS 291 Della Nurra lotto2	ANAS	29,83	49,18	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione
		SS 291 Della Nurra lotto3	ANAS	35,61	54,67	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione
	11.20 SS 291 Della Nurra			65,44	103,85	-			
	11.35 Percorso sott. area metropolitana			-	-	-			
	11.40 Fermata colleg. capol/aerop.Cagliari	Coll. ferr. tra il capoluogo e l'aeroporto Elmas	RFI	11,01	11,01	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione
	11.40 Fermata colleg. capol/aerop.Cagliari			11,01	11,01	-			
	11.46 Porto di Cagliari			-	-	-			
	11.50 Porto di Golfo Aranci	Prolungamento pontile est del Porto Golfo Aranci	Regione Sardegna	2,58	2,58	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione
	11.50 Porto di Golfo Aranci			2,58	2,58	-			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Adeguamento tecnico funz.le Porto di Porto Torres 1 lotto	Regione Sardegna	17,24	17,24	-	Sardegna	PNS	Realizzazione
	11.55 Porto di Porto Torres			17,24	17,24	-	-		-
	11.60 Porto di Olbia adeguamento impianti	Escavo della secca prospiciente il molo n.1	Regione Sardegna	10,45	10,45	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione
	11.60 Porto di Olbia adeguamento impianti			10,45	10,45	-	-		-
	11.65 Allacciamento Porto di Olbia	Allacciamento Porto di Olbia	ANAS	9,38	12,00	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione
	11.65 Allacciamento Porto di Olbia			9,38	12,00	-	-		-
11. Piastra Logistica Sardegna	11. Piastra Logistica Sardegna			1.163,21	1.231,25	10,40	-		-
12.HUB Portuali	12.05 Hub Portuali - Ancona	"Ancona - Raccordo ""Asse attrezzato"" 1° L1° e 2	Aut. Port. di Ancona	2,70	2,70	-	Marche	Core network	Realizzazione
		Ancona - Collegamento ferroviario Nuova Darsena	Aut. Port. di Ancona	9,59	9,59	-	Marche	Core network	Realizzazione
	12.05 Hub Portuali - Ancona			12,29	12,29	-	-		-
	12.10 Hub Portuali - Civitavecchia	Hub Portuale - Civitavecchia Lotto 1	Aut. Port. Civitavecchia	194,65	194,65	-	Lazio	Confermato	Realizzazione
	12.10 Hub Portuali - Civitavecchia			194,65	194,65	-	-		-
	12.15 Hub Portuale Pescara dev. porto			-	-	-	-		-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	canale								
	12.20 Hub Portuali - Taranto	Piastra portuale di Taranto	Aut. Port. Taranto	219,58	219,58	-	Puglia	Core network	Realizzazione
	12.20 Hub Portuali - Taranto			219,58	219,58	-	-		-
		Genova riassetto dell'accesso portuale Voltri	Aut. Port. di Genova	35,08	35,08	-	Liguria	Core network	Realizzazione
		Savona: Nuovo varco doganale fase 2 terrapieno	Aut. Port. di Savona	18,24	18,24	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione
		Savona: nuovo varco doganale - fase 3 sopraelevata	Aut. Port. di Savona	12,00	12,00	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione
		Savona: viabilità bacino portuale di Vado Ligure	Aut. Port. di Savona	1,67	1,67	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione
		Savona: variante SS 1 Aurelia bis Albisola (tratto Albisola Sup. - Savona Torrente Letimbro)	ANAS	188,83	239,41	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione
		La Spezia: ampliamento aree di sosta	Aut. Port. La Spezia	4,34	4,34	-	Liguria	Completamento PIS	Realizzazione
		La Spezia variante SS 1 Aurelia 3° lotto	ANAS	193,37	240,82	-	Liguria	Core network	Realizzazione
	12.25 Allacc. plurimodali Genova Savona			453,53	551,56	-	-		-
	12.27 Hub Portuali - Trieste	Hub Trieste piattaforma logistica 1 stralcio	Aut. port. di Trieste	132,43	132,43	-	Friuli Venezia Giulia	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	12.27 Hub Portuali - Trieste			132,43	132,43	-			
	12.35 Hub Portuale di Ravenna	Hub Portuale di Ravenna I° e II° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	137,00	137,00	-	Emilia Romagna	Core network	Progettazione
	12.35 Hub Portuale di Ravenna			137,00	137,00	-			
12.HUB Portuali	12.HUB Portuali			1.149,48	1.247,51	-			
		Hub Int. G.Tauro Prog. reti materiali e viabilità	Aut. Port. Gioia Tauro	13,50	12,19	1,31	Calabria	Core network	Realizzazione
	13.10 Hub Interportuali - Gioia Tauro			13,50	12,19	1,31			
		Opere di completamento Marcianise Maddaloni	Interporto Sud Europa	31,99	31,99	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
		Hub Interportuali Nola potenziato infrastrutture	Presidente della regione Campania	16,16	16,63	-	Campania	Completamento PIS	Realizzazione
	13.15 Hub Interp - Nola Battipaglia Marc			48,15	48,62	-			
	13.20 Hub Interportuali - Area romana	Piastra logistica Civitavecchia Adeguamento sedime	Comune Civitavecchia	4,17	4,79	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
		Piastra logistica Civitavecchia coll.tore fognario	Comune Civitavecchia	1,16	1,49	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
		Piastra log. di Civitavecchia Civitavecchia Orte	Comune Civitavecchia	0,1	0,23	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Piastra Civitavecchia rampe d'ingresso	Comune Civitavecchia	1,13	0,85	0,28	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
		Piastra logistica Civitavecchia Recinzione	Comune Civitavecchia	2,48	3,56	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
		Piastra logistica Civitavecchia spost.to Acquedotto	Comune Civitavecchia	0,16	0,25	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
	13.20 Hub Interportuali - Area romana			9,20	11,17	0,28			
	13.25 Hub Interportuali - Segrate	Hub Interportuali Segrate 1 lotto, 2° stralcio (SS 103 Antica di Cassano)	Provincia di Milano	123,50	123,50	-	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione
	13.25 Hub Interportuali - Segrate			123,50	123,50	-			
	13.30 Hub Interp. Jesi - Infrastrutture di			-	-	-			
	13.35 Hub interportuale - Novara	Hub Interportuali Novara ponte sul Terdoppio.	CIM centro interportuale merci	3,99	3,99	-	Piemonte	Completamento PIS	Realizzazione
		Centro Interportuale Merci Novara Terminale Ovest	CIM centro interportuale merci	92,28	104,96	-	Piemonte	Completamento PIS	Realizzazione
	13.35 Hub interportuale - Novara			96,27	108,95	-			
	13.40 Hub Interportuali - Area brindisin			-	-	-			
	13.45 Hub Interportuali - Catania	Hub Interportuali - Catania 1° stralcio fase 1	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	77,92	81,15	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Hub Interportuali - Catania 2° stralcio fase 1	Società degli Interporti Siciliani S.p.A.	28,15	13,51	14,64	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
	13.45 Hub Interportuali - Catania			106,07	94,66	14,64	-	-	-
	13.50 Hub Interportuali - Termini Imerese			-	-	-	-	-	-
	13.55 Hub Interportuali Augusta			-	-	-	-	-	-
	13.61 Hub Interp. Palermo Messina Trapan			-	-	-	-	-	-
	13.75 Hub Interportuali - Piastra Logistica	Piastra Logistica Umbra Citta' di Castello	Regione Umbria	17,20	18,65	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
		Piastra Logistica Umbra Foligno 1° stralcio	Regione Umbria	30,52	30,71	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
		Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 1° stralcio	Regione Umbria	22,82	23,23	-	Umbria	Completamento PIS	Realizzazione
	13.75 Hub Interportuali - Piastra Logist			70,54	72,59	-	-	-	-
	13.90 Hub interportuali Livorno Guasticce	Hub Interportuali - Livorno/Guasticce	Interporto toscano Amerigo Vespucci	26,07	26,07	-	Toscana	Completamento PIS	Realizzazione
	13.90 Hub interportuali Livorno Guasticc			26,07	26,07	-	-	-	-
13.HUB Interportuali	13.HUB Interportuali			493,30	497,75	16,23	-	-	-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	14.35	Ammodernamento Tecnologico dell'Aeroporto di Palermo	ENAV	18,24	18,51	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
	14.35	Ammodernamento dell'Aeroporto di Palermo		18,24	18,51	-	-	-	-
		Tangenziale sud di Bergamo: tratta Zanica/Stezzano	ANAS	-	-	-	Lombardia	Core network	Realizzazione
		Interporto di Chieti-Pescara	Regione Abruzzo	-	-	-	Abruzzo	Core network	Realizzazione
14. Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	14. Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer			18,24	18,51	-	-	-	-
15. Schemi Idrici	15.05 Schemi Idrici Abruzzo	Disinquinamento Aterno Pescara	Commissario Delegato Fiume Aterno	36,51	4,80	31,71	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione
		Casse d'espansione per la sicurezza di L'Aquila	Commissario Delegato Fiume Aterno	50,00	-	50,00	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione
		Potenziamento Acquedotto del Ruzzo Lotto1	Regione Abruzzo	18,36	36,81	-	Abruzzo	Completamento PIS	Realizzazione
	15.05 Schemi Idrici Abruzzo			104,87	41,61	81,71	-	-	-
		Acq. Frida Sinni Pertusillo Montalbano I. 1° lotto	Regione Basilicata	14,74	16,00	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Acquedotto dell'Agri condotte maestre1° lotto	Regione Basilicata	13,30	17,28	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione
		Ristrutturazione telecontrollo adduttore Sinni	Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia	18,40	18,40	-	Basilicata, Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		Completamento schema Basento Bradano settori G	Regione Basilicata	85,70	85,70	-	Basilicata	Confermato	Realizzazione
		Schema Basento Bradano tronco di Acerenza 3° lotto	Regione Basilicata	101,78	101,77	0,01	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione
		Adeguamento Opere Captazione valli Noce e Sinni	Regione Basilicata	21,56	21,57	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione
		Prog. cont.ne utenze civili industriali agricole	Regione Basilicata	45,40	59,52	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione
		Ristrutturazione adduttore S.Giuliano Ginosa L 2	Cons. Bonif. Bradano/Metaponto	31,88	31,87	0,01	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione
	15.10 Schemi Idrici Basilicata			332,76	352,11	0,02			
	15.15 Schemi Idrici Calabria	1A Menta condotta forzata e c.le idroelettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	14,39	17,73	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione
		1B Menta c.le idroelettrica op. elettromeccaniche	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	7,54	7,54	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione
		2A Menta opere a valle della c.le elettrica	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	44,38	44,38	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione
		2B Menta Impianto di potabilizzazione	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	11,13	15,43	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		3 Menta compl.to galleria derivaz. e opera presa	Regione Calabria	23,08	25,87	-	Calabria	Completamento PIS	Realizzazione
	15.15 Schemi Idrici Calabria			100,52	110,95	-			-
	15.20 Schemi Idrici Campania			-	-	-			-
	15.25 Schemi Idrici Molise	Acquedotto Molisano Centrale e schema B.M.	Regione Molise	68,03	83,64	-	Molise	Completamento PIS	Realizzazione
		Irrigazione basso Molise acque Biferno e Fortore	Cons. Bonif. Integr.Larinese	75,00	75,00	-	Molise	Confermato	Realizzazione
		Ristrutturazione dell Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	30,39	28,66	1,73	Molise	Completamento PIS	Realizzazione
	15.25 Schemi Idrici Molise			173,42	187,30	1,73			-
		Acquedotto del Sinni 1 lotto Condotta	A.Q.P.	18,06	22,00	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		Acquedotto del Sinni 2 lotto serbatoio S. Paolo	A.Q.P.	15,60	17,20	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		Acquedotto del Sinni 3 Lotto serbatoio di Seclì	A.Q.P.	37,52	37,50	0,02	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		Compl.to impianti dx Ofanto Rendina A. di Lavello	Cons. Bonif. Vulture Alto Bradano	19,68	19,88	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilit à (mln di €)	Totale fabbricogn o (mln di €)	Regioni	Classificazion e	Fase attuativa
		Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis messa in sicurezza	Comm. Straordinario Pavoncelli	10,40	10,40	-	Campania - Puglia	Confermato	Realizzazion e
		Galleria di valico Caposele Pavoncelli bis completamento.	Comm. Straordinario Pavoncelli	156,14	156,14	-	Campania - Puglia	PNS	Realizzazion e
		Impianto potabilizz.ne acque Conza della Campania	A.Q.P.	53,00	53,00	-	Puglia	Completamento PIS	Realizzazion e
	15.30 Schemi Idrici Puglia			310,40	316,12	0,02	-		-
	15.35 Schemi Idrici Sardegna	Utilizzazione irrigua Rii Monti Nieddu L 1	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	83,22	83,22	-	Sardegna	Confermato	Realizzazion e
		Schema n° 39 P.R.G.A. approvvigionamento L 2° e 3°	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	55,20	55,20	-	Sardegna	Confermato	Realizzazion e
		Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 1° e 2° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	53,89	54,56	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazion e
		Interc. Tirso e Flumendosa Campidano 3° lotto	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	18,58	18,58	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazion e
		Interc. Tirso e Flumendosa 4° lotto: collegamento Sulcis - Iglesiente	Ente Acque della Sardegna En.A.S.	50,00	50,00	-	Sardegna	PNS	Realizzazion e
	15.35 Schemi Idrici Sardegna			260,89	261,56	-	-		-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	15.40 Schemi idrici Sicilia	Acquedotto Favara di Burgio lavori di rifacimento	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	38,16	65,89	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Acquedotto Gela Licata Aragona e serbatoio S.Leo	Commissario Emerg. Idrica Sicilia	55,51	89,20	-	Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		"Acquedotto "Montescuro Ovest""	Ag. regionale rifiuti e acque Regione Siciliana	73,75	86,20	-	Sicilia	Confermato	Realizzazione
	15.40 Schemi idrici Sicilia			167,42	241,29	-			
15.Schemi Idrici	15.Schemi Idrici			1.450,28	1.510,94	83,48			
16.Giacimenti Idrocarburi	16.05 Giac. Idrocarburi - Tempa Rossa	Sviluppo del giacimento petrolifero Tempa Rossa	Total Italia S.p.A.	1.394,90	1.394,90	-	Basilicata	Completamento PIS	Realizzazione
	16.05 Giac. Idrocarburi - Tempa Rossa			1.394,90	1.394,90	-			
16.Giacimenti Idrocarburi	16.Giacimenti Idrocarburi			1.394,90	1.394,90	-			
17.Rete Elettrica di Trasmissione	17.05 Rete Elettrica - Linea Turbigo - B	Linea Turbigo-Bovisio tratta Turbigo-Rho	Terna S.p.A.	46,50	46,50	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione
	17.05 Rete Elettrica - Linea Turbigo - Bovisio			46,50	46,50	-			
	17.10 Rete Elettrica - San Fiorano/ Robb	Elettrodotto a 380 KV S. Fiorano (I) Robbia (CH)	Terna S.p.A.	23,00	23,00	-	Lombardia	Completamento PIS	Realizzazione
	17.10 Rete Elettrica - San Fiorano/ Robbia			23,00	23,00	-			

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilit a (mln di €)	Totale fabbisogn o (mln di €)	Regioni	Classificazion e	Fase attuativa
19.Infrastrutture Istituzionali	19.05 Sedi Istituzionali	Sedi Istituzionali	Provveditore per l'Abruzzo, Lazio e Sardegna	346,30	346,30	-	Lazio	Completamento PIS	Realizzazione
	19.05 Sedi Istituzionali			346,30	346,30	-			
	19.06 Piccole e Medie Opere	Piccole e Medie Opere Basilicata - Puglia	Provveditore per la Basilicata e Puglia	81,30	81,30	-	Basilicata, Puglia	Completamento PIS	Realizzazione
		Piccole e Medie Opere Campania - Molise	Provveditore per la Campania e Molise	97,21	97,21	-	Campania, Molise	Completamento PIS	Realizzazione
		Piccole e Medie Opere Calabria - Sicilia	Provveditore per la Calabria e Sicilia	182,00	182,00	-	Calabria, Sicilia	Completamento PIS	Realizzazione
		Piccole e Medie Opere Sardegna	Provveditore per l'Abruzzo, Lazio e Sardegna	38,49	38,49	-	Sardegna	Completamento PIS	Realizzazione
	19.06 Piccole e Medie opere			399,00	399,00	-			
	20.00 Decreto del fare	Programma interventi RFI	RFI	576,00	576,00	-	Multiregionale	Completamento PIS	Realizzazione
		Programma piccoli interventi ANAS	ANAS	600,00	600,00	-	Multiregionale	Completamento PIS	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Rho - Monza II lotto variante: attraversamento in sotterranea linea ferroviaria Milano-Saronno	Provveditorato interregionale OO.PP Regione Lombardia-Liguria	55,00	55,00	-	Lombardia	Completamento PIS Expo	Realizzazione
		Collegamento Valle d' Aosta	Regione Valle d'Aosta	27,00	27,00	-	Valle d' Aosta	Completamento PIS	Realizzazione
	20.0 Decreto del fare			1.258,00	1.258,00	-			
	21.0 Decreto Destinazione Italia	Collegamento SS 11 SS 233 lotto 1B	ANAS	17,20	17,20	-	Lombardia	Completamento PIS Expo	Realizzazione
		allacci ferroviari Porto di Trieste: Rifunzionalizzazione Stazioen di Trieste Campo Marzio e linee di collegamento	RFI	50,00	50,00	-	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione
		allacci ferroviari Porto di Genova: collegamento del Porto di Genova con il Parco Campasso e con le linee dei Giovi	RFI	25,80	25,80	-	Liguria	Core network	Progettazione
	21.0 Decreto Destinazione Italia			93,00	93,00	-			
	22.0 Decreto legge 133/2014	Variante della "Tremezzina" sulla strada statale internazionale 340 "Regina"	ANAS	210,00	210,00	-	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Ss Val di Sangro Asse viario Gamberale – Civitaluparella in Abruzzo	ANAS	120,00	120,00		Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		SS 212 "della Val Fortore" Lavori di completamento dallo svincolo di S. Marco di Cavoti a S.Bartolomeo in Galdo	ANAS	70,00	70,00		Campania	Completamento PIS	Progettazione
		Completamento e ottimizzazione della Torino – Milano con la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS 32 e la SP 299- Tangenziale di Novara- lotto 0 e lotto 1	ANAS	72,00	72,00		Piemonte	Completamento PIS	Progettazione
		Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR	provv OOP Lazio	145,00	145,00		Lazio	Core network	Progettazione
		Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino	Comune di Torino	25,00	25,00		Piemonte	Core network	Progettazione
		opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri entro il 30 giugno 2014 o richieste inviate ai sensi dell'art.18 comma 9 della Legge 98/2013.	eell	500,00	500,00		Diffusi	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		interventi di completamento di beni immobiliari demaniali di competenza dei provv OOPP	provv OOPP	100,00	100,00				
		Quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca Pistoia	RFI	250,00	250,00		- Toscana	Completamento PIS	Progettazione
		messa in sicurezza asse ferroviario Cuneo Ventimiglia	RFI	29,00	29,00		- Piemonte	Completamento PIS	Progettazione
		Areoporto di Firenze realizzazione seconda pista	ADF	50,00	50,00		- Toscana	Core network	Progettazione
		Aeroporto di Salerno	ADS	40,00	40,00		- Campania	Completamento PIS	Progettazione
	21.0 Decreto legge 133/2014			1.611,00	1.611,00		-	-	-
		Totale generale		72.976,12	71.315,36	1.660,76	--	-	-

4. Tabella 0.1 Il programmatico: le opere in progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibilit� (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	1.05 Traforo del Frejus										
	1.10 Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione	Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia)	Lyon Turin Ferroviaire	4.272,00	916,00	3.356,00	Progetto Preliminare	In Redazione	Piemonte	Core network	Progettazione
	1.10 Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione			4.272,00	916,00	3.356,00					
	1.15 Sempione traforo ferroviario	Sempione: Raddoppio Vignale Oleggio Arona	RFI	535,00	-	535,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Piemonte	Completamento PIS	Progettazione
		Sempione - studio raddoppio Laveno-Luino	RFI	1.270,00	-	1.270,00	Studio di fattibilit�	Attesa Redazione	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione
		Studio nuovo valico del Sempione	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Studio di fattibilit�	Attesa Redazione	Lombardia, Piemonte	Completamento PIS	Progettazione
	1.15 Sempione traforo ferroviario			3.005,00	-	3.005,00					
		3° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	270,00	270,00		Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Trentino Alto Adige	Core network	Progettazione
		4° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	2.623,74	2.623,74		Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Trentino Alto Adige	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		5° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	1.134,00	1.134,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Trentino Alto Adige	Core network	Progettazione
		(P) Terminal ferroviario intermodale Isola della Scala	Regione Veneto	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Veneto	Completamento PIS	Progettazione
		Quadruplicamento Fortezza Verona L 1	RFI	1.574,80	53,81	1.520,99	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Trentino Alto Adige	Completamento PIS	Progettazione
		Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 2 Circonvallazione di Trento	RFI	70,00	70,00	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Trentino Alto Adige	Completamento PIS	Progettazione
		Quadruplicamento Fortezza Verona L 2	RFI	794,01	18,06	775,95	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Trentino Alto Adige	Completamento PIS	Progettazione
		Quadruplicamento Fortezza-Verona L 3	RFI	1.555,00	40,51	1.514,49	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Trentino	Completamento PIS	Progettazione
		Quadruplicamento Fortezza Verona L 4	RFI	249,02	6,02	243,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Veneto	Completamento PIS	Progettazione
	1.20 Brennero traforo ferroviario ed interventi d'accesso			8.270,57	4.216,14	4.054,43					
01 Valichi	0.1 Valichi			15.547,57	5.132,14	10.415,43					
		Nodo AV/AC di Verona	RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Veneto	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		AV/AC: Brescia Verona	RFI	3.954,00	848,00	3.106,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lombardia, Veneto	Core network	Progettazione
		Tratta AV / AC Brescia Verona Padova lotto Verona Vicenza Padova	RFI	6.051,00	459,00	5.592,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lombardia, Veneto	Core network	Progettazione
		Tratta Bergamo Seregno	RFI	1.000,00	82,63	917,37	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lombardia	Core network	Progettazione
		Nuova linea AV/AC VE-TS (tratta Ronchi-Trieste) incluso raddoppio raccordo linea bivio San Polo-Monfalcone	RFI	1.745,80	48,00	1.697,80	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione
		Nuova linea AV/AC VE-TS (VE Mestre-Marco Polo)	RFI	772,00	13,00	759,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Veneto	Core network	Progettazione
		Nuova linea AV/AC VE-TS (Marco Polo-Portogruaro)	RFI	2.683,30	-	2.683,30	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Veneto	Core network	Progettazione
		Nuova linea AV/AC VE-TS (Portogruaro-Ronchi dei L)	RFI	2.246,00	-	2.246,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Friuli Venezia Giulia, Veneto	Core network	Progettazione
	2.05 Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-K			18.452,10	1.450,63	17.001,47					
	2.10 Venezia-Udine-Vienna ferroviario	Venezia - Udine - Vienna ferroviario	RFI	671,39	-	671,39	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Friuli Venezia Giulia, Veneto	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggrediatore	Costo (mln di €)	Totale disponibili tà (mln di €)	Totale fabbisog no (mln di €)	Stato Intervent o	Iter Intervent o	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa
	2.30 Tunnel Monte Bianco	Tunnel autostr. M.te Bianco	ANAS	371,67	-	371,67	Progetto Prelimina re	Attesa Redazio ne	Valle d' Aosta	Core network	Progettazio ne
	2.30 Tunnel Monte Bianco			371,67	-	371,67					
	2.35 Complet. strad. Corridoio5 e valich	Circonvallazione orbitale di Padova - GRAP "SS 51 ""di Alemagna Variante di Cortina d'Ampezzo	Regione Veneto	520,00	520,00	-	Progetto Prelimina re	In Redazio ne	Veneto	Completamen to PIS	Progettazio ne
		A4 VE-TS Casello Alvisopoli e coll. con la S.S. 14	ANAS	153,00	-	153,00	Progetto Prelimina re	In Istruttoria	Veneto	Core network	Progettazio ne
		A4 VE-TS Casello Alvisopoli e coll. con la S.S. 14	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	67,36	67,36	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazio ne	Veneto	Core network	Progettazio ne
		A4 VE-TS P.te sul Tagliamento e Sv.lo Palmanova	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	440,69	440,69	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazio ne	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazio ne
		A4 VE-TS S.Donà di PIAVE - Sv.lo di Alvisopoli	Commissario Str. Emerg. Settore Traffico Mobilità	560,65	560,66	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazio ne	Veneto	Core network	Progettazio ne
		(P) A4 la Valtrompia (coll. Brescia-Lumezzane) T2 S.S. 464 a Sequals e la S.S. 13 a Gemona	ANAS	664,89	-	664,89	Progetto Prelimina re	Attesa Redazio ne	Lombardia	Completamen to PIS	Progettazio ne
		Collegamento tra la S.S. 13 "Pontebbana" e la	Regione Friuli	251,55	10,00	241,55	Progetto Prelimina re	Attesa Redazio ne	Friuli Venezia Giulia	Completamen to PIS	Progettazio ne
		Collegamento tra la S.S. 13 "Pontebbana" e la	Friuli Venezia Giulia strade SpA	160,20	142,08	18,12	Progetto Definitivo	Attesa Redazio ne	Friuli Venezia Giulia	Completamen to PIS	Progettazio ne

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibili ta (mln di €)	Totale fabbisog no (mln di €)	Stato Intervent o	Iter Intervent o	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa
		A23 – Tangenziale sud di Udine – II lotto									
		(P) A4 Venezia-Trieste e sist. turist. lit. Veneto	Regione Veneto	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione e	Veneto	Completamen to PIS	Progettazio ne
		(P) Autostrada A27 Alemagna e valichi confinari	Regione Veneto	1.200,00	1.200,00	-	Progetto Prelimina re	Attesa Redazione e	Veneto	Completamen to PIS	Progettazio ne
		(P) Sistema Tang. Venete e str. mediana di coll.	Regione Veneto	2.230,00	2.230,00	-	Progetto Prelimina re	Attesa Redazione e	Veneto	Completamen to PIS	Progettazio ne
		(P) SR 10 nuova tratta Este Legnago	Regione Veneto	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione e	Veneto	Completamen to PIS	Progettazio ne
		(P) SS47 della Valsugana	Regione Veneto	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione e	Veneto	Completamen to PIS	Progettazio ne
	2.35 Complet. strad. Corridoio5 e valich			6.248,34	5.170,79	1.077,56					
	2.40 (P) A8 (Miano Nord A9) - quinta corsia	(P) A8 (Miano Nord A9) - quinta corsia	ANAS	126,00	70,00	56,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione e	Lombardia	Completamen to PIS, privati Expo	Progettazio ne
	2.40 (P) A8 (Miano Nord A9) - quinta cor			126,00	70,00	56,00					
	2.45 Accessibilita' stradale Valtellina	SS 38 Stelvio- 4°L Tirano Stazzona-Lovero Str. a	ANAS	337,70	132,70	205,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione e	Lombardia	Core network	Progettazio ne
		SS 38 Stelvio - 7°L/Comp.Tang. Sondrio	ANAS	44,52	-	44,52	Progetto Definitivo	Attesa Redazione e	Lombardia	Core network	Progettazio ne
		SS 38 Stelvio - 1°Lotto 2°Str. Cosio Tartano	ANAS	280,12	280,12	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione e	Lombardia	Core network	Realizzazio ne

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	2.45 Accessibilità stradale Valtellina			662,34	412,82	249,52					
	2.50 Accessibilità stradale Malpensa	Collegamento A8 e A4 Variante SS 341 Gallaratese	ANAS	261,80	133,00	128,80	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lombardia	Core network	Progettazione
		SS 33 - Variante Sempione	ANAS	281,00	42,30	238,70	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Lombardia	Completamen to PIS	Progettazione
		Milano- Abbiategrasso- Magenta-Malpensa	ANAS	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lombardia	revocato ex art 32 commi 5, 6 - indifferibili	Progettazione
	2.50 Accessibilità stradale Malpensa			542,80	175,30	367,50					
	2.55 Autostrada Asti Cuneo.	05 Asti Cuneo - tangenziale di Cuneo	ANAS	151,31	151,31	-	Progetto Definitivo		Piemonte	Comprehensi ve network	Progettazione
		07 Asti Cuneo - Tangenziale S/O di Asti	ANAS	341,61	-	341,61	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Piemonte	Comprehensi ve network	Progettazione
	2.55 Autostrada Asti Cuneo.			492,92	151,31	341,61					
	2.60 Autostrada Cuneo Nizza (Mercantour)	Autostrada Cuneo- Nizza Mercantour	ANAS	836,56	-	836,56	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Piemonte	Completamen to PIS	Progettazione
	2.60 Autostrada Cuneo Nizza (Mercantour)			836,56	-	836,56					
		Bergamo Lecco: collegamento Calusco - Terno d' Isola	Provincia di Bergamo	58,00	-	58,00	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Lombardia	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibilit� (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato intervento	Iter intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Bergamo Lecco: variante ex SS 639 Cisano Bergamasco Bergamo	Provincia di Bergamo	54,39	30,82	23,57	Progetto Definitivo	In istruttoria	Lombardia	Core network	Progettazione
		Lecco:Var. SS 639 prov. Lecco L. Iavello	Provincia di Lecco	36,83	-	36,83	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lombardia	Core network	Progettazione
		Autostrada A31 Valdastico Nord 1 stralcio	Societ� Autostrada Brescia-Padova	891,64	891,64	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Veneto, Trentino	Core network	Progettazione
		Autostrada A31 Valdastico Nord completamento	Societ� Autostrada Brescia-Padova	1.031,75	1.031,75	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Veneto, Trentino	Core network	Progettazione
		Collegamento autostradale pedemontana piemontese-stralcio collegamento stradale Masserano Ghemme	CAP Spa - Concessioni Autostradali Piemontesi	654,50	654,50	-	Progetto Preliminare	In istruttoria	Piemonte	Core network, privati	Progettazione
	2.65 Asse Pedemontano-Piemonte, Lombardi			2.727,11	2.608,71	118,40					
	2.70 Asse Autostradale Medio Padano										
		SS 415 Paullese: Ponte sull' Adda.	Provincia di Milano	20,5	0,00	20,50	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lombardia	Comprehensive network	Progettazione
	2.75 Riqualifica SS 415 Paullese			20,50	-	20,50					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggreditor	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	2.80 Autostrada reg. Medio Padana Veneta	Autostrada regionale Medio Padana Veneta (E55-A22)	Regione Veneto	1.901,47	1.901,47	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Veneto	privati	Progettazione
	2.80 Autostrada reg. Medio Padana Veneta			1.901,47	1.901,47	-					
	2.81 (P) Asse autostr. A21-Bret. Cast. P.			-	-	-					
	2.83 Superstrada "Via del Mare"	Collegamento A4 - Jesolo e Litorali	Regione Veneto	200,75	200,75	-	Progetto Preliminare	In Redazione	Veneto	Comprehensive network	Progettazione
	2.83 Superstrada "Via del Mare"			200,75	200,75	-					
02.Corradoio Plurimodale Padano	02.Corradoio Plurimodale Padano			37.974,45	12.543,58	25.430,88					
03.Corradoio Plurimodale Tirreno Brennero	3.05 Asse Ferrov Brennero-Verona-Parma-La Spezia	Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero Parma Poggio Rusco lotto 1°	Ferrovie Emilia Romagna srl	80,00	-	80,00	Progetto Preliminare	In Redazione	Emilia Romagna, Lombardia	Core network	Progettazione
03.Corradoio Plurimodale Tirreno Brennero		Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero Parma Poggio Rusco lotto 2°	Ferrovie Emilia Romagna srl	280,00	-	280,00	Progetto Preliminare	In Redazione	Emilia Romagna, Lombardia	Core network	Progettazione
		Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo completamento	RFI	2.069,40	300,84	1.768,56	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Emilia Romagna, Toscana	indifferibili	Progettazione
		Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo 1° sub-lotto funz. - Parma-Vicoforte	RFI	234,60	-	234,60	Progetto Definitivo	In Redazione	Emilia Romagna, Toscana	indifferibili	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibili ta (mln di €)	Totale fabbisog no (mln di €)	Stato Intervent o	Iter Intervent o	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa
	3.05 Asse Ferrov Brennero-Verona-Parma-La Spezia			2.664,00	300,84	2.363,16					
		Racc. Autostradale CISA Autostr. Brennero tratta 2	Società Autocisa SpA	2.217,43	0,01	2.217,42	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Emilia Romagna, Lombardia, Veneto	Comprehensive network	Progettazione
	3.10 Asse Autostr. Brennero-Verona-Parma-La Spezia			2.217,43	0,01	2.217,42					
	3.15 A12 Carrara - S. Stefano Magra: opere connesse	A12 Carrara S. Stefano Magra:opere connesse	ANAS, SALT Provincia di La Spezia	256,00	256,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione e	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
	3.15 A12 Carrara - S. Stefano Magra: opere connesse			256,00	256,00	-					
03 Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero	03 Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero			5.137,43	556,85	4.580,58					
		Riorganizzazione dell' impianto ferroviario di GE Brignole - Terralba e nuova stazione Compl. Raddoppio GE Ventimiglia Andora F. Ligure Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 3	RFI	50,00	25,00	-	Progetto Definitivo		Liguria	Core network	Progettazione
			RFI	1.540,10	43,00	1.497,10	Progetto Definitivo	Attesa Redazione e	Liguria	Core network	Progettazione
			RFI	1.510,00	200,00	1.310,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione e	Liguria, Piemonte	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggredicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 4	RFI	1.340,00	-	1.340,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Liguria, Piemonte	Core network	Progettazione
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 5	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Liguria, Piemonte	Core network	Progettazione
		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 6	RFI	650,00	-	650,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Liguria, Piemonte	Core network	Progettazione
	4.05 Asse ferr. Ventimiglia-Genova-Novara			6.290,10	268,00	5.997,10					
	4.10 Potenziamento sistema Gottardo ferroviario	Quadruplicamento linea Chiasso - Monza (progettazione)	RFI	4,00	4,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lombardia	Core network	Progettazione
	4.10 Potenziamento sistema Gottardo ferr			4,00	4,00	-					
		Tratta Patti - Castelbuono	RFI	3905,00	-	3.905,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sicilia	Comprehensive network	Progettazione
		Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (progettazione)	RFI	52,00	52,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	Core Network, PNS	Progettazione
		Velocizzazione Catania-Siracusa Tr. Bicocca-Targia	RFI	81,00	81,00	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Sicilia	Core network	Progettazione
		Linea Catania-Siracusa raddoppio tratta	RFI	1500,00	-	1.500,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione
		Tratta Catania Ognina - Catania centrale	RFI	120,00	120,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sicilia	Core Network, PNS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Messina Catania radd. Giampileri - Fiumefreddo	RFI	2.270,00	258,23	2.011,77	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Sicilia	Core network	Progettazione
		Nuovo collegamento Palermo - Catania	RFI	2.851,00	-	2.851,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sicilia	Comprehensive, PNS	Progettazione
		Ponte sullo Stretto: opere ferr. Connesse (progettazione)	RFI	20,00	20,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Calabria, Sicilia	Completamento PIS	Progettazione
		Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica	RFI	420,00	420,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata, Calabria, Campania	Core Network, PNS	Progettazione
	4.15 Asse ferr Salerno-RCalabria-Palermo			11.219,00	951,23	10.267,77					
	4.20 SS 28	SS 28 Colle di Nava - Variante Pontedassio	ANAS	54,00	-	54,00	Progetto Preliminare	Istruttoria	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		SS 28 del Colle di Nava gall. Armo-Cantarana	ANAS	201,00	4,78	196,22	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Liguria, Piemonte	Completamento PIS	Progettazione
		SS 1 Aurelia bis: Variante all'abitato di Imperia	ANAS	213,86	4,99	208,87	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
	4.20 SS 28			468,86	9,77	459,09					
	4.25 Nuovo colleg. autostr. Albenga-Gares	Nuovo colleg. autostr. Albenga-Garessio-Ceva/Miles.	ANAS	260,00	-	260,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
	4.25 Nuovo colleg. autostr. Albenga-			260,00	-	260,00					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	4.55 Dorsale Strad. Atina-Colli	Dorsale stradale Atina-Colli al Voltorno	Regione Lazio	271,38	7,75	263,63	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lazio	Completamento PIS	Progettazione
	4.55 Dorsale Strad. Atina-Colli			271,38	7,75	263,63					
	4.60 Pontina-A12-Appia e bret. Cisterna	Variante alla S.S. 7 Appia in comune di Formia	ANAS	-	-	-	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Lazio	privati	Progettazione
		Cisterna - Valmontone e opere connesse	Autostrade del Lazio S.p.A.	714,09	-	714,09	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lazio	Core network, privati	Progettazione
		Corridoio Tirrenico Merid. 2Stralcio Latina-Appia	Autostrade del Lazio S.p.A.	1473,55	-	1.473,55	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lazio	Completamento PIS	Progettazione
	4.60 Pontina-A12-Appia e bret. Cisterna			2.187,64	-	2.187,64					
	4.65 A1(Capua) - Domiziana ed Adeguament	SS 7 Quater Domitiana - Garigliano e C.Voltorno N	ANAS	870,00	-	870,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS	Progettazione
		SS 7 Quater Domitiana-sv.S.Aurunca sv.Mondragone S	ANAS	510,00	-	510,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS	Progettazione
		Coll. A1 altezza svincolo Capua e la Domiziana	ANAS	290,73	-	290,73	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS, privati	Progettazione
	4.65 A1(Capua) - Domiziana ed Adeguament			1.670,73	-	1.670,73					
		SA-RC 207+400 # 208+400	ANAS	-	-	-	Progetto Definitivo	In Redazione	Calabria	Core network	Realizzazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		SA-RC 208+400-213+500	ANAS	-	-	-	Progetto Definitivo	In Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Sa-Rc Km 185+000-206+500 3 ^a maxilotto/4	ANAS	598,00	-	598,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Sa-Rc Km 259+700-270+700 4 ^a maxilotto/1	ANAS	588,52	-	588,52	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Calabria	Core network	Progettazione
		Sa-Rc Km 337+800-348+600	ANAS	705,42	-	705,42	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Sa-Rc Svincolo di Eboli km 31+600	ANAS	15,76	-	15,76	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	Core network	Progettazione
		Sa-Rc Svincolo Laureana km 377+750	ANAS	38,09	38,09	-	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Calabria	Core network	Progettazione
		Sa-Rc Svincolo Padula km 103+207	ANAS	48,73	-	48,73	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	Core network	Progettazione
		Sa-Rc Svincolo Sala Consilina km 95+244	ANAS	36,51	-	36,51	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	Core network	Progettazione
		Sa-Rc km 270+700-280+350 Maxilotto 4/2 -1 stralcio	ANAS	437,78	381,00	56,78	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Calabria	Core network	Progettazione
		Sa-Rc km 280+350-286+050 Maxilotto 4/2 -2 stralcio	ANAS	343,00	-	343,00	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Calabria	Core network	Progettazione
		Autostr. Sa-Rc Ulteriori Interventi	ANAS	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata, Calabria, Campania	Core network	Progettazione
	4.70 Asse autostradale			2.811,81	419,09	2.392,72					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibili tà (mln di €)	Totale fabbisog no (mln di €)	Stato Intervent o	I ter Intervent o	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa
	4.82 Agrigento-Caltanissetta. A19 SS640			-	-	-					
	4.86 Ragusa - Catania	Ragusa-Catania - Adeguamento	ANAS	815,37	815,37	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Sicilia	Comprehensive network	Progettazione
	4.86 Ragusa - Catania			815,37	815,37	-					
	4.89 SS 115: Gela-Agrigento-Trapani	Trapani Mazara del Vallo I° e II stralcio funzionale	ANAS	367,99	150,00	217,99	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Sicilia	Completo PIS	Progettazione
	4.89 SS 115: Gela-Agrigento-Trapani			367,99	150,00	217,99					
	4.92 Palermo-Agrigento: SS 189-SS 121	Palermo Rotatoria Bolognetta	ANAS	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sicilia	Core network	Progettazione
		Bivio Manganaro - Lercara Friddi	ANAS	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sicilia	Core network	Progettazione
		Lercara Friddi - Agrigento	ANAS	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sicilia	Core network	Progettazione
		Rotatoria Bolognetta - Bivio Manganaro	ANAS	296,43	296,43	-	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Sicilia	Core network	Progettazione
		Adeguamento SS 121 - Completamento lotto 1	ANAS	386,17	0,00	386,17	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sicilia	Core network	Progettazione
		Adeguamento SS 121 - Completamento lotto 2	ANAS	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sicilia	Core network	Progettazione
	4.92 Palermo-Agrigento: SS 189-SS 121			682,60	296,43	386,17					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Raccordo Autostradale Salerno Avellino completamento	ANAS	760,20	123,00	637,20	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS, privati	Progettazione
		Potenziamento del raccordo SA - AV, SS7 e SS7bis (I lotto Mercato S. Severino - Fratte)	ANAS	246,00	123,00	123,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Campania	Completamento PIS, privati	Progettazione
		Completamento del collegamento dell'autostrada SA-CE con la SA-NA (via Pompei) - S.S. n. 268 "del Vesuvio". Lavori di raddoppio da due a quattro corsie della statale dal km 19+554 al km 29+289 in corrispondenza dello svincolo di Angri SS 268 del Vesuvio:	ANAS	80,00	-	80,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS	Progettazione
		Collegamento nuova base NATO di Giugliano	Comune di Giugliano	10,00	10,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS	Progettazione
	4.95 Napoli Pompei Salerno e raccordo			1.096,20	256,00	840,20					
04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa	04. Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa			32.934,23	5.130,68	27.778,55					
05. Corridoio Plurimodale	5.05 Asse Ferroviario	Completamento raddoppio Bari -	RFI	259,30	260,00	- 0,70	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
Adriatico	Bologna-Bari-Lecce	Taranto					re	e			
		Variante Bari-Taranto nel Nodo di Bari	RFI	61,97	-	61,97	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Nodo ferr. di Falconara coll. con linea Adriatica	RFI	30,00	-	30,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Marche	Completamento PIS	Progettazione
		Raddoppio Pescara - Bari (tratta Termoli - Lesina)	RFI	549,00	106,00	443,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Molise, Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Completamento nodo ferroviario di Pescara	RFI	22,55	-	22,55	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		Raddoppio tratte Mola - Fasano e Tutturano - Surbo	RFI	117,95	-	117,95	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
	5.05 Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce			1.040,77	366,00	674,77					
	5.05 Adeguamento SS 16 Adriatica	Adeguamento della SS16 Adriatica - tratto Rimini nord - Misano Adriatico - 1° stralcio (anche mediante realizzazione di varianti fuori sede)	ANAS	141,00	-	141,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Core network	Progettazione
		Adeguamento della SS16 Adriatica - tratto Rimini nord - Misano Adriatico - 2° stralcio (anche mediante realizzazione di	ANAS	175,00	-	175,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggreditorie	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		varianti fuori sede)									
				316,00	-	316,00					
	5.10 Teramo-Giulianova-S.Bened.del Tronto	Teramo mare: A14 casello di Mosciano S. Angelo - Giulianova	ANAS	64,08	-	64,08	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
	5.10 Teramo-Giulianova-S.Bened.del Tront			64,08	-	64,08					
		SS16 Adriatica variante tangenziale di Bari	ANAS	51,07	0,00	51,07	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
	5.15 Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 1			51,07	-	51,07					
		S.S. 96 Tronco inizio variante Toritto-Modugno	ANAS	77,44	0,00	77,44	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Core network	Progettazione
	5.20 Bari - Matera (Strada)			77,44	-	77,44					
	5.25 Gioia del Colle- Matera (Strada)	Gioia del Colle- Matera (Strada) - progettazione	ANAS	1,00	-	1,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata	Core network	Progettazione
	5.25 Gioia del Colle- Matera (Strada)			1,00	-	1,00					
	5.30 SS 172 dei Trulli	SS 172 Coll. SS7-SS16 IV corsia Orimini Superiore	ANAS	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		S.S. 172 Variante di Martina Franca	ANAS	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	PNS	Progettazione
		SS172 Adeg. sez. tronco Casamassima-Putignano	ANAS	49,17	20,00	29,17	Progetto Preliminare	In Validazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
	5.30 SS 172 dei Trulli			49,17	20,00	29,17					
	5.35 Amm. colleg. SS106 casello TA-SS10			-	-	-					
	5.40 Strada Maglie - S.M. Leuca			-	-	-					
	5.45 Complet. SS16-SS613 variante esterna			-	-	-					
	5.60 (P) SS16 Adriatica tronco Maglie-Otranto	SS16 Adriatica tronco Maglie/Otranto	ANAS	56,78	-	56,78	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
	5.60 (P) SS16 Adriatica tronco Maglie-Otranto			56,78	-	56,78					
05 Corridoio Plurimodale Adriatico	05 Corridoio Plurimodale Adriatico			1.656,31	386,00	1.270,31					
06 Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale	6.05 Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	RFI	810,23	810,23	-	Progetto Definitivo		Emilia Romagna, Veneto	Core network	Progettazione
		Raddoppio Bologna/Verona - Poggio Rusco/Nogara	RFI	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lombardia, Veneto	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Relazione Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna: 1° stralcio bretella Faenza	RFI	20,00	-	20,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Core network	Progettazione
		Sub tratta: S Giovanni P/Crevalcore	RFI	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		Sub tratta: Crevalcore/S. Felice e S. Felice/Poggio Rusco	RFI	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna, Lombardia	Completamento PIS	Progettazione
	6.05 Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero			830,23	810,23	20,00					
	6.10 (P) Asse Ferroviario Milano - Firenze										
	6.15 Linea ferrov. Modena-Sassuolo-Reggio Emilia	Linea ferr. Modena-Sassuolo e Sassuolo-Reggio Em.	FER	70,00	-	70,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
	6.15 Linea ferrov. Modena-Sassuolo-Reggio Emilia			70,00	-	70,00					
	6.20 (P) Asse Autostradale Variante di Valico										
	6.25 Superstr. Reg. Ferrara Mare - addeg.	Superstrada Regionale Ferrara Mare - adeguamento a	ANAS	634,00	454,00	180,00	Progetto definitivo	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS, privati	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibili tà (mln di €)	Totale fabbisog no (mln di €)	Stato Intervent o	Iter Intervent o	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa
		caratteristiche autostradali									
	6.25 Superstr. Reg. Ferrara Mare - adeg.			634,00	454,00	180,00					
		Completamento del raddoppio di viale Leonardo da Vinci di Prato	Comune di Prato	16,00	-	16,00	Progetto preliminare	Attesa Redazione e	Toscana	Completamento PIS	Progettazione
				16,00	-	16,00					
	6.30 Nodo Stradale e Autostradale di Bologna	Nodo Stradale e Autostradale di Bologna	ANAS	1.430,00	1.430,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione e	Emilia Romagna	Core network, privati	Progettazione
		Nodo Stradale e Autostradale di Bologna opera connessa: nodo di Rastignano lotto 2	ANAS	40,00	-	40,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione e	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
	6.30 Nodo Stradale e Autostradale di Bologna			1.470,00	1.430,00	40,00					
	6.35 Collegamento strad. Campogalliano-S			-	-	-					
	6.40 (P) Ampliamento A1 A22 Borgo Panigale			-	-	-					
	6.45 Nuova Tratta Modena-Lucca (A1-A22)	Sistema Tangenziale Est	ANAS	-	-	-	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Toscana	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	9.05 Trasv. ferroviaria Orte-Falconara	Orte Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	RFI	1.918,50	-	1.918,50	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Completamento PIS	Progettazione
		Raddoppio Orte Falconara: Posto 228 Castelpiano	RFI	573,10	-	573,10	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Marche	Completamento PIS	Progettazione
		Potenziamento della linea ferroviaria Foligno-Perugia-Terontola	RFI	58,00	58,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Completamento PIS	Progettazione
		Raddoppio Spoleto - Terni	RFI	532,34	17,55	514,79	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Umbria	Completamento PIS	Progettazione
	9.05 Trasv. ferroviaria Orte-Falconara			3.081,94	75,55	3.006,39					
	9.10 Linea ferroviaria Passo Corese Rieti	Nuova linea Passo Corese Rieti - completamento	RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Lazio	Completamento PIS	Progettazione
Tratta Passo Corese Osteria Nuova		RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Lazio	Completamento PIS	Progettazione	
	9.10 Linea ferroviaria Passo Corese Rieti										
	9.15 Trasv. ferroviaria Taranto-Sibari-R.	Raddoppio Taranto - Metaponto	RFI	340,00	-	340,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Potenziamento Metaponto - Sibari - S. Antonello	RFI	41,5	-	41,50	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
	9.15 Trasv. ferroviaria Taranto-Sibari-R.			381,50	-	381,50					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
9.20 AC Napoli - Bari		Interventi linea Cancello-Napoli per linea AV/AC	RFI	813,00	813,00	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Campania	Core Network, PNS	Progettazione
		Itinerario Napoli-Bari: raddoppio Cancello-Frasso	RFI	730,00	730,00	-	Progetto Preliminare	Ricusata C. Conti	Campania	Core Network, PNS	Progettazione
		Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Apice-Orsara	RFI	2.676,00	10,00	2.666,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Campania, Puglia	Core Network, PNS	Progettazione
		Itinerario Napoli Bari: Radd. Frasso T. - Vitulano	RFI	986,00	171,25	814,75	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Campania	Core Network, PNS	Progettazione
		Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia	RFI	95,00	95,00	-	Progetto preliminare	Attesa Redazione	Campania	Core Network, PNS	Progettazione
		Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	RFI	85,00	85,00	-	Progetto preliminare	Attesa Redazione	Campania	Core Network, PNS	Progettazione
		Nodo di Napoli: potenziamento capacità	RFI	77,00	77,00	-	Progetto preliminare	Attesa Redazione	Campania	Core Network, PNS	Progettazione
		Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase + Velocizzazione Napoli-Bari	RFI	43,00	43,00	-	Progetto preliminare	Attesa Redazione	Campania	Core Network, PNS	Progettazione
	9.20 AC Napoli - Bari			5.505,00	2.024,25	3.480,75					
	9.25 Potenz. tecnol. veloci dors. appenn	Potenz. tecnol. veloci dors. appenninica	RFI	722,00	722,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata, Calabria	Core Network, PNS	Progettazione
	9.25 Potenz. tecnol. veloci dors. appenn			722,00	722,00	-					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	9.30 (*) Nodo Bologna Casalecchio di Reno										
	9.32 Autostrada regionale Cispadana	Autostrada regionale Cispadana	Regione Emilia Romagna	1308,00	908,00	400,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS, privati	Progettazione
				1.308,00	908,00	400,00					
	9.35 Orte - Mestre: compl. itinerario Europeo E45	Corridoio viabilità Mestre Orte Civitavecchia	ANAS	10.065,60	10.065,60	-	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Emilia Romagna, Lazio, Marche, Toscana, Umbria, Veneto	Comprehensive network, privati	Progettazione
	9.35 Orte mestre: compl. itin. europ. E4			10.065,60	10.065,60						
	9.40 Valichi stradali appenninici Emilia Romagna	SS 12 Emilia - Variante abitati Sorbara-S.Prospero	ANAS	34,80	-	34,80	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		SS 12 Emilia - Variante abitato di Mirandola	ANAS	22,60	-	22,60	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		SS 12 Emilia - Variante di Montale	ANAS	11,63	-	11,63	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		SS 12 Emilia - Variante di Pavullo	ANAS	3,96	-	3,96	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		S.S. 63 Emilia - Da Canali a Pulianello	ANAS	16,67	-	16,67	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		S.S. 63 Emilia - da Ponterosso a	ANAS	6,30	-	6,30	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Castenovo					re	e			
		S.S. 63 Emilia - Variante di Vezzano sul Crostolo	ANAS	49,28	-	49,28	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		SS 45 Emilia - Amm. tratto Bobbio-confine reg.	ANAS	70,00	-	70,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		SS 45 Emilia - Amm. tratto Rio Cernusca-Rivergaro	ANAS	36,15	-	36,15	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		S.S. 67 Emilia - Tratto S.Casciano-Dovadola	ANAS	14,72	-	14,72	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
		S.S. 67 Emilia - Variante di Dovadola	ANAS	46,13	-	46,13	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
	9.35 Valichi stradali appenninici Emilia Romagna			312,24	-	312,24					
	9.37 Ammodernamento stradale Abetone										
	9.45 Valichi Stradali Appenninici Toscan	Adeg./potenz. SS12 SS62 Aulla SS63 SS64 SS67	ANAS	822,00	-	822,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana	Completamento PIS	Progettazione
		SS 12 Toscana - Variante Abetone	ANAS	10,68	-	10,68	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana	Confermato	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		S.S. 67 Toscana - Pelago abitato Dicomano	ANAS	142,60	-	142,60	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana	Completamento PIS	Progettazione
		S.S. 67 Toscana - SP34 e variante Vallina	ANAS	42,78	25,00	17,78	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana	Completamento PIS	Progettazione
	9.45 Valichi Stradali Appenninici Toscani			1.018,06	25,00	993,06					
	9.50 Raccordo Autostradale Siena-Firenze	Raccordo Autostradale Siena-Firenze	ANAS	700,00	350,00	350,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana	Core network	Progettazione
	9.50 Raccordo Autostradale Siena-Firenze			700,00	350,00	350,00					
	9.55 Asse viario Fano-Grosseto	Tratto 5: Selci-Lama-S. Stefano di Gaifa: lotto 1	ANAS/EELL	139,01	-	139,01	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Umbria	Core network	Progettazione
		Tratto 5: lotto 2 stralcio 2 Parmacciano - Guinza	ANAS	202,46	-	202,46	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Umbria	Core network	Progettazione
		Tratto 5: Selci Lama S. Stefano di Gaifa. Lotto 4	ANAS	100,99	-	100,99	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Marche	Core network	Progettazione
		Tratto 5: Selci-Lama-S. Stefano di Gaifa lotti 5-10	ANAS	1043,09	-	1.043,09	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche	Core network	Progettazione
		Tratto 6: S. Stefano di Gaifa-Fano	ANAS	214,93		214,93	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana, Umbria	Core network	Progettazione
		Tratto 1: Grosseto-Siena. Lotto 4°	ANAS	71,21	-	71,21	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Toscana	Core network	Progettazione
		Tratto 1: Grosseto-Siena Lotto 9°	ANAS	82,28	-	82,28	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Toscana	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
		Tratto 2: Siena - fino a Bettolle (innesto A1);tracciato Siena - Ruffolo	ANAS	61,55	-	61,55	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana	Core network	Progettazione
		Tratto 3 Rigomagno-Palazzo del Pero: nodo di Arezzo 1 e 2 stralcio	ANAS	293,36	-	293,36	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana	Core network	Progettazione
		Tratto 4: lotto 7 Le Ville di Monterchi-Parnacciano	ANAS	422,26	-	422,26	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana	Core network	Progettazione
	9.55 Asse viario Fano-Grosseto			2.631,14	-	2.631,14					
		03 Allaccio SS77 - SS16 ML1/L1/1.3	Quadrilatero Umbria Marche SpA	28,36	-	28,36	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche	Completamento PIS	Progettazione
		04. Allaccio SS77 - SS3 ML1/L1/1.4	Quadrilatero Umbria Marche SpA	23,00	-	23,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Umbria	Completamento PIS	Progettazione
		06. Intervalliva Macerata ML1 / L2 /2.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	14,22	-	14,22	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche	Completamento PIS	Progettazione
		07.Intervalliva Tolentino-San Severino ML1 /L2/2.3	Quadrilatero Umbria Marche SpA	43,01	-	43,01	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche	Completamento PIS	Progettazione
		08 SS78 Sforzacosta-Sarnano ML1/L2/2.4	Quadrilatero Umbria Marche SpA	71,22	-	71,22	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche	Completamento PIS	Progettazione
		12 Pedemontana Marche-sub lotto n. 1 ML2 / L2/2.1	Quadrilatero Umbria Marche SpA	111,25	111,38	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		13 Pedemontana Marche-sub lotto n. 2 ML2 / L2/2.2	Quadrilatero Umbria Marche SpA	201,38	-	201,38	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche	Completamento PIS	Progettazione
		Area sosta Gualdo Tadino A. sosta bifronte (AL 14)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	10,13	0,13	10,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione
		Fabriano Centro innov.ne incubatore impresa (AL11)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	11,14	-	11,14	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione
		Fabriano - Piastra logistica (AL 12):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	39,08	-	39,08	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione
		Falconara -Polo fieristico direzionale (AL 5):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	151,29	15,89	135,40	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione
		Foligno Servizi alla piastra logistica (AL 13)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	5,45	0,21	5,24	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione
		Muccia polo produttivo agroalimentare (AL 9):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	15,59	0,65	14,94	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione
		Serrapetrona Polo turistico commerciale (AL):	Quadrilatero Umbria Marche SpA	21,03	-	21,03	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione
		Valfabbrica Att. prod.sett tessile servizi (AL 6)	Quadrilatero Umbria Marche SpA	14,75	0,44	14,31	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche, Umbria	Comprehensive network	Progettazione
	9.60 Asse viario Marche-Umbria			760,90	128,70	632,33					
	9.65 Nodo Stradale Perugia	Nodo Stradale di Perugia: M. del Piano-Corciano	ANAS	947,94	-	947,94	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Umbria	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Nodo Stradale di Perugia: M.del Piano -Collestrada	ANAS	145,00	121,80	23,20	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Umbria	Completamento PIS	Progettazione
	9.65 Nodo Stradale Perugia			1.092,94	121,80	971,14					
		Strada Tre valli - Tratta Eggi Acquasparta	Regione Umbria	717,50	-	717,50	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Umbria	Completamento PIS	Progettazione
		Strada Tre Valli - Tratta da San Giovanni di Baiano - Firenzuola	Regione Umbria	82,50			Progetto definitivo	In Istruttoria	Umbria	Completamento PIS	Progettazione
	9.70 Strada Tre valli			800,00	-	717,50					
	9.75 Terni-Rieti (Strada)			-	-	-					
	9.80 Rieti L'Aquila Navelli (Strada)	Rieti L'Aquila Navelli adeg. km 45+000 al 58+000	ANAS	76,90	-	76,90	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		Rieti L'Aquila Navelli - SS 17 variante Sud all'abitato di L'Aquila: collegamento con il II lotto di variante in località Bazzano e la SS 17 al km 45+000 (in localita S. Gregorio) lotto C	ANAS	48,00	48,00		Progetto Definitivo	In Istruttoria	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		Rieti L'Aquila Navelli - S.S. 260 "Picente" dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila Lotto III: adeguamento	ANAS	24,64	24,64		Progetto Definitivo	In Istruttoria	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		plano-altimetrico sede stradale da S. Pelino a Marana di Montereale									
		SS 17 ulteriori interventi d' ammodernamento	ANAS	45,00	-	45,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
	9.80 Rieti L'Aquila Navelli (Strada)			194,54	72,64	121,90					
	9.82 Pedemontana Abruzzo-Marche (strada)	Completamento ex S.S. 151 Cappelle sul Tavo-Penne	Provincia di Pescara	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		Raccordo viario tra la S.S. 81 e la ex S.S. 151	Provincia di Pescara	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		S.S. 81 Piceno Aprutina-Passo Cordone/Chieti Scalo	Provincia di Pescara	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		S.S. 81 Piceno Aprutina-Fara SM-innesto SS 652 (direzione Nord e Sud)	Provincia di Chieti	232,00	-	232,00	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		Tratta Capsano di Penna S. Andea Bisenti (direzione sud)	Provincia di Teramo	-	-	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		Tratta Garrufo di S. Omero SP 259 - Fondo valle Salinello (direzione nord)	Provincia di Teramo	-	-	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Tratta Fondovalle Salinello - Fioriano di Campi	Provincia di Teramo		-	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		S.S. 81 Piceno Aprutina-Guardiagrele est-Fara SM	Provincia di Chieti	173,61	-	173,61	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
	9.82 Pedemontana Abruzzo-Marche (strada)			405,61	-	405,61					
	9.84 Collegamento Meridionale A1- A14	Coll. A1-A14: Termoli-S.Vittore Var. Guardialfiera	ANAS	396,75	-	396,75	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lazio, Molise	Completamento PIS	Progettazione
		Coll. Merid. A1-A14: Termoli-S.Vittore Tratta 1	ANAS	1137,35	236,60	900,75	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania, Lazio, Molise	Core Network, PNS	Progettazione
		Coll. Merid. A1-A14: Termoli-S.Vittore Tratta 2	ANAS	1620,35	-	1.620,35	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania, Lazio, Molise	Completamento PIS	Progettazione
	9.84 Collegamento Meridionale A1- A14			3.154,45	236,60	2.917,85					
		Adeguamento Telesina dal Km 0+000 al km 60+900	ANAS	720,00	720,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	core +privati+pns	Progettazione
		Collegamento autostradale Caserta-Benevento	ANAS	1.118,00	-	1.118,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Campania	Completamento PIS, privati	Progettazione
		Tangenziale aree interne - Valle Caudina Pianodardine 3° lotto I° e II° stralcio	Consorzio ASI - Avellino	127,67	70,00	57,67	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Campania	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Tangenziale aree interne - Valle Caudina Pianodardine 4° lotto	Consorzio ASI - Avellino	92,60	-	92,60	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS	Progettazione
	9.86 Benev. - Caserta-A1-Caian.-Grazz. e v			2.058,27	790,00	1.268,27					
		Itinerario Lauria - Candela Tra l'A3 e l'A16	ANAS	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata, Puglia	Completamento PIS	Progettazione
	9.88 Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico										
	9.90 Salerno-Potenza-Bari (Strada)	Salerno-Potenza-Bari (Strada)	ANAS	552,00	-	552,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata Campania Puglia	Core network	Progettazione
	9.90 Salerno-Potenza-Bari (Strada)			552,00	-	552,00					
	9.92 Murgia - Pollino	Murgia-Pollino (strada)	ANAS	760	-	760,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione
	9.92 Murgia - Pollino			760,00	-	760,00					
	9.94 SS182 - Trasversale delle Serre com										
	9.96 Corr. strad. Jonico Taranto-Sibari-	SS 106 - Ulteriori lotti di ammodernamento I fase	ANAS	1.914,56	-	1.914,56	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Calabria	Comprehensive network, PNS	Progettazione
		S.S. 106 megalotto 5 - lotti 1-2-3-4-5-6	ANAS	2.850,37	-	2.850,37	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Calabria	Comprehensive network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		S.S.106 Megalotto 9: Crotone - Mandatoriccio	ANAS	2.082,67		2.082,67	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Calabria	Comprehensive network	Progettazione
	9.96 Corr. strad. Jonico Taranto-Sibari-			6.847,60	-	6.847,60					
09 Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	09 Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico			42.351,79	15.520,14	26.749,28					
	10.05 Grandi Staz Riqualficazione, edif										
	10.10 Grandi Staz Infrastrutture opere c										
	10.15 Metropolitana Milanese	M2 Prolungamento Cologno Nord-Vimercate	Comune Milano	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione
		M3 Tratta S.Donato Paullo	Comune Milano	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione
	10.15 Metropolitana Milanese										
		Nodo di interscambio AC/SFR/MM	A.T.M. SpA	18,8	18,80	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lombardia	Core network	Progettazione
	10.20 Access Metropolitana Fiera di Mil			18,80	18,80						
		Accesso Fiera di Milano opere complementari	Provincia di Milano	-	-	-	Progetto Definitivo	In Redazione	Lombardia	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibilit� (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	10.25 Accesso Fiera di Milano			-	-	-					
		Torino Metropolitana Tr. 3 Collegno Cascine Vica	Comune Torino	304,32	-	304,32	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Piemonte	Core network	Progettazione
		Torino - Metropolitana: tratte di completamento.	Comune Torino	306,07	-	306,07	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Piemonte	Core network	Progettazione
	10.30 Nodo di Torino - Metropolitana			610,39	-	610,39					
	10.32 Interconnessione Nodo di Rebaudengo - Pass ferr TO	Interconnessione Nodo di Rebaudengo - Pass ferr TO	Gruppo Torinese Trasporti S.p.A	162,00	162,00	-	Progetto Definitivo	In Redazione	Piemonte	Core network	Progettazione
	10.32 Interconnessione e nodo di Rebaudengo			162,00	162,00	-					
	10.35 Nodo di Torino e access. ferr.: pr	Nodo di Torino e access. ferr.: prima fase	RFI	221,75	66,00	155,75	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Piemonte	Core network	Progettazione
	10.35 Nodo di Torino e access. ferr.: pr			221,75	66,00	155,75					
	10.40 (P) Nodo di Torino e access. strad	(P) Nodo di Torino acc. strad: T. Est C.so Marche -	CAP Spa - Concessioni Autostradali Piemontesi	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Piemonte	Core network, privati	Progettazione
	10.40 (P) Nodo di Torino e access. strad			-	-	-					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	10.70 (P) Bologna - SFM Metropolitan	(P) Bologna - SFM Metropolitan e completamento del servizio metropolitano ferroviario e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano	Comune Bologna	362,78	362,78	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Core network	Progettazione
	10.70 (P) Bologna - SFM Metropolitan			362,78	362,78	-					
	10.72 Modena Metropolitan	Modena metrolivello I° e II° stralcio	Comune Modena	91,90	37,77	54,13	Progetto Preliminare	In Redazione	Emilia Romagna	Completamento PIS	Progettazione
	10.72 Modena Metropolitan			91,90	37,77	54,13					
	10.73 Costa Romagnola - Metropolitan	T. R. C. Rimini: tratta Rimini Fs Rimini Fiera	Agenzia Mobilità - ex TRAM	49,57	19,83	29,74	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Emilia Romagna	Comprehensive network	Progettazione
		T.R.C. Rimini: Fiera Cattolica Riccione Fs-Cattolica	Agenzia Mobilità - ex TRAM	44,13	-	44,13	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Comprehensive network	Progettazione
	10.73 Costa Romagnola - Metropolitan			93,70	19,83	73,87					
	10.74 Genova - Metropolitan	Genova - Metropolitan	Comune Genova	263,39	93,00	170,39	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Core network	Progettazione
	10.74 Genova - Metropolitan			263,39	93,00	170,39					
	10.75 Nodo Stradale ed Autostradale di	Genova Tunnel Sottomarino Sotterraneo	Tunnel di Genova SpA	421,00	326,00	95,00	Progetto Preliminare	In Redazione	Liguria	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggredicatore	Costo (min di €)	Totale disponibile (min di €)	Totale fabbisogno (min di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
Genova											
		Genova strada di scorrimento Ponente genovese	ANAS	650,13	-	650,13	Progetto Preliminare	In Redazione	Liguria	Core network	Progettazione
		Collegamento viario tra casello autostradale di Lavagna e viale Kasman (Chiavari)	ANAS	100,00	20,28	79,72	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Liguria	Core network	Progettazione
		Nodo stradale di Genova	ANAS	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Liguria	Core network	Progettazione
	10.75 Nodo Stradale ed Autostradale di G			1.171,13	346,28	824,85					
	10.76 Firenze - Sistema Tramviario	Firenze - Sistema Tramviario	Comune Firenze	1.025,10	754,90	270,20	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Toscana	Completamento PIS	Progettazione
	10.76 Firenze - Sistema Tramviario			1.025,10	754,90	270,20					
		Metropolitana C: tratta T2	Roma Metropolitane srl	769,44	769,44	0,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lazio	Core network	Progettazione
	10.78 Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo			769,44	769,44	0,00					
	10.80 Nodo Urbano di Roma	Realizzazione Gronda Mercati di Roma	RFI	1.392,00	23,00	1.369,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lazio	Core network	Progettazione
	10.80 Nodo Urbano di Roma			1.392,00	23,00	1.369,00					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Agglicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	10.82 Viabilità compl. autostrada Roma Fi			-	-	-					
	10.84 Trasporto di massa area castelli	Tangenziale Appia 2° stralcio da km 2+690 sv. Ginestreto al km 5+165 sv. Ginestreto	Regione Lazio	93,00	4,00	89,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lazio	Completamento PIS	Progettazione
		Tangenziale Appia 3° stralcio da km 5+165 sv. Ginestreto al km 9+223 innesto SS 7 Appia	Regione Lazio	152,00	4,00	148,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lazio	Completamento PIS	Progettazione
	10.84 Trasporto di massa area castelli			245,00	8,00	237,00					
		Metropolitana di Napoli Linea 6 lotto 2 compl.to	Comune Napoli	141,47	141,47	-	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Campania	Core network	Progettazione
		Metro Napoli Linea 1 tratta Centro Direzionale Capodichino Di Vittorio I stralcio	Comune Napoli	635,58	635,58	-	Progetto Definitivo		Campania	Core network	Progettazione
		Ferrovia Circumvesuviana: raddoppio tratte Torre - Annunziata - Castellammare di Stabia inclusa la riqualificazione stazioni di Madonna dei Flagelli e Via Nocera	Circumvesuviana	162,99	162,99	-	Progetto Definitivo	In Redazione	Campania	Core Network, PNS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibilit� (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa
		Circumvesuviana SCMT protezione automatica marcia Tronco	Circumvesuvia na	35,00	-	35,00	Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Campania	Core network	Progettazio ne
		Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale	Comune Napoli	1.031,00	245,43	785,58	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Campania	Core Network, PNS	Progettazio ne
		II LOTTO: Stadio Arechi	Comune Salerno	-	-	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazion e	Campania	Core network	Progettazio ne
		III LOTTO: Staz. Pontecagnano Aeroporto	Comune Salerno	-	-	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazion e	Campania	Core network	Progettazio ne
		Ferrovia Circumflegrea raddoppio Pianura Pisani	SEPSA	41,31	-	41,31	Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Campania	Core network	Progettazio ne
		Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario)	RFI/ Comune di Salerno	-	-	-	Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Campania	Core network	Progettazio ne
		Risanamento e adeguamento Galleria Camaldoli	SEPSA	26,40	14,52	11,88	Progetto Definitivo	Attesa Redazion e	Campania	Core network	Progettazio ne
	10.86 Sist. Metropolitan o regionale campania			2.073,75	1.199,99	873,77					
	10.88 Napoli Risanamento sottosuolo										
	10.90 Bari - Tangenziale	Bari - Tangenziale	ANAS	80,00	-	80,00	Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Puglia	Completamen to PIS	Progettazio ne
	10.90 Bari - Tangenziale			80,00		80,00					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Nodo ferroviario di Bari Nord	RFI	633,00	-	633,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Core Network, PNS	Progettazione
		Nodo ferroviario di Bari Sud	RFI	391,00	-	391,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Puglia	PNS	Progettazione
		Segnalamento ferroviario Coll. Bari-Aeroporto	Ferrottramviaria Bari	15,36	15,36	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Piattaforma di scambio Stazione Fesca San Girolamo	FNB	36,15	-	36,15	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Piattaforma di scambio ferrotramviaria	FNB	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Stazione Interscambio FS-FNB: Bari Parco Nord	FNB	44,00	-	44,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Core Network, PNS	Progettazione
		Bari - Nodo: rete ferroviaria FSE	Ferrovie del Sud Est e servizi	50,70	-	50,70	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Bari - Nodo: riqualificazione aree FSE	Ferrovie del Sud Est e servizi	54,50	-	54,50	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Bari servizi e nodo di scambio intermodale	Ferrovie del Sud Est e servizi	15,00	-	15,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Completamento della linea Bari Bitritto	Ferrovie Appulo Lucane	25,78	29,96	-	Progetto Preliminare	In Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Collegamento ferroviario Bari Quartiere S. Paolo	Ferrottramviaria Bari	25,43	25,43	-	Progetto Definitivo	In Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
		Bari Terza Mediana Bis	Comune Bari	129,11	-	129,11	Progetto Preliminare	In Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazioni	Fase attuativa
	10.91 Bari nodo ferroviario e metropolit			1.420,03	70,75	1.353,46					
	10.93 Villa S. Giovanni-Messina-Sist. nod	Linea Metropolitana di Messina - progettazione	Comune Messina	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione
		Int. sistem. Villa S. Giovanni e Messina	RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Calabria, Sicilia	Completamento PIS	Progettazione
	10.93 Villa S. Giovanni-Messina-Sistema nodo			-	-	-					
	10.94 Nodo di Catania	Raddoppio tratta Bicocca Catenanuova	RFI	415,00	430,00	-	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Sicilia	PNS	Progettazione
		Nodo di Catania interrimento stazione centrale	RFI	580,00	12,98	567,02	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Sicilia	Confermato	Progettazione
	10.94 Nodo di Catania			995,00	442,98	567,02					
	10.95 Palazzo del cinema e congressi Venezia			-	-	-					
	10.97 Seimila campanili			-	-	-					
	10.99 Nodo ferroviario di Palermo			-	-	-					
	10.100 Interventi infrastrutturali per la sicurezza dei traffici nella laguna Veneta	Interventi per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella laguna di Venezia	MIT	140,00	-	140,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Veneto	Comprehensive network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	11.15 Sassari - Olbia: Potenziamento			-	-	-					-
	11.20 SS 291 Della Nurra	SS 291 Della Nurra lotto1	ANAS	81,00	81,00	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione
		SS 291 Della Nurra lotto4	ANAS	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione
	11.20 SS 291 Della Nurra			81,00	81,00	-					-
	11.25 Interconn. Cagliari con SS 130,131	Asse mediano di scorrimento di Cagliari	Comune Cagliari	45,00	-	45,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione
	11.25 Interconn. Cagliari con SS 130,131			45,00	-	45,00					-
	11.26 Viabilità Asse mediano scorrimento	Connessione tra l'Asse mediano e via San Paolo	Comune Cagliari	45,00	45,00	-	Progetto Preliminare	In Redazione	Sardegna	PNS	Progettazione
	11.26 Viabilità Asse mediano scorrimento			45,00	45,00	-					-
	11.30 SS125-131bis:Nuoro-Olbia-S.Teresa	SS125-131bis:Nuoro-Olbia-S.Teresa di Gallura	Regione Sardegna	172,00	172,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sardegna	PNS	Progettazione
	11.30 SS125-131bis:Nuoro-Olbia-S.Teresa			172,00	172,00	-					-
	(Asse attrezzato urbano) - SS 554 Eliminazione degli svincoli a raso - lotti funzionali	SS 554 Eliminazione degli svincoli a raso - lotti funzionali - (Asse attrezzato urbano)	RAS/ANAS	233,23	233,23	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	11.32 SS554 Asse attrezzato			233,23							
	11.35 Percorso sott. area metropolitana	Percorso sotterraneo area metropolitana Cagliari	Comune Cagliari	140,00	140,00	-	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Cagliari Vesalio - Quartu Centro - 1° e 2° lotto	Regione Sardegna	59,00	28,09	30,91	Progetto preliminare	attesa redazione	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Quartu Centro - Quartu Fiume	Regione Sardegna	16,00	-	16,00	Progetto preliminare	attesa redazione	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Vesalio - Brotzu	Regione Sardegna	28,00	-	28,00	Studio di fattibilità	attesa redazione	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Brotzu - Matteotti	Regione Sardegna	28,00	-	28,00	Studio di fattibilità	attesa redazione	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione
		Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari -	Regione Sardegna	6,09	-	6,09	Studio di fattibilità	attesa redazione	Sardegna	Core network, TEN-T , nodo urbano	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Policlinico-Cittadella Universitaria									
	11.35 Percorso sott. area metropolitana			277,09	168,09	109,00					
	11.40 Fermata colleg. capol/aerop. Cagliari										
	11.45 Int. velocizz. sulla dors. Cagliari	Interv. velocizz. sulla dors. Cagliari-Oristano Adeguamento stazione ferroviaria di Cagliari e ampliamento presidio di manutenzione per accogliere i nuovi treni CAF Impianti: PRG Stazione di Cagliari Interscambio Metro-Treno	RFI	130,00	130,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione
				7,00	-	7,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione
			RFI	10,00	-	10,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione
	11.45 Int. velocizz. sulla dors. Cagliari			147,00	130,00	17,00					
	11.46 Porto di Cagliari	Banchinamento avamposto per navi Ro-Ro del Porto Canale - 1^ lotto	RAS - Autorità portuale di Cagliari	44,73	19,33	25,40	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione
		Banchinamento avamposto per navi Ro-Ro del Porto Canale - 2^ lotto	RAS - Autorità portuale di Cagliari	15,27	-	15,27	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sardegna	Core network TEN-T Nodo urbano	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
11.Piastra Logistica Sardegna	11.Piastra Logistica Sardegna			2.751,56	1.027,35	1.724,21					
		Coll.to viario tra porto Ancona e grande viabilità	ANAS	479,77	479,77	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche	Core network	Progettazione
		Ancona - Opere infrastrutturali	Aut. Port. di Ancona	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Marche	Core network	Progettazione
	12.05 Hub Portuali - Ancona			479,77	479,77	-					
		Hub Portuale di Civitavecchia Lotto 2	Aut. Port. Civitavecchia	287,42	6,00	281,42	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lazio	Confermato	Progettazione
		Porto di Gaeta	Aut. Port. Civitavecchia	33,09	33,09	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Lazio	Core network	Progettazione
	12.10 Hub Portuali - Civitavecchia			320,51	39,09	281,42					
	12.15 Hub Portuale Pescara: dev. porto canale	Hub portuale Pescara: dev. porto canale	Comune di Pescara	20,00	-	20,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
	12.15 Hub Portuale Pescara: dev. porto canale			20,00	-	20,00					
	12.20 Hub Portuali - Taranto			-	-	-					
	12.25 Allacc. plurimodali Genova Savona	Genova: Collegamento Porto Autoporto: realizzazione autoporto e viabilità di	Aut. Port. di Genova	10,70	-	10,70	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggredicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		collegamento									
		Nuova Aurelia: Var. tratta Riva Trigoso-Calvari	ANAS	250,00	-	250,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Variante tra Cogoleto e Arenzano	ANAS	120,00	-	120,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Variante Tratta Calvari-Ferriere	ANAS	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Savona: variante SS 1 Aurelia bis casello aut.le	ANAS	137,54	-	137,54	Progetto Preliminare	Istruttoria	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Completamento Aurelia bis di Savona: Letimbro - casello	ANAS	28,93	-	28,93	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Completamento variante di Varazze	ANAS	80,00	-	80,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Variante di S.Lorenzo al Mare	ANAS	250,00	-	250,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Variante tra Bergeggi e Spotorno	ANAS	300,00	-	300,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Aurelia bis: Albenga - Borghetto S. S. (raccordo con sv. A10) - Loano - Pietra Ligure - Finale - Vado	ANAS	600,00	-	600,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Aurelia bis completamento Andora - Alassio - Albenga	ANAS	100,00	1,00	99,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		La Spezia: realizzazione colleg viario sotterraneo	Aut. Port. La Spezia	31,45	-	31,45	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		La Spezia: rampe stradali localita' Pianazze	Aut. Port. La Spezia	2,50	-	2,50	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		La Spezia: variante SS 1 Aurelia - 4° lotto tra S. Benedetto e nuovo casello La Spezia Nord (Beverino)	ANAS	189,66	-	189,66	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Var. Ex 330 Sarzana/conf. Toscana	ANAS	200,00	-	200,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Var. ex ss 330 Felettino Ceparana	ANAS	224,00	-	224,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Var. ex ss 330 tra Ceparana-Sarzana	ANAS	300,00	-	300,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Variante Albisola-Celle Ligure	ANAS	150,00	-	150,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
		Nuova Aurelia: Variante tra Spotorno e Capo Noli	ANAS	150,00	40,00	110,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Liguria	Completamento PIS	Progettazione
	12.25 Allacc. plurimodali Genova Savona			3.124,78	41,00	3.083,78					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggredicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Hub Trieste piattaforma logistica 2 stralcio	Aut. port. di Trieste	184,50	-	184,50	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione
		Ampliamento banchina Molo VII Porto di Trieste	Aut. port. di Trieste	90,00	-	90,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione
		Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste	RFI	77,60	-	77,60	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione
		Polo intermodale di Ronchi dei Legionari comprensivo della nuova stazione intermodale di Ronchi aeroporto	RFI/Aeroporto FVG S.P.A.	17,20	10,30	6,90	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione
		Collegamenti ferroviari piattaforma logistica di Trieste: raddoppio Cervignano (strasoldo)- Udine PM Vat e nodo di Udine	RFI	250,00	11,25	238,75	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione
	12.27 Hub Portuali - Trieste			619,30	21,55	597,75					
		Hub Portuale di Ravenna III° e IV° stralcio	Autorità Portuale di Ravenna	246,00	-	246,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Core network	Progettazione
		Hub Portuale di Ravenna: infrastrutture ferroviarie retroportuali	RFI	70,00	-	70,00	Progetto definitivo	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator	Costo (mln di €)	Totale disponibili ta (mln di €)	Totale fabbisog no (mln di €)	Stato Intervent o	Iter Intervent o	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa
	12.35 Hub Portuale di Ravenna			316,00		316,00					
	12.37 Hub portuale di Venezia	Hub portuale di Venezia: porto di altura ed allacci	AP, MAV, ANAS, RFI	2.467,00	1.732,00	735,00	Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Veneto	Core network	Progettazio ne
	12.37 Hub portuale di Venezia			2.467,00	1.732,00	735,00					
	12.38 Porto di Marina di Carrara	Interfaccia Porto - Città sistemazioni d'accesso	Autorità Portuale /Comune Marina di Carrara	38,43	13,43	25,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazion e	Toscana	Completamen to PIS	Progettazio ne
	12.38 Porto di Marina di Carrara			38,43	13,43	25,00					
	12.40 Hub Portuali - Porto di Napoli e di Salerno	Hub Portuali - Porto di Napoli	Aut. Port. di Napoli	240,00	240,00		Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Campania	Core network	Progettazio ne
		Nuova darsena porto di levante/adeguame nto collegamneto ferroviario	Auto Port di Napoli /Regione Campania	450,00	410,00	40,00	Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Campania	Core network	Progettazio ne
		Porto di Pozzuoli	commissario ex l 887/84	45,00	17,50	27,50	Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Campania	completament o PIS	Progettazio ne
		Collegamento tangenziale di Napoli rete viaria e porto di Pozzuoli	commissario ex l 887/84	153,78		153,78	Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Campania	completament o PIS	Progettazio ne
		Hub Portuali - Porto di Salerno	Aut. Port. di Salerno	73,00	73,00		Progetto Prelimina re	Attesa Redazion e	Campania	Core network	Progettazio ne
	12.40 Hub Portuali - Porto di Napoli e di			961,78	740,50	221,28					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	Salerno										
12.HUB Portuali	12.HUB Portuali			8.347,57	3.067,34	5.280,23					
	13.10 Hub Interportuali - Gioia Tauro	Gioia Tauro Allacciamenti ferroviari	Aut. Port. Gioia Tauro	3,00	0,48	2,52	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Gioia Tauro capannoni prefabbricati	Aut. Port. Gioia Tauro	5,53	0,24	5,29	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Gioia Tauro ingresso pedonale aereo zona MCT	Aut. Port. Gioia Tauro	1,58	0,33	1,25	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Gioia Tauro laboratori Fitopatologici	Aut. Port. Gioia Tauro	0,25	0,04	0,21	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		"Gioia Tauro magazzini "Piastra del freddo"	Aut. Port. Gioia Tauro	30,00	1,20	28,80	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Gioia Tauro parcheggio multipiano zona MCT	Aut. Port. Gioia Tauro	8,00	1,90	6,10	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Gioia Tauro coll.to rigassificatore piastra freddo	Aut. Port. Gioia Tauro	11,70	1,87	9,83	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Gioia Tauro sistemazione piazzale Nord del Porto	Aut. Port. Gioia Tauro	0,50	0,01	0,49	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Gioia Tauro strada S. Ferdinando - piazz.le Porto	Aut. Port. Gioia Tauro	2,10	0,10	2,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
	13.10 Hub Interportuali - Gioia Tauro			62,66	6,17	56,49					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Agglicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	13.15 Hub Interp - Nola Battipaglia Marc	Interporto di Battipaglia - 1 lotto funzionale	Salerno Interporto	-	-	-	Studio di fattibilità		Campania	Completamento PIS	Progettazione
		Interporto di Battipaglia - 2 lotto funzionale	Salerno Interporto	-	-	-	Studio di fattibilità		Campania	Completamento PIS	Progettazione
		Interporto di Battipaglia - lotto di completamento	Salerno Interporto	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS	Progettazione
	13.15 Hub Interp - Nola Battipaglia Marc			-	-	-					
		Interporto Roma Fiumicino: opere d'infrastruttura	Regione Lazio	43,25	-	43,25	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lazio	Completamento PIS	Progettazione
		Interporto Roma Fiumicino: raccordo ferroviario e stradale	Regione Lazio	58,81	-	58,81	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lazio	Completamento PIS	Progettazione
	13.20 Hub Interportuali - Area romana			102,06	-	102,06					
	13.25 Hub Interportuali - Segrate			-	-	-					
	13.30 Hub Interp. Jesi - Infrastrutture di allaccio	Sistema Interportuale di Jesi	Società Interporto Jesi	95,00	-	95,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Marche	Core network	Progettazione
	13.30 Hub Interp. Jesi - Infrastrutture di allaccio			95,00	-	95,00					
	13.35 Hub interportuale - Novara			-	-	-					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	13.40 Hub Interportuali - Area brindisina	Hub Interportuali area brindisina	Regione Puglia	88,98	-	88,98	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
	13.40 Hub Interportuali - Area brindisina			88,98	-	88,98					-
	13.45 Hub Interportuali - Catania				-						-
	13.50 Hub Interportuali - Termini Imerese	Hub Interportuali Termini Imerese	Regione Sicilia	78,87	78,87	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione
	13.50 Hub Interportuali - Termini Imerese			78,87	78,87	-					-
	13.55 Hub Interportuali Augusta	Hub Interportuali Augusta	Regione Sicilia	85,00	85,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione
	13.55 Hub Interportuali Augusta			85,00	85,00	-					-
	13.61 Hub Interp. Palermo Messina Trapani	Hub Interp. Palermo Messina Trapani	Regione Sicilia	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sicilia	Completamento PIS	Progettazione
	13.61 Hub Interp. Palermo Messina Trapani			-	-	-					-
		Piastra Logistica Umbra Foligno 2° stralcio	Regione Umbria	8,21	-	8,21	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Umbria	Completamento PIS	Progettazione
		Piastra Logistica Umbra Terni e Narni 2° stralcio	Regione Umbria	16,19	-	16,19	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Umbria	Completamento PIS	Progettazione
	13.75 Hub Interportuali - Piastra Logist			24,40	-	24,40					-

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	13.80 Hub Interportuale Sist. idrov. padano	Progetto multiobiettivo di regimazione del fiume Po	AIPO	1,80	2,00	0,20	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Lombardia Emilia Romagna	Core network	Progettazione
		Sistemazione corrente libera fiume Po	AIPO	-	-	-	Progetto definitivo	Attesa Redazione	Lombardia Emilia Romagna	Core network	Progettazione
		Eliminazione perdite canale CR-Pizzighettone	AIPO	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lombardia	Core network	Progettazione
	13.80 Hub Interport. Sist. idrov. padano			1,80	2,00	0,20					
	13.85 Hub Interport. Porto di Cremona	Hub Interport. Porto di Cremona		24,00	-	24,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Lombardia	Core network	Progettazione
	13.85 Hub Interport. Porto di Cremona			24,00	-	24,00					
		Hub Interportuale Guasticce - Scavalco ferroviario	Interporto toscano Amerigo Vespucci	14,00	5,00	9,00	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Toscana	Completamento PIS	Progettazione
	13.90 Hub Interportuali Livorno Guasticce			14,00	5,00	9,00					
13.HUB Interportuali	13.HUB Interportuali			576,77	177,04	399,73					
14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	14.05 sist.trasp.rapido di massa guida vincolata	Metropolitana di Parma linea B	Metro Parma S.p.A.	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Intervento revocato	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggrediatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Metropolitana Parma linee A e C	Metro Parma S.p.A.	-	-	-	Studio di fattibilità		Emilia Romagna	Intervento revocato	Progettazione
	14.05 sist. trasp rapido di massa guida vincolata										
	14.10 Coll. ferroviari Aeroporti Verona	Collegamenti ferroviari all'Aeroporto Verona	RFI	90,40	-	90,40	Progetto Preliminare	In Redazione	Veneto	Completamento PIS	Progettazione
		Collegamento ferroviario Aeroporto Venezia	RFI	223,92	1,23	222,69	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Veneto	Completamento PIS	Progettazione
	14.10 Coll. ferroviari Aeroporti Verona			314,32	1,23	313,09					
	14.30 Adeguamento dell'Aeroporto d'Abruzzo	Adeguamento e messa a norma Aeroporto d'Abruzzo	SAGA - Aeroporto dell'Abruzzo	6,50	-	6,50	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
	14.30 Adeguamento dell'Aeroporto d'Abruzzo			6,50	-	6,50					
	14.35 Ammodernamento dell'Aeroporto di Palermo										
	14.40 Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio	Collegamento a Milano da Nord (direttrice Sempione)	RFI		-	-	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Lombardia	Core network	Progettazione
		Collegamento ferroviario a Bergamo e Milano: connessione	RFI / SACBO		-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Lombardia	TEN-T	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		aeroporto e città di Bergamo									
		Terza corsia A13 da Bologna a Ferrara	Regione Emilia Romagna	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Core network	Progettazione
		Collegamento people mover tra la stazione ferroviaria di Bologna centrale e l'aeroporto Guglielmo Marconi.	Regione Emilia Romagna	91,84	91,84	-	Progetto definitivo	Attesa Redazione	Emilia Romagna	Core network, privati	Progettazione
		Ferroviana Pescara-Roma: realizzazione di un parcheggio di scambio.	Regione Abruzzo	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Abruzzo	Core network	Progettazione
		Ferrovia potenziamento del collegamento fra le linee FL1 e FL5 (tratto Ponte Galeria - Maccarese)	Regione Lazio	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Lazio	Core network	Progettazione
		Realizzazione corridoio della mobilità tra Acilia e l'Aeroporto di Fiumicino (linea metropolitana o Light Rail), estensione linea metropolitana Roma-Lido-aeroporto	Regione Lazio	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Lazio	Core network	Progettazione
		Potenziamento di via della Scafa	Regione Lazio	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Lazio	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilit� (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Connessione ferroviaria dello scalo alla linea FL 3	Regione Lazio	-	-	-	Studio di fattibilit�	Attesa Redazione	Lazio	Core network	Progettazione
		Linea ferroviaria Catanzaro Lido - Lamezia Terme Centrale tratto in ammodernato	Regione Calabria	-	-	-	Studio di fattibilit�	Attesa Redazione	Calabria	Core network	Progettazione
		Realizzazione degli Autoporti di Vittoria (presso Comiso) e di Melilli (presso Siracusa)	Regione Sicilia	-	-	-	Studio di fattibilit�	Attesa Redazione	Sicilia	Core network	Progettazione
	14.40 Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio			91,84	91,84	-					
	14.42 Interventi di sicurezza in mare	Funzionalizzazione scali aeroportuali Sarzana, Cagliari, Pescara, Salerno-Pontecagnano e Catania	Capitanerie di porto	-	-	-	Studio di fattibilit�	Attesa Redazione	Abruzzo Campania Liguria Sardegna Sicilia		Progettazione
	14.42 Interventi di sicurezza in mare			-	-	-					
14. Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer	14. Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer			412,66	93,07	319,59					
		Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno 2° st. - 2	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	-	-	-	Studio di fattibilit�	Attesa Redazione	Abruzzo, Molise	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator e	Costo (min di €)	Totale disponibili tà (min di €)	Totale fabbisog no (min di €)	Stato Intervent o	Iter Intervent o	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa
		Completamento Sistema acquedottistico Val Pescara	Az. Cons. Acqued. ACA	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		Diga di ponte Chiauci sul fiume Trigno 2° st. - 1	Consorzio di Bonifica Sud di Vasto	18,23	5,00	13,23	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Abruzzo, Molise	Completamento PIS	Progettazione
		Potenziamento acquedotto del Ruzzo	Regione Abruzzo	51,47	-	51,47	Progetto Definitivo	In istruttoria	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
		completamento Vasche accumulo e impianti irrigui Piana Fucino	Regione Abruzzo	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Abruzzo	Completamento PIS	Progettazione
	15.05 Schemi Idrici Abruzzo			69,70	5,00	64,70					
	15.10 Schemi Idrici Basilicata	Acquedotto Basento Camastra 1° lotto funzionale	Regione Basilicata	22,69	-	22,69	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione
		Acqued Basenta-Camastra condotte maestre 2° lotto	Acquedotto Lucano S.p.A.	15,00	-	15,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione
		Acq. Frida Sinni Pertusillo Montalbano I. 2° lotto	Regione Basilicata	14,00	-	14,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione
		Acqued. dell'Agri integr condotte maestre 2 lotto	Regione Basilicata	8,00	-	8,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione
		Completamento schema Basento Bradano settori A e T	Regione Basilicata	65,00	-	65,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Basilicata	Completamento PIS	Progettazione
	15.10 Schemi Idrici Basilicata			124,69	-	124,69					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
	15.15 Schemi Idrici Calabria			-	-	-					
	15.20 Schemi Idrici Campania	Sistema adduzione principale città di Napoli	ARIN Azienda Risorse Idriche di Napoli	74,38	7,46	66,92	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS	Progettazione
		Ristr.ne rete irrigua impianti comuni Albanella ecc	Consorzio di Bonifica di Paestum - sinistra Sele	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Campania	Completamento PIS	Progettazione
	15.20 Schemi Idrici Campania			74,38	7,46	66,92					
	15.25 Schemi Idrici Molise			-	-	-					
	15.30 Schemi Idrici Puglia	Acquedotto del Sinni - Raddoppio	E.I.PLI	148,00	-	148,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Puglia	Completamento PIS	Progettazione
	15.30 Schemi Idrici Puglia			148,00	-	148,00					
		Condotta pedemontana di adduzione irrigua Lotto 2	Cons. Bonif. Sardegna Merid.	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione
		Schema idrico del Flumineddu per l'alimentazione della Marmilla 2° e 3° lotto	ENAS	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Sardegna	Completamento PIS	Progettazione
	15.35 Schemi Idrici Sardegna			-	-	-					
	15.40 Schemi Idrici Sicilia			-	-	-					

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibile (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
15.Schemi Idrici	15.Schemi Idrici			416,77	12,46	404,31					
	17.28 Progetto di ricerca e sviluppo di produzione elettrica da moto ondoso	Civitavecchia - Attuazione del programma di ricerca e sviluppo delle attività industriali connesse alla realizzazione della produzione di energia elettrica da moto ondoso mediante l' utilizzo di cassoni Revec 3 e turbine di produzione nazionale.		-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Lazio	Completamento PIS	Progettazione
	17.28 Ricerca e sviluppo produzione elettrica da moto ondoso			-	-	-					
17.Rete Elettrica di Trasmissione	17.Rete Elettrica di Trasmissione			-	-	-					
18.Piano Interventi nelle Telecomunicazioni	18.05 Piano Interventi nelle Telecomunicazioni	Piano Interventi nelle Telecomunicazioni		-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Multiregionale	Completamento PIS	Progettazione
	21.0 Decreto Destinazione Italia	allacci ferroviari Porto di Trieste: Rifunionalizzazione e Stazioni di Trieste Campo Marzio e linee di collegamento	RFI	50,00	50,00	-			Friuli Venezia Giulia	Core network	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggirudicator e	Costo (mln di €)	Totale disponibili ta (mln di €)	Totale fabbisog no (mln di €)	Stato Intervent o	I ter Intervent o	Regioni	Classificazio ne	Fase attuativa
		allacci ferroviari Porto di Genova: collegamento del Porto di Genova con il Parco Campasso e con le linee dei Giovi	RFI	25,80	25,80	-			Liguria	Core network	Progettazio ne
	21.0 Decreto Destinazione Italia			93,00	93,00	-					
	22.0 Decreto legge 133/2014	Variante della "Tremezzina" sulla strada statale internazionale 340 "Regina"	ANAS	210,00	210,00	-			Lombardia	Completamen to PIS	Progettazio ne
		Ss Val di Sangro Asse viario Gamberale – Civitaluparella in Abruzzo	ANAS	120,00	120,00	-			Abruzzo	Completamen to PIS	Progettazio ne
		SS 212 "della Val Fortore" Lavori di completamento dallo svincolo di S. Marco di Cavoti a S. Bartolomeo in Galdo	ANAS	70,00	70,00	-			Campania	Completamen to PIS	Progettazio ne
		Completamento e ottimizzazione della Torino – Milano con la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS 32 e la SP 299- Tangenziale di Novara-lotto 0 e	ANAS	72,00	72,00	-			Piemonte	Completamen to PIS	Progettazio ne

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		lotto 1									
		Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR	provv OOP Lazio	145,00	145,00	-			Lazio	Core network	Progettazione
		Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino	Comune di Torino	25,00	25,00	-			Piemonte	Core network	Progettazione
		opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri entro il 30 giugno 2014 o richieste inviate ai sensi dell'art.18 comma 9 della Legge 98/2013.	cell	500,00	500,00	-			Diffusi	Completamento PIS	Progettazione
		interventi di completamento di beni immobiliari demaniali di competenza dei provv OOPP	provv OOPP	100,00	100,00	-					
		Quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca Pistoia	RFI	250,00	250,00	-			Toscana	Completamento PIS	Progettazione
		messa in sicurezza asse ferroviario Cuneo Ventimiglia	RFI	29,00	29,00	-			Piemonte	Completamento PIS	Progettazione

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato intervento	Iter intervento	Regioni	Classificazione	Fase attuativa
		Aeroporto di Firenze realizzazione seconda pista	ADF	50,00	50,00	-	-	-	Toscana	Core network	Progettazione
		Aeroporto di Salerno	ADS	40,00	40,00	-	-	-	Campania	Completamento PIS	Progettazione
	21.0 Decreto legge 133/2014		-	1.611,00	1.611,00	-	-	-	-	-	-
		Totale generale	-	164.994,41	52.567,29	112.427,12	-	-	-	-	-

I diversi colori si riferiscono all'adeguamento dell'XI allegato infrastrutture a seguito del rilascio dell'intesa della Conferenza Stato Regioni avvenuta in data 16 aprile 2014, così come approvato nella seduta dle CIPE del 1 agosto 2014

Avanzamento per lotti costruttivi

ASSI RETI TEN T Avanzamento per lotti costruttivi	Investimenti realizzati, autorizzati e da autorizzare per lotti costruttivi (legge 191/2009 art 2 comma 232)	Costo a vita intera	risorse disponibili al 2014*	valore residuo a carico Stato al 2014*	avanzamento %sal
Linea AV/AC Milano Treviglio Brescia	Linea AV/AC Milano Verona Tratta Treviglio Brescia lotto 1	1.131	1131	0	63,90%
	Linea AV/AC Milano Verona Tratta Brescia lotto 2	919	919	0	12,09%
Linea AV/AC Brescia Verona Vicenza Padova **	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	3.954	768	3.186	0%
	AV/AC Milano-Venezia: subtratta Vicenza Verona-	3.658	369	3.289	0%
	AV/AC Milano-Venezia: subtratta Vicenza Padova*	2.393	90*	2.303	0%
Asse Monaco Verona Galleria di base del Brennero (parte italiana)*	Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	260,00	260	0	60%
	1° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	280,00	280	0	100%
	2° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	297,00	297	0	0%
	3° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero*	270,00	270	0	0%
	4° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	2.624,00	0	2.624,00	0%
	5° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	1.134,00	0	1.134,00	0%
	4.865,00	1.107,00	3.758,00		
Linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi*	Linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi*	6.200	1787	4413	100,00%
Itinerario AV/AC Napoli Bari**	Itinerario Napoli Bari tratta Apice Orsara	2.686	768	1918	8,81%
	<i>Totali</i>		30671	8046	22625

* Finanziamenti aggiornati al dl 133/2014

** in corso di autorizzazione ai sensi art 2 comma 232 legge 191/2009

TERZO CAPITOLO: ELENCAZIONE DELLE ESIGENZE FINANZIARIE NEL TRIENNIO 2014 – 2016

Tenuto conto di quanto assegnato lo scorso anno dalla Legge 147/2013 (Legge di Stabilità), le ipotesi di esigenze finanziarie, necessarie per dare continuità alle scelte strategiche definite nel XI° Allegato Infrastrutture, nella Legge 98/2013 (Legge del Fare) e nel Decreto legge 133/2014 (Legge Sblocca Italia), si possono articolare nelle seguenti cinque distinte priorità funzionali:

1. **priorità legate al sistema metropolitano;**
2. **priorità legate alla realizzazione di reti stradali e ferroviarie;**
3. **priorità legate al rilancio della offerta portuale e della logistica;**
4. **priorità legate all'adeguamento della offerta di trasporto pubblico locale;**
5. **azioni mirate al soddisfacimento di richieste degli Enti locali.**

Fanno parte del primo filone una serie di interventi finalizzati essenzialmente o a dare concreta funzionalità a reti metropolitane già esistenti come nel caso di Torino e di Catania o a garantire l'avvio di interventi programmati in passato ma mai avviati concretamente ad esecuzione. In particolare le esigenze globali per l'avvio di primi lotti funzionali è pari a circa 410 milioni di €.

Fanno parte del secondo filone la continuità funzionale della offerta ferroviaria AV/AC e l'avvio della progettazione della velocizzazione dell'asse battipaglia – Reggio Calabria; il completamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria, il rifinanziamento dei programmi di intervento riguardanti il "potenziamento dei nodi, dello standard di interoperabilità dei corridoi europei e il miglioramento delle prestazioni della rete e dei servizi ferroviari" (RFI), e il "superamento di criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie" (ANAS). Infine si tiene conto delle esigenze legate ai Contratti di Programma dell'ANAS e di RFI. In particolare, il quadro degli interventi è pari a 3.880 milioni di € di cui 995 milioni di € per la rete stradale e 2.885 milioni di € per la rete ferroviaria.

Fanno parte del terzo filone gli interventi mirati al riassetto funzionale di alcuni impianti portuali per un importo globale di 245 milioni di €.

Fanno parte del quarto filone le esigenze finanziarie relative all'acquisto di autobus, un acquisto mirato al perseguimento di un chiaro obiettivo: **annullare entro il 2019 il parco circolante EURO 0**. Tale proposta indica un primo impegno finanziario per il 2015 complessivo di **600 milioni di €**.

Fanno parte del quinto filone le esigenze finanziarie necessarie a dare continuità operativa alle opere segnalate dai Comuni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri dal 2 al 15 giugno 2014 o alle richieste inviate ai sensi dell'art.18, comma 9, del decreto-legge n.69 del 2013. La stima di tali esigenze si attesta su un valore pari a **200 milioni di €.**

QUARTO CAPITOLO: GLI ELEMENTI NUOVI PRESENTI NEL DECRETO LEGGE 133/2014 "SBLOCCA ITALIA"

LA LOGICA DI UN NUOVO PROGRAMMA: UNA AZIONE D'URTO PER DARE COMPITA ATTUAZIONE AGLI INTERVENTI MATERIALI ED IMMATERIALI

Il Decreto Legge 69/2013 del FARE convertito in Legge 98/2013 con l'articolo 18 ha praticamente innescato un cambiamento sostanziale nella logica con cui utilizzare le risorse. Aver deciso di trasferire temporaneamente risorse su interventi cantierabili utilizzando capitoli di spesa in cui giacevano risorse da utilizzare nei prossimi tre – cinque anni si configura come una risposta ad una emergenza economica, ma può offrire spunti per un nuovo approccio metodologico che ribalta le logiche legate al concetto di "competenza" e "cassa" e riorienta tutti i comportamenti della Pubblica Amministrazione verso il "risultato".

Il Decreto Legge 133/2014 (Sblocca Italia) in fondo segue la stessa logica in quanto assegna 3.890 milioni di € per la realizzazione di un elenco preciso di interventi e con una precisa indicazione dei tempi di appalto e di cantierizzazione delle opere: il mancato rispetto di tali scadenze temporali innesca automaticamente la revoca delle risorse. ma, sempre il Decreto Legge 133/2014 consente, davvero, l'avvio concreto di due grandi infrastrutture strategiche:

- il nuovo asse ferroviario Napoli – Bari;
- il nuovo asse ferroviario Messina – Catania – Palermo.

Attraverso il ricorso al commissariamento di tali opere e attraverso la identificazione delle risorse disponibili, sarà possibile consegnare entro la fine del 2015 i lavori. Senza tale provvedimento legislativo i lavori sarebbero stati avviati nel 2018.

Sempre con tale provvedimento di Legge, in particolare con l'articolo 2 che rafforza in modo sostanziale le garanzie del concedente nei confronti del concessionario per le opere in *project financing*, si rende possibile l'attuazione dell'asse autostradale Orte – Mestre il cui importo si attesta su un valore globale di **10.400 milioni di €**.

Sempre nel Decreto Legge 133/2014 si rendono immediatamente operativi gli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'art. 698 cod. nav e per raggiungere un simile obiettivo prevede l'approvazione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dei contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli

scali aeroportuali di interesse nazionale. Il Comma prevede inoltre che per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori.

Infine nel Decreto Legge 133/2014 sono previste agevolazioni per la realizzazione di reti di comunicazione elettronica a banda ultralarga e norme di semplificazione per le procedure di scavo e di posa aerea dei cavi, nonché per la realizzazione delle reti di telecomunicazioni mobili). In realtà si vuole confermare in modo significativo la rilevanza strategica delle reti "immateriali" ribadendo la eguale incisività funzionale delle reti materiali. In fondo rendere efficienti le forme di comunicazione significa da un lato contenere o ottimizzare il ricorso alla mobilità stradale e ferroviaria e, quindi, ritardare i livelli di saturazione di tali assi.

IL PIANO DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

Finalmente, sempre attraverso il Decreto Legge 133/2014 prende corpo, dopo l'approvazione del Piano Generale dei Trasporti del 1986 (ventotto anni fa), un processo di pianificazione della offerta portuale e dell'assetto logistico del Paese. L'articolo 29 del Decreto legge precisa che: **"Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, da effettuare ai sensi della legge n. 84 del 1994, è adottato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, il piano strategico nazionale della portualità e della logistica"**.

Ma la norma, per dare piena organicità e concretezza all'intera operazione strategica chiede che, entro 30 giorni dalla conversione in Legge del Decreto, **"le Autorità portuali presentino alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari"**. Sulla base di tale documentazione la Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, selezionerà, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi.



Come ogni anno, l'Allegato Infrastrutture inizia ora il suo iter istruttorio: esame del Consiglio dei Ministri, esame del Parlamento, esame del CIPE,

esame della Conferenza Stato Regioni, esame e registrazione da parte della Corte dei Conti.

Tutti passaggi, tutte verifiche che rafforzano la trasparenza dell'operato del Dicastero, in particolare di un comparto che persegue la infrastrutturazione organica del territorio e la ottimizzazione della offerta trasportistica, e, al tempo stesso, prende corpo una operazione che consente una verifica sistematica degli impegni assunti, dell'avanzamento degli interventi, della attuazione concreta delle scelte.

**INDICE STRUTTURATO DELLE INTEGRAZIONI ALL'ALLEGATO
INFRASTRUTTURE PER IL SODDISFACIMENTO DELLE
CONDIZIONALITÀ EX ANTE 2014-2020**

Come indicato all'interno del paragrafo "Il ruolo dell'Allegato Infrastrutture nel nuovo ciclo di programmazione europea 2014/2020" la presente appendice è finalizzata a presentare i progressi compiuti nell'elaborazione delle integrazioni all'Allegato Infrastrutture volte a soddisfare le condizionalità ex ante per la programmazione 2014-2020. L'indice strutturato è da intendersi come un'articolazione provvisoria che negli aggiornamenti successivi andrà a costituire parte integrante dell'Allegato. Le integrazioni presentano un livello di elaborazione differenziato laddove le sezioni dedicate alle analisi di contesto (cfr. Appendice: Indice strutturato – Cap. 2, 3 e 4) sono in inoltrato, se non definitivo, stato di avanzamento, le sezioni dedicate all'analisi della programmazione in essere e all'individuazione degli ambiti di intervento prioritari contengono invece alcuni primi elementi a livello di impostazione metodologica (cfr. Appendice: Indice strutturato – Cap. 5 e 6), mentre per i restanti contenuti è offerta una sintetica descrizione (in corsivo).

1. Introduzione

[I contenuti di questo capitolo introduttivo sono sinteticamente richiamati all'interno dell'attuale versione dell'Allegato]

1.1. Motivazioni e obiettivi

1.1.1. L'adempimento delle condizionalità ex ante 2014-20

[Descrizione delle principali motivazioni che sottendono all'attività di integrazione ovvero l'adempimento delle condizionalità ex ante sulla tematica trasporti così come definite all'interno dell'Allegato XI del Reg. (EU) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013. Nel paragrafo si delinea il percorso che ha portato all'individuazione dell'Allegato Infrastrutture come documento sul quale verificare il rispetto delle indicazioni comunitarie e si illustrano nel dettaglio le condizioni richieste, le modalità e i tempi di verifica.]

1.1.2. Ricucire la dimensione delle politiche con la programmazione degli interventi

[Il paragrafo è volto a inquadrare le integrazioni nel più ampio percorso di revisione degli strumenti di pianificazione/programmazione infrastrutturale nel settore dei trasporti. Affronta dunque il nodo del rapporto tra Programma Strategico delle Infrastrutture e il Piano Generale della Mobilità anche in relazione allo scenario di convergenza

tra i due strumenti prefigurato dalla proposta di riforma della Legge Obiettivo]

1.2. Contenuti e percorso di elaborazione

1.2.1. Le esigenze di integrazione: uno sguardo ai contenuti

[Alla luce delle finalità espresse in precedenza, in questo paragrafo si fornisce una visione di insieme sulla natura delle integrazioni oggetto del documento, delle scelte effettuate in merito: ai contenuti principali; alla loro articolazione; al livello di dettaglio delle analisi; all'orizzonte temporale di riferimento e alle principali fonti utilizzate.]

1.2.2. Le tappe e gli attori del percorso

[Il paragrafo è volto a illustrare i passaggi fondamentali riguardanti l'elaborazione delle integrazioni in termini di livello di dettaglio dei contenuti sviluppati, della relativa tempistica e delle attività di condivisione partenariale con i diversi attori a vario titolo coinvolti.]

2. Il contesto programmatico e normativo

2.1. Strategia e regolamentazione di livello comunitario

2.1.1. Europa 2020 e il Nuovo Libro Bianco sui Trasporti

[Paragrafo dedicato a fornire un inquadramento generale sulla strategia comunitaria con orizzonte temporale al 2020 con una focalizzazione sulle tematiche afferenti ai trasporti e agli obiettivi ambientali connessi in termini di riduzione delle emissioni e lotta al cambiamento climatico.]

Una politica europea sui trasporti è stata compiutamente delineata nel 2001 nell'ambito del Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"¹. Il documento di *policy* ha proposto una strategia fondata su alcuni capisaldi quali il raggiungimento di un diverso equilibrio tra le modalità di trasporto, il rafforzamento dei collegamenti tra di esse e la liberalizzazione e regolamentazione del mercato. A metà dello scorso decennio la Commissione ha intrapreso una revisione della strategia² che, pur confermando la validità degli obiettivi complessivamente individuati, ha constatato l'assenza di cambiamenti significativi nel rapporto tra i tassi di crescita economici e quelli dei volumi trasportati. Si è potuto verificare, cioè, che l'auspicato "disaccoppiamento"³ non ha avuto luogo. E' emersa dunque la necessità

¹ CE, COM(2001) 370, Bruxelles, 12 settembre 2001

² CE, Midterm Review of the White Paper: Keep Europe moving, COM(2006) 314 final

³ "By decoupling we mean a decrease in transport intensity of GDP that will allow the volume of transport to increase at a lower rate than the economy at large". (Banister, D., Stead, D., Steen, P., Akerman, J., Dreborg, K., Nijkamp, P. and Schleicher-Tappeser, R. (eds.)(2000). *European transport policy and sustainable mobility*. Spon press, New York).

di ampliare il panorama degli interventi, introducendo, tra l'altro, il concetto di *co-modalità* definita come l'efficiente utilizzo delle diverse modalità considerate singolarmente e in combinazione tra di loro.

Gli obiettivi legati al raggiungimento di più elevati livelli di sostenibilità intervenendo anche sul settore dei trasporti sono stati dunque ripresi e rafforzati all'interno della strategia Europa 2020⁴ articolata intorno alle tre priorità:

- crescita intelligente – sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione;
- crescita sostenibile – promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva;
- crescita inclusiva – promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione, che favorisca la coesione economica, sociale e territoriale.

Nell'ambito di tale disegno strategico, le politiche sulle reti infrastrutturali e sui trasporti giocano un ruolo determinante ai fini del conseguimento degli obiettivi di crescita sostenibile che, in particolare, sono finalizzate a *“ridurre le emissioni di gas a effetto serra almeno del 20% rispetto ai livelli del 1990 [...] portare al 20% la quota delle fonti di energia rinnovabile nel nostro consumo finale di energia e migliorare del 20% l'efficienza energetica”*.

Parallelamente alla definizione di tali obiettivi la strategia europea sui trasporti ha registrato una nuova declinazione – e un ampliamento dell'orizzonte temporale di riferimento al 2050 – all'interno del nuovo Libro Bianco sui Trasporti⁵. Il documento rafforza l'investimento sulle modalità più sostenibili, sul completamento delle reti e sull'efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici soprattutto attraverso il ricorso alle nuove tecnologie. Ciò attraverso l'individuazione di dieci obiettivi fondamentali:

Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili

1. Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO₂ entro il 2030.
2. Nel settore dell'aviazione utilizzare entro il 2050 il 40% di carburanti a basso tenore di carbonio; sempre entro il 2050 ridurre nell'Unione europea

⁴ La strategia Europa 2020 è stata presentata dalla Commissione europea nel marzo 2010 e approvata dai capi di Stato e di governo dei paesi dell'UE nel giugno 2010. La strategia prevede obiettivi tangibili da realizzare entro il prossimo decennio in ambiti come l'occupazione, l'istruzione, l'energia e l'innovazione, per consentire all'Europa di superare l'impatto della crisi finanziaria e rilanciare l'economia.

⁵ Commissione Europea. Libro Bianco. "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile". Bruxelles, 28.3.2011

del 40% (e se praticabile del 50%) le emissioni di CO₂ provocate dagli oli combustibili utilizzati nel trasporto marittimo.

Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico

3. Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici. Per conseguire questo obiettivo dovranno essere messe a punto infrastrutture adeguate.
4. Completare entro il 2050 la rete ferroviaria europea ad alta velocità. Triplicare entro il 2030 la rete ferroviaria ad alta velocità esistente e mantenere in tutti gli Stati membri una fitta rete ferroviaria. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia.
5. Entro il 2030 dovrebbe essere pienamente operativa in tutta l'Unione europea una "rete essenziale" TEN-T multimodale e nel 2050 una rete di qualità e capacità elevate con una serie di servizi di informazione connessi.
6. Collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad alta velocità; garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.
Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato
7. Rendere operativa in Europa entro il 2020 l'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e portate a termine lo spazio aereo comune europeo. Applicare sistemi equivalenti di gestione del traffico via terra e marittimo (ERTMS, ITS, SSN e LRIT, RIS) nonché il sistema globale di navigazione satellitare europeo (Galileo).
8. Definire entro 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.
9. Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020 e l'Unione europea dovrebbe imporsi come leader mondiale per quanto riguarda la sicurezza in tutti i modi di trasporto.
10. Procedere verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", facendo in modo che il settore privato si impegni per eliminare le distorsioni – tra cui i sussidi dannosi – generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti.

2.1.2. Connecting Europe Facility e Reti TEN-T

[Illustrazione delle indicazioni strategiche in merito alle priorità di investimento derivanti dalla revisione delle linee guida sulle Reti Transeuropee di Trasporto TEN-T (Reg. (UE) N. 1315/2013 dell'11 dicembre 2013) nel più ampio quadro della strategia sulle Reti di interesse comunitario definita nel Connecting Europe Facility.]

In coerenza e attuazione degli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva della strategia Europa 2020 – e delle finalità più specifiche contenute nel Libro Bianco – nel 2011 la Commissione Europea ha avanzato un pacchetto di iniziative⁶ ricadenti sotto la definizione di “Meccanismo per Collegare l’Europa” (MCE, in inglese *Connecting Europe Facility-CEF*) volto a sostenere gli investimenti per infrastrutture nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell’energia.

A seguito di un iter normativo durato oltre due anni e che ha subito ripetute modifiche, inerenti soprattutto al raggiungimento di un accordo tra gli Stati membri sulla dotazione finanziaria da assegnare all’iniziativa a valere sul quadro finanziario pluriennale 2014-20, nel dicembre 2013 sono stati definitivamente approvati i Regolamenti riguardanti il Meccanismo per Collegare l’Europa e i nuovi orientamenti per lo sviluppo delle TEN-T.

Il Reg. (UE) N. 1316/2013 dell’11 dicembre 2013 che istituisce il MCE, in particolare, stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un’assistenza finanziaria dell’Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell’energia e di sfruttare le potenziali sinergie tra tali settori.

La dotazione finanziaria per il periodo 2014-2020 stabilita dal Regolamento ammonta a circa 33,2 miliardi di euro così ripartiti:

- circa 26,2 miliardi per il settore dei trasporti, di cui 11,3 trasferiti dal Fondo di coesione e da investire esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento per tale Fondo;
- circa 5,8 miliardi per il settore dell’energia;
- e poco oltre 1 miliardo per il settore delle telecomunicazioni.

Con riferimento alle infrastrutture di trasporto, il Regolamento stabilisce inoltre una distribuzione delle risorse rispetto agli obiettivi specifici così articolata:

- l’80% dedicato a eliminare le strozzature, accrescere l’interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e migliorare le tratte transfrontaliere della rete;
- il 15% per ottimizzare l’integrazione e l’interconnessione dei modi di trasporto e accrescere l’interoperabilità dei servizi attraverso l’implementazione dei sistemi SESAR, RIS, VTMS e ITS;
- il 5% per garantire nel lungo periodo sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti, al fine di prepararsi ai futuri flussi di trasporto previsti e di consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto mediante la

⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, alla Corte di Giustizia dell’Unione Europea, alla Corte dei Conti, alla Banca Europea per gli Investimenti, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - Pacchetto per la crescita: integrazione delle infrastrutture europee, Bruxelles, 19.10.2011, COM(2011) 676 definitivo

transizione verso tecnologie di trasporto innovative a basse emissioni di carbonio ed efficienti sul piano energetico.

Tra gli altri aspetti rilevanti della norma vi è infine la fissazione di alcuni orientamenti generali riguardanti le modalità di selezione degli interventi che attengono a: a) la maturità dell'azione a livello di sviluppo del progetto; b) la solidità del piano di attuazione proposto; c) l'effetto di stimolo del sostegno dell'Unione sugli investimenti pubblici e privati; d) la necessità di superare ostacoli finanziari, quali l'assenza di finanziamenti da parte del mercato; e) l'impatto economico, sociale, climatico e ambientale e l'accessibilità; f) la dimensione transfrontaliera.

Il Reg. (UE) N. 1315/2013 dell'11 dicembre 2013 rappresenta invece l'atto conclusivo del percorso di revisione della politica in materia di TEN-T, avviata nel febbraio 2009 attraverso l'istituzione di un gruppo di esperti incaricato di esaminare la strategia di finanziamento e le prospettive finanziarie per la TEN-T. Il Regolamento stabilisce gli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea assumendo un modello di struttura a doppio strato, costituita da una rete globale (*comprehensive network*) e da una rete centrale (*core network*) di cui fanno parte quegli elementi della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo dell'intera rete TEN-T.

Con riferimento ai diversi modi di trasporto il Regolamento, oltre a elencare le componenti delle relative infrastrutture, definisce quali siano i requisiti della rete globale e centrale e stabilisce le priorità di sviluppo. Nella tabella successiva vengono sinteticamente richiamati i contenuti degli articoli del Regolamento riguardanti tali elementi.

Requisiti dell'infrastruttura	Priorità di sviluppo dell'infrastruttura
Infrastruttura del trasporto ferroviario	
<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento dei terminali merci con l'infrastruttura stradale o, ove possibile, con l'infrastruttura delle vie navigabili interne della rete globale. • Infrastruttura dotata del sistema ERTMS; • Infrastruttura conforme alla direttiva 2008/57/CE sull'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e alle relative Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI); • Infrastruttura completamente elettrificata, sia in termini di binari che di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra; • Infrastruttura conforme ai requisiti stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico per quanto attiene l'accesso agli scali merci. 	<ul style="list-style-type: none"> • Installazione dell'ERTMS; • Migrazione allo scartamento nominale di 1.435 mm; • Mitigazione dell'impatto del rumore e delle vibrazioni causati dal trasporto ferroviario; • Ottemperanza ai requisiti concernenti l'infrastruttura e miglioramento dell'interoperabilità; • Miglioramento della sicurezza dei passaggi a livello; • Collegamento dell'infrastruttura di trasporto su rotaia con l'infrastruttura dei porti delle vie navigabili interne.

<i>Infrastruttura di trasporto per vie navigabili interne</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento dei porti interni con l'infrastruttura stradale o ferroviaria. • Offerta di almeno un terminale merci aperto a tutti gli operatori in modo non discriminatorio e con tariffe trasparenti. • Conformità ai requisiti minimi delle vie navigabili di classe IV come stabilito dalla nuova classificazione delle vie navigabili interne stabilita dalla conferenza europea dei ministri dei trasporti (CEMT) • Manutenzione per preservare lo stato di buona navigazione; nel rispetto del diritto ambientale applicabile; • Dotazione di RIS. 	<ul style="list-style-type: none"> • Attuazione delle misure volte a raggiungere gli standard delle vie navigabili interne di classe IV; • Raggiungimento di standard più elevati nella modernizzazione delle vie navigabili esistenti e creazione di nuove vie navigabili, al fine di soddisfare la domanda del mercato; • Realizzazione delle applicazioni telematiche, inclusi i RIS; • Collegamento dei porti interni con l'infrastruttura del trasporto merci ferroviario e stradale; • Attenzione ai fiumi a corrente libera prossimi allo stato naturale e che per tale motivo possono essere soggetti a misure specifiche; • Promozione dei trasporti sostenibili per vie navigabili interne; • Modernizzazione ed estensione della capacità dell'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale.
<i>Infrastrutture del trasporto stradale</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Conformità in merito alle disposizioni sulle strade di alta qualità (autostrade, superstrade e strade strategiche convenzionali) • Miglioramento della sicurezza dell'infrastruttura del trasporto stradale in base a quanto previsto dalla direttiva 2008/96/CE; • Conformità delle gallerie stradali di lunghezza superiore a 500 m alla direttiva 2004/54/CE; • Interoperabilità dei sistemi di riscossione dei pedaggi conformi alla direttiva 2004/52/CE; • Conformità dei sistemi di trasporto intelligente introdotti su un'infrastruttura stradale alla direttiva 2010/40/UE e agli atti delegati. 	<ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento e promozione della sicurezza stradale; • Utilizzo di ITS, in particolare di sistemi di gestione multimodale delle informazioni e del traffico, e sistemi di comunicazione e pagamento integrati; • Introduzione di nuove tecnologie e innovazioni per promuovere trasporti a basse emissioni di carbonio; • Predisposizione di appositi spazi di parcheggio per gli utenti commerciali che offrano un adeguato livello di protezione e sicurezza. • Attenuazione dell'attuale congestione stradale.
<i>Infrastruttura del trasporto marittimo e autostrade del mare</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Connessione dei porti marittimi con linee ferroviarie o strade e, ove possibile, vie navigabili interne della rete globale; • Per i porti marittimi che assicurano il traffico merci, offerta di almeno un terminale che sia aperto agli utenti in modo non discriminatorio e applichi tariffe trasparenti; • Corrispondenza almeno alle vie navigabili interne di classe VI dei canali marittimi, tratti navigabili dei porti e estuari che colleghino due mari o permettano di accedere a porti marittimi dal mare; • Garanzia che i porti dispongano delle attrezzature necessarie a contribuire alle prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti 	<ul style="list-style-type: none"> • Promozione delle autostrade del mare, compresa la navigazione su rotte brevi, e lo sviluppo delle connessioni con l'entroterra e, in particolare, delle misure che migliorino le prestazioni ambientali del trasporto marittimo; • Interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili interne; • Attuazione del VTMS e dei servizi marittimi elettronici; • Introduzione di nuove tecnologie e innovazioni per la promozione di combustibili alternativi e il trasporto marittimo ad efficienza energetica, compreso il GNL;

<p>prodotti dalle navi e i residui del carico, in conformità alla direttiva 2000/59/CE.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attuazione del sistema VTMI SeSafeSeaNet come previsto nella direttiva 2002/59/CE e fornitura di servizi marittimi elettronici, compresi, in particolare, servizi marittimi di interfaccia unica, come previsto dalla direttiva 2010/65/UE. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizzazione ed estensione della capacità dell'infrastruttura necessaria per le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale.
<i>Infrastruttura del trasporto aereo</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Nel territorio di competenza offerta di almeno un terminale che sia aperto a tutti gli operatori in modo non discriminatorio e applichi tariffe trasparenti, pertinenti ed eque; • Garanzia sull'applicazione delle norme fondamentali comuni per la protezione dell'aviazione civile contro atti di interferenza illecita in conformità del regolamento (CE) n. 300/2008; • Garanzia che le infrastrutture per la gestione del traffico aereo siano tali da consentire la realizzazione del cielo unico europeo, in conformità dei regolamenti (CE) n. 549/2004, n. 550/2004, n. 551/2004, n. 552/2004, al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo, delle norme di attuazione e delle specifiche dell'Unione. 	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento della capacità aeroportuale; • Sostegno alla realizzazione del cielo unico europeo e dei sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli che utilizzano il sistema SESAR; • Miglioramento delle interconnessioni multimodali tra gli aeroporti e le infrastrutture di altri modi di trasporto; • Miglioramento della sostenibilità e mitigazione dell'impatto del traffico aereo sull'ambiente.
<i>Infrastruttura del trasporto multimodale</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento dei modi di trasporto in uno dei seguenti punti: terminali merci, stazioni passeggeri, porti interni, aeroporti e porti marittimi, per consentire il trasporto multimodale di passeggeri e merci; • Garanzia che i terminali merci e le piattaforme logistiche, i porti interni e marittimi e gli aeroporti che movimentano merci siano attrezzati per trasmettere flussi di informazioni all'interno di questa infrastruttura e tra i modi di trasporto lungo la catena logistica. Tali sistemi consentono in particolare la fornitura di informazioni in tempo reale sulla capacità disponibile dell'infrastruttura, i flussi di traffico, il posizionamento e la tracciabilità e garantiscono la protezione e la sicurezza durante i viaggi multimodali; • Esistenza di attrezzature appropriate per facilitare la continuità del traffico passeggeri attraverso la rete globale e disponibilità di applicazioni telematiche nelle stazioni ferroviarie, nelle autostazioni, negli aeroporti e nei porti marittimi e di navigazione interna. • Esistenza nei terminali merci di gru, trasportatori e altri dispositivi per la movimentazione delle merci tra i diversi modi di trasporto e per il posizionamento e deposito delle merci. 	<ul style="list-style-type: none"> • Esistenza di un'effettiva interconnessione e integrazione dell'infrastruttura della rete globale, anche attraverso l'infrastruttura di accesso, ove necessario, e attraverso terminali merci e piattaforme logistiche; • Rimozione dei principali ostacoli tecnici e amministrativi al trasporto multimodale; • Sviluppo di un flusso di informazioni ininterrotto tra i modi di trasporto e fornitura di servizi multimodali e unimodali in tutto il sistema di trasporto transeuropeo.

Il Regolamento introduce inoltre i corridoi della rete centrale quali strumenti volti a facilitare la realizzazione della rete centrale in base a principi di integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato

dell'infrastruttura, specie nelle tratte transfrontaliere e nella rimozione delle strozzature. Tali corridoi, elencati all'interno del Regolamento sul MCE, sono i seguenti:

- Baltico-Adriatico
- Mare del Nord-Baltico
- Mediterraneo
- Oriente/Mediterraneo orientale
- Scandinavia-Mediterraneo
- Reno-Alpi
- Atlantico
- Mare del Nord-Mediterraneo
- Reno-Danubio

Lo strumento prevede l'individuazione di uno o più coordinatori europei incaricati di presiedere allo sviluppo del corridoio attraverso la predisposizione e implementazione di un Piano di Lavoro e con il supporto di un "Forum del corridoio" composto sulla base del sistema di attori coinvolti nella realizzazione del singolo asse prioritario.

2.1.3. Le politiche e la regolamentazione di settore

[Panoramica sulle decisioni politiche e normative di livello comunitario riguardanti le diverse modalità di trasporto – nonché gli ambiti collegati quali ambiente, liberalizzazioni e aiuti di Stato – con attenzione alle evoluzioni in atto e alle ulteriori modifiche attese nel breve periodo.]

Nelle pagine seguenti si propone una sintesi dei principali atti di carattere strategico e/o regolatorio recentemente predisposti a livello comunitario con riferimento alle diverse modalità di trasporto. Nella sintesi, tutt'altro che esaustiva, si è inteso individuare quegli atti caratterizzati da una maggiore attualità e significatività nei termini in cui, attraverso l'imposizione di adempimenti e scadenze o per la loro azione di indirizzo, sono destinati a incidere con più rilievo sulla programmazione nel settore dei trasporti dei singoli Stati membri. In questo senso, oltre a una breve descrizione di tali decisioni, si è provveduto a segnalare gli elementi ritenuti più rilevanti ai fini delle decisioni sulle priorità di investimento.

Trasporto ferroviario

Il processo di liberalizzazione e di ottimizzazione del trasporto ferroviario di persone e merci, avviato a livello comunitario da lungo tempo, trova fondamento in diversi atti e disposizioni che si sono succeduti negli anni. Si pensi, ad esempio, ai "3 pacchetti ferroviari" che a partire dal 2001 hanno introdotto importanti innovazioni nel settore: dalla graduale liberalizzazione del traffico ferroviario internazionale di merci (l

pacchetto⁷) alla "ridefinizione della normativa in materia di sicurezza"⁸ (II pacchetto⁹) o ancora alla volontà di procedere alla effettiva realizzazione di uno spazio ferroviario europeo unico (III pacchetto¹⁰).

Ulteriore impulso all'azione di rafforzamento della competitività del trasporto merci ferroviario è dato dal Regolamento (UE) N. 913/2010 "relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo" entrato in vigore il 9 novembre 2010, il quale stabilisce le regole per la selezione, l'organizzazione e la pianificazione indicativa degli investimenti su alcuni corridoi ferroviari internazionali per il trasporto delle merci. Nel documento sono preliminarmente individuati 9 corridoi per i quali sono stabiliti anche i termini temporali per la loro operatività. Sono inoltre stabiliti i criteri per pervenire alla successiva individuazione di ulteriori corridoi che fanno principalmente riferimento a: l'attraversamento di almeno tre Stati Membri, la coerenza con la rete TEN-T, i corridoi ERMTS, la sostenibilità socio-economica e la connessione con la rete di terminali intermodali e marittimi.

Va poi citata la Decisione¹¹ che migliora i processi di certificazione e autorizzazione delle linee e dei treni equipaggiati con il sistema ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), lo standard europeo per la gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo. La Decisione, oltre a rendere più stringenti le prescrizioni relative alle prove cui vanno sottoposti i componenti dei sistemi, contiene una sezione dedicata a illustrare la strategia, il "Piano europeo di implementazione dell'ERTMS", che precisa le tappe da compiere ai fini di una transizione graduale dalla situazione esistente alla situazione di conformità diffusa allo standard. Lo scopo del piano è "fare in modo che locomotive, automotrici e altri veicoli ferroviari dotati di ERTMS possano progressivamente accedere a un numero crescente di linee, porti, terminal e impianti di smistamento" senza bisogno di apparecchiature nazionali in aggiunta allo standard, eliminando così i costi e i ritardi che diminuiscono il vantaggio competitivo del trasporto ferroviario sulle lunghe distanze. A tal fine vengono individuati sei corridoi che dovranno essere attrezzati con l'ERTMS secondo un calendario definito, così come i porti, impianti di smistamento, terminal merci e aree di trasporto merci di ciascuno Stato membro che dovranno essere collegati ad almeno uno dei sei corridoi secondo date stabilite. Per l'Italia sono

⁷ Direttive n. 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE

⁸ Il trasporto ferroviario regionale in Italia - ASSTRA

⁹ Regolamento n. 881/2004, Direttiva n. 2004/49/CE, Direttiva n. 2004/50/CE, Direttiva n. 2004/51/CE

¹⁰ Direttive 2007/58/CE, 2007/59/CE, Regolamenti 2007/1370/CE, 2007/1371/CE e 2007/1372/CE

¹¹ Decisione della Commissione del 25 gennaio 2012 relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo, C(2012) 172.

individuare le “aree per il trasporto merci” di: Genova, Verona, Milano, Padova, Trieste e Novara con scadenza fissata al 2015; La Spezia, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Venezia, Bologna e Roma con scadenza al 2020.

La Direttiva “Recast” n. 34/2012/UE”, invece, in un’ottica di unificazione e semplificazione legislativa promuove la “rifusione” del “primo pacchetto ferroviario abrogando le direttive 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE. Finalizzata alla realizzazione di uno spazio unico europeo aggiunge nuovi elementi, rafforza e chiarisce alcuni principi, su tutti quello della separazione societaria tra gestore dell’infrastruttura e attività di trasporto, che avevano generato differenti interpretazioni e applicazioni diversificate nei diversi Stati membri. Tra i diversi numerosi aspetti affrontati dalla Direttiva vale la pena richiamare inoltre quello relativo alle attività di regolazione. Viene disposto, in particolare, che l’organismo di regolazione sia un’autorità indipendente sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale e sia giuridicamente distinto e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato, dai gestori dell’infrastruttura, dagli organismi preposti alla riscossione dei canoni, dai richiedenti e da qualsiasi autorità preposta all’aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.

Nel solco tracciato da tale attività di regolamentazione si inserisce, infine, l’adozione e approvazione del “IV pacchetto ferroviario”¹² che la Commissione nell’Atto per il Mercato Unico Europeo II – Insieme per una nuova crescita” individua quale azione fondamentale utile alla realizzazione del relativo piano di azioni chiave per il campo dei trasporti. Così come nel Libro bianco dei trasporti del 2011 riconosce che “il settore in cui le strozzature sono ancora molto evidenti è il mercato interno dei servizi ferroviari, il cui completamento costituisce una priorità per realizzare uno spazio ferroviario europeo unico. A tal fine sollecita la rimozione degli ostacoli di tipo tecnico, amministrativo e giuridico che impediscono tuttora l’ingresso nei mercati ferroviari nazionali”. Inoltre “nella comunicazione “Azione per la stabilità, la crescita e l’occupazione”, adottata il 30 maggio 2012, la Commissione ha sottolineato l’importanza di ridurre ulteriormente l’onere normativo e gli ostacoli all’ingresso nel settore ferroviario e nella comunicazione “Una governance migliore per il mercato unico” adottata l’8 giugno 2012, ha rimarcato l’importanza del settore dei trasporti ferroviari”¹³. Il “IV pacchetto ferroviario”, dunque, muove dalla formulazione di sei proposte legislative che investono quattro ambiti principali: efficienza delle norme e delle omologazioni; qualità migliore e maggiore possibilità di scelta

¹² Approvato dal Parlamento Europeo il 26 febbraio 2014.

¹³ Fonte Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell’infrastruttura ferroviaria Bruxelles, 30.1.2013, COM(2013) 29 final.

grazie all'ingresso di nuovi attori nella gestione dei servizi ferroviari; una struttura funzionante; una forza lavoro competente. In estrema sintesi, con l'approvazione del IV pacchetto, il Parlamento europeo sul c.d. "pilastro tecnico" (rifusione delle Direttive concernenti la sicurezza e l'interoperabilità e del Regolamento relativo all'Agenzia ferroviaria europea - ERA) ha confermato la necessità di rimuovere gli ostacoli amministrativi e tecnici esistenti ed ha affidato all'ERA nuovi compiti, come ad esempio il rilascio di certificati di sicurezza e autorizzazioni dei veicoli valide in tutta l'UE. Ciò contribuirà a far leva su crescenti economie di scala e alla riduzione dei costi e delle procedure amministrative per le imprese ferroviarie. Invece per quanto riguarda il c.d. "pilastro di mercato" (Direttive in materia di governance e di apertura del mercato e Regolamento sugli obblighi di servizio pubblico), il Parlamento europeo ha approvato l'introduzione del diritto per le imprese ferroviarie europee ad offrire servizi di trasporto commerciale e passeggeri in tutti gli Stati membri a partire dal 2019, ma ha posticipato al 2023 l'obbligo delle procedure di gara competitive per l'affidamento dei contratti di servizio pubblico¹⁴.

Trasporto stradale

L'attenzione dell'Unione Europea verso le tematiche del trasporto su strada – di persone e merci - che ad oggi rappresenta la modalità più utilizzata a livello comunitario, si traduce nella produzione di norme volte da un lato al contenimento dei costi e dall'altro al rispetto dei requisiti di sicurezza nonché di protezione ambientale.

Ne rappresenta un esempio la Proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che "modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale"¹⁵. La proposta è volta a modificare la Direttiva 96/53/CE al fine di migliorare l'aerodinamica dei veicoli e la loro efficienza energetica, pur continuando a migliorare la sicurezza stradale, e rispettando i limiti imposti dalla geometria delle infrastrutture stradali. Tra le azioni proposte si citano le seguenti:

- autorizzare l'aumento di una tonnellata del peso dei veicoli a propulsione elettrica o ibrida, per tener conto del peso delle batterie elettriche o della doppia motorizzazione, senza pregiudicare la capacità di carico del veicolo. Inoltre, il peso massimo degli autobus è aumentato di una tonnellata per tener conto di vari sviluppi come l'aumento del peso medio dei passeggeri e dei loro bagagli, delle nuove attrezzature richieste dalla normativa in materia di sicurezza, o della nuova classe Euro VI;

¹⁴ Fonte: "Transport: European Parliament adopts equivocal first reading position on fourth railway package" European Commission - IP/14/192, Bruxelles 26/02/2014.

¹⁵ COM(2013) 195 final, Bruxelles, 15.4.2013

- facilitare lo sviluppo del trasporto intermodale con una deroga di 15 cm sulla lunghezza dei veicoli pesanti che trasportano container di 45 piedi, che sono sempre più utilizzati nel trasporto intercontinentale e in Europa;
- confermare la liceità dell'uso transfrontaliero dei veicoli più lunghi per i tragitti che prevedono l'attraversamento di una sola frontiera, se i due Stati membri interessati già lo permettono e se sono soddisfatte le condizioni previste per le deroghe;
- aggiungere nuove disposizioni alla direttiva 96/53/CE per facilitare alle autorità competenti l'individuazione delle infrazioni e armonizzare le sanzioni amministrative applicabili

Va poi citata la Comunicazione della Commissione, del 20 luglio 2010, al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale»¹⁶ che si pone, tra gli altri, i seguenti obiettivi strategici¹⁷:

- *miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada* – occorre migliorare la qualità del sistema di rilascio delle patenti e di formazione, in particolare per i principianti. In cooperazione con i paesi dell'UE, la Commissione lavorerà all'elaborazione di una strategia comune di formazione ed educazione alla sicurezza stradale che includa la preparazione pre-esame, l'esame per il rilascio della patente di guida e la formazione post-patente;
- *rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale* – la Commissione, il Parlamento europeo e il Consiglio intendono collaborare per organizzare uno scambio transfrontaliero di informazioni in materia di sicurezza stradale. La Commissione lavorerà anche all'elaborazione di una strategia comune per l'applicazione della normativa sulla sicurezza stradale che preveda campagne per l'applicazione della normativa, obiettivi nazionali in materia di applicazione della normativa e tecnologia sui veicoli a supporto dell'applicazione delle norme, fra cui la possibilità di installare sui veicoli commerciali leggeri dei limitatori di velocità e dei dispositivi di tipo alcolock;
- *miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali* – la Commissione si accerterà che i fondi europei siano erogati soltanto alle infrastrutture conformi ai requisiti di sicurezza dell'UE. Essa intende inoltre promuovere l'applicazione dei pertinenti principi in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture alla rete viaria secondaria dei paesi dell'UE, in particolare attraverso lo scambio di buone pratiche;
- *miglioramento della sicurezza dei veicoli* – oltre a continuare a promuovere la sicurezza dei veicoli, la Commissione intende valutare e proporre azioni volte ad assicurare un'armonizzazione e un rafforzamento

¹⁶ COM(2010) 389 definitivo Bruxelles, 20.7.2010

¹⁷ Fonte: http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport

progressivi delle norme UE sul controllo tecnico e sui controlli tecnici su strada;

- *promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale* – la Commissione continuerà a promuovere l'uso di sistemi di trasporto intelligenti per migliorare la sicurezza stradale. L'efficacia e la tempestività dei soccorsi saranno migliorate con l'adozione del sistema paneuropeo di chiamata di emergenza montato sui veicoli «eCall»;
- *miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente* – la Commissione proporrà l'istituzione di una strategia di azione globale riguardante i feriti della strada e il primo soccorso. Essa esaminerà in particolare come migliorare l'efficienza degli interventi di primo soccorso e dell'assistenza post-incidente per ridurre l'impatto degli incidenti stradali;
- *protezione degli utenti vulnerabili della strada* – la Commissione si adopererà per migliorare la sicurezza dei motociclisti, occupandosi del comportamento nonché della sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture. Incoraggerà inoltre la creazione di infrastrutture adeguate per migliorare la sicurezza dei ciclisti e di altri utenti vulnerabili della strada.

Trasporto marittimo

L'attività della Commissione è orientata verso la definizione di un quadro normativo e di indirizzo strategico tale da rafforzare e sottolineare la centralità del ruolo svolto dai porti come punti nodali del sistema commerciale e trasportistico europeo oltre che *“liberare l'indiscutibile potenziale dei mari ed oceani europei e delle regioni costiere, e risolvere i problemi economici che colpiscono i settori marittimi”*¹⁸ Concetto questo sottolineato nel Libro Blu¹⁹ - e ribadito nella Relazione Intermedia sulla Politica Marittima Integrata dell'UE” del 2009 - i cui orientamenti strategici in materia si ritrovano sia nel Libro Bianco dei Trasporti²⁰ che nei Regolamenti afferenti il MCE e le TEN-T precedentemente descritti. Con esso la Commissione “propone una politica marittima integrata per l'Unione europea, basata sull'esplicito riconoscimento della correlazione

¹⁸ Relazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - Relazione Intermedia sulla Politica Marittima Integrata dell'UE, Bruxelles, 15.10.2009 COM(2009)540 definitivo

¹⁹ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato Delle Regioni - Una politica marittima integrata per l'Unione Europea, Bruxelles 10.10.2007 COM(2007) 575 definitivo.

²⁰ “Nelle regioni costiere vi è bisogno di un numero maggiore di punti di ingresso efficienti sui mercati europei, per evitare inutili flussi di traffico attraverso l'Europa. I porti marittimi rivestono un ruolo importante come centri logistici ma richiedono connessioni efficienti con l'entroterra. Il loro sviluppo è fondamentale per gestire i volumi di merci in aumento mediante il trasporto marittimo a corto raggio sia all'interno dell'Unione europea che con il resto del mondo. Le vie navigabili interne, le cui potenzialità non siano ancora valorizzate, possono svolgere un ruolo sempre più importante per il trasporto delle merci nell'entroterra e come collegamenti con i mari europei”. Fonte COM(2011)676.

di tutte le questioni connesse agli oceani e ai mari europei e della necessità che le politiche marittime vengano elaborate congiuntamente” e riconosce il ruolo rivestito dai porti marittimi europei quale collegamento essenziale nell'ambito della catena logistica da cui dipende l'economia europea. L'implementazione della PMI è, dunque, finalizzata a: promuovere l'integrazione delle strutture di *governance*, rendendole meno isolate e più collaborative; rafforzare la base di conoscenze e gli strumenti trasversali necessari per consentire l'attuazione di politiche integrate; migliorare la qualità delle politiche settoriali, attraverso una ricerca attiva di sinergie e una maggiore coerenza tra settori; nell'attuazione di tali obiettivi, tener conto delle specificità dei mari regionali europei, proponendo soluzioni ad hoc. Tra le azioni previste appare opportuno citare le seguenti:

- la realizzazione di uno spazio per il trasporto marittimo europeo senza frontiere;
- lo sviluppo da parte degli Stati membri di politiche marittime integrate nazionali;
- la realizzazione di una rete europea per la sorveglianza marittima;
- l'elaborazione di una tabella di marcia per la pianificazione dello spazio marittimo da parte degli Stati membri;
- la riduzione delle emissioni di CO₂e dell'inquinamento dovuti al trasporto marittimo;
- la realizzazione di una rete europea di poli marittimi

Nella Comunicazione n. 8 del 2009²¹ sono illustrati i principali obiettivi strategici del sistema di trasporto marittimo europeo fino al 2018 e vengono, inoltre individuati i segmenti principali nei quali si concentra l'intervento dell'UE al fine di rafforzare la competitività del settore potenziandone nel contempo il rendimento anche dal punto di vista ambientale. La tabella seguente sintetizza tali segmenti e alcuni degli obiettivi strategici ad essi legati.

²¹Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018, Bruxelles, 21.1.2009 COM(2009) 8 definitivo.

Ambiti di intervento	Obiettivi strategici
I trasporti marittimi europei nei mercati globalizzati	<ul style="list-style-type: none"> realizzare e mantenere condizioni di concorrenza stabili e prevedibili su scala mondiale per il settore della navigazione e le altre industrie marittime; mantenere un quadro chiaro e competitivo per quanto riguarda le imposte sulla stazza, le imposte sui redditi e gli aiuti di Stato, per consentire l'adozione di misure positive a favore: (i) di una maggiore compatibilità ambientale, (ii) del sostegno all'innovazione tecnologica, (iii) delle carriere e delle competenze professionali dei marittimi; intervenire con decisione per favorire condizioni eque per gli scambi marittimi a livello internazionale e per l'accesso al mercato; garantire trasporti marittimi di qualità attraverso la collaborazione per realizzare parità di condizioni nel trasporto marittimo, nell'osservanza, su scala mondiale, delle norme approvate a livello internazionale;
Risorse umane, competenze e know-how marittimo	<ul style="list-style-type: none"> promuovere un migliore utilizzo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) per migliorare la qualità della vita in mare; favorire la disponibilità di comunicazioni via satellite a banda larga in settori quali l'assistenza sanitaria a bordo, la formazione a distanza e le comunicazioni personali;
Navigazione di qualità: un elemento determinante di vantaggio competitivo	<ul style="list-style-type: none"> migliorare le prestazioni ambientali rafforzare e garantire la sicurezza del trasporto marittimo; istituire un quadro organico di misure di protezione dei trasporti marittimi; potenziare le capacità del sistema di trasporto marittimo dell'UE istituendo un sistema integrato di gestione delle informazioni che permetta di individuare, monitorare, rintracciare e riferire su tutte le imbarcazioni presenti in mare e nelle vie navigabili interne che si spostano da e verso i porti europei o che transitano nelle acque dell'UE o in prossimità di esse;
Sfruttare tutte le potenzialità della navigazione a corto raggio e dei servizi di trasporto via mare a vantaggio delle imprese e dei cittadini in Europa	<ul style="list-style-type: none"> istituire un vero "spazio europeo di trasporto marittimo senza barriere"; garantire le condizioni ideali per attirare investimenti nel settore portuale, privilegiando l'ammodernamento e l'espansione dei porti e le infrastrutture di collegamento con l'interno nelle aree più colpite da problemi di congestione; rafforzare la strategia UE finalizzata a realizzare appieno i progetti sulle autostrade del mare; promuovere misure intese ad agevolare un migliore collegamento delle isole e il trasporto passeggeri su lunghe percorrenze all'interno dell'UE puntando a servizi di traghetto e crociera di qualità e garantendo la disponibilità di terminali adeguati;
Ricerca e innovazione nel settore marittimo	<ul style="list-style-type: none"> progettare nuovi modelli di navi e attrezzature per migliorare le prestazioni ambientali e di sicurezza; realizzare la mobilità sostenibile anche con lo sviluppo tecnologico e l'applicazione di concetti avanzati nel settore logistico, idonei a garantire la massima efficienza dell'intera catena dei trasporti sfruttando la navigazione a corto raggio e il trasporto sulle vie navigabili interne; sfruttare al meglio le piattaforme di RST; sviluppare adeguati strumenti TIC di ispezione e monitoraggio, anche relativi alla sorveglianza.

La centralità del ruolo del settore portuale è poi evidenziata dalla Comunicazione della Commissione "Porti: un motore per la crescita"²² che, rispondendo all'esigenza di "infrastrutture portuali ben collegate, di servizi portuali efficienti e affidabili e della trasparenza nel finanziamento dei porti" sollevata dal Libro Bianco del 2011 sui trasporti e dall'Atto per

²² Comunicazione della Commissione – Porti: un motore per la crescita, Bruxelles 23.5.2013 COM (2013)295 final

il mercato unico II²³, rivede la politica europea dei porti attraverso le linee strategiche e le azioni sintetizzate nella tabella seguente.

Strategia	Azioni
Collegare i porti alla rete transeuropea	<ul style="list-style-type: none"> • Godranno di particolare considerazione i progetti corrispondenti agli investimenti individuati nel piano di sviluppo del corridoio che devono essere definiti dai coordinatori nell'ambito delle strutture di corridoio nel 2014 come previsto negli orientamenti per lo sviluppo della TEN-T. Nella governance dei corridoi i porti saranno incoraggiati ad agire come promotori dell'intermodalità, ad esempio adottando le disposizioni necessarie per fornire informazioni sui flussi di traffico che consentano una migliore organizzazione della logistica intermodale. • Particolare attenzione sarà prestata ai progetti che contribuiscono allo sviluppo e alla gestione coordinati dei porti, delle ferrovie e delle vie navigabili e a quelli che contribuiscono a migliorare i porti e le prestazioni ambientali della navigazione. Collaborando con gli Stati membri, la Commissione rafforzerà l'allineamento dei progetti in materia di trasporti finanziati dai Fondi strutturali e di coesione nell'ambito della rete TEN-T, dando priorità ai progetti relativi all'accesso al porto e ai collegamenti con l'entroterra. Si terrà conto del maggiore impatto sulla distribuzione del traffico tra i porti. Lo stesso approccio sarà applicato ad altre fonti di finanziamento dell'UE, come i prestiti disponibili attraverso la BEI e altre strutture di concessione di prestiti dell'UE.
Modernizzare i servizi portuali	<ul style="list-style-type: none"> • Per le concessioni di terminale per i servizi passeggeri e di trasporto merci, la Commissione garantirà che le direttive orizzontali sulle concessioni e gli appalti pubblici siano applicate in modo efficace. Tali direttive dovrebbero coprire una parte delle disposizioni contrattuali esistenti tra le autorità portuali e i fornitori di servizi portuali e portare a una procedura competitiva e trasparente per l'aggiudicazione dei servizi portuali. • La Commissione svilupperà ulteriormente le proprie iniziative in materia di: <ul style="list-style-type: none"> - "cintura blu", che intende ridurre gli oneri amministrativi per le merci dell'UE trasportate da navi che viaggiano tra i porti dell'UE, a un livello paragonabile a quello degli altri modi di trasporto, anche mediante l'ulteriore semplificazione delle procedure doganali; - l'ulteriore attuazione armonizzata e coordinata della direttiva 2010/65/UE²⁴ mediante l'istituzione di orientamenti sulle "interfacce uniche nazionali", che dovrebbero essere operative entro il 1° giugno 2015; - l'iniziativa "e-maritime" per promuovere l'uso di informazioni elettroniche per ridurre gli oneri amministrativi e svolgere attività imprenditoriali; - l'iniziativa "e-Freight" (trasporto elettronico di merci) che intende facilitare lo scambio di informazioni lungo le catene logistiche multimodali e che contribuirà a migliorare l'efficienza dei porti quali importanti piattaforme multimodali.
Promuovere il	<ul style="list-style-type: none"> • Conformemente agli articoli 151 e 154 del TFUE, la Commissione è disposta a

²³ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - l'Atto per il mercato unico II: Insieme per una nuova crescita, Bruxelles, 3.10.2012 COM(2012) 573 final. Tale Atto integra il primo Atto del 2011 con ulteriori 12 azioni chiave per promuovere ulteriormente lo sviluppo del mercato unico europeo. Tra le 12 azioni appare opportuno citare, nell'ambito dell'obiettivo "Sviluppo di reti pienamente integrate" l'azione 2 "Trasporto marittimo – creare un mercato unico per il trasporto marittimo per semplificare la spedizione delle merci".

²⁴ Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE. Fonte Comunicazione della Commissione – Porti: un motore per la crescita

Strategia	Azioni
dialogo sociale	<i>promuovere il dialogo sociale a livello dell'Unione, fornendo assistenza tecnica e amministrativa. Le parti sociali dell'UE hanno già concordato un regolamento e un programma di lavoro comune in evoluzione e attendono l'istituzione formale del comitato il 19 giugno 2013. Pur rispettandone l'autonomia, la Commissione si aspetta che le parti sociali siano in grado di affrontare le questioni relative all'organizzazione del lavoro e alle condizioni lavorative. La Commissione, coordinandosi con tutte le parti sociali dell'UE, prevede per il 2016 un riesame destinato a valutare il funzionamento e lo sviluppo del dialogo sociale europeo per il settore portuale e la situazione della fornitura di servizi di movimentazione delle merci e servizi passeggeri.</i>
Migliorare il profilo ambientale dei porti	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Per promuovere un'applicazione più coerente della differenziazione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale in base alle prestazioni ambientali, la Commissione proporrà principi di tariffazione ambientale e promuoverà lo scambio di buone prassi entro il 2015.</i>
Promuovere l'innovazione	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Nell'ambito dell'attuazione del programma Orizzonte 2020 a sostegno della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione nel periodo dal 2014 al 2020, la Commissione proporrà mansioni prioritarie che possano beneficiare dell'assistenza dell'UE.</i>

La proposta di Regolamento che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti²⁵ è strettamente collegata alla Comunicazione appena descritta e nasce per tentare di risolvere alcune problematiche legate ai porti TEN-T come la disomogeneità dei servizi offerti in termini di qualità delle prestazioni. O ancora le difficoltà legate al quadro della *governance* dei porti attuale che si traduce, talvolta, in una insufficiente capacità di attrarre investitori. L'obiettivo che la Commissione si pone come si legge nella proposta di Regolamento "è contribuire a un funzionamento più efficiente, interconnesso e sostenibile della TEN-T, definendo un quadro che permetta di migliorare l'efficienza di tutti i porti e li aiuti ad affrontare i cambiamenti dei requisiti nei settori della logistica e dei trasporti. I porti della TEN-T devono facilitare lo sviluppo del trasporto marittimo di corto raggio come parte delle rotte intermodali, contribuendo così al trasporto sostenibile, uno degli obiettivi principali del Libro bianco sui trasporti, e alla strategia UE 2020 per una crescita efficiente sotto il profilo delle risorse che stimolerà la crescita degli scambi commerciali e del trasporto di merci". La proposta individua cinque obiettivi operativi:

- chiarire e facilitare l'accesso al mercato dei servizi portuali;
- prevenire gli abusi di mercato da parte di prestatori di servizi portuali designati;
- migliorare i meccanismi di coordinamento all'interno dei porti;
- rendere trasparenti le relazioni finanziarie tra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali;
- garantire la fissazione autonoma e trasparente dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali.

²⁵ Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei Porti, Bruxelles 23.5.2013 COM (2013)296 final.

Rispetto a tali obiettivi erano stati formulati quattro pacchetti strategici dei quali la Commissione ha valutato, sulla base dell'analisi delle differenti opzioni e del loro impatto potenziale, quale migliore opzione il pacchetto strategico 2 bis "Concorrenza regolamentata e autonomia dei porti" che prevede ad esempio *"l'obbligo di ricorrere a procedure di aggiudicazione pubbliche in caso di limitazioni di spazio o di obblighi di servizio pubblico si applica non solo ai nuovi contratti ma anche qualora siano apportati sostanziali cambiamenti ai contratti in essere. Ai porti è assegnata una maggiore autonomia: per quanto riguarda i diritti d'uso dell'infrastruttura, anziché imporre che quest'ultimi siano legati ai costi effettivi, ogni porto ha il diritto di fissare la struttura e il livello delle tasse portuali, purché la politica di tariffazione sia trasparente"*.

Con la Comunicazione "La cintura blu: uno spazio unico del trasporto marittimo"²⁶ la Commissione intende delineare un quadro politico-giuridico per la creazione di uno spazio marittimo dove viene consentito alle navi di operare liberamente nel mercato interno dell'Unione grazie alla riduzione/superamento delle formalità amministrative e dove, nel contempo, sono potenziate la sicurezza di persone e cose, la tutela dell'ambiente e le politiche doganali e tributarie. La creazione di una "cintura blu", infatti, è espressamente richiesta dal Libro bianco dei trasporti al fine di semplificare gli adempimenti amministrativi per le navi che operano tra i porti dell'UE. L'obiettivo principale di tale Comunicazione, dunque, è migliorare la competitività del settore marittimo mediante la riduzione degli oneri amministrativi poiché *"rendendo più interessante il trasporto marittimo, in particolare quello a corto raggio, si stimola l'occupazione e si riduce l'impatto ambientale dei trasporti"*²⁷.

Le misure che articolano il c.d. pacchetto "cintura blu" sono essenzialmente due:

- Il potenziamento del regime dei servizi di linea, rispetto al quale nel giugno 2013 è stato sottoposto al Comitato competente da parte della Commissione una modifica delle disposizioni del codice doganale attualmente vigenti. Tale modifica si sostanzia: (i) in una riduzione dei

²⁶ Comunicazione della Commissione - La cintura blu: uno spazio unico del trasporto marittimo, Bruxelles, 8.7.2013 COM(2013) 510 final.

²⁷ Fonte Comunicazione della Commissione - La cintura blu: uno spazio unico del trasporto marittimo, Bruxelles, 8.7.2013 COM(2013) 510 final. In tale Comunicazione si evidenzia che la cintura blu è stata individuata come azione chiave nella Comunicazione "L'atto per il mercato unico II, da configurare come pacchetto di iniziative legislative e non legislative per ridurre gli oneri amministrativi cui è soggetto il trasporto marittimo intra-UE ad un livello paragonabile a quello di altri modi (aereo, ferroviario, stradale). Tale azione chiave, inoltre come precedentemente illustrato rimanda al riesame della politica portuale, che integra l'obiettivo dell'iniziativa della cintura blu e mira a promuovere la competitività dei porti marittimi europei e a liberarne le potenzialità di crescita.

tempi di autorizzazione dell'esercizio di linea; (ii) all'estensione ai futuri porti di scalo dell'autorizzazione all'esercizio di linea.

- Un meccanismo di agevolazione per le navi che fanno scalo anche in porti di paesi terzi. Tale meccanismo consiste nell'introduzione di un "manifesto elettronico di carico" che contiene tutte le informazioni relative allo status delle merci trasportate a bordo (unionale o extraunionale, esportazione, carico che resta a bordo, ecc.) e che consente di notificare facilmente le informazioni richieste e stabilire più agevolmente la procedura da applicare in modo da svincolare rapidamente le merci unionali assicurando nel contempo che le merci extraunionali siano sottoposte ai necessari controlli.

Va infine citata la risoluzione in merito alla "strategia per la crescita blu" approvata dal Parlamento europeo il 2 luglio 2013 e finalizzata al miglioramento della crescita sostenibile nel settore marino, dei trasporti marittimi e del turismo dell'Unione²⁸. Il Parlamento europeo "ha inserito la strategia della crescita blu all'interno della programmazione economica pluriennale 2014-2020, includendovi gli obiettivi propri dell'agenda Europa 2020 e ha invitato gli Stati membri a implementare la competitività del proprio settore marittimo incoraggiando sinergie e politiche coordinate che permettano di generare valore aggiunto su scala europea"²⁹. Attraverso tale risoluzione vengono identificati alcuni settori fondamentali e tra loro interdipendenti sui quali occorrerà sviluppare la politica europea e catalizzare l'impegno degli Stati membri ai fini di un utilizzo sostenibile della risorsa mare: pianificazione dello spazio marittimo e gestione integrata delle zone costiere; competenze marittime e occupazione; ricerca e innovazione; trasporti marittimi; turismo marittimo e costiero; energia blu; pesca e acquacoltura; minerali marini; biotecnologia blu.

Trasporto aereo

Il 10 marzo 2004 il Parlamento europeo ed il Consiglio adottano il primo pacchetto³⁰ di regolamenti sul Cielo unico europeo per un sistema di gestione del traffico aereo meno frammentato, più efficiente e più sicuro, perseguendo gli obiettivi di migliorare e rafforzare la sicurezza in condizione di continuità e di interoperabilità in tutta l'Unione, di

²⁸ La risoluzione fa riferimento a diversi atti tra cui: COM(2012)0494) "Crescita Blu: opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo"; la comunicazione relativa a "Il contributo della politica regionale alla crescita intelligente nell'ambito di Europa 2020" (COM(2010)553); il libro verde della Commissione del 29 agosto 2012 da titolo "Conoscenze oceanografiche 2020- dalla mappatura dei fondali marini alle previsioni oceanografiche" (COM(2012)0473).

²⁹ Senato della Repubblica. Legislatura 17 Atto di Sindacato Ispettivo n° 1-00243, pubblicato il 8 aprile 2014, nella seduta n. 225

³⁰ Tra cui il Regolamento n. 549/2004, cd. "regolamento quadro", che stabilisce i principi generali per l'adozione del Cielo Unico Europeo

realizzare servizi di navigazione aerea più efficienti ed integrati la cui prestazione sia basata sulla domanda, di ristrutturare lo spazio aereo europeo in funzione del traffico e non dei confini nazionali e di aumentare la capacità e migliorare l'efficienza complessiva del sistema ATM ovvero di gestione e controllo del traffico aereo.

Nel 2007 Commissione Europea avvia la proposta di riforma "Cielo unico europeo II", con l'obiettivo di realizzare un'ulteriore accelerazione verso l'efficientamento dell'intero sistema di gestione del trasporto aereo europeo. Tale proposta si concretizza nell'emanazione del Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 recante modifica dei regolamenti n. 549-550-551-552/2004, al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo. Il pacchetto "Cielo unico europeo II" si fonda su quattro pilastri: il pilastro normativo; il pilastro tecnologico; il pilastro della sicurezza e il pilastro della capacità aeroportuale.

La volontà della Commissione di implementare il cielo unico è stata maggiormente rafforzata grazie all'approvazione il 12 marzo 2014 da parte del Parlamento europeo di un progetto legislativo (SES 2+) per semplificare la gestione del traffico aereo, con l'obiettivo di rendere le compagnie aeree europee più competitive, migliorare l'utilizzo dello spazio aereo e ridurre l'inquinamento³¹. Con il SES2 + la Commissione ha proposto di aggiornare i quattro regolamenti che istituiscono il cielo unico europeo e modificare le norme che disciplinano l'Agenzia europea di aviazione per la sicurezza (EASA). Gli elementi chiave che caratterizzano la proposta sono: maggiore sicurezza e sorveglianza; Migliori prestazioni nella gestione del traffico aereo; valutazione del mercato dei servizi di sostegno per la sua apertura a nuove opportunità commerciali; l'attivazione di partnership industriali.

Di particolare rilevanza ai fini delle priorità di investimento è il pilastro tecnologico che promuove la realizzazione di tecnologie d'avanguardia attraverso il programma di ricerca SESAR (Single European Sky ATM Research). SESAR riunisce gli operatori del settore del trasporto aereo allo scopo di definire e realizzare un sistema di gestione del traffico aereo di nuova generazione – sicuro, sostenibile e a costi inferiori – su scala europea.

Su tale aspetto si pone la recente "Proposta di regolamento del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 219/2007 relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) per quanto riguarda la proroga dell'impresa comune fino al 2024"³². Il Piano generale ATM individua tre fasi nel processo di sviluppo di SESAR: le operazioni basate sul tempo (fase 1), le operazioni basate sulla traiettoria (fase 2) e le operazioni basate sulle

³¹Fonte: www.europarlamento24.eu. News "trasporto aereo: ok Parlamento europeo a norme gestione traffico" (Il Sole 24 Ore Radiocore) Bruxelles, 12 marzo 2014.

³² COM (2013) 503 del 10 luglio 2013

prestazioni (fase 3). Il programma di lavoro dell'impresa comune, coperto dalle prospettive finanziarie 2007-2013 dell'Unione, affronta tutti gli elementi della fase 1 e l'80% circa della fase 2 del Piano generale ATM. Le relative attività dovrebbero essere portate a termine entro il 2016. Le rimanenti attività della fase 2 e quelle legate alla fase 3 dovrebbero iniziare nel 2014 in conformità al quadro finanziario 2014-2020 dell'Unione.

In tema di aiuti di stato è invece intervenuta la Comunicazione della Commissione "Linee Guida per gli aiuti di stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" adottate il 20 febbraio 2014³³. In particolare sono:

- Ammessi gli aiuti infrastrutturali che rispondano alla reale necessità di rendere accessibile la regione servita dall'aeroporto. I nuovi orientamenti definiscono un aiuto massimo ammissibile intensità a seconda delle dimensioni di un aeroporto, al fine di garantire il giusto mix tra investimenti pubblici e privati. Le possibilità di concessione di aiuti sono quindi superiore per gli aeroporti più piccoli che per quelli più grandi;
- Ammessi gli aiuti pubblici ai piccoli aeroporti in un periodo di 10 anni mentre riaggiustano il loro modello di business;
- Ammessi agli aiuti per il lancio di nuove rotte, purché limitati nel tempo.

³³ European Commission Press Release "State aid: Commission adopts new guidelines for state aid to airports and airlines". Brussels, 20 February 2014

Trasporto multimodale

Fin dal Libro bianco del 2001 "La politica europea dei trasporti fino al 2010" e ancor più nel riesame intermedio del 2006 "Mantenere l'Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente", la Commissione attribuisce alla logistica un ruolo fondamentale sia nell'assicurare una mobilità sostenibile che nel contribuire alla realizzazione di altri obiettivi, fra cui un ambiente più pulito e la sicurezza dell'approvvigionamento energetico³⁴. Sempre nel 2006, con la Comunicazione "La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile" sottolinea la necessità di rafforzare il sistema trasportistico europeo attraverso soluzioni logistiche evolute e individua quale obiettivo prioritario quello di "migliorare le condizioni che l'Europa può offrire per l'innovazione della logistica, lasciando l'organizzazione interna della logistica alle imprese stesse".

Alla Comunicazione appena descritta segue nel 2007 il Piano di azione per la logistica del trasporto merci³⁵ volto a migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa. Il Piano individua una serie di azioni finalizzate per l'appunto a dotare l'Europa di un sistema di trasporto merci competitivo e sostenibile. Di seguito sono sintetizzate alcune azioni:

- *e-Freight e sistemi di trasporto intelligenti (STI)*. Il trasporto merci informatizzato (e-Freight) consiste in un flusso elettronico, non cartaceo, di dati e informazioni che accompagna la circolazione fisica delle merci con l'ausilio delle TIC. Il sistema permette di rintracciare e localizzare le merci viaggianti sui vari modi di trasporto e scambiare le informazioni ad esse relative.
- *Semplificazione delle catene di trasporto* ad esempio, attraverso la semplificazione delle procedure amministrative ("sportello amministrativo unico" per tutte le modalità di trasporto) o l'istituzione di un documento di trasporto unico utilizzabile in tutti i modi di trasporto.
- *"Corridoi verdi" per il trasporto merci*. Con i quali viene proposto un modello di trasporto integrato nel quale il cabotaggio marittimo, la rotaia, le idrovie interne e la strada si integrano vicendevolmente e offrono la possibilità di scegliere un trasporto rispettoso dell'ambiente.

Il potenziamento ed il sostegno al trasporto multimodale sono altresì perseguiti e sottolineati oltre che dal Libro bianco dei trasporti del 2011 e dagli ultimi Regolamenti afferenti le TEN-T e il CEF anche da alcuni

³⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni, "La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile" - Bruxelles, 28.6.2006 COM(2006) 336 definitivo.

³⁵ "La logistica del trasporto merci consiste nella programmazione, organizzazione, gestione, controllo ed esecuzione delle operazioni di trasporto merci nella catena dell'approvvigionamento". Comunicazione della Commissione, Piano di azione per la logistica del trasporto merci - Bruxelles, 18.10.2007 COM(2007) 607 definitivo.

programmi quale ad esempio NAIADES II “Verso la qualità del trasporto per vie navigabili”³⁶ il cui obiettivo è quello di *“creare le condizioni affinché il trasporto per vie navigabili diventi un modo di trasporto di qualità: ben gestito, efficiente, sicuro, integrato nella catena intermodale, che offra posti di lavoro di qualità occupati da una manodopera qualificata e adeguato a standard ambientali elevati”*. In particolare, uno dei settori chiave che caratterizza il piano di azione del Programma si identifica con la tematica relativa all’*Integrazione del trasporto per vie navigabili nella catena logistica multimodale*, integrazione che si persegue sia attraverso la piena realizzazione degli interventi relativi ai corridoi TEN-T, sia mediante l’integrazione dei flussi di informazioni legate al trasporto (ad esempio l’integrazione dei servizi RIS - servizi armonizzati d’informazione fluviale).

Sistemi intelligenti di trasporto

Il ricorso all’utilizzo di sistemi tecnologici gioca un ruolo fondamentale nella creazione di un sistema di trasporto per le persone e per le merci integrato, sicuro, efficiente e sostenibile così come riconosciuto dalla politica comunitaria nei già citati Libro Bianco del 2001 e dalla sua revisione di medio-termine, il Libro Bianco del 2006. Tra le azioni prioritarie individuate in questi documenti per realizzare tale obiettivo, si possono citare ad esempio: *“lo sfruttamento ottimale delle potenzialità dei sistemi di trasporto e delle infrastrutture esistenti attraverso sistemi avanzati di gestione e controllo; l’adozione di nuove tecnologie al servizio della sicurezza stradale sia sul veicolo che nelle infrastrutture; lo sviluppo e la diffusione di sistemi di bigliettazione elettronica; la riduzione dell’inquinamento anche mediante l’impiego di tecnologie innovative di gestione della mobilità”*³⁷. Gli orientamenti strategici in materia sono stati ulteriormente definiti dal Libro Bianco del 2011 “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” laddove si ribadisce che l’innovazione tecnologica può consentire una transizione più rapida e meno costosa verso un sistema europeo dei trasporti più efficiente e sostenibile agendo su tre fattori principali tra cui l’incremento della sicurezza grazie ai sistemi di informazione e comunicazione.

Occorre inoltre, citare, il “Libro verde sulle applicazioni di navigazione satellitare”³⁸ incentrato sul sistema globale di navigazione satellitare (GNSS) - composto dai sistemi GALILEO ed Egnos - e finalizzato a sviluppare un dibattito tra i diversi soggetti interessati per porre in essere

³⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni: Verso la qualità del trasporto per vie navigabili NAIADES II - Bruxelles, 10.9.2013 COM(2013) 623 final

³⁷ Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS), Febbraio 2014.

³⁸ Libro Verde sulle applicazioni di navigazione satellitare - COM(2006) 769 definitivo, Bruxelles, 8.12.2006.

una politica e un quadro giuridico atti a sostenere lo sviluppo di applicazioni di navigazione satellitare³⁹.

Nel panorama normativo europeo assumono particolare importanza, poi, il Piano di Azione ITS di dicembre 2008⁴⁰ e la Direttiva 2010/40/UE del 7 luglio 2010⁴¹. Il primo, partendo dalla sistematizzazione delle iniziative che l'UE ha lanciato volte all'implementazione di sistemi tecnologici (come ad esempio: il sistema SESAR di gestione del traffico aereo; i servizi d'informazione fluviale - RIS; al sistema per la gestione del traffico ferroviario - ERTMS; alle applicazioni telematiche per le merci - TAF-TSI; al sistema Safe Sea Net per il trasporto marittimo e i sistemi per il monitoraggio e l'informazione del traffico navale - VTMS) è finalizzato ad *"accelerare e coordinare la realizzazione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nel trasporto stradale, comprendendovi le interfacce con gli altri modi di trasporto"*.

La Direttiva 2010/40, invece, definisce e concretizza - dal punto di vista legislativo - il quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo coordinati e coerenti di sistemi di trasporto intelligenti interoperabili nell'Unione. A tal fine vengono:

- individuati quattro settori prioritari: I) l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; II) la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci; III) le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto; IV) il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto;
- definite le relative azioni prioritarie: a) la predisposizione in tutto il territorio dell'UE di servizi di informazione sulla mobilità multimodale; b) la predisposizione in tutto il territorio dell'UE di servizi di informazione sul traffico in tempo reale; c) i dati e le procedure per la comunicazione

³⁹ Come si legge nel Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto al fine di fornire un quadro quanto più completo possibile della documentazione strategica e normativa europea, appare opportuno citare anche: *"il Libro Verde Verso una nuova cultura per la mobilità urbana" del 2007, il Piano di Azione per la Logistica del trasporto merci del 2007, la Comunicazione su "ICTSs for Energy Efficiency" del 2008, il Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana del 2009, il Piano d'Azione per le Applicazioni Satellitari GNSS del 2010, nonché, in particolare per quanto concerne il trasporto pesante, il Regolamento (UE) N. 1266/2009 della Commissione del 16 dicembre 2009 che adegua per la decima volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (cronotachigrafo elettronico), per il quale è in discussione presso la Commissione europea la comunicazione COM(2011)454 corredata di una proposta di regolamento COM(2011)451, volta a rendere i tachigrafi digitali più efficaci sulla lotta alle frodi"*.

⁴⁰ Comunicazione della Commissione "Piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa" - COM(2008) 886 definitivo, Bruxelles, 16.12.2008.

⁴¹ Direttiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

gratuita agli utenti di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale⁴²; d) la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'UE di un servizio elettronico di chiamata d'emergenza (eCall) interoperabile; e)- f) la predisposizione di servizi d'informazione e prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali⁴³.

A tale Direttiva fa seguito la Decisione del febbraio 2011 riguardante l'adozione del Programma di lavoro per lo sviluppo e l'implementazione della Direttiva 2010/40/UE, finalizzato a fornire un quadro generale delle attività relative all'attuazione della Direttiva sugli ITS ed un calendario dettagliato in ordine alle sei azioni, da questa ultima definite, da attuarsi entro il 2015⁴⁴.

Dal punto di vista del supporto finanziario europeo allo sviluppo dei sistemi intelligenti di trasporto, infine, la Commissione ha negli anni implementato diverse iniziative tra cui Programma TEMPO per il periodo 2000/2006, il Programma EasyWay dal 2007/2013, il VII Programma Quadro per la ricerca 2007-2013. Anche il Programma Quadro per la Ricerca e l'Innovazione 2014-2020 "*Horizon 2020*" continua a garantire tale supporto attraverso il terzo pilastro Sfide Sociali (*Societal Challenges*) tra le cui azioni è previsto il finanziamento a progetti di sviluppo degli ITS per realizzare l'azione prioritaria "Trasporti intelligenti, verdi e integrati".

Mobilità urbana e Trasporto Pubblico Locale

Il Libro verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" del 2007, frutto di una vasta consultazione pubblica avviata nello stesso anno, nasceva col proposito di "favorire la comparsa di una vera cultura della mobilità urbana che comprenda lo sviluppo economico, l'accessibilità, il miglioramento della qualità della vita e l'ambiente"⁴⁵ e individuava a tal

⁴² In merito a tale punto "la Commissione Europea ha adottato in data 15 maggio 2013, il Regolamento delegato n. 886/2013 che integra la predetta direttiva in merito ai dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale". Fonte: Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS), Febbraio 2014.

⁴³ In relazione al punto e) "la Commissione ha adottato il Regolamento delegato n. 885/2013 del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40 in merito alla predisposizione dei servizi di informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali". Fonte: Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS), Febbraio 2014.

⁴⁴ Commission Decision of 15 February 2011 concerning the adoption of the Working Programme on the implementation of Directive 2010/40/EU – C (2011) 289 final, Brussels, 15.2.2011.

⁴⁵ Libro Verde della Commissione, del 25 settembre 2007, dal titolo "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" [COM(2007) 551 definitivo. Fonte: Europa –sintesi della Legislazione europea.

fine cinque sfide: migliorare la scorrevolezza del traffico urbano, ridurre l'inquinamento, trasporti urbani più intelligenti e più accessibili, sicurezza, verso una nuova cultura della mobilità urbana. Al libro verde, sottoposto ad un secondo ciclo di consultazione, è seguito il Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009⁴⁶ finalizzato a incoraggiare e sostenere lo sviluppo di politiche di mobilità urbana sostenibili volte a raggiungere gli obiettivi generali dell'UE. Con un orizzonte temporale al 2012, esso individuava 6 temi prioritari (promuovere le politiche integrate, concentrarsi sui cittadini, trasporti urbani non inquinanti, rafforzamento dei finanziamenti, condividere l'esperienza e la conoscenza, ottimizzare la mobilità urbana) e 20 azioni che spaziavano dall'incentivazione alla sottoscrizione di piani di mobilità urbana sostenibili e al trasporto per ambiente urbani salubri al sostegno a progetti di ricerca e dimostrazione per veicoli a basse emissioni e a emissioni zero o agli studi sugli aspetti urbani dell'internalizzazione dei costi esterni.

Sulla scorta del successo ottenuto dalla realizzazione delle 20 azioni del Piano prima descritto è stato formulato il Pacchetto sulla mobilità urbana⁴⁷ che si pone l'obiettivo di incrementare il sostegno alle città europee nella loro lotta contro i problemi della mobilità urbana. Come si legge nella Comunicazione, in particolare, verranno rafforzate le misure di sostegno nei seguenti settori.

- *Piani di mobilità urbana sostenibile*: la Commissione intende istituire nel 2014 una piattaforma europea sui piani di mobilità urbana sostenibile per coordinare la cooperazione dell'UE all'ulteriore sviluppo di tale concetto e degli strumenti per realizzarlo, intende inoltre sostenere le autorità nazionali, regionali e locali nello sviluppo e nell'attuazione dei piani di mobilità urbana sostenibile, anche mediante strumenti di finanziamento.
- *Coordinare gli interventi dei settori pubblico e privato*: in tema di *interventi nella logistica urbana* la Commissione intende migliorare la divulgazione e l'adozione delle migliori pratiche nel campo della logistica urbana (2014); predisporre, con l'aiuto di esperti, documenti orientativi per fornire assistenza pratica su come migliorare l'efficienza della logistica urbana, ad esempio elaborando piani di consegna e assistenza, inserendo la logistica urbana in regimi di regolamentazione dell'accesso, ecc. (2014-2016); facilitare gli appalti per i veicoli puliti utilizzati nella logistica urbana riesaminando l'ambito di applicazione del portale "Clean Vehicle" (2015-2016). In tema di *regimi più intelligenti di accesso regolamentato alle aree urbane e di pedaggi urbani*, intende rafforzare la cooperazione con gli

⁴⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, Al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni "Piano d'azione sulla mobilità urbana" - COM(2009) 490 definitivo, Bruxelles, 30.9.2009

⁴⁷ Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni - Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse, Bruxelles, 17.12.2013 COM(2013) 913 finale

Stati membri e gli esperti in materia di accesso regolamentato alle aree urbane nell'Unione europea, prendendo in considerazione le basi teoriche, l'attuazione pratica, l'efficacia e l'impatto; predisporre, in collaborazione con le parti interessate, orientamenti non vincolanti per aiutare le città ad attuare in modo efficace regimi di accesso regolamentato. In tema di *applicazione coordinata dei sistemi intelligenti di trasporto nelle aree urbane*, intende continuare ad operare per integrare la legislazione esistente sull'accesso ai dati relativi al traffico e agli spostamenti; definire specifiche in materia di informazione in tempo reale sul traffico e di servizi di informazione multimodali, come previsto nel quadro della direttiva sui servizi di trasporto intelligenti; facilitare la diffusione nelle aree urbane di sistemi di comunicazione tra veicoli e tra veicoli e infrastruttura. In tema di *Sicurezza stradale nelle aree urbane*, nel biennio 2014-2015 la Commissione intende raccogliere e diffondere esempi di buone pratiche nel campo della pianificazione della sicurezza stradale; analizzare misure atte a ridurre il numero di incidenti gravi nelle aree urbane.

- *Rafforzare il sostegno dell'UE*: La Commissione intende istituire un gruppo di esperti degli Stati membri nel campo della mobilità e dei trasporti urbani al fine di promuovere uno scambio sulle modalità per rafforzare e meglio coordinare le politiche nazionali e UE nel campo della mobilità e dei trasporti urbani; utilizzare la ricerca e l'innovazione per individuare soluzioni alle sfide della mobilità urbana attraverso l'iniziativa *CIVITAS 2020* (all'interno del Programma Quadro *Horizon 2020*); garantire un sostegno finanziario mirato attraverso i Fondi strutturali e di investimento europei.

2.2. Il contesto nazionale

2.2.1. L'evoluzione del quadro normativo e della pianificazione di settore
[Paragrafo dedicato a una panoramica sui principali atti legislativi approvati e in discussione e a una ricognizione sulla pianificazione nazionale relativa ai diversi settori afferenti ai trasporti.]

La ricognizione sul quadro normativo-programmatico di livello nazionale è effettuata sulla base dell'approccio descritto nel precedente paragrafo. In alcuni casi si è estesa l'analisi ad alcune norme inserite in recenti decreti legislativi ritenute di particolare rilevanza.

Trasporto ferroviario

L'azione legislativa in materia di trasporto ferroviario ha perlopiù inteso recepire le successive indicazioni emanate a livello comunitario. In questo senso un primo riferimento è rappresentato dal D.lgs. n. 188/2003 "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria". Tale Decreto è stato poi modificato e integrato dall'art 21, c. 4 della L. n. 111 del 15 luglio 2011 "Conversione in legge con modificazioni del D.L. n. 98 del 6 luglio 2011: Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria". Tra le modifiche apportate si

cita, a scopo esemplificativo ed in estrema sintesi, l'introduzione di un sovrapprezzo al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri a media e a lunga percorrenza, non forniti nell'ambito di contratti di servizio pubblico, al fine di consentire uno sviluppo dei processi concorrenziali nel settore dei trasporti ferroviari.

Vanno poi citati i Decreti Legislativi nn. 162/2007 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie" e 163/2007 "Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica la direttiva 96/48/CE e 2001/16/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo" che recepiscono il "Il pacchetto ferroviario". Tra le novità introdotte in particolare dal D.Lgs. 162 vi è l'istituzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e dell'Organismo Investigativo ai quali sono affidati compiti di vigilanza e miglioramento della sicurezza del trasporto su rotaia. Il Decreto in esame è stato modificato e integrato dal Decreto Legislativo 24 marzo 2011, n. 43 al fine di migliorare e sviluppare la sicurezza delle ferrovie comunitarie in attuazione della direttiva comunitaria 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008.

Un altro importante provvedimento è il D.Lgs. 15/2010 "Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" che recepisce il "III pacchetto". Esso introduce il diritto per le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri di trasportare passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale a condizione che ciò non avvenga a scapito dell'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

Un ulteriore passo verso la liberalizzazione nel settore dei trasporti è sancito dalla Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici" all'art. 37. Esso stabilisce, infatti, che Il Governo con uno o più regolamenti emana le disposizioni volte a realizzare una compiuta liberalizzazione e una efficiente regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture⁴⁸.

⁴⁸ In particolare il Comma 2 dell'art 37 stabilisce che: I regolamenti di cui al comma 1 sono adottati nel rispetto delle seguenti norme generali: a) individuare tra le Autorità indipendenti esistenti, l'Autorità che svolge competenze assimilabili a quelle previste dal presente articolo; b) attribuire all'Autorità di cui alla lettera a) le seguenti funzioni: 1) garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture e alle reti ferroviarie, aeroportuali e portuali e alla mobilità urbana collegata a stazioni, aeroporti e porti; 2) definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni e dei pedaggi,

La Legge n. 27 del 24 marzo 2012 “Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività” attraverso l’art. 36 “Regolazione indipendente in materia di trasporti” istituisce, nell’ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità l’Autorità di regolazione dei trasporti competente nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali in base al titolo V della Costituzione. Con l’art. 37 “Misure per il trasporto ferroviario” stabilisce che l’Autorità di regolazione nel settore del trasporto ferroviario definisca, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento.

Trasporto stradale

L’azione legislativa nazionale è volta sostanzialmente a disciplinare dal punto di vista tecnico le diverse interfacce del trasporto su strada definendo quindi le modalità di esercizio del servizio e di autorizzazione allo svolgimento dello stesso.

Va altresì sottolineata l’attività di recepimento della normativa europea in materia come ad esempio Decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 43 - Attuazione della direttiva 2011/76/UE (c.d. Eurovignetta), che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture. La precedente Direttiva stabiliva che il pedaggio dovesse essere applicato per i veicoli superiori a 3,5 t mentre il Decreto in esame prevede, in ottemperanza a quanto disposto dalla Direttiva del 2011, che l’imposizione di un pedaggio e dei diritti di utenza, in determinate condizioni possono essere applicati solo ai veicoli con massa complessiva pari o superiore a 12 tonnellate; nel caso si applichi tale limitazione il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti è tenuto a spiegarne i motivi alla Commissione. Il calcolo dell’importo deve far riferimento al principio del recupero dei costi dell’infrastruttura oltre a considerare gli oneri per costi esterni, che devono essere determinati in funzione al costo dell’inquinamento atmosferico e, nelle aree abitate, anche quelli dell’inquinamento acustico⁴⁹.

tenendo conto dell’esigenza di assicurare l’orientamento ai costi e l’equilibrio economico delle imprese regolate, alla luce degli oneri di servizio pubblico imposti e delle eventuali sovvenzioni pubbliche concesse; 3) stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto connotati da oneri di servizio pubblico o sovvenzionati; 4) definire gli schemi dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare.

⁴⁹Trasportoeuropa.it: “come funziona l’Eurovignette in Italia”, Aprile 2014.

Va poi annoverato il Decreto legislativo n. 35/2011 di recepimento della Direttiva 2008/96/CE, entrato in vigore il 23 aprile 2011 che detta le disposizioni per l'istituzione e l'attuazione di una serie di procedure, in capo ad una pluralità di soggetti, finalizzate alla valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura, ai controlli della sicurezza stradale, alla gestione della sicurezza della rete stradale e alle ispezioni di sicurezza. Il decreto è implementato attraverso l'emanazione di diversi Decreti attuativi.

Infine, appare opportuno segnalare che recentemente la IX Commissione (Trasporti) ha adottato il testo unificato elaborato dal Comitato ristretto a partire dall'integrazione del progetto di legge C. 731 (Velo ed altri) e del disegno di legge C. 1588 Governo) "Delega al Governo per la riforma del codice della strada" con l'obiettivo di semplificare e snellire il Codice vigente. Tale lavoro rappresenta il testo base sul quale si svolgerà l'esame della Commissione in sede referente.

Tra i principali interventi previsti, si segnala:

- sostenere la progettazione e costruzione di strade più sicure con espressa previsione di una moderna segnaletica⁵⁰;
- contribuire a modificare la struttura della mobilità favorendo mezzi meno inquinanti, sistemi meno invasivi e migliorando il benessere delle persone e la qualità delle relazioni. Risulta fondamentale una diversa organizzazione della mobilità urbana, in tal senso il Comitato sostiene il miglioramento delle funzioni dedicate al trasporto pubblico, alla mobilità ciclistica e pedonale, alla diffusione delle cosiddette «zone 30», ossia zone urbane dove le attività residenziali, scolastiche, commerciali o ricreative, in cui la velocità sia ridotta a 30 km/h al fine di consentire la circolazione contemporanea e in sicurezza dei veicoli, a motore e non, e dei pedoni⁵¹;
- prevedere misure atte a favorire il trasporto pubblico, anche nelle sue interconnessioni con le altre modalità di trasporto, per disincentivare il mezzo privato e permettere la riduzione del traffico e il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento⁵²;
- procedere non solo al riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione, individuando per ciascun livello territoriale un unico piano, ma imporre anche il raccordo e il coordinamento degli strumenti di programmazione emanati a diverso livello territoriale. Punto qualificante di questo principio, è la previsione di meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti rispetto alla programmazione, che dovranno essere esclusi dai finanziamenti previsti⁵³;

⁵⁰ Federtrasporti "Indagine congiunturale sul settore dei trasporti – Il semestre 2013", numero 37, dicembre 2013.

⁵¹ Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari - Trasporti, Poste e Telecomunicazioni (IX) – comunicato. Camera dei Deputati Mercoledì 28 maggio 2014 - XVII Legislatura.

⁵² IBIDEM

⁵³ IBIDEM

- individuare disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento automatico con l'anagrafe nazionale dei veicoli istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni del Codice della Strada in materia di circolazione, con particolare riferimento alle prescrizioni relative alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli e al trasporto di merci pericolose, in un'ottica di semplificazione delle procedure di accertamento delle violazioni⁵⁴.

Trasporto marittimo

Il settore portuale e marittimo nazionale è disciplinato dalla Legge 28 gennaio 1994 n. 84 e ss. mm. "Riordino della Legislazione in materia portuale" che affianca il Codice della navigazione approvato con R.D. del 30 marzo 1942⁵⁵. Tale Legge definisce la classificazione dei porti⁵⁶ e regola, in particolare, l'istituzione delle Autorità Portuali presso i porti di maggiore rilevanza individuando e definendone le funzioni e gli organi componenti oltre a stabilire le risorse finanziarie a loro disposizione. Inoltre elimina il regime monopolistico - ossia la riserva di lavoro - che obbligava le imprese armatoriali ad utilizzare le maestranze in capo alle compagnie portuali per tutte le operazioni di carico/scarico. Sono altresì regolate l'organizzazione dei porti in termini di ambito e assetto complessivo e definite le competenze dei Piani Regolatori Portuali e della realizzazione delle opere infrastrutturali e portuali.

La Legge 84/1994, tuttavia, è oggetto di revisione da diverso tempo. Presso la Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato è in

⁵⁴Federtrasporti "Indagine congiunturale sul settore dei trasporti – Il semestre 2013", numero 37, dicembre 2013.

⁵⁵ Il codice della navigazione tuttora vigente è stato aggiornato da ulteriori leggi successive quali ad esempio Decreto-Legge 21 ottobre 1996, n. 535 coordinato con la legge di conversione 23 dicembre 1996, n. 647; LEGGE 27 febbraio 1998, n.30; Legge 7 Dicembre 1999, n. 472 "Interventi nel settore dei trasporti"; Legge 29 novembre 2007, n. 222, fino alla Legge 113/2013 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo".

⁵⁶In base all'art 4, c. 1 della L 84/1994 i porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi: a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale. Il porto di Gioia Tauro è classificato, ai fini dell'art. 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di rilevanza economica internazionale ed inserito nella categoria II, classe I, con funzione commerciale, peschereccia, turistica e da diporto. (cfr.: art. 8, comma 11 bis, legge 27 febbraio 1998, n. 30).

corso⁵⁷ l'esame congiunto di due disegni di legge in materia di riforma della legislazione in materia di porti (AS 370 e AS 120 rispettivamente di iniziativa dei senatori Marco Filippi -PD ed altri e del senatore Antonio D'Alì - PDL)⁵⁸. I due Disegni "ripropongono integralmente i contenuti del disegno di legge (T. U. 263, 754 e 2403) approvato al Senato nella scorsa legislatura e giunto all'esame del IX Commissione trasporti della Camera (A.C. 5453)"⁵⁹. Come si legge nell'introduzione, la riforma proposta si muove, essenzialmente, lungo alcune direttrici:

- rivedere il riparto di competenze in materia tra Stato e regioni alla luce del nuovo Titolo V della Costituzione intervenuto dopo l'approvazione della legge n. 84 del 1994 con la conseguente proposta di rivedere la classificazione dei porti in tre categorie : categoria I - porti finalizzati alla difesa; categoria II - porti di rilevanza nazionale e internazionale; categoria III porti di rilevanza regionale ed interregionale. Si prevede inoltre che i porti di categoria II costituiscano nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale e al ruolo strategico ed ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europee e transeuropee.
- rivedere i requisiti per l'istituzione con decreto del Presidente della Repubblica⁶⁰ di nuove Autorità Portuali⁶¹. I nuovi requisiti, dei quali almeno uno deve essere considerato nell'arco del quinquennio precedente, sono: tre milioni di tonnellate di merci solide; venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide; trecentomila twenty feet equivalent (unità di misura dei container); un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale. Si prevede, poi, l'istituzione da parte delle Autorità Portuali d'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati, di «sistemi logistico portuali» finalizzati al coordinamento delle attività di più porti e retroporti che appartengano ad un medesimo bacino geografico ovvero siano al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.
- effettuare la revisione della procedura di adozione del Piano regolatore portuale per la quale si propone, ad esempio, la sottoposizione del piano alla valutazione ambientale strategica VAS, con una riduzione generale dei termini previsti, con l'introduzione della generale perentorietà degli stessi e con l'introduzione della regola del «silenzio-assenso».
- operare alcune modifiche nell'organizzazione dell'Autorità Portuale come la durata del mandato del presidente, dei componenti il comitato portuale, del segretario generale e dei componenti il collegio dei revisori dei conti

⁵⁷ Dal sito del Senato al 30 gennaio 2014 i due Disegni di legge risultano in corso di esame della Commissione.

⁵⁸ Federtrasporto. Indagine congiunturale sul settore dei trasporti – Il semestre 2013, Numero 37 Dicembre 2013.

⁵⁹ Disegni di Legge AS 120 e AS. 370 "Riforma della legislazione in materia portuale".

⁶⁰ Sul decreto del Presidente della Repubblica è previsto, quale innovazione rispetto all'attuale L 84/1994, l'intesa in sede di Conferenza Stato-regioni e il parere parlamentare.

⁶¹ È confermato l'elenco delle attuali Autorità Portuali.

che viene elevato a cinque anni. O l'introduzione di una nuova procedura di nomina del presidente che vede una valorizzazione del ruolo del presidente della regione.

- intervenire, sulla disciplina delle concessioni da parte delle Autorità Portuali, eliminando il rinvio al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, per la determinazione di canoni, durata, vigilanza e rinnovo delle concessioni. Viene, inoltre, introdotto l'obbligo di ricorrere alla procedura di evidenza pubblica per l'assegnazione delle concessioni. Per queste ultime si prevede che possano essere prolungate di un terzo in ragione del programma di investimenti da effettuare.
- intervenire sul finanziamento delle Autorità con l'introduzione tra le entrate proprie delle autorità dei diritti di porto. Viene tra l'altro istituito un Fondo per il finanziamento degli interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti, compresi nella circoscrizione delle Autorità portuali. Il Fondo - che dovrebbe essere istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - è alimentato da un accantonamento pari al 5% delle risorse statali che sono destinate a investimenti dell'ANAS S.p.A. e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Questo in sintesi il quadro delineato dal Disegno di Legge per la riforma della legislazione vigente in materia portuale. Appare, però, opportuno sottolineare proprio in merito alla questione del finanziamento delle Autorità Portuali che nel corso degli ultimi anni sono state introdotte, dal Governo Monti prima dal Governo Letta poi, alcune misure relative all'autonomia finanziaria dei porti. In particolare l'art. 14 del Decreto Legge 22 giugno 2012, n.83 "misure urgenti per la crescita del Paese" (convertito dalla Legge 7 agosto 2012, n 134) istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1% dell'imposta sul valore aggiunto (dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto), nel limite di 70 milioni di euro annui⁶².

⁶² Il meccanismo di utilizzo del fondo, sempre in base all'art. 14 del Decreto Legge in commento, si articola nel seguente modo: entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nonché la quota da iscriverne nel fondo. Le Autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione dell'articolo in commento. Il fondo è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'80% della quota e ripartendo il restante 20% tra i porti, con finalità perequative, tenendo

Con la Legge 9 agosto 2013, n. 98 Conversione, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" (c.d. Decreto del Fare) all'art. 22 (Misure per l'aumento della produttività nei porti) c. 2 si stabilisce che nell'ambito della propria autonomia finanziaria, alle autorità portuali è consentito di stabilire variazioni in diminuzione, fino all'azzeramento, delle tasse di ancoraggio e portuale, così come adeguate ai sensi del regolamento di cui al d.P.R. 28 maggio 2009, n. 107, nonché variazioni in aumento, fino a un limite massimo pari al doppio della misura delle tasse medesime.

Va infine citata la Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2013 ed in particolare l'Allegato III - Programma delle infrastrutture strategiche (*aggiornato al mese di settembre 2013*) nel quale si confermano i riferimenti delineati nel 10° Allegato infrastrutture:

- il sistema multi portuale logistico dell'Alto Tirreno capace di fungere da porta sud del corridoio Genova - Rotterdam;
- il sistema multi portuale logistico dell'Alto Adriatico capace di servire come (parte italiana che integra la parte slovena e quella croata) porta sud del corridoio Adriatico - Baltico;
- i due sistemi Alto Tirreno ed Alto Adriatico capaci di alimentare il corridoio Mediterraneo;
- i cinque sistemi multi portuali Alto Tirreno, Alto Adriatico, Campano, Pugliese, Calabrese e Siciliano, capaci di fungere da porte sud del corridoio Helsinki-La Valletta;
- il sistema sardo inteso come piastra logistica del Mediterraneo.

Tra le nuove priorità si riconosce la necessità di definire un nuovo assetto gestionale dell'offerta portuale all'interno di un quadro normativo unitario che investa i seguenti punti:

- la *governance* dei porti, a partire da quelli che hanno realistiche potenzialità di integrarsi in veri e propri sistemi multiportuali.
- la strumentazione necessaria a rafforzare le scelte strategiche unitarie sulla portualità italiana, promuovendo gli investimenti necessari e scoraggiando quelli inutili e a coordinarle con le scelte regolatorie che la legge ha attribuito alla nuova Autorità per i trasporti;
- la riduzione dell'incidenza complessiva degli oneri burocratici;
- l'incentivazione all'adeguamento tecnologico e alla crescita di efficienza del sistema logistico complessivo del Paese.

Trasporto aereo

Gli ultimi anni sono stati caratterizzati da un'intensa attività di analisi e elaborazione volta a pervenire a un Piano Nazionale degli aeroporti che vede quali passaggi rilevanti:

altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

- lo studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio - One Works, KPMG, Nomisma (2010)
- la Proposta Piano Nazionale degli Aeroporti - ENAC (2012)
- l'Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale - MIT (2013)

Con un' informativa del Ministro alle Infrastrutture e Trasporti al Consiglio dei Ministri del 17 gennaio 2014, infine, si è formalmente aperto l'iter di approvazione del Piano nazionale degli aeroporti che vedrà un successivo momento di discussione in sede di conferenza Stato-Regioni. Il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa. Le direttrici su cui si basa sono:

- la creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- il superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- l'incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi;
- la promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;
- la focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- la razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- la realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

Il Piano individua 11 aeroporti di interesse strategico relativi a 10 bacini di traffico omogeneo "con distanza massima di due ore di percorso in auto da un aeroporto strategico", uno per ogni bacino fatta eccezione bacino del Centro-Nord, per il quale gli aeroporti strategici individuati sono due: Bologna e Pisa/Firenze (a condizione che realizzino la gestione unica). Per individuare gli aeroporti strategici è stato considerato il loro inserimento nella *Core network* e, nel caso non vi fosse un aeroporto inserito in questa rete, sono state definiti strategici gli aeroporti inseriti nella *Comprehensive network* con maggiori dati di

traffico. Sono poi individuati ulteriori 26 aeroporti di interesse nazionale alla luce di due criteri:

- che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso;
- che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco temporale ragionevole.

Trasporto multimodale

Un riferimento importante per la sua funzione di indirizzo strategico-operativo è rappresentato dal Piano Nazionale della Logistica 2012-2020 – Bozza finale – del luglio 2012 che aggiorna il Piano Nazionale della Logistica 2011-2020 approvato dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica⁶³ il 2 dicembre 2010. Il Piano nasceva con l'ambizioso fine di ridurre di almeno il 10% annuo il costo della inefficienza logistica nazionale (stimato intorno ai 40 miliardi di euro l'anno) e nel contempo aumentare la capacità di attrazione di nuovi flussi di traffico, attraverso la definizione 10 linee strategiche di intervento caratterizzate da 51 azioni che interessavano i diversi settori dei trasporti e della logistica. Il 29 maggio 2012, l'Assemblea generale della Consulta per l'autotrasporto e la logistica approvava un documento propositivo sulle prime misure di attuazione del Piano contenente quattro proposte operative:

- lo sportello unico doganale
- la distribuzione urbana delle merci, come fattore di sviluppo
- dal franco fabbrica al franco destino
- la riduzione dei ritorni a vuoto e dei tempi di attesa al carico/scarico

In seguito alle audizioni parlamentari e al confronto con gli operatori e gli Enti Locali, il Piano Nazionale della Logistica è stato aggiornato grazie anche al completamento di *“una serie di studi di approfondimento ed analisi strutturali degli aspetti più importanti del Piano, anche al fine di definire il nuovo assetto logistico e infrastrutturale indispensabile per lo sviluppo del Paese”*⁶⁴. Gli approfondimenti hanno riguardato, tra l'altro: gli aspetti demo-socio-economici e infrastrutturali delle Piattaforme territoriali; il Trasporto combinato ferroviario ed aereo; il Trasporto combinato marittimo; i Processi di filiera e la morfologia dei flussi internazionali. Di seguito sono sintetizzate alcune azioni individuate dal Piano:

⁶³ La Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica ai sensi dell'art 12 c 20, del DL 95/2012, convertito con L 135/2012, è stata soppressa a decorrere dal 28 luglio 2012. Le sue funzioni sono state trasferite alla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.

⁶⁴ Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- evitare la dispersione delle risorse e la proliferazione di infrastrutture, pubbliche o private, al di fuori di una logica di sistema, tali da produrre la cannibalizzazione di traffici;
- allineare in una logica di sistema gli indirizzi nazionali con i piani di sviluppo territoriale di competenza di Regioni ed enti locali e i lavori di censimento e coordinamento dal basso già disponibili;
- includere, tra le priorità del disegno nazionale di sviluppo intermodale, le opere minori, puntuali e di ultimo miglio, ad elevato impatto logistico, ovvero in grado di generare capacità aggiuntiva e migliore qualità dei servizi erogati sui corridoi a vocazione merci;
- riqualificazione degli insediamenti immobiliari per la logistica capaci di supportare la riorganizzazione dell'offerta e la trasformazione della domanda;
- aggiornare il quadro normativo che disciplina l'attività degli interporti, che sono parte ormai di uno schema di rete di rilievo europeo e, pur restando attori dello sviluppo regionale, servono territori secondo una geografia dei flussi che va oltre i perimetri amministrativi locali, favorendo anche in questo comparto l'aggregazione imprenditoriale, ed una politica di condivisione delle scelte in ordine ai raccordi ferroviari ed alla gestione sui servizi ferroviari compatibili con le esigenze imprenditoriali di sana gestione industriale accompagnata da un equilibrio economico-finanziario;
- correggere l'effetto di destrutturazione del reticolo nazionale di collegamenti ferroviari tra le regioni economiche del Paese conseguente alla liberalizzazione del settore ferroviario e alla sopravvenuta crisi economica, effetto che sta portando ad una caduta dell'offerta intermodale/combinato al Centro e al Sud;
- pianificare interventi sull'infrastruttura ferroviaria in modo da avere un sistema di banchine e di impianti terminali capaci di consentire la produzione di treni più lunghi e più pesanti sulle direttrici prioritarie per i traffici intermodali;
- abbattere le inefficienze derivanti dall'assenza di coordinamento tra i vari attori coinvolti, specie nel transito portuale, anche mediante lo sviluppo di sistemi intelligenti a rete.

Occorre infine segnalare il disegno di Legge Quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali già approvato, con modificazioni, dalla Camera il 26 novembre 2013, inviato al Senato e attualmente assegnato all'8^a Commissione permanente Lavori pubblici, comunicazioni⁶⁵. Le finalità di tale DDL, chiaramente enunciate dall'art. 1, c 2, sono le seguenti:

- migliorare e incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto;
- razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;

⁶⁵ AC 730° (approvato) il 26 novembre 2013 – AS 1185 assegnato (non ancora iniziato l'esame) il 4 dicembre 2013. Fonte: www.senato.it – leggi e documenti – disegni di legge - iter

- contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto;
- superare i limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo, creando le condizioni per un incremento del ricorso alla modalità ferroviaria e promuovendo l'effettivo sviluppo delle potenzialità competitive della stessa relativamente ai traffici di media e lunga distanza e la disponibilità di una rete dorsale che sia in grado di interconnettersi con le reti di trasporto locale e transnazionale e della logistica;
- promuovere la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle attività di trasporto di merci e di logistica;
- prevedere gli strumenti necessari per l'utilizzo di un unico standard di comunicazione delle informazioni riguardanti il trasporto delle merci e le merci stesse, nonché ogni altra informazione rilevante.

Lo stesso articolo 1 definisce, inoltre, cosa si intende per "piattaforma logistica territoriale"⁶⁶, "interporto"⁶⁷, "infrastruttura intermodale"⁶⁸. Gli articoli successivi dettano, invece, le competenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per quanto riguarda la programmazione delle strutture in termini di: ricognizione di quelle esistenti ovvero in corso di realizzazione; redazione del Piano generale per l'intermodalità; individuazione di nuove strutture. Vengono poi definiti i presupposti alla base dell'individuazione di nuovi interporti nonché i requisiti che i progetti di realizzazione degli stessi devono rispettare. Ulteriore elemento da evidenziare è la previsione dell'istituzione del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica e le sue competenze⁶⁹. Infine,

⁶⁶ Il complesso delle infrastrutture e dei servizi, presenti in un territorio interregionale, destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale, in particolare nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti, per favorire l'interconnessione più efficace al fine di migliorare la competitività del Paese.

⁶⁷ Un complesso organico di strutture e servizi integrati, di rilevanza nazionale, gestiti in forma imprenditoriale e finalizzati al passaggio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.

⁶⁸ Ogni infrastruttura, lineare o nodale, funzionale alla connettività della piattaforma logistica.

⁶⁹ Art 4, c 1. Ferme restando le competenze delle autorità portuali, il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, in conformità con gli obiettivi di cui all'articolo 1, svolge i seguenti compiti: *a)* indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo delle piattaforme logistiche territoriali, ai fini dell'integrazione dei sistemi di trasporto terrestre, marittimo, fluviale e aereo nonché della semplificazione delle operazioni e del miglioramento dei servizi intermodali e logistici delle merci; *b)* promozione dello sviluppo economico e

il DDL: identifica la natura della gestione degli interporti quale attività di prestazione di servizi rientrante nelle attività aventi natura commerciale; stabilisce i termini, le modalità e la copertura finanziaria per la selezione dei progetti utili al potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali; disciplina la gestione dei rifiuti speciali e trasporto e stoccaggio delle merci pericolose; individua nell'accordo di programma la modalità di approvazione dei progetti - per il potenziamento della rete infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali - elaborati sulla base del Piano generale per l'intermodalità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Sistemi intelligenti di trasporto

Il Decreto-Legge del 18 Ottobre 2012 n. 179 convertito, con modificazioni, dalla legge 17 Dicembre 2012, n° 221, "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" contribuisce a sanare il ritardo che l'Italia ha accumulato nel recepire la Direttiva ITS 2010/40/UE. L'art 8 Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto", infatti:

- recepisce la Direttiva ITS 2010/40/UE. l'individuazione dei settori di intervento e delle relative azioni;
- introduce la promozione da parte delle aziende di trasporto pubblico locale dell'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale al fine di incentivare l'uso degli strumenti elettronici per migliorare i servizi ai cittadini nel settore del trasporto pubblico locale, riducendone i costi connessi;
- ai fini dell'attuazione della Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE, allo scopo di semplificare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi con l'inoltro in formato elettronico delle informazioni e la razionalizzazione dei dati e delle dichiarazioni da rendersi dalle navi, in arrivo o in partenza dai porti nazionali, che svolgono traffico di cabotaggio o internazionale nell'ambito dell'Unione Europea le procedure amministrative correlate all'arrivo ed alla partenza si svolgono con il ricorso ai seguenti sistemi: a) SafeSeaNet: sistema dell'Unione europea per lo scambio di dati marittimi; b) PMIS, Port management Information System: sistema informativo per la gestione amministrativa delle attività portuali.

In base a quanto previsto dal comma 9, inoltre, per ciò che concerne la definizione dei *requisiti per la diffusione, la progettazione, la realizzazione ITS, per assicurare disponibilità di informazioni gratuite di base e l'aggiornamento delle informazioni infrastrutturali e dei dati di traffico, nonché le azioni per favorirne lo sviluppo sul territorio nazionale*

del miglioramento qualitativo delle aree facenti parte delle piattaforme logistiche territoriali.

in modo coordinato, integrato e coerente con le politiche e le attività in essere a livello nazionale e comunitario, il Governo italiano su delega del Parlamento, ha adottato il Decreto interministeriale 1 febbraio 2013, recante "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia", che rappresenta inoltre la base metodologica ed operativa del Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS).

Tale Piano, adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n.44 del 12 febbraio 2014, è finalizzato "*all'identificazione delle priorità in materia di sistemi intelligenti di trasporto, all'individuazione delle tempistiche e degli strumenti di attuazione e dei benefici attesi per il Paese*"⁷⁰. In particolare vengono definite le seguenti linee di azione preliminari:

- costituire una piattaforma telematica nazionale fruibile da parte dell'utenza, anche nell'ottica di implementare le attività di formazione volte alla creazione di figure professionali incaricate della progettazione, della gestione e della manutenzione degli ITS;
- elaborare ed utilizzare modelli di riferimento e di standard tecnici per la progettazione degli ITS, allo scopo di conseguire l'interoperabilità e la coerenza degli ITS nazionali con gli analoghi sistemi in ambito comunitario;
- introdurre un modello di classificazione delle strade anche in base alle tecnologie e ai servizi ITS presenti (quali, ad esempio: sensori, telecamere, pannelli a messaggio variabile, informazioni in tempo reale sul traffico e sulle condizioni atmosferiche, sistemi di gestione delle emergenze e di sicurezza delle strade, pagamento automatico del pedaggio, tracciamento delle merci pericolose);
- utilizzare tecnologie di bordo dei veicoli in modo da agevolare la comunicazione V2V (veicolo-veicolo) e V2I (veicolo-infrastruttura);
- costituire un Database riportante i benefici ottenuti dalle diverse utenze in ragione dell'utilizzo delle applicazioni ITS;
- integrare le piattaforme afferenti al trasporto delle merci, con particolare attenzione alle interfacce tra le diverse modalità di trasporto, in modo da evitare sovrapposizioni e conflitti tra sistemi e promuovere l'interoperabilità delle stesse;
- utilizzare il sistema satellitare EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service- Servizio geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione) e GALILEO per i servizi di navigazione satellitare di supporto al trasporto delle persone e delle merci, in linea con il Piano d'azione relativo alle applicazioni del sistema globale di radionavigazione via satellite (GNSS) redatto dalla Commissione Europea nel mese di Giugno 2010;
- sviluppare il sistema di trasmissione delle chiamate di emergenza da veicoli (e-call).

⁷⁰ DM n. 44 del 12 febbraio 2014.

Sono stati inoltre individuati quattro settori prioritari d'intervento di seguito brevemente elencati:

- uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
- continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
- applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto;
- collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

Infine appare opportuno sottolineare che anche il già citato Piano Nazionale per la Logistica 2011-2020, prevede lo sviluppo degli ITS attraverso la linea di azione strategica n. 8 "Piattaforma telematica, sistema di ICT e Progetto Galileo".

Mobilità urbana e Trasporto Pubblico Locale

La riforma attuata dal Decreto legislativo 422/1997⁷¹ e ss. mm. che ha sancito il trasferimento della competenza in materia di trasporto pubblico locale alle regioni rappresenta, nell'ambito della normativa nazionale, il principale riferimento per la disciplina del settore. In particolare, il decreto prevedeva "che le modalità di affidamento del servizio venissero definite con leggi regionali che avrebbero però dovuto rispettare alcuni principi tra i quali l'obbligo di svolgimento di una gara e la determinazione delle tariffe con l'applicazione del metodo del price cap"⁷². Successivamente, con la Legge 99/2009⁷³ in ottemperanza anche a quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007⁷⁴, viene riconosciuta la possibilità di utilizzare tre modalità di affidamento del servizio (gestione diretta, affidamento diretto e procedura mediante gara) e nel contempo facendo riferimento agli artt. 5 e 8 del Regolamento stesso è stato sostanzialmente affievolito l'obbligo di affidamento con procedure concorsuali. Diverse sono le norme intervenute negli anni seguenti a modificare il D. lgs 422/1997. Per brevità si cita il comma 556 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013) il quale prevede che le società che, in Italia o all'estero, sono destinatarie di affidamenti non conformi alla disciplina dell'Unione europea in materia e la cui durata ecceda il limite del 3 dicembre 2019 non possono partecipare ad alcuna procedura per

⁷¹"Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 (GU n.287 del 10-12-1997).

⁷²Nel Decreto era previsto anche un termine transitorio (dicembre 2003) per la piena operatività del meccanismo, termine che è stato più volte prorogato. Fonte: Camera.it – temi dell'attività parlamentare: il trasporto pubblico locale.

⁷³Legge 23 luglio 2009, n. 99 - Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia. (GU n.176 del 31-7-2009 - Suppl. Ordinario n. 136)

⁷⁴Regolamento (Ce) N. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70

l'affidamento dei servizi, anche se già avviata. L'esclusione non si applica nei confronti delle imprese affidatarie del servizio oggetto di procedura concorsuale. In relazione, invece, al finanziamento del trasporto pubblico locale il D.lgs 422/1997 non attribuiva autonomia finanziaria agli enti incaricati del servizio. Dunque per diversi anni il settore è stato sostenuto da finanziamenti statali. Solo a partire dal 2008 "sono state attribuite alle regioni a statuto ordinario, per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, due differenti quote di compartecipazione del gettito dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per autotrazione, erogato nei rispettivi territori regionali". Dopo diversi provvedimenti previsti in norme successive che hanno rivisto tale criterio si è giunti con la Legge di stabilità del 2013 all'istituzione del nuovo Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina⁷⁵. Va infine sottolineato che ultimamente è intervenuto, l'articolo 1, comma 84, della legge di stabilità 2014 ha previsto la definizione, entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata, dei costi *standard* dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale⁷⁶. Tale decreto tuttavia è in attesa di emanazione.

Appare opportuno evidenziare che la normativa sul settore del trasporto pubblico locale è oggetto di un'attività di revisione e riordino. Ciò emerge da diverse iniziative a partire dalla Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2013 Allegato III - Programma delle infrastrutture strategiche (aggiornato al mese di settembre 2013) dalla quale emerge che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato una propria iniziativa per identificare le linee portanti di un processo di riforma attraverso i seguenti passaggi:

- distinguere le esigenze e le singolarità presenti nelle grandi aree metropolitane da quelle invece relative alle medio - piccole realtà;
- aggregare al massimo i servizi resi e garantire qualità e trasparenza delle aziende preposte alla gestione;
- incrementare - ovunque la domanda lo giustifichi - le reti su guida vincolata (ferrovie e metropolitane) in quanto capaci di aggregare un numero rilevante di viaggiatori con basso costo energetico e con limitato inquinamento atmosferico;
- identificare premialità per le aziende che annualmente aumentano il numero di viaggiatori e le amministrazioni che riescono a fornire i maggiori livelli di qualità del servizio;

⁷⁵Art 1, c. 301 della Legge n.228/2012. Il comma recita inoltre che l'aliquota di compartecipazione è stabilita anno per anno con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze.

⁷⁶Fonte: Camera.it – temi dell'attività parlamentare: il trasporto pubblico locale.

- istituire un Fondo Rotativo per l'acquisto di materiale rotabile. Il Fondo si ricarica nel tempo imponendo alle Aziende di versare un canone fisso;
- definire in tutti i rapporti concessori, sia tra gli Enti locali e le Aziende, sia tra l'organo centrale e Trenitalia, penali adeguate per le inadempienze contrattuali. A tale proposito sarà redatto una "Carta della qualità e della efficienza dei servizi".

Va poi annoverata un'indagine conoscitiva finalizzata alla ricognizione del settore trasporto pubblico locale deliberata dalla IX Commissione trasporti della Camera⁷⁷ nella quale sono state evidenziate le seguenti esigenze:

- incrementare le risorse pubbliche a disposizione del settore
- di attuare il meccanismo dei costi standard con adeguate procedure di monitoraggio e previsione di poteri sostituiti nei confronti delle amministrazioni che non garantiscano l'esercizio delle attività in condizioni di equilibrio economico;
- di individuare ambiti territoriali adeguati per l'espletamento del servizio e di prevedere una complessiva politica di mobilità sostenibile, anche attraverso l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti.

Tale indagine rappresenta la base della proposta di legge "Modifiche all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per il rilancio, il miglioramento e l'incremento dell'efficienza del trasporto pubblico locale" (C 2313), all'esame della IX Commissione dal 12 maggio 2014. Come si legge nella proposta si prevede come fonte di alimentazione del Fondo, in luogo della compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, una compartecipazione al gettito dell'IVA. Inoltre tra i criteri di ripartizione del Fondo stesso si citano a scopo esemplificativo, i seguenti:

- seguire anche la differenziazione dei livelli tariffari in base al reddito e in base alle modalità e ai tempi di utilizzo dei mezzi;
- la ripartizione del fondo dovrà premiare l'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- tener conto del nuovo dell'organizzazione e della gestione del servizio di trasporto pubblico locale sulla base di ambiti o bacini territoriali ottimali, previa definizione degli stessi e istituzione dei relativi organi di governo al fine di razionalizzare e coordinare la programmazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale;
- considerare l'adeguamento ai requisiti previsti dalla normativa europea degli affidamenti relativi al settore del trasporto pubblico locale e regionale non conformi a tali requisiti.

⁷⁷L'indagine si è conclusa nella seduta dell'8 aprile 2014 con l'approvazione del documento conclusivo

- la ripartizione del Fondo dovrà essere effettuata assumendo come riferimento anche i costi standard dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

Con il "Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" (PNIRE) si affronta infine l'aspetto della sostenibilità dei trasporti in base a quanto delineato anche a livello comunitario. Previsto dalla Legge del 7 agosto 2012, n. 134⁷⁸ "ha come oggetto la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nonché interventi di recupero del patrimonio edilizio finalizzati allo sviluppo delle medesime reti"⁷⁹. Il Piano, che verrà aggiornato annualmente, prevede due fasi principali e consequenziali, di seguito sintetizzate, finalizzate al raggiungimento di una politica condivisa della mobilità elettrica al 2020:

- fase 1 - Definizione e Sviluppo (2013-2016). Obiettivi generali: introduzione di una dimensione minima di veicoli elettrici; introduzione di infrastrutturazione di base di punti di ricarica pubblici e privati; concertazione e definizione di standard tecnologici; definizione, sviluppo e implementazione di policy che favoriscano lo sviluppo della mobilità elettrica; incentivo allo sviluppo tecnologico.
- Fase 2 –Consolidamento (2017-2020). Obiettivi generali: emanazione di norme comuni e condivise tra Stati Membri; diffusione su larga scala di veicoli elettrici; completamento e consolidamento della rete di infrastrutture di ricarica pubblica (e privata); incentivo allo sviluppo tecnologico.

Il Piano prevede inoltre, in linea con l'iniziativa europea della DG Move ed in particolare dell'*European Electro-mobility Observatory (EEO)*⁸⁰, l'attivazione di una Piattaforma Unica Nazionale (PUN) con l'obiettivo di garantire, in tutto il territorio nazionale, uniformità e omogeneità delle informazioni afferenti alle reti di ricarica pubblica e privata con accesso al pubblico, dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici su tutto il territorio nazionale⁸¹.

⁷⁸ al Capo IV bis - Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive e all'art 17 septies -Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

⁷⁹ Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica. Testo per consultazione pubblica a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale - Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio, la programmazione ed progetti internazionali. Roma, 10 aprile 2013

⁸⁰ L'iniziativa europea prevede lo sviluppo di una piattaforma unica per il controllo ed il monitoraggio delle infrastrutture di ricarica pubbliche finalizzato al controllo e alla fornitura di informazioni oltre che all'integrazione con le politiche di mobilità sostenibile da sviluppare a livello locale e nazionale. Fonte www.mit.gov.

⁸¹ www.mit.gov.

2.3. I trasporti nella politica di coesione 2014-2020

2.3.2. La programmazione 2014-2020 sui trasporti

[Paragrafo dedicato a fornire un quadro di sintesi sulla trattazione della tematica trasporti nella formulazione dei nuovi programmi nazionali e regionali, a partire dalle indicazioni del Position Paper della CE e al successivo percorso di elaborazione dell'Accordo di Partenariato. Da aggiornare progressivamente in parallelo alla negoziazione tra CE e Stato membro e Regioni.]

Il processo di formulazione delle politiche di coesione per il periodo 2014-2020 ha visto l'introduzione di profonde innovazioni regolamentari, in primo luogo al fine di consentire un allineamento con gli obiettivi di lungo termine sulla crescita e l'occupazione fissati all'interno della Strategia Europa 2020. Le risorse comunitarie saranno infatti indirizzate al perseguimento di 11 obiettivi tematici (OT) su territori regionali suddivisi in tre categorie: regioni meno sviluppate (PIL procapite inferiore al 75% della media UE27), in transizione (tra il 75% e il 90%) e più sviluppate (oltre il 90%). In ossequio al principio di concentrazione delle risorse sono inoltre fissate delle soglie minime per il perseguimento di alcuni obiettivi ritenuti di particolare rilevanza che variano in ragione della classificazione regionale.

La nuova architettura programmatica prevede un Quadro Strategico Comune (QSC) volto a delineare una direzione unitaria e ad agevolare il coordinamento settoriale e territoriale degli interventi dello stesso QSC e con le altre politiche e strumenti dell'UE. Le declinazioni della strategia a livello nazionale sono determinate all'interno di un Accordo di Partenariato redatto da ciascun Stato membro e sottoposto ad approvazione da parte della Commissione. L'Accordo contiene, tra l'altro, l'elenco dei programmi nazionali e regionali finanziati a valere sui diversi Fondi.

A livello nazionale il percorso di programmazione ha preso avvio dal Position Paper⁸² predisposto dai servizi della Commissione contenente le indicazioni comunitarie in merito ai principali deficit di sviluppo da superare. In materia di infrastrutture di trasporto tali lacune sono state principalmente individuate in relazione: alle reti di trasporto ferroviario che "non soddisfano le aspettative in termini d'infrastrutture rispetto agli altri Paesi UE, in particolare nelle Regioni del Sud" con la conseguenza di "un'eccessiva dipendenza dal trasporto su strada" e in una situazione in cui "molte sezioni della rete TEN-T non soddisfano ancora gli standard prefissati"; al settore del trasporto marittimo in cui le sfide "sono legate ad interconnessioni carenti con le reti di trasporto interno e a una concorrenza limitata, con impatti negativi in termini di competitività".

⁸² CE, Position Paper dei Servizi della Commissione sulla preparazione dell'Accordo di Partenariato e dei Programmi in ITALIA per il periodo 2014-2020, Rif. Ares (2012) 1326063 - 09/11/2012

Tale analisi ha indotto la Commissione a individuare la seguente declinazione delle priorità di finanziamento:

1. Modernizzare le infrastrutture ferroviarie e di trasporto marittimo
 - Investimenti in infrastrutture chiave relative alla rete TEN-T, così come modificati dalle nuove Linee Guida TEN-T (in particolare per il trasporto ferroviario e marittimo a livello nazionale e transfrontaliero) e piattaforme logistiche multimodali. E' necessario che gli interventi su porti e piattaforme logistiche multimodali siano rafforzati mediante i cosiddetti collegamenti "dell'ultimo miglio" ai corridoi multimodali.
 - Occorre che le piattaforme logistiche siano potenziate attraverso collegamenti ai corridoi multimodali.
2. Sfruttare meglio le possibilità di realizzare sistemi di trasporto intelligenti
 - Promuovere l'integrazione modale attraverso l'interoperabilità di sistemi di trasporto intelligenti a livello di (i) interoperabilità ferroviaria, in particolare attraverso la piena attuazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario; (ii) aree logistiche e/o corridoi intermodali nel contesto dell'analisi dei fabbisogni regionali/interregionali, così da ottimizzare il flusso di informazioni e garantire maggiore sicurezza (ad esempio, attraverso il perfezionamento di procedure amministrative; e (iii) mobilità urbana e metropolitana, al fine di migliorare le informazioni di viaggio, la gestione del traffico e della domanda, ticketing e logistica urbana intelligenti, nel quadro di un piano globale per la mobilità sostenibile.

Anche alla luce di tali indicazioni è stato predisposto un primo documento programmatico ("Metodi e obiettivi per un uso efficace dei Fondi comunitari 2014-2020" elaborato dal Ministro per la Coesione territoriale, d'intesa con i Ministri del Lavoro e delle Politiche Sociali e delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali) che, a seguito di un processo di consultazione partenariale, ha condotto all'elaborazione di una Bozza di Accordo di Partenariato. L'Accordo, trasmesso ufficialmente alla Commissione Europea entro la scadenza regolamentare del 22 aprile 2014⁸³ definisce, attraverso un'articolazione dell'Obiettivo Tematico 7 "Mobilità sostenibile di persone e merci (promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete)" in risultati attesi e azioni quali siano le priorità di investimento dei fondi comunitari per il periodo 2014-2020.

Risultati Attesi	Azioni
RA 7.1 Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di	7.1.1 Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i "Grandi Progetti" ferroviari, concentrando gli interventi sulle 4 direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture e tecnologie anche ERTMS della rete centrale]

⁸³ Allo stato attuale l'attività negoziale tra Stato membro e Commissione Europea è ancora in corso.

percorrenza	<p>7.1.2 Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale [infrastrutture e tecnologie anche ERTMS della rete globale e strategica nazionale]</p> <p>7.1.3 Affidare i servizi di collegamento ferroviario a media-lunga percorrenza su tratte dotate di domanda potenziale significativa ad imprese ferroviarie selezionate mediante procedure competitive basate sulla minimizzazione del sussidio pubblico, anche attraverso l'impiego di materiale rotabile reso disponibile da terze parti e con garanzia di rispetto degli standard contrattuali di servizio [Procedure e Start-up]</p> <p>Potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale ed interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, anche attraverso il sostegno al rinnovo del materiale rotabile, al rinnovo dell'armamento, al potenziamento e efficientamento della rete, allo sviluppo dell'interoperabilità e la promozione dell'integrazione tariffaria [infrastrutture e tecnologie anche ERTMS della rete locale]</p>
RA 7.2 Aumento della competitività del sistema portuale e interportuale	<p>7.2.1 Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale]</p> <p>7.2.2 Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali [infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale]</p> <p>7.2.3 Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso il consolidamento delle piattaforme telematiche in via di sviluppo (UIRNet, Albo Autotrasporto, Sistri, Sportello Unico Doganale, ecc.), progressivamente ampliate a tutti gli interlocutori della logistica</p> <p>7.2.4 Modernizzare il sistema imprenditoriale logistico attraverso il sostegno agli investimenti in innovazione e intermodalità (compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi) con l'obiettivo di accelerare l'instradamento delle merci sui corridoi multimodali; promuovere accordi commerciali tra operatori del trasporto merci, logistici, portuali, interportuali e doganali per la gestione unificata dell'offerta di servizi; facilitare l'accesso al credito</p>
RA 7.3 Integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale	<p>Potenziare i collegamenti plurimodali di porti, aeroporti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") e favorendo una logica di unitarietà del sistema.</p> <p>Favorire lo spostamento modale dei traffici di persone e merci verso modalità ambientalmente più sostenibili attraverso strumenti di incentivazione tariffaria e regolamentare, nonché di misure dirette a favorire la riqualificazione, la sostituzione o la dismissione dei mezzi di trasporto più inquinanti, di entità proporzionata ai benefici ambientali ottenibili.</p> <p>Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.]</p>
RA 7.4 Rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree interne	Rafforzare le connessioni delle aree interne per favorire la coesione e la continuità territoriale privilegiando il completamento di interventi già avviati e mediante interventi selettivi sull'infrastruttura viaria volti a rimuovere strozzature e barriere, laddove non risulti sostenibile realizzare nuovi collegamenti ferroviari o riqualificare linee già esistenti [Assicurare il completamento dei progetti che garantiscono continuità territoriale. Migliorare le connessioni interne, contemporaneamente diminuendo i fenomeni di congestione e innalzando la sicurezza]
RA 7.5 Ottimizzazione del traffico aereo	Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR)

A tali risultati si aggiunge l'ulteriore Risultato Atteso "Aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane" che è stato più propriamente inquadrato nell'Obiettivo Tematico 4 "Energia sostenibile e qualità della vita (sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori)".

2.4. Sintesi delle priorità di intervento derivanti dall'analisi del contesto programmatico-normativo

[Nella versione consolidata del documento il paragrafo restituirà in forma sintetica le principali indicazioni in termini di priorità strategiche di intervento che scaturiscono dalle analisi sul contesto programmatico e normativo di livello comunitario e nazionale.]

3. La domanda di mobilità: situazione attuale e tendenze future

[Restituzione sintetica dei principali indicatori riguardanti la domanda di mobilità di persone e merci in Italia articolata per: dinamiche dei flussi rispetto al quadro internazionale ed europeo, trasporto passeggeri, trasporto delle merci, mobilità in ambito urbano e TPL.]

3.1. L'Italia nelle dinamiche di trasporto europeo e internazionale

3.1.1. I più recenti trend negli scenari economici

Il moderato miglioramento dello scenario globale iniziato nella seconda parte del 2012 si è riflesso nell'andamento del commercio internazionale, con una diffusa accelerazione delle esportazioni per l'incremento della domanda dei mercati emergenti.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Mondo	5,3	2,7	-0,4	5,2	3,9	3,2	3,0
<i>Economie avanzate</i>	2,7	0,1	-3,4	3,0	1,7	1,4	1,3
<i>Economie emergenti e Pvs</i>	8,7	5,9	3,1	7,5	6,3	5,0	4,7
Europa centrale e orientale	5,3	3,3	-3,4	4,7	5,4	1,4	2,8
America Latina e Caraibi	5,8	4,3	-1,3	6,0	4,6	3,1	2,7
Medio Oriente e Nord Africa	6,0	5,1	2,8	5,2	3,9	4,1	2,2
Pvs – Asia	11,5	7,3	7,7	9,7	7,9	6,7	6,5
Africa Sub-sahariana	7,1	5,7	2,6	5,6	5,5	4,9	4,9
Brasile	6,1	5,2	-0,3	7,5	2,7	1,0	2,3
Cina	14,2	9,6	9,2	10,4	9,3	7,7	7,7
India	9,8	3,9	8,5	10,3	6,6	4,7	4,4
Giappone	2,2	-1,0	-5,5	4,7	-0,5	1,4	1,5
Russia	8,5	5,2	-7,8	4,5	4,3	3,4	1,3
Stati Uniti	1,8	-0,3	-2,8	2,5	1,8	2,8	1,9
<i>Italia</i>	1,7	-1,2	-5,5	1,7	0,5	-2,4	-1,9

Prodotto interno lordo per il mondo, le principali aree geoeconomiche e alcuni Paesi selezionati: anni 2007-13 (fonte Istat su dati FMI, maggio 2014).

Il tasso di espansione del prodotto interno lordo, secondo i dati del Fondo Monetario internazionale (FMI), si è attestato nel 2013 al 3,0%, dunque minore del 3,2 del 2012, con un rallentamento che ha riguardato sia le economie avanzate, sia quelle emergenti ed in via di sviluppo. Gli scambi mondiali sono aumentati nella seconda metà dell'anno, soprattutto a partire dal mese di settembre, sia pur con tassi di espansione inferiori ai valori di lungo periodo: l'incremento dell'interscambio mondiale in volume è stato pari al 2,7% (media annua), dopo l'1,9 % del 2012⁸⁴. Per i Paesi emergenti continua la crescita della Cina con tassi sempre superiori al 7%, mentre il Brasile ed ancor più la Russia evidenziano un minor dinamismo.

I dati relativi al 2013, specialmente guardando al secondo semestre, mostrano un punto di svolta anche per i Paesi dell'Unione che, per la prima volta dopo quattro trimestri, hanno il ritorno del segno positivo per il PIL (+0,2% nel terzo trimestre e +1% nel quarto). Trend moderatamente positivo anche per l'area Euro, benché con minor dinamismo complessivo e con numerosi Paesi ancora in forte difficoltà (Spagna, Grecia, Cipro, Estonia e Finlandia, oltre all'Italia).

I primi mesi del 2014 evidenziano che la ripresa economica globale prosegue ad un ritmo moderato ed ancora diseguale tra le principali aree. Nel complesso per il 2014 si attende un graduale recupero della crescita economica mondiale, con una ripresa dell'attività sia nelle economie mature sia nei mercati emergenti. Nei Paesi avanzati l'attenuazione del processo di riduzione dell'indebitamento del settore privato ed il consolidamento della finanza pubblica, insieme alla prosecuzione di politiche monetarie espansive e di una dinamica dei

⁸⁴ ISTAT, Rapporto Annuale 2013.

prezzi assai contenuta, dovrebbero rafforzare la fiducia degli operatori e, quindi, sostenere la domanda interna attraverso i consumi e gli investimenti. La maggior domanda dei Paesi avanzati dovrebbe favorire l'export delle economie emergenti, bilanciando almeno in parte l'impatto negativo dell'accresciuta volatilità ed incertezza di queste economie.

In tale trend mondiale quello dell'Italia, fotografato di recente dall'ISTAT per il 2013, segnala un nuovo calo del PIL (-1,9 %), riportando il livello dell'attività economica leggermente al di sotto di quello del 2000 ed il PIL pro capite ai livelli del 1996. I consumi finali nazionali e gli investimenti lordi hanno registrato una decisa caduta (rispettivamente di 2,2 e 4,7 punti percentuali), anche se meno accentuata rispetto a quella rilevata nel 2012. Ancora in flessione le importazioni, per effetto della perdurante debolezza della domanda interna (-2,8%), mentre le esportazioni di beni e servizi hanno beneficiato, soprattutto nell'ultima parte dell'anno, della moderata ripresa internazionale e del deprezzamento del cambio, stabilizzandosi rispetto ai livelli medi del 2012 (+0,1%). Le importazioni di beni e servizi, dopo la moderata ripresa dei mesi estivi che aveva interrotto una flessione durata dieci trimestri, sono rimaste sostanzialmente stabili in volume (0,2%).

La ripresa ciclica si va estendendo ma, come rimarcato da Banca d'Italia nel suo ultimo rapporto sulla stabilità finanziaria (maggio 2014), resta fragile; prosegue la moderata ripresa dell'attività produttiva e, come nel 2012, vi contribuisce il buon andamento delle esportazioni.

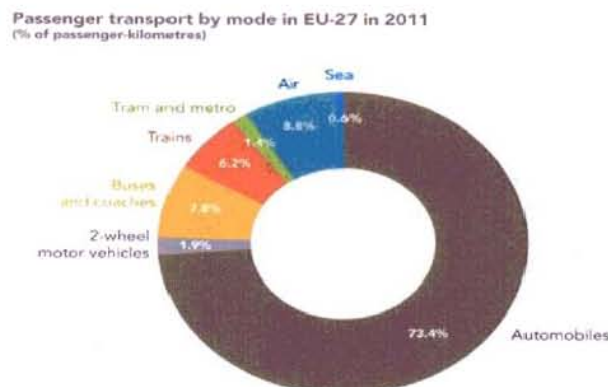
Nel 2014, sulla base delle diverse stime, si prevedeva un aumento PIL italiano intorno allo 0,6% in termini reali (si vedano anche riferimenti utilizzati dal Conto Nazionale Infrastrutture 2011-12 di recente pubblicazione), seguito da una crescita dell'1,0% nel 2015 e dell'1,4% nel 2016. In realtà nel secondo trimestre è diminuito dello 0,2% rispetto al trimestre precedente e dello 0,3% nei confronti del medesimo periodo 2013 (Istat, agosto 2014).

3.1.2. La componente passeggeri

Nel 2011 le attività di **trasporto passeggeri** nell'UE-27 ammontavano a 6.569 miliardi pkm, ossia una media di circa 13.060 km per persona; tale cifra, in calo dello 0,8% rispetto all'anno precedente, comprende il segmento aereo e quello marittimo all'interno dell'UE, ma non i flussi tra l'UE ed il resto del mondo.

Le autovetture rappresentano il 73,4% del totale delle scelte modali, i mezzi motorizzati su due ruote l'1,9%, autobus e pullman il 7,9% e le ferrovie il 6,3%. Nei flussi tra Paesi UE il trasporto aereo e marittimo hanno contribuito rispettivamente per l'8,8% e lo 0,6%⁸⁵.

⁸⁵ Fonte Statistical Pocketbook 2013, EU transport in figures.



Distribuzione modale dei movimenti passeggeri nell'UE nel 2011 (fonte SNCF, 2013).

Nel 2013 il turismo internazionale ha proseguito la sua crescita, sia di arrivi sia di introiti, lasciandosi definitivamente alle spalle la flessione del 2009: secondo i dati diffusi dall'Organizzazione Mondiale del Turismo⁸⁶ il comparto ha vissuto un anno di ulteriore rafforzamento del numero di turisti internazionali che hanno toccato quota 1,087 miliardi (+ 5% rispetto all'anno precedente). L'Europa si conferma come l'area che ha attratto il maggior numero di turisti (563,4 mln, +5,4% rispetto al 2012), seguita da Asia (248,1 mln, +6,2%), America (167,9 mln, +3,2%), Africa (55,8 mln, +5,4%) e Medio Oriente (51,6 mln, -0,2%).

Period	EU+		Interurban		Urban	
	Main-stream case	Dynamic case	Main-stream case	Dynamic case	Main-stream case	Dynamic case
2010 - 2020	1.8%	1.8%	2.5%	2.5%	0.9%	0.9%
2020 - 2030	0.7%	1.5%	1.0%	2.0%	0.4%	0.7%
2030 - 2050	0.0%	1.0%	0.0%	1.3%	0.1%	0.5%

Proiezioni quadro della domanda di trasporto passeggeri dell'UE (tassi medi annui di crescita di pkm, fonte Living rail, 2014).

Nella tabella seguente sono rappresentati i valori di Traffico Giornaliero Medio rilevato nei 21 Paesi i cui soggetti concessionari di **autostrade** aderiscono all'ASECAP (European Association of Operators of Toll Road Infrastructures).

Paese	Mezzi leggeri		Mezzi pesanti		Totale	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Austria	30.297	30.933	3.903	3.967	34.200	34.900
Croazia	12.277	11.918	1.657	1.709	13.934	13.627
Danimarca	43.833	43.572	4.419	4.582	48.252	48.154

⁸⁶ UNWTO, World Tourism Barometer, January 2014.

Spagna	15.272	14.489	2.051	2-037	17.324	16.526
Francia	22.728	22.860	3.726	3.761	26.454	26.621
Grecia	428.232	428.235	42.200	42.202	474.432	474.437
Ungheria	19.007	19.873	6.331	4.390	25.338	24.263
Irlanda	222.684	229.510	22.119	24.104	244.803	253.614
Italia	29.091	28.598	8.542	8.329	37.633	36.927
Norvegia	685.984	662.862	43.383	51.386	729.367	714.248
Paesi Bassi	14.172	14.461	1.635	1.611	15.807	16.072
Polonia	17.648	19.986	5.242	5.751	22.890	25.737
Portogallo	15.837	12.969	802	884	16.639	13.853
Regno Unito	32.946	36.425	2.753	3.811	35.699	40.236
Slovenia	22.687	24.570	6.494	3.817	29.181	28.387
Germania	-	-	5.591	5.644	-	-
Federazione Russa	19.084	15.486	7.546	4.626	26.630	20.112
Marocco	9.182	9.795	2.441	2.449	11.622	12.224
Rep. Slovacca	21.004	16.036	4.993	4.789	25.997	20.825
Rep. Ceca	-	-	3.919	4.000	-	-

Traffico giornaliero medio: veicoli su rete stradale a pedaggio nel 2013 (fonte ASECAP, 2014).

Pur in un contesto di policy attenta a scala comunitaria al **trasporto su ferro**, il settore sperimenta ormai da molti anni una fase di stasi o declino. Già dalla metà degli anni '90, in particolare in alcune zone dell'UE-10, il sotto-investimento ha generato un circolo vizioso di declino, con il conseguente degrado delle infrastrutture e del materiale rotabile che ha reso poco attraenti le ferrovie, soprattutto dato il contestuale aumento delle auto di proprietà dovuto ad un maggiore benessere⁸⁷.

Un sondaggio Flash Eurobarometro effettuato nel 2013 ha evidenziato che solo il 12% degli europei utilizza regolarmente il treno (per i treni suburbani sale al 14%): il 6% degli europei prende il treno almeno una volta alla settimana e il 6% "diverse volte al mese"; al contrario, il 32% non viaggia mai in treno, sebbene l'83% degli europei abiti a non più di 30 minuti da una stazione ferroviaria.

	2010	2011	2012	2013	Var. % 2013-12
Belgium	-	223.198	219.000	-	nd
Bulgaria	30.079	29.287	26.508	26.060	-1,69
Czech Republic	164.642	167.789	172.802	174.487	0,98
Denmark	174.771	182.327	188.996	193.462	2,36
Germany	2.368.375	-	2.554.199	2.615.309	2,39
Estonia	4.799	4.758	4.409	4.196	-4,83
Ireland	38.226	37.375	36.917	37.130	0,58

⁸⁷ European Commission - IP/13/65 30/01/2013. Nella medesima nota, pubblicata in occasione dell'adozione del Quarto pacchetto ferroviario, si ribadiscono le previsioni nel settore dei trasporti, ossia una domanda crescente di traffico, con il trasporto merci che dovrebbe aumentare di circa il 40% nel 2030, rispetto al 2005, e di un po' più dell'80% nel 2050, mentre il traffico passeggeri crescerà con ritmi leggermente meno sostenuti (del 34% entro il 2030 e del 51% entro il 2050).

Greece	13.817	-	3.527	-	nd
Spain	550.214	566.444	555.356	558.626	0,59
France	-	1.125.274	1.150.296	1.135.433	-1,29
Croatia	69.421	49.852	27.576	24.217	- 12,18
Italy	622.283	810.046	813.598	813.894	0,04
Cyprus	-	-	-	0	-
Latvia	20.804	20.447	19.708	19.730	0,11
Lithuania	3.795	4.127	4.251	4.345	2,21
Luxembourg	17.995	18.200	19.691	10.474	nd
Hungary	140.398	145.561	147.802	148.500	0,47
Netherlands	-	-	375.837	336.683	- 10,42
Austria	207.658	207.321	-	-	-
Poland	241.976	239.054	249.407	235.785	-5,46
Portugal	152.997	149.189	132.214	126.137	-4,60
Romania	57.670	60.155	56.419	56.422	0,01
Slovenia	15.782	15.317	15.086	15.995	6,03
Slovakia	46.509	47.453	45.131	44.029	-2,44
Finland	68.950	68.376	69.332	69.318	-0,02
Sweden	179.343	187.055	193.163	201.250	4,19
United Kingdom	1.366.485	1.463.592	1.544.565	390.003	nd
Liechtenstein	-	-	62.554	67.408	7,76
Norway	57.233	59.384	374.143	373.210	-0,25
Switzerland	345.320	365.960	781	922	18,05
FYR Macedonia	1.512	1.421	1.012	854	-
Turkey	84.174	85.752	70.285	46.417	- 33,96

Passeggeri su ferrovia nei Paesi Europei: anni 2010-13⁸⁸ (migliaia, fonte International Eurostat, 2014).

I servizi ferroviari sono in larga misura servizi nazionali (il 94% del totale dei passeggeri-km nell'UE), con quelli internazionali con pochi valori di una certa consistenza (Lussemburgo 30%, Austria 15%, Belgio 13%, Francia e Lettonia 11%). La componente internazionale, comunque, negli ultimi anni ha proseguito il proprio andamento positivo (+25% nel periodo 2004-2011), crescendo circa del 2% nel 2011 e del 13% nel 2012.

In termini di segmenti di mercato, metà dei viaggi ferroviari in Europa è assimilabile a servizi regionali e suburbani, l'altra metà per lunga percorrenza/intercity o alta velocità (27% del totale di passeggeri-km nel 2011⁸⁹). Differenze significative si registrano tra i diversi Stati membri: il Regno Unito, ad esempio, è prevalentemente un mercato di pendolarismo, mentre la Francia è principalmente un mercato di servizi a lunga percorrenza.

Discorso a parte va invece fatto per la dinamica dei dati relativi ai passeggeri-kilometro trasportati dalla rete ad alta velocità che, secondo i

⁸⁸ Per il Lussemburgo il dato 2013 è relativo solo al primo semestre, mentre per il Regno Unito il dato 2013 è relativo al solo primo trimestre.

⁸⁹ Annuario statistico EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2013.

dati della Commissione Europea⁹⁰, si caratterizzano per una crescita esplosiva tra il 1990 ed il 2008, anno in cui si sono raggiunti gli 8.880 milioni di passeggeri-kilometro (+540% rispetto al 1990), per poi proseguire con una crescita differenziata nei vari contesti. A gennaio 2014 in Spagna c'è stato addirittura il sorpasso da parte dei treni alta velocità sull'aereo: per la prima volta i passeggeri dei treni AVE (1,9 milioni) sono stati superiori a quelli del trasporto aereo (1,8 milioni)⁹¹. Anche in Italia, come si evince dalle elaborazioni sviluppate da ENAC, è ben chiaro come negli anni le rotte business (Linate con Roma e poi con Napoli) siano state coinvolte dallo sviluppo crescente dell'AV.

	BE	CZ	DE	ES	FR	IT	NL	PT	SI	FI	SE	UK	EU 27
2000	11,2		18,5	9,6	49,7	10,3	0,8			2,1	24,8		15,9
2001	11,1		20,5	10,0	52,3	13,5	1,3			1,8	25,5		17,5
2002	11,0		21,5	10,3	54,2	14,4	1,4			4,1	26,9		18,6
2003	10,6		24,5	9,6	55,2	15,3	4,8			6,0	27,2		19,5
2004	10,8	0,0	27,0	10,2	55,8	16,1	4,5	11,8		4,8	28,0	1,0	20,7
2005	10,7	0,1	27,8	10,7	56,6	16,9	4,5	12,9		8,9	26,1	1,0	21,2
2006	10,4	2,1	28,8	12,2	56,4	17,5	4,6	13,1		12,4	25,9	1,9	21,6
2007	10,2	4,8	27,7	11,9	58,8	17,7	4,9	12,7		15,4	27,0	2,8	22,4
2008	10,4	3,7	28,8	22,9	60,7	17,9	5,3	12,5	1,7	15,4	27,0	1,9	23,8
2009	10,2	3,6	27,4	49,7	60,3	22,3	5,6	12,7	1,9	15,6	27,0	1,9	25,7
2010	10,2	4,1	28,8	52,3	60,4	24,5	1,9	12,6	1,9	16,4	26,2	1,8	26,2
2011	8,7	4,2	27,4	49,3	58,5	28,3	1,9	11,2	1,7	18,3	24,8	10,6	27,1

Incidenza percentuale dei passeggeri-km per l'Alta Velocità sul totale dei movimenti passeggeri su ferro (fonte EU, 2013).

Comincia a recuperare, pur con differenti trend nazionali, il movimento europeo nel **settore aereo**, fortemente rallentato a partire dal 2008. Su scala globale già per il 2012 si era avuto un aumento annuale della domanda domestica ed internazionale del 5,3%, in leggera flessione rispetto al 2011 (+5,9%), ma al di sopra della media degli ultimi venti anni (+5% annuo).

Aree	2009	2010	2011	2012
Nord America	-5,2	4,1	2,3	1,4
Europa	-3,7	5,0	9,0	4,4
Asia-Pacifico	1,0	10,6	5,4	6,9
Medioriente	11,8	16,7	8,5	13,9

⁹⁰ EU, Statistical Pocketbook 2013.

⁹¹ I dati comunicati dall'Istituto nazionale di statistica spagnolo aggiungono che, sempre a gennaio, i convogli dell'alta velocità hanno registrato un aumento del 22% rispetto allo stesso mese del 2013, mentre i passeggeri dell'aereo hanno fatto registrare una diminuzione del 7,3%. Complessivamente, alla fine del 2013, il numero dei viaggiatori aerei ha fatto registrare una diminuzione di 4,7 milioni rispetto al 2012, mentre i treni di alta velocità a lunga percorrenza hanno segnato nello stesso periodo un incremento pari al 13,5%.

America Latina	2,7	15,8	11,4	8,6
Africa	-3,4	10,5	0,3	5,9
Mondo	-1,6	7,7	5,9	5,3

Traffico passeggeri in aereo per aree geografiche: variazioni percentuali annue 2009-12 (fonte IATA, Financial Forecast, giugno 2013).

Tale dato si è confermato nel 2013, con un +5,4% rispetto al 2012 nel traffico internazionale, con tutte le regioni che hanno registrato incrementi, considerazioni analoghe valgono per la componente nazionale, crescita del 4,9%, anche questa in tutte le aree, con punte eccezionali in Cina (+11,7%) e Russia (+9,6%). Nel complesso il mercato aereo passeggeri cresce nel 2013 del 5,2% rispetto all'anno precedente, in linea con i trend degli ultimi anni.

Aree	Variazione % 2013-12	Variazione % 2012-11
Nord America	+3,0	+1,3
Europa	+3,8	+5,3
Asia-Pacifico	+5,3	+5,2
Medioriente	+12,1	+15,4
America Latina	+8,1	+8,4
Africa	+5,5	+7,5
Mondo	+5,4	+6,0

Traffico passeggeri internazionali in aereo per aree geografiche: variazioni percentuali annue nel 2013 (fonte IATA, Financial Forecast, 2014).

Se già nel 2011 il numero di passeggeri aerei nell'UE aveva superato i livelli pre-crisi in tutti i contesti nazionali, nel corso del 2013 la tendenza è ancora positiva.

	2009	2010	2011	2012	2013
Austria	884.423	1.048.799	1.210.125	1.142.376	1.174.235
Belgio	2.421.723	2.597.268	2.889.339	2.911.493	2.962.698
Bulgaria	297.539	336.187	359.100	343.059	337.020
Cipro	74.635	74.871	82.746	136.838	116.923
Danimarca	858.392	992.036	946.411	1.066.749	1.129.086
Estonia	10.870	13.001	51.373	58.009	54.027
Finlandia	435.603	427.342	515.210	518.825	485.411
Francia	7.821.835	7.996.505	8.960.761	9.385.421	9.659.856
Germania	10.037.253	10.528.609	11.196.955	11.079.397	11.329.950
Gran Bretagna	9.924.745	9.598.839	10.246.580	10.836.654	11.026.291
Grecia	1.950.474	2.060.929	2.337.874	2.137.950	2.226.605
Irlanda	1.061.254	898.718	899.099	957.219	962.183
Lettonia	234.299	249.274	315.921	258.704	239.025
Lituania	4.779	62.210	129.165	171.079	218.088
Lussemburgo	87.223	96.893	107.433	113.174	162.748
Malta	531.867	668.915	629.312	621.393	730.469
Olanda	2.615.189	2.895.474	3.239.280	3.357.870	3.524.526
Polonia	846.372	1.102.384	1.110.634	1.220.625	1.315.563
Portogallo	946.650	1.174.964	1.285.466	1.250.710	1.238.739
Rep. Ceca	869.818	843.058	923.246	907.538	884.029
Rep. Slovacca	215.140	241.388	185.570	160.928	193.179
Romania	1.851.685	2.159.378	2.304.799	2.240.252	2.220.795

Slovenia	2.108	2.534	2.640	1.215	2.386
Spagna	9.479.550	10.611.565	11.760.442	10.729.520	9.599.168
Svezia	691.012	789.176	868.486	786.201	799.011
Ungheria	535.131	578.187	602.201	751.278	719.887
Non specificato	2.342.887	5.101	-	3.436	5.594
Totale UE	57.032.456	58.053.605	63.160.168	63.147.913	63.417.492
Var % anno precedente	-0,5	1,8	8,8	-0,02	0,43
Totale Paesi Extra UE	4.545.244	5.371.183	6.231.457	6.765.397	7.605.532
Variazione % precedente	-8,6	18,2	16,0	8,6	12,4
Totale Europa	61.577.700	63.424.788	63.391.625	69.913.310	71.023.034
Vari % anno precedente	-1,1	3,0	9,4	0,8	1,6
Totale Nord America	3.121.890	3.260.530	3.253.327	3.145.643	3.130.540
Totale Centro America	478.730	426.260	435.782	408.507	333.947
Totale Oceania	15	104	113	135	-
Totale Asia	4.800.149	5.809.435	6.320.964	7.020.899	7.454.052
Totale Africa	4.933.243	5.535.754	3.946.269	4.248.422	3.972.459
TOTALE	75.711.327	79.314.167	84.229.550	85.623.008	86.805.487
TOT. (var. %)	-1,7	4,8	6,2	1,7	1,4

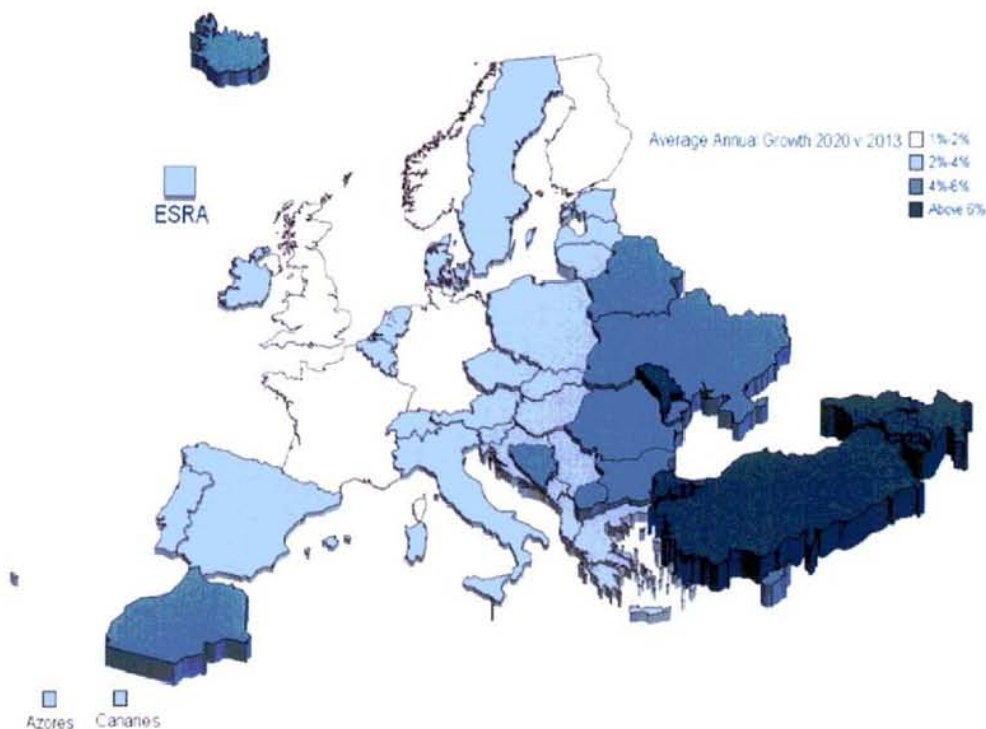
Andamento del traffico passeggeri in aereo da/per l'Italia 2009-2013 (fonte ENAC, 2014).

Il primo semestre 2014 ha visto i passeggeri transitati sugli aeroporti europei in aumento del 5,5% rispetto allo stesso periodo del 2013 (fonte ACI Europe, agosto 2014), con gli aeroporti dell'Unione europea in crescita del 4,5%.

A livello globale le previsioni del traffico passeggeri riportate dall'OECD⁹² continuano ad essere positive, sostenute da punti di vista convergenti da parte degli osservatori istituzionali e dagli addetti del settore. L'International Civil Aviation Organization (ICAO) prevede un 4,7% di crescita annua tra il 2010 e il 2030, l'Airbus Industry un 4,8% tra il 2010 ed il 2029, mentre la Boeing ipotizza che, sempre entro il 2030, raddoppi il traffico passeggeri globale.

Se a livello globale non c'è dubbio sulla traiettoria, rimangono naturalmente forti le differenze per aree: il mercato cinese e delle altre regioni in espansione (India, Middle East e parte dell'America Latina) occuperanno secondo l'OECD il 68% del traffico globale, mentre per le economie mature (Europa e Nord America) si ipotizzano tassi di incremento leggermente inferiori (circa il 3,7% per il periodo 2010-2029). In particolare per l'Europa, Eurocontrol di recente conferma le previsioni di traffico già operate nel 2013 ed ipotizza una moderata crescita per il 2014 ed una più consistente per il 2015. Dal 2015 in poi la crescita media dovrebbe essere di nuovo intorno al 2,7% annuo.

⁹² OECD Strategic Transport Infrastructures Needs 2030.



Traffico aereo in Europa: tassi annui di crescita, dal 2013 al 2020 (fonte Eurocontrol, 2014).

L'impatto dell'Alta Velocità ferroviaria (con i relativi progetti in corso/evoluzione, con la rete ferroviaria europea che raggiungerà i 22.140 km nel 2020 e sarà completata nel 2030, quando si estenderà per circa 30.750 km) su scala europea viene valutato negli scenari con una riduzione della crescita del settore aereo di appena lo 0,4%, anche se gli effetti locali vengono previsti come decisamente più significativi.

Il **ramo crocieristico** mondiale nel 2013 ha avuto un volume di affari stimato complessivamente da Cruise Market Watch in 36,2 miliardi di dollari, per oltre 21 milioni di passeggeri trasportati. La regione nordamericana si conferma il mercato leader a livello mondiale, con 12,7 milioni di passeggeri imbarcati nei porti di origine; alle sue spalle il mercato europeo con 5,7 milioni di passeggeri, con un incremento del volume di traffico del 13,3% rispetto al 2009.

Aree	Passeggeri (milioni)			Quota % su Mondo			Variazione %	
	2009	2011	2013	2009	2011	2013	2013-11	2013-09
Nord America	10,4	11,5	12,7	59,2	55,9	60,5	10,4	22,0
Europa ⁹³	5,0	6,2	5,7	28,4	30,0	27,0	-8,4	13,3
Resto del Mondo ⁹⁴	2,2	2,9	2,6	12,4	14,1	12,5	-9,9	20,3

⁹³ Include anche la Russia e i Paesi dell'Europa Centrale ed Orientale non appartenenti alla EU-27.

Totale	17,6	20,6	21,0	100,0	100,0	100,0	1,9	19,3
---------------	-------------	-------------	-------------	--------------	--------------	--------------	------------	-------------

Domanda crocieristica per regione di origine: anni 2009-13 (fonte Cruise Market Watch, 2013)

Sul mercato europeo si confermano come leader per Paese di destinazione, nell'ordine, Italia, Spagna, Grecia, Norvegia e Francia: i cinque Paesi da soli rappresentano una quota di mercato pari al 71,8%, con Italia e Spagna che detengono complessivamente oltre il 38,9% del volume passeggeri movimentato (fonte CLIA Europe, Cruise Line International Association Europe).

Paese destinazione	Rank 2012	Rank 2009	Passeggeri 2012	Var. % 2012-11	Var. % 2012-09
Italia	1	2	6.220.000	-3,9	+25,5
Spagna	2	3	5.175.000	-1,5	+25,7
Grecia	3	1	4.796.000	+0,3	-3,6
Norvegia	4	5	2.493.000	+28,0	+49,1
Francia	5	4	2.319.000	+7,0	+25,3
Portogallo	6	6	1.241.000	+16,1	+50,4
Regno Unito	7	9	723.000	+11,6	+59,3
Malta	8	>10	542.000	+21,8	+30,9
Danimarca	9	7	525.000	+8,7	+0,2
Svezia	10	8	516.000	-0,2	+0,4

I primi 10 Paesi in Europa per destinazione crocieristica nel 2012 (sbarchi+imbarchi+transiti, fonte Assoporti, 2013).

⁹⁴ Per il 2013 la quota di domanda relativa al Resto del mondo (12,5%) è così suddivisa: Asia 6,5%, Sud America 2,9%, Australia-Nuova Zelanda 2,9%, Medioriente-Africa 0,2%.

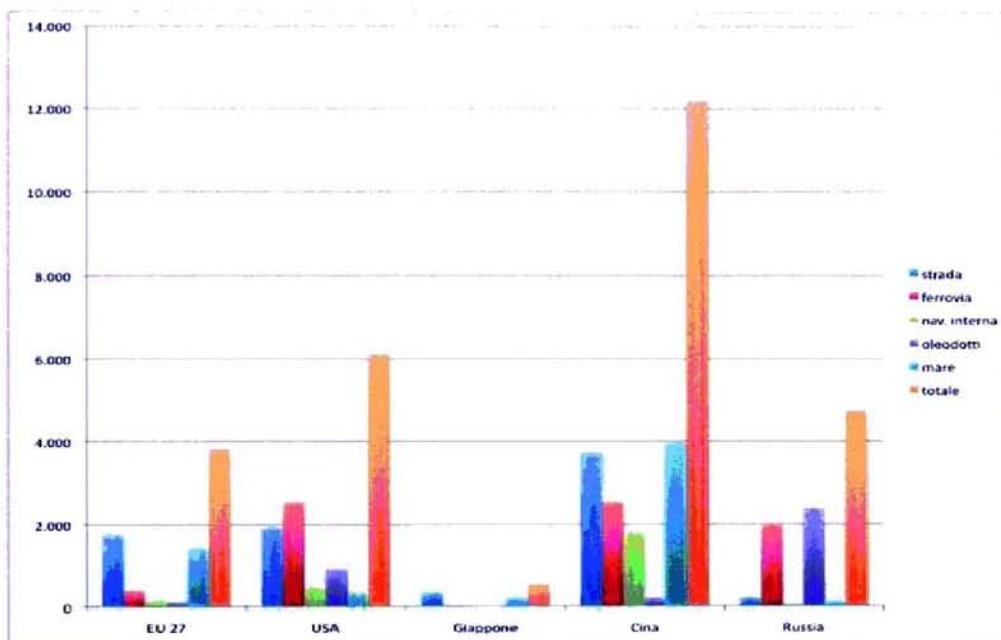
3.1.3. La componente merci

Oltre al sempre più consolidato spostamento ad est del baricentro dei traffici (dal 2009 la Cina è il Paese con la maggiore quota del commercio a livello globale), per le merci si registra una fase di ridefinizione dei modelli distributivi in Europa, con nuove direttrici di traffico indotte o rafforzate dall'allargamento dell'Unione, dallo sviluppo delle infrastrutture e dalla continua crescita di un mercato di consumi di massa nei Paesi dell'Europa centro-orientale.

Nel 2012, secondo i dati dell'International Transport Forum (ITF), la domanda è rimasta debole per tutto l'anno (- 1% sul 2011), tanto da mantenere attorno al 10% la distanza dal picco del 2007 e, quanto alle quote delle principali modalità, la strada si è stabilizzata al 73% del totale trasportato, con la ferrovia che si è assestata a poco più del 16%. Rimangono stabili anche oleodotti e navigazione fluviale e lacustre.

La ripartizione modale su scala globale, secondo i dati Eurostat relativi al 2012, segnala l'assoluta prevalenza:

- della strada in Europa e Giappone, ma gli ultimi dati la mostrano sempre più importante anche in Cina; gli Usa seguono ad una certa distanza;
- della ferrovia negli USA ed in Russia, ma molto importante anche in Cina;
- dei trasporti via mare e della navigazione interna in Cina
- degli oleodotti per la Russia.



Trasporto merci nel mondo: traffico interno nei maggiori Paesi (miliardi tonn km, Eurostat, 2013).

L'ultimo rapporto statistico dell'International Transport Forum (ITF), sottolineando come il quadro generale del trasporto merci mondiale continui ad essere incerto (in generale la domanda rimane debole nelle economie sviluppate), conferma l'Asia quale locomotiva della crescita degli scambi commerciali mondiali del 2013.

ITF (che utilizza dati fino al dicembre 2013) rileva come il commercio estero via mare permanga, in termini di tonnellate trasportate, al di sotto dei livelli pre-crisi, sia nell'UE-27 sia negli Stati Uniti (rispettivamente -2% e -7%). Anche il commercio estero per via aerea, che dall'ITF è considerato il principale indicatore dell'evoluzione degli scambi commerciali, è fermo al di sotto del picco pre-crisi in entrambe le regioni. Per il 2014, in ragione di una crescita attesa del +3,0% del PIL mondiale, si prevede un aumento medio del +3,6% del commercio delle nazioni sviluppate e del +6,4% di quello delle nazioni in via di sviluppo. Nel biennio 2014-2015 il tasso di crescita del commercio mondiale è valutato in crescita, ma ad un ritmo inferiore rispetto alla media del +5,3% registrata negli ultimi 20 anni. La previsione è formulata dalla World Trade Organization, che per il 2014 attende un aumento del 4,7 %, più del doppio quindi della crescita del 2,1 % dello scorso anno e superiore anche alla crescita media degli ultimi due anni (+2,2%).

Guardando più nel dettaglio la scala europea, l'ITF sottolinea come le merci trasportate su strada e via ferrovia nell'UE ristagnino nel campo negativo, rispettivamente a -14% e -8% al di sotto del picco pre-crisi, rispecchiando la continua debolezza della domanda interna. Il settore, infatti, è andato progressivamente espandendosi fino al 2007, con valori superiori a quelli del PIL, per poi subire una pesante battuta d'arresto, nel 2009. Si è poi ripreso nel 2010, senza però recuperare le pesanti perdite dell'anno precedente, ma rallentando di nuovo nel 2011 e sino al 2013.

Interessante anche osservare la ripartizione modale nei maggiori Paesi europei, da cui risulta la assoluta predominanza della strada (con punte eccezionali in Spagna, ma anche in Gran Bretagna ed in Italia) ed il parallelo costante declino della ferrovia, che mantiene una media accettabile solo per il suo buon utilizzo in Germania e nei Paesi nuovi membri della Comunità Europea.

E' ben evidente dalle più recenti iniziative comunitarie la necessità di un riequilibrio complessivo (passeggeri e merci) nella distribuzione modale: la ferrovia nell'Ue si è attestata intorno al 6% per i passeggeri, misura incomparabilmente inferiore al 75% coperto dagli autoveicoli privati; più consistente è la quota del trasporto ferroviario per quanto concerne il trasporto di merci (poco oltre il 10%).

Le previsioni formulate dalle istituzioni europee ipotizzano un forte incremento del tasso di sviluppo della domanda di trasporto, e conseguentemente del traffico, nell'ordine del 40% nel 2030 per quanto concerne il trasporto di merci e del 35% circa per quanto riguarda il trasporto passeggeri. Un incremento che, se non soddisfatto per una percentuale significativa dal trasporto su ferrovia, comporterà un

peggioramento dei problemi che già affliggono molti Paesi europei, tra cui l'Italia (congestione delle reti stradali, aumento delle emissioni inquinanti derivanti dagli autoveicoli e aumento dei consumi di combustibili).

Period	EU+		Interurban		Urban	
	Main-stream case	Dynamic case	Main-stream case	Dynamic case	Main-stream case	Dynamic case
2010 - 2020	3.2%	3.2%	3.2%	3.2%	n.r.	n.r.
2020 - 2030	1.2%	2.5%	1.2%	2.5%	n.r.	n.r.
2030 - 2050	1.6%	2.5%	1.6%	2.5%	n.r.	n.r.

Proiezioni della domanda di trasporto merci dell'Ue (tassi medi annui di crescita di pkm, fonte Living Rail, 2014).

Secondo le prime stime di Eurostat nel 2013 vola il commercio estero dell'Eurozona: si registra un surplus di 153,8 miliardi di euro a fronte dei 79,7 mld del 2012, anno in cui si era registrato il dato migliore dal 2006. E' questo un record storico, rammentando che un attivo così forte non è mai stato registrato dall'inizio della serie nel 1999. Esso è frutto del boom dell'export, arrivato alla cifra anch'essa da primato assoluto di 1.887,4 mld (+1% sul 2012, con un aumento di 4,8 mld), ma soprattutto di una netta contrazione dell'import (-3%, dai 1.792,8 mld del 2012 ai 1.733,6 del 2013).

L'Ue-28 registra a sua volta un surplus di 49,9 mld nel 2013, contro un deficit di 115 mld nel 2012: sono aumentati gli export soprattutto verso la Svizzera (+28%) e Corea del Sud (+6%), mentre i cali più forti sono stati verso India (-7%) e Giappone (-4%). Diminuiti quasi tutti gli import, tranne che dalla Turchia (+3%). Nel 2013 il surplus più forte si è registrato in Germania (+185,5 miliardi tra gennaio e novembre 2013), seguito dall'Olanda (50,6mld), Irlanda (34,6), Italia (26,8) e Belgio (13,9). I deficit più ampi sono in Gran Bretagna (-78,6 miliardi), Francia (-69,9), Grecia (-17,9) e Spagna (-14,4). A comporre il saldo attivo della Ue-28 è un export 1.733,1 mld complessivi (in crescita del +3% rispetto al 2012, 1.683,1 mld), ma soprattutto una caduta del 6% dell'import (da 1.798,1 mld a 1.683,3 mld) per la forte la riduzione della "bolletta energetica".

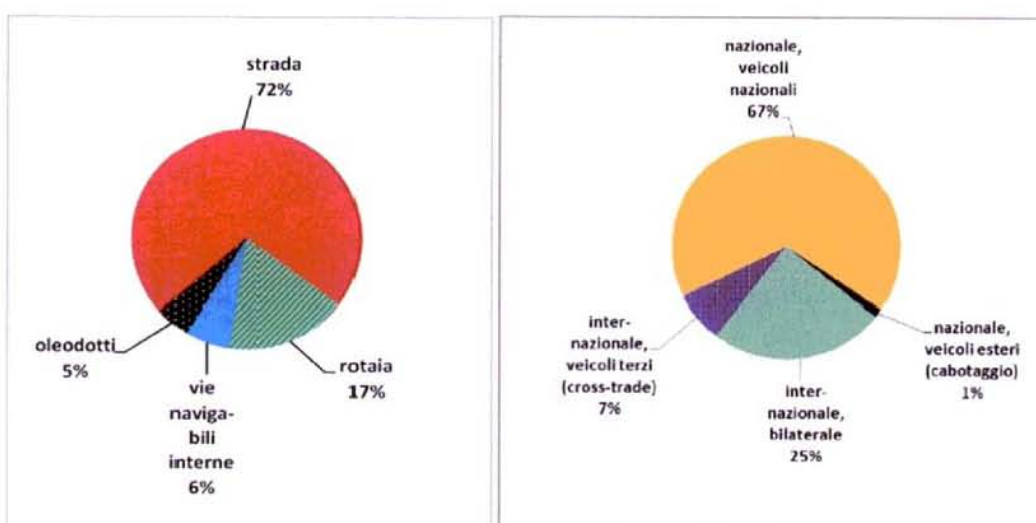
Spostando l'attenzione sulle opzioni modali, nel 2013 la Germania si conferma il primo Paese dell'Ue per **trasporto merci su strada** (circa 300 miliardi di Tkm), oltre che su ferro, seguito a distanza, come negli ultimi anni, da Polonia e Spagna (intorno ai 200 miliardi di Tkm), poi Francia, Regno Unito e Italia.

La Polonia, in decisa crescita già tra il 2008 e il 2011, ha sicuramente contribuito, con Bulgaria, Repubblica Ceca, Lituania e Slovenia, a spostare il baricentro del trasporto europeo verso est.

Il totale dei trasporti terrestri di merci nell'UE-28 è stato stimato nel 2012 in circa 2.100 miliardi di tonnellate-chilometro: il 75,5% di questo totale delle merci è stato trasportato su strada (e non senza inefficienze negli

scambi internazionali⁹⁵), componente che è più di quattro volte superiore a quella ferroviaria (18,4%), che dagli anni '90 in poi ha visto il proprio peso ridursi progressivamente in contesti come quello italiano, francese e spagnolo, a fronte di una decisa crescita tedesca.

Tra i principali fenomeni che hanno influenzato l'evoluzione del settore si consideri il processo di allargamento ai nuovi Stati membri intrapreso dall'Unione Europea che ha portato nuove opportunità commerciali, ampliando i flussi commerciali e, di conseguenza, anche i volumi di traffico, che però sono stati soddisfatti prevalentemente dalla modalità su gomma e da quella aerea⁹⁶.



Ripartizione modale nel trasporto merci via terra nell'UE-27 nel 2012 (a sinistra) e trasporto merci su strada nell'UE-27 nel 2012 per tipo di trasporto (a destra) (Fonte: Eurostat, DG MOVE, 2014).

Il trasporto su gomma è la modalità principale per il traffico merci interno in Italia, quinta nazione in Europa per il traffico merci su gomma dopo Germania, Francia, Regno Unito e Spagna. I cinque maggiori paesi europei rappresentano più del 60% del traffico totale della UE.

	Nazionale		Internazionale		Totale	
	2013	Var % 2013-12	2013	Var % 2013-12	2013	Var % 2013-12
Austria	10.069	-6,0	7.596	-18,8	17.665	-11,9
Belgium	10.392	-4,2	7.137	-14,5	17.529	-8,7
Bulgaria	5.385	22,9	14.544	7,0	19.929	10,8
Croatia	4.284	3,4	4.849	7,7	9.133	5,6

⁹⁵ Il Rapporto sull'integrazione del mercato interno dei trasporti su strada (14 aprile 2014) sottolinea che, per quanto siano stati messi a segno alcuni progressi, l'eliminazione delle restrizioni esistenti circa l'accesso da parte di trasportatori stranieri ai mercati nazionali darebbe impulso all'economia europea e permetterebbe di migliorare la qualità dell'ambiente, considerando che il 20% di tutti gli autocarri nell'Ue viaggia a vuoto.

⁹⁶ CERTeT, Scenari e prospettive del sistema ferroviario italiano nel contesto di liberalizzazione europea, 2011.

Czech Republic	15.401	6,8	39.492	7,3	54.893	7,2
Denmark	12.222	-0,6	3.855	-12,1	16.077	-3,6
Estonia	1.409	9,4	5.066	-12,8	6.475	-8,8
Finland	20.968	-4,4	2.395	-11,7	23.363	-5,2
France	155.293	-0,7	9.369	0,6	164.662	-0,7
Germany	238.495	0,0	41.660	-7,3	280.155	-1,1
Greece	-	-	-	-	-	-
Hungary	9.178	-0,1	26.406	7,6	35.584	5,5
Ireland	-	-	-	-	-	-
Italy	-	-	-	-	-	-
Latvia	2.803	7,1	10.014	4,7	12.817	5,2
Lithuania	2.540	4,2	23.798	13,3	26.338	12,3
Luxembourg	-	-	-	-	-	-
Netherlands	-	-	-	-	-	-
Norway	13.373	7,0	2.147	-6,2	15.520	4,9
Poland	85.359	2,1	-	-	85.359	2,1
Portugal	10.396	-2,8	25.916	17,6	36.312	10,9
Romania	9.305	-1,5	15.909	26,1	25.124	14,3
Slovak Republic	4.591	-9,5	25.414	4,0	30.005	1,7
Slovenia	-	-	-	-	-	-
Spain	125.487	-4,8	65.729	-0,1	191.216	-3,2
Sweden	30.707	1,1	2.814	-9,5	33.521	0,1
Switzerland	-	-	-	-	-	-

Traffico merci su strada nei principali Paesi europei nel 2013⁹⁷ (in milioni T-Km, fonte International Transport Forum, 2014).

I trasporti nazionali effettuati da veicoli immatricolati nello stesso Stato rappresentano circa i due terzi del totale delle attività di trasporto nell'UE, mentre quelli nazionali effettuati da veicoli immatricolati in un altro Stato membro (cabotaggio) ammontano a poco più dell'1% del totale. In termini assoluti, la maggior parte delle attività di cabotaggio (51%) è tuttora eseguita dai trasportatori dell'UE, prevalentemente negli Stati membri confinanti con lo Stato membro di immatricolazione dei rispettivi veicoli. I mercati più importanti per il cabotaggio sono quelli situati in posizione centrale (Germania, Francia).

La quota internazionale è aumentata passando dal 30% del totale delle attività di trasporto merci su strada nel 2004 al 33% nel 2012. L'80% del totale dei trasporti internazionali sono effettuati da veicoli immatricolati nello Stato membro in cui avviene il carico oppure nello Stato membro in cui avviene lo scarico delle merci; la rimanente quota viene realizzata da veicoli immatricolati in un Paese terzo (*cross-trade*, ovvero spedizioni estero su estero), in aumento rispetto a un ottavo registrato nel 2004. La quota del *cross-trade* rispetto al totale delle attività di autotrasporto è cresciuta dal 4 al 7% tra il 2004 e il 2012, facendone il segmento in maggiore espansione del mercato dell'autotrasporto per effetto della completa liberalizzazione delle attività di trasporto internazionale all'interno dell'UE.

La quota delle **ferrovie** nel trasporto di merci è rimasta stabile dal 1995 rispetto a tutti gli altri modi di trasporto: 10,2% nel 2010, 11% nel 2011 e

⁹⁷ Il dato relativo ad Austria, Belgio, Bulgaria, Finlandia (quota internazionale), Norvegia e Romania si riferisce solo ai primi tre trimestri, mentre quello tedesco computa i primi undici mesi.

10,9% nel 2012. La componente ferroviaria ha segnato il passo rispetto alla crescita complessiva del trasporto di merci nell'UE: dal 1995 è cresciuto solo del 5% in tonnellate-km, mentre la crescita complessiva riferita a tutti i modi di trasporto è stata del 22%.

Gli andamenti del trasporto merci ferroviario, pur differenziati tra i diversi Paesi UE, evidenziano un significativo e diffuso calo delle prestazioni negli ultimi anni, con una marcata eccezione per il Portogallo e la Polonia che, alle spalle della Germania, si conferma la seconda realtà nazionale nel trasporto ferroviario in Europa, con oltre 50 miliardi di tonnellate-chilometri nel 2013. È importante sottolineare anche che la Germania, in crescita anche nei primi tre mesi 2014 (incremento del 4,4% ed aumento del 34,7% dei volumi di transito, rispetto allo stesso periodo 2013), con la sua infrastruttura ferroviaria, ha un ruolo centrale su scala continentale: da sola rappresenta il 27% del totale delle tonnellate-km nell'UE. La Germania è anche al centro della rete ferroviaria dell'UE ed è lo Stato membro in cui si concentra la percentuale di gran lunga più elevata dal traffico di transito (28% delle tonnellate-km totali dei transiti), insieme all'Austria (13% delle tonnellate-km dei transiti).

Guardando alla quota del trasporto internazionale è ben chiaro che la posizione geografica dei Paesi giochi un ruolo chiave: le realtà che registrano le percentuali più alte si trovano nei corridoi chiave all'interno del mercato europeo e ne è riprova il dato relativo agli stati baltici (Lettonia ed Estonia), al confine tra Europa e Russia.

A differenza di quello passeggeri, il trasporto ferroviario merci ha una connotazione di gran lunga più internazionale (circa il 47% del totale di tonnellate-km nell'UE, il 9% del quale rappresentato da traffico di transito). In Belgio, nei Paesi Bassi e negli Stati baltici, più del 70% del trasporto ferroviario di merci è internazionale (con origine in Germania e Russia); al contrario, nel Regno Unito solo il 2% del trasporto ferroviario di merci è internazionale. In Germania, Francia e Italia, che sono le altre tre economie principali dell'Unione europea, queste percentuali raggiungono rispettivamente il 39%, 19% e 50%. Infine, in Danimarca circa l'85% del traffico ferroviario merci è costituito da traffico di transito.

	Nazionale		Internazionale		Totale	
	2013	Var % 2013-12	2013	Var % 2013-12	2013	Var % 2013-12
Austria	3.357	-9,5	10.179	-1,9	13.536	-3,9
Belgium	-	-	-	-	-	-
Bulgaria	2.376	18,2	870	-3,0	3.246	11,7
Croatia	942	81,5	1.225	-33,0	2.167	-7,6
Czech Republic	5.541	-5,1	8.399	-0,4	13.940	-2,3
Denmark	141	-16,1	2.249	6,7	2.390	5,1
Estonia	676	3,0	4.012	-10,2	4.688	-8,5
Finland	6.501	-4,5	2.968	20,1	9.469	2,1
France	20.358	-7,8	11.750	12,1	32.108	-1,4
Germany	57.063	1,3	53.590	-0,3	110.653	0,5
Greece	-	-	-	-	-	-
Hungary	1.605	13,3	8.019	4,5	9.624	5,8
Ireland	97	5,4	0	0	97	5,4
Italy	-	-	14.881	-12,2	14.881	-12,2
Latvia	286	-22,9	19.246	-10,5	19.532	-10,7
Lithuania	3.645	0,9	9.698	-8,2	13.343	-5,8
Luxembourg	23	0,0	192	-7,2	215	6,5
Netherlands	-	-	-	-	-	-
Norway	2.611	2,1	992	2,4	3.603	2,2
Poland	36.153	5,6	14.685	0,2	50.838	4,0
Portugal	1.600	-14,9	449	42,1	2.049	6,7
Romania	7.652	-4,8	1.810	-6,6	9.462	-5,2
Slovak Republic	811	7,3	6.356	-2,3	7.167	-1,3
Slovenia	653	-2,2	2.883	12,6	3.536	9,5
Spain	6.982	-0,9	-	-	6.982	-0,9
Sweden	14.124	1,5	7.605	-6,4	21.729	-1,4
Switzerland	10.911	6,0	-	-	10.911	6,0

Traffico merci su ferro nei principali Paesi europei nel 2013⁹⁸ (in milioni T-Km, fonte International Transport Forum, 2014).

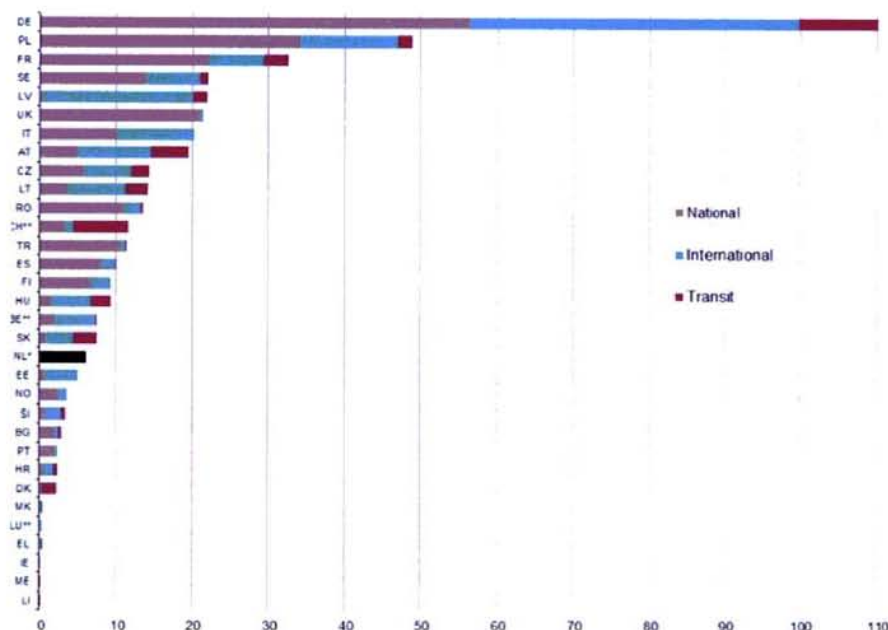
Il trasporto ferroviario intermodale di merci, benché il comparto a carro completo sia in calo quasi in tutti i Paesi, è in crescita, attestandosi intorno al 18%, anche se il trend positivo ha riguardato soprattutto Germania, Irlanda e Spagna, rimanendo stazionario in Francia ed in Italia e limitato (seppure in rapida crescita) in Polonia e negli Stati Baltici.

Osservando le prestazioni del trasporto merci ferroviario nei diversi contesti pare evidente che le dinamiche negative non possano attribuirsi solo a cause di natura congiunturale, ma che siano da legarsi alle differenti trasformazioni e strategie che da anni si stanno implementando, a valle del processo di liberalizzazione e privatizzazione volto a razionalizzare il mercato e ad introdurre elementi di concorrenza in un settore tradizionalmente caratterizzato da assetti monopolistici.

Il Gruppo FS in Italia rimarca a tal proposito una precisa "scelta strategica di razionalizzazione degli scali e di concentrazione delle risorse produttive sui traffici a maggiore redditività" e in tal senso vanno interpretati i trend dei due principali segmenti del mercato:

⁹⁸ Il dato relativo ad Austria e Romania si riferisce solo ai primi tre trimestri.

- il trasporto nazionale ha fortemente risentito della crisi economica, registrando un netto arretramento;
- quello internazionale, componente relativamente più redditizia, ha palesato una più rapida reazione alla crisi. Nell'ambito del trasporto internazionale, il volume in importazione supera abbondantemente quello in esportazione, segnalando una difficoltà del trasporto su ferro ad intercettare una massa rilevante delle nostre esportazioni.



Traffico merci su ferro Paesi UE nel 2012⁹⁹: quote di trasporto nazionale/internazionale/in transito (in milioni T-Km, fonte International Eurostat, 2014).

Il **comparto marittimo** è sempre più determinante nel panorama globale: dal 2000 gli scambi si sono intensificati con un tasso di variazione medio annuo composto del 3,5% contro il 2,8% registrato fra il 1970 e il 2000.

Il settore segnala dati di crescita dei traffici in parecchi tra i maggiori porti del mondo anche per il 2013 ed è l'unico caratterizzato con forza sia da dinamiche di integrazione settoriale sia da logiche di filiera (fenomeno che sta coinvolgendo anche il segmento ferroviario merci), con investimenti operati in prevalenza da soggetti esterni al mondo dei trasporti (soggetti finanziari o governativi e gruppi industriali).

I dati del 2013, pur non completi e definitivi, evidenziano la costante crescita dei porti asiatici ed in particolare di quelli cinesi (eccezion fatta per Hong Kong, -3,5%, che però ha rapidamente invertito il trend nei primi sei mesi del 2014, +3,5%, ma rimanendo in calo del 7,6% rispetto al dato del 2012). Per il 2014, anche sulla base delle prime rilevazioni

⁹⁹ Il dato relativo ad Austria e Romania si riferisce solo ai primi tre trimestri.

disponibili, si prevede che la crescita della domanda sia superiore rispetto a quella del 2013, grazie agli effetti sia della ripresa negli Stati Uniti (che dovrebbe alimentare il consolidamento dell'eurozona) sia della crescita economica cinese e giapponese.

Porto	Paese	Traffico 2012	Traffico 2013	Var % 2013-12
Shanghai	Cina	32,53	33	1,4
Singapore	Singapore	31,65	32,6	3,0
Shenzhen	Cina	22,94	23	0,3
Hong Kong	Cina	23,12	22,3	-3,5
Rotterdam	Paesi Bassi	11,87	11,62	-2,1
Amburgo	Germania	8,86	9,3	5,0
Aversa	Belgio	8,64	8,57	-0,8
Brema	Germania	6,12	5,83	-4,7
Valencia	Spagna	4,11	3,96	-3,6
Algeciras	Spagna	4,11	4,34	5,6
Barcellona	Spagna	1,76	1,72	-2,3
Gioia Tauro	Italia	2,72	3,09	13,6
Genova	Italia	2,06	1,99	-3,4
La Spezia	Italia	1,25	1,3	4,0

Performance al 2013 di alcuni dei principali porti mondiali in milioni Teus (fonti SRM su dati Autorità Portuali, 2014).

A livello europeo il fulcro dell'intero comparto container, sempre più concentrato sulle rotte da e verso il continente asiatico, resta il porto di Rotterdam, che ha gestito 11,6 milioni di teu nel 2013. Il Northern Range continua a mantenere un ruolo forte, nonostante si sia assistito ad una riduzione della sua quota di 4 punti percentuali (dal 46% del 2008 al 43% del 2013), a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell'East Med (l'esplosione del Pireo, +375,9% tra il 2009 ed il 2013) ed alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani. Il sistema portuale italiano ha visto calare negli ultimi anni, pur di poco (dall'8% del 2008 al 7% del 2013), la propria quota sul totale del traffico container. Il volume complessivo di container in entrata e uscita per l'Europa nel 2013 è stato di 38,8 milioni di teu. Sul totale dei container considerati il 53,5% è scambiato con i Paesi del Far East, il 16,1% con quelli del Nord America e il 13,4% con quelli del Medio Oriente. In crescita, oltre ai traffici container con il Far East (+3,3%), quelli con l'Africa Sub Sahariana (+5,2%).

Porto	Paese	Traffico 2013	Traffico 2012	Traffico 2011
Rotterdam	Netherlands	11,621	11,866	11,877
Hamburg	Germany	9,257	8,864	9,014
Antwerp	Belgium	8,578	8,635	8,664
Bremerhaven	Germany	5,831	6,115	5,916
Algeciras	Spain	4,343	4,112	3,063
Valencia	Spain	4,328	4,470	4,327
Felixstowe	United Kingdom	3,500	3,327	3,249
Piraeus	Greece	3,163	2,734	1,679
Gioia Tauro	Italy	3,100	2,721	2,305
Ambarli/Istanbul	Turkye	2,750	2,600	2,686
St. Petersburg	Russia	2,578	2,520	2,197
Marsaxlokk	Malta	2,550	2,400	2,360
Le Havre	France	2,486	2,303	2,215
Zeebrugge	Belgium	2,027	1,953	2,206

Genoa	Italy	1,988	2,065	1,847
Southampton	United Kingdom	1,800	1,651	1,500
Barcelona	Spain	1,720	1,759	2,035
La Spezia	Italy	1,300	1,247	1,307
Gdansk	Poland	1,178	929	686
Las Palmas	Spain	1,017	1,208	1,297

I primi 20 porti europei per movimentazione container nel 2013 (milioni Teus, fonte Porto di Rotterdam, 2014).

L'outlook di mercato mondiale per il comparto container tuttora dominato da cinque player principali¹⁰⁰ (e, dunque, dalle loro strategie che impattano con forza sui numeri ed i trend degli scali) e dai movimenti del continente asiatico (oltre l'80% del traffico globale), in un quadro previsionale con troppe variabili incognite (opzione sempre più spinta per il gigantismo navale, ampliamento del canale di Panama operativo da dicembre 2015, crisi di liquidità dei grandi operatori marittimi con eccesso di capacità della flotta, domanda ancora in contrazione), resta abbastanza prudente, come emerge dalla successiva tabella.

	TEU (mln)				Tasso di crescita annuo		
	2010	2015	2030	2050	2010-15	2015-30	2030-50
Scenario 3: tasso di crescita alto	500	790	2.000	3.200	9,5%	6,4%	2,4%
Scenario 3: tasso di crescita medio	500	765	1.700	2.650	8,9%	5,4%	2,3%
Scenario 3: tasso di crescita basso	500	745	1.500	2.300	8,3%	4,7%	2,2%

Scenari di crescita del traffico mondiale di container incluso transhipment (fonte Unicredit su dati Clarkson, OECD, 2012).

Nel breve periodo, comunque, l'interscambio marittimo di container verso l'Europa si dovrebbe mantenere positivo, facendo sì che il Mediterraneo resti area di transito privilegiata per i grandi traffici *deep sea* sulla rotta Far East-Europa.

Le previsioni elaborate per il settore si confermerebbero positive nel medio-lungo periodo anche nell'ipotesi di scenari congiunturali negativi: in caso di recessione prolungata le proiezioni sulla movimentazione dei container nel Nord Europa e nel Mediterraneo sono orientate su tassi di crescita media annua complessivamente del 5,2% al 2018 (rispetto al dato del 2009) e, secondo recenti stime di SRM (giugno 2014), per l'Italia si attende una crescita degli interscambi nel Mediterraneo nel 2014 del 5,1% e del 6,1% nel 2015. Alla luce di queste previsioni, al

¹⁰⁰ Il mercato globale è dominato da cinque player principali, che da soli detengono il 48,2% del totale: la danese APM-Maersk, la svizzera MSC, la francese CMA CGM, cui seguono la cinese COSCO Container Lines e la taiwanese Evergreen. La tedesca Hapag-Lloyd, che nel 2010 era in quinta posizione, già dal 2011 ha lasciato il posto a COSCO nelle prime cinque posizioni (fonte: Elaborazioni Nomisma su dati AXS-Alphaliner, 2013).

2018 i porti del Northern Range europeo si troverebbero a gestire un volume di container compreso tra gli 80-100 mln/teu (rispetto ai 45 mln/teu del 2011, fonte Ocean Shipping Consultant, 2012).

Scenario Best Case (in caso di recupero dalla recessione)	CAGR 2009-2020
Northern Range	8,6
Sud Europa/Mediterraneo	5,4
Totale Nord Europa+Mediterraneo	7,2
Scenario Worst Case (in caso di recessione prolungata)	
Northern Range	6,5%
Sud Europa/Mediterraneo	3,5%
Totale Nord Europa+Mediterraneo	5,2%

(ipotesi di crescita media annua del traffico container nel Nord Europa e nel Mediterraneo (fonte Ocean Shipping Consultant, 2012).

I porti del Northern Range Europeo (Rotterdam, Anversa, Amburgo) nel 2013 sono ancora leader del commercio internazionale, con una quota del 62% in Europa. La somma delle merci movimentate nei porti italiani (pari a 477 milioni di tonnellate) è, in volume assoluto, terza in Europa (i primi due paesi sono Olanda e Regno Unito).

Porto	Paese	Rinfuse liquide (1000 ton)	Rinfuse solide (1000 ton)	Merci varie in contenitori (1000 ton)	Altre merci varie (1000 ton)	Totale (1000 ton)	Container Teus
Anversa	B	59.494	14.376	103.326	14.653	190.849	8.578.269
Zeebrugge	B	6.916	1.285	20.413	14.218	42.832	2.026.270
Amburgo	D	14.536	27.756	94.827	1.931	139.050	9.257.358
Brema	D	1.567	8.330	60.955	7.916	78.768	5.830.711
Aarhus	DK	1.487	2.566	2.976	1.181	8.210	405.837
Dublino	EIR	3.531	1.985	5.172	18.160	28.847	517.086
Le Havre	F	37.927	2.941	24.834	1.470	67.172	2.486.264
Marsiglia	F	49.486	13.173	10.765	6.529	79.953	1.099.271
Londra	GB	12.574	14.282	8.162	8.187	43.205	929.031
Salonicco	GR	5.264	3.813	3.278	628	12.983	322.310
Rotterdam	NL	206.799	89.187	121.251	23.227	440.464	11.621.249
Leixoes	P	7.825	2.095	6.296	970	17.186	626.194
Goteborg	S	20.406	118	7.875	9.531	37.930	858.497
Capodistria	SL	2.841	6.988	5.850	2.322	18.001	600.441
A Coruna	ES	6.560.700	3.688.168	51.310	1.107.469	11.407.647	5.163
Bahia de Algeciras	ES	24.034.115	1.543.910	53.177.014	6.873.241	85.628.280	4.337.816
Barcelona	ES	10.614.535	4.373.695	16.967.733	9.421.433	41.377.396	1.718.779
Bilbao	ES	15.761.451	4.421.584	6.334.653	3.084.641	29.602.329	606.827
Cartagena	ES	23.719.898	4.515.938	964.251	174.352	29.374.439	80.955
Huelva	ES	21.488.715	4.145.913	30.978	703.719	26.369.325	3.247
Tarragona	ES	17.924.396	7.375.089	1.570.809	1.020.646	27.890.940	147.554
Valencia	ES	4.164.892	2.444.573	49.789.399	8.154.169	64.553.033	4.327.838

Movimenti nei principali porti europei nel 2013 (fonte Assoport, 2014).

L'Area Med, ove transita il 19% (nel 2005 era il 15%) dell'intero traffico marittimo mondiale (circa 1,4 miliardi di tonnellate di merci), pur con le

contrazioni complessive registrate a partire dalla seconda metà del 2008, assorbe circa l'8% dell'export italiano e nel 2013 l'interscambio complessivo viene stimato in 58,3 miliardi (61 nel 2012), con flussi che ovviamente avvengono prevalentemente via mare (intorno al 76%) e non solo lungo le rotte *deep sea*, ma anche su quelle *short sea* (il 60% del trasporto marittimo complessivo di merci nell'UE-27 è su SSS e l'Italia resta prima in Europa¹⁰¹ nel segmento (davanti a Spagna e Grecia), con una quota di mercato delle merci trasportate del 37% nel 2013). L'Italia ha il primato anche nel Mar Nero con 33,5 milioni di tonnellate (26,3%).

Il settore del **cargo aereo** ha recuperato quasi completamente il traffico perso negli ultimi anni e, come segnalato sia dall'Airports Council International sia dall'IATA, per il 2013 si registra un aumento dell'1,4% a scala globale, quale ulteriore conferma dei segnali di ripresa, significativa avuti sin dal 2011, pur con un primo semestre abbastanza contraddittorio ed una sostanziale accelerazione nel trend nella seconda metà del 2013.

Year on Year Comparison	Dec 2013 vs. Dec 2012			2013 vs. 2012		
	FTK	AFTK	FLF	FTK	AFTK	FLF
Africa	2.4%	-0.3%	33.1%	1.5%	6.6%	30.4%
Asia/Pacific	-1.1%	4.0%	58.5%	-1.6%	0.1%	58.7%
Europe	2.7%	2.9%	50.6%	1.7%	1.8%	48.7%
Latin America	-5.2%	-3.2%	45.5%	1.3%	2.3%	43.9%
Middle East	13.2%	13.1%	45.7%	12.9%	12.1%	45.0%
North America	-1.6%	0.2%	40.0%	-1.5%	0.8%	38.8%
International	1.6%	4.0%	50.0%	1.4%	2.7%	46.3%
Africa	1.7%	1.0%	31.3%	1.0%	6.6%	29.0%
Asia/Pacific	-0.3%	5.0%	55.8%	-1.0%	0.8%	55.5%
Europe	2.9%	2.7%	49.5%	1.8%	2.2%	47.5%
Latin America	-5.0%	-2.4%	42.9%	2.4%	1.8%	41.9%
Middle East	13.0%	12.5%	45.4%	12.8%	11.8%	44.5%
North America	-0.5%	0.0%	35.0%	-0.4%	0.9%	34.3%
Total Market	1.8%	3.6%	46.3%	1.4%	2.7%	46.3%

FTK: Freight-Tonne-Kilometers; AFTK: Available Freight Tonne Kilometers; FLF: Freight Load Factor;
All Figures are expressed in % change Year on Year except FLF which are the load factors for the specific month

Traffico merci in aereo per aree geografiche: variazioni percentuali annue nel 2013 (fonte IATA, Financial Forecast, 2014).

Altro elemento rilevato dalle più recenti statistiche (uno studio realizzato sempre da IATA con la collaborazione della società di consulenza Seabury) è che il trasporto aereo delle merci ha perso negli anni una rilevante quota di mercato acquisita dalla modalità marittima. In particolare, nel 2013 il trasporto aeromerci ha rappresentato l'1,7% circa

¹⁰¹ Tale segmento, con 1,8 miliardi di tonnellate, rappresenta il 60% del trasporto marittimo dell'UE 28 nel 2013 ed il Mediterraneo è l'area in cui tale modalità si concentra con ampia prevalenza (29%).

del trasporto containerizzato globale (in termini di tonnellate), perdendo oltre un punto percentuale nel corso degli ultimi 13 anni. Nel periodo 2000-2013 il volume delle merci trasportate per via aerea ha registrato un incremento del +2,6%, mentre quello trasportato per via marittima è cresciuto del +7,4%.

Guardando poi alle diverse aree geografiche si può rimarcare che i vettori del Medio Oriente e dell'America Latina hanno riportato la più forte crescita della domanda (rispettivamente 12,8% e 2,4%), mentre quelli dell'area Asia-Pacifico, che hanno quasi il 40% del mercato globale del trasporto aereo, hanno visto ridursi le attività cargo dell'1%. Le compagnie aeree europee hanno registrato una crescita cargo dell'1,8% per l'intero 2013 e del 2,9% in dicembre, dato strettamente connesso alla ripresa della attività manifatturiera della zona euro, riflettendo in larga misura il rinnovato slancio dell'economia tedesca.

La periodica rilevazione della lata mostra un primo semestre 2014 positivo, con un incremento di traffico del 4,1%, rispetto allo stesso periodo del 2013, grazie al rafforzamento del commercio mondiale, che mostra risultati migliori rispetto allo scorso anno. Le compagnie dell'Asia Pacifico e del Medio Oriente sono i principali beneficiari di queste migliori condizioni del mercato; l'Europa sta andando ragionevolmente bene, al contrario dell'America, nonostante sia ancora in fase di recupero.

La lata mette però in guardia da facili ottimismo, perché la ripresa globale è soggetta ancora a diversi rischi (conflitti, sanzioni, possibili bancarotte di economie nazionali e la recente paura per la diffusione del virus Ebola) e, peraltro, la logistica diventa sempre più competitiva e gli spedizionieri pretendono tempi di consegna end-to-end sempre più brevi, grande affidabilità e una migliore efficienza.

Rank	Country	International Freight Tonnes 2016 (000)
1	United States	7,713
2	Germany	4,179
3	China	3,487
4	Hong Kong	3,225
5	Japan	2,922
6	United Arab Emirates	2,455
7	Korea, Republic of	1,901
8	United Kingdom	1,818
9	India	1,634
10	Netherlands	1,596
	World Total	34,447

Previsioni al 2016 per i primi 10 mercati per trasporto merci internazionali in aereo (fonte IATA, Airline Industry Forecast 2012-2016, 2013).

Anche nel comparto cargo le previsioni di crescita nel lungo periodo (orizzonte 2029/2030) sono positive: Airbus ha addirittura incrementato il suo outlook dal 5,2% annuo al 5,9% e, in generale, ci si aspetta che il

segmento abbia notevoli spazi di crescita, legati principalmente all'andamento del commercio internazionale ed alla crescita del GDP dei Paesi emergenti.

3.2. Il trasporto passeggeri

Se il 2012 è stato un anno difficile, con tutti i comparti della mobilità passeggeri in Italia che hanno avuto risultati negativi per effetto della contrazione, in misura più o meno rilevante, sia nei viaggi per vacanza, sia in quelli per lavoro, il 2013 permette nella maggior parte dei casi di cogliere un'attenuazione del trend negativo, inversione che viene confermata dai primi dati del 2014.

	2013	Gen-giu 2014
Trasporto ferroviario (viaggiatori-km; var % tend.)¹⁰²		
Regionale	2,9	--
Media e lunga percorrenza	2,9	--
-di cui servizi a mercato ¹⁰³	4,8	
Trasporto aereo (viaggiatori; var% tend)	-1,9	3,3
Nazionale	-6,3	1,3
Internazionale	1,3	4,9
Trasporto crocieristico (viaggiatori; var % tend)	4,2	-9,9
Trasporto autostradale (veic. leggeri-km; var % tend.)	-1,5	0,9
TPL grandi aziende	15,0	5,0

Indicatori della domanda di trasporto passeggeri nel 2013 e 2014 (elaborazioni Federtrasporto su fonti varie, 2014).

Nel 2013 i residenti in Italia hanno effettuato 63.154.000 viaggi con pernottamento, contro i 78 milioni e 703 mila dell'anno precedente (-19,8%, flessione decisamente più marcata che negli altri Paesi dell'Unione), facendo dunque proseguire il trend negativo, avviato nel 2009, che nel corso del quinquennio ha comportato una perdita di quasi 60 milioni di viaggi. Il calo è dovuto anche alla riduzione della quota di persone che mediamente viaggiano in un trimestre (dal 23,2% del 2012 al 20,1% del 2013), fenomeno che si osserva in tutte le aree del Paese, ma in forma più marcata al Nord (-15,6%), ambito che tuttavia resta quella con il maggior numero di viaggi, sia come provenienza (56,8%) sia come destinazione (45,6%), e con il numero dei viaggi pro-capite più elevato (1,3 contro 1,2 nel Centro e 0,6 nel Mezzogiorno).

L'auto si conferma il mezzo di trasporto più utilizzato (61,4%), benché con un calo del 18,5%; calano anche i viaggi in aereo (-27,4%), mentre rimangono stabili quelli in treno. Gli spostamenti per motivi di lavoro mostrano una flessione più forte (-43%) di quella osservata per le vacanze (il 91% del totale), legata evidentemente anche alle criticità presenti nel mercato del lavoro.

¹⁰² Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

¹⁰³ Comprende i servizi a mercato profittevole e i servizi a mercato a margini negativi.

	2013			2012		
	vacanza	lavoro	totale	vacanza	lavoro	totale
Valori assoluti (migliaia)	57.451	5.703	63.154	68.699	10.004	78.703
Aereo	18,4	34,2	20,4	17,2	30,9	18,5
Treno	6,7	20,9	8,5	7,6	27,8	9,4
Nave, battello, motoscafo	3,5	0,3	3,1	4,3	1,1	4,0
Auto propria, ecc.	63,7	38,5	60,5	63,9	36,3	61,4
Pullman turistico, di linea	4,9	3,6	4,7	4,6	2,6	4,4
Camper/autocaravan	2,5	0,1	2,2	2,3	-	2,1
Altro	0,3	2,4	0,6	0,1	1,3	0,2

Numeri totale di viaggi per tipologia e ripartizione percentuale per principale mezzo utilizzato: anni 2012 e 2013 (fonte ISTAT, 2014).

Il **trasporto su autostrada**, dopo il 2011 con un -1% e il 2012 con una situazione di sofferenza più marcata (-7%), ha dati per il 2013 che evidenziano un rallentamento di tale dinamica: nel primo semestre il numero di veicoli-km leggeri sulla rete autostradale italiana è stato di 26,8 miliardi, registrando una variazione negativa rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente di soli due punti percentuali e mezzo. Con il dato positivo per i mesi successivi, sino a settembre, la contrazione del traffico autostradale diviene più contenuta (-1,5%), per un totale di 58,2 miliardi di veicoli-km.

Positivi i dati rilevati da AISCAT nei primi mesi del 2014 per quanto riguarda i veicoli leggeri (+2,6%), miglioramento che ha fortemente contribuito a trainare una ripresa dell'indice mensile di traffico totale, attestato su un solido +2,6%, dopo un lungo periodo trascorso sotto il punto di pareggio o ai margini di esso. Segnali analoghi si rilevano per il settore pesante (+2,7%, cui contribuiscono, sempre più, anche gli autobus per servizi passeggeri per le lunghe distanze¹⁰⁴) e, soprattutto, il dato cumulato annuale (+1,1%), che lascia ben sperare sul termine della contrazione di mobilità cui si è assistito sin dalla fine del 2012.

¹⁰⁴ Uno studio commissionato da ANAV e pubblicato a fine 2013 dal Politecnico di Milano inquadra il settore delle autolinee nazionali, che ad oggi offre oltre 88 milioni di bus-km e serve oltre 2,6 miliardi di passeggeri km. La rete è estremamente capillare al Sud, con moltissimi servizi diretti anche da piccole località (non connesse dal treno) verso le destinazioni principali (Roma e Napoli, oltre che con le città del Nord), ed al Centro (connessioni dalla costa Adriatica, soprattutto verso Roma), coprendo un territorio abitato da due terzi della popolazione italiana.

Il trasporto su autobus, dunque, caratterizza l'offerta in aree a bassa e bassissima densità, mentre quello ferroviario si concentra sui corridoi densi tra grandi aree urbane (servendo direttamente il 50% della popolazione).



Traffico mensile su rete autostradale nel 2013 e 2014 (milioni di veicoli-km, Fonte AISCAT, aprile 2014).

Società	2013	2012	Var. %
Autostrade per l'Italia	33.970,1	34.465,3	-1,4
Traforo Monte Bianco	7,08	6,80	4,1
Traforo S. Bernardo	7,46	7,19	3,8
R.A.V.	76,2	79,3	-3,9
SITAF	215,6	219,1	-1,6
SAV	268,4	279,7	-4,0
ATIVA	395,7	412,9	-4,2
Asti-Cuneo	96,3	86,0	12,0
SATAP A4	1.628,3	1.663,1	-2,1
SATAP A21	1.270,0	1.308,5	-2,9
Torino-Savona	711,8	734,5	-3,1
Milano Serravalle-MI Tangenziali	1.183,7	1.206,1	-1,9
Centro Padane	628,0	640,2	-1,9
Brescia-Padova	3.565,6	3.596,6	-0,9
CAV	795,7	806,8	-1,4
Brennero	3.194,9	3.200,6	-0,2
Autovie Venete	1.704,5	1.758,7	-3,1
Autostrada dei Fiori	933,6	954,8	-2,2
Aut.le della Cisa	583,7	602,4	-3,1
SALT	1.417,4	1.460,8	-3,0
SAT	210,6	200,9	4,8
Strada dei Parchi	1.768,8	1.846,9	-3,3
Tangenziale di Napoli	849,7	864,7	-1,7
Autostrade Meridionali	1.314,9	1.285,3	2,3
Consorzio Autostrade Siciliane	1.356,3	1.390,7	-2,5
Totale	58.172,5	59.077,9	-1,5

Traffico veicoli leggeri su rete autostradale nel 2013 (milioni di veicoli-km, Fonte AISCAT, dicembre 2013).

Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario** sulla media e lunga percorrenza, i volumi di traffico (viaggiatori-km) realizzati nel 2013 dal Gruppo FS Italiane sembrano finalmente in crescita: i viaggiatori-km nel

2013 sono stati circa 19 miliardi, il 3% in più rispetto all'anno precedente, il terzo di seguito con una dinamica decrescente (in contro tendenza rispetto agli altri Paesi europei), con i viaggiatori-km complessivamente diminuiti del 9%.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Grandi imprese							
Numero di passeggeri	540.297.800	557.870.800	589.004.800	586.015.244	622.283.379	810.045.804	815.594.001
Passeggeri-km	46.438.600	45.984.800	45.767.000	44.404.100	43.348.905	45.943.866	45.753.228
Percorso medio di un passeggero	86,0	82,4	77,7	75,8	69,7	56,7	56,1
Movimenti di treni passeggeri	266.533	274.911	273.344	270.958	271.025	295.171	278.320
Piccole e medie imprese							
Numero di passeggeri	213.237.935	216.609.566	213.435.374	213.858.126	216.608.198	37.227.322	39.242.080
Passeggeri-km	3.746.888	3.795.347	3.756.599	3.719.931	3.823.169	800.757	1.006.194
Percorso medio di un passeggero	17,6	17,5	17,6	17,4	17,7	24,2	25,6
Movimenti di treni passeggeri	39.463	40.293	40.621	43.133	44.163	25.388	24.939
Totali							
Numero di passeggeri	753.535.735	774.480.366	802.440.174	799.873.370	838.891.577	847.273.126	854.836.081
Passeggeri-km	50.185.488	49.780.147	49.523.599	48.124.031	47.172.074	46.844.623	46.759.422
Percorso medio di un passeggero	66,6	64,3	61,7	60,2	56,2	55,3	54,7
Movimenti di treni passeggeri	305.996	315.204	313.965	314.091	315.188	320.559	303.259

Passeggeri trasportati e movimenti di treni passeggeri per dimensione di impresa: anni 2006-12 (fonte ISTAT, 2014).

	2010		2011		2012	
	passeggeri	passeggeri km	passeggeri	passeggeri km	passeggeri	passeggeri km
Nazionale	618.406.210	42.485.979	805.821.657	44.914.754	812.314.003	45.018.246
Internazionale	3.877.169	862.926	4.224.147	1.029.112	3.279.998	734.982
Totale	622.283.379	43.348.905	810.045.804	45.943.866	815.594.001	45.753.228
Percorrenza media nazionale		68,7		55,7		55,4
Percorrenza media internazionale		222,6		243,6		224,1
Percorrenza media totale		69,6		56,7		56,1

Passeggeri trasportati dalle grandi imprese per tipo di destinazione e percorrenza media: anni 2010-12 (passeggeri in valore assoluto, passeggeri-km in migliaia; fonte ISTAT, 2013).

A sostenere questa dinamica è soprattutto l'espansione della domanda dei servizi a mercato, che, dopo la lieve flessione del 2012, hanno registrato 15 miliardi di viaggiatori km (+5% in più in termini tendenziali).

Il 2013, infine, ha interrotto anche la dinamica decrescente degli ultimi dell'offerta complessiva in termini di treni-km (79 milioni, +10% rispetto al 2012) ed in particolare dei servizi a mercato (+14% in treni-km), segmento in cui spicca il successo dei prodotti "Frecce" (Frecciarossa e Frecciargento, che operano sull'alta velocità, e Frecciabianca) la cui variazione positiva raggiunge, tra i due anni a confronto, il 6%.

I primi dati relativi al 2014 segnalano che nel periodo gennaio-maggio, la domanda soddisfatta con le Frecce AV è stata di circa 12 milioni di passeggeri (+12% in termini tendenziali) e consentono di prevedere che, tra giugno e settembre, i viaggiatori che si sposteranno in treno siano 23 milioni, ossia il 10% in più rispetto allo stesso periodo del 2013. In questo settore, è positivo anche il bilancio dell'attività realizzata da Italo, con quasi 6,2 milioni di viaggiatori che nel 2013 hanno fruito di questo operatore, oltre tre volte il risultato raggiunto nel 2012, il primo anno di esercizio cominciato a fine aprile.

L'andamento degli ultimi anni della domanda di **trasporto marittimo** a livello nazionale evidenzia le marcate contrazioni registrate per tutte le componenti indagate, in particolare per quella passeggeri nel triennio 2010-12, dopo una fase di decisa crescita tra il 2005 ed il 2009.

anno	Passeggeri	Cabotaggio	Internazionale
2005	78.753	72.774	5.978
2006	85.984	80.440	5.544
2007	86.969	81.466	5.504
2008	90.157	85.611	4.544
2009	92.707	86.268	6.440
2010	87.657	81.531	6.128
2011	81.895	76.047	5.849
2012	76.735	71.431	5.304
Var % 2005-2012	-2,56	-1,85	-11,27
Var % 2010-2012	-12,46	-12,39	-13,45

Traffico marittimo passeggeri: serie storica (migliaia, fonte ISTAT, 2013)

Il 2013 si conferma un anno in crescita, sia pure contenuta, per le crociere, recuperando gran parte di quanto perso nel 2012. Il movimento passeggeri nei porti italiani, inteso come somma degli imbarchi-sbarchi e transiti registrati dai porti crocieristici, è cresciuto senza sosta fino al 2011 (in linea con i trend visti alla scala globale), portando a superare in quell'anno in Italia la soglia degli 11 milioni. Il 2012 ha fatto registrare un calo rispetto all'anno precedente, mantenendosi comunque vicino agli 11 milioni, su tale risultato ha inciso l'assenza della Costa Concordia dal calendario nella programmazione 2012 di diversi porti italiani della sponda tirrenica e, inoltre, potrebbe aver influito il decreto "salva coste". La quota degli 11 milioni è stata tuttavia superata nuovamente nel 2013. Nel 2013, dunque, sono stati circa 11,3 milioni i passeggeri movimentati (+4,1 % rispetto al 2012) e 5.059 le toccate nave (+3,2%), con il porto di

Civitavecchia al primo posto, grazie a oltre 2,5 milioni di crocieristi movimentati (+5,8%) e 959 toccate nave (+5,2%), seguito da Venezia con oltre 1,8 milioni di passeggeri (+3,3%) e 548 toccate nave (-3,7%) e da Napoli, con circa 1,2 milioni di passeggeri (-4,4%) e 440 toccate nave (-10,6%). Quattro sono i porti nazionali ad aver superato il milione di passeggeri movimentati (Civitavecchia, Venezia, Napoli e Genova). Venezia si conferma, anche nel 2013, il porto crocieristico con il maggior numero di imbarchi e sbarchi grazie ad oltre 1,5 milioni di crocieristi movimentati, seguito da Civitavecchia e Savona (con 990mila e 670mila). Per, i crocieristi in transito, è Civitavecchia a condurre la classifica (1,5 milioni), seguita da Napoli e Livorno (rispettivamente circa 1 milione e 730mila passeggeri movimentati).

Porto	Imbarchi-sbarchi	Transiti	Totale
Civitavecchia	989.999	1.548.259	2.538.258
Venezia	1.512.596	303.227	1.815.823
Napoli	110.689	1.064.329	1.175.018
Genova	649.282	400.803	1.050.085
Savona	670.031	269.007	939.038
Livorno	4.991	731.525	736.516
Bari	165.031	439.750	604.781
Messina	36.190	465.126	501.316
Palermo	42.869	368.130	410.999
Catania	35.313	196.452	231.765
La Spezia	1.507	204.133	205.640
Olbia	0	189.702	189.702
Cagliari	5.731	140.272	146.003
Salerno	12.997	108.922	121.919
Ancona	42.128	67.364	109.492
Ravenna	16.827	80.214	97.041
Sorrento	0	71.697	71.697
Trapani	0	71.000	71.000
Trieste	52.297	17.947	70.244
S. Margherita Ligure	0	44.752	44.752
Giardini Naxos	0	39.520	39.520
Alghero	0	27.635	27.635
Portofino	0	22.526	22.526
Amalfi	0	20.091	20.091

Porti crocieristici italiani con più di 20.000 passeggeri movimentati nel 2013 (fonte Osservatorio Nazionale del Turismo, 2014).

A livello regionale si segnala, per il 2013, la leadership del Lazio, concentrata su Civitavecchia, che copre il 22,4% del traffico di crocieristi nazionale e il 19,2% del totale di toccate nave. A seguire, per quanto riguarda il traffico passeggeri, la Liguria (2,2 milioni movimentati, pari al 20,1% del totale nazionale) e il Veneto (1,8 milioni movimentati, il 16% del totale nazionale). Per quanto riguarda le toccate nave, dopo la Liguria ancora al secondo posto (827 nel 2013), ci sono Campania e Sicilia, con 778 accosti annuali ciascuna (entrambe in leggera flessione rispetto al 2012).

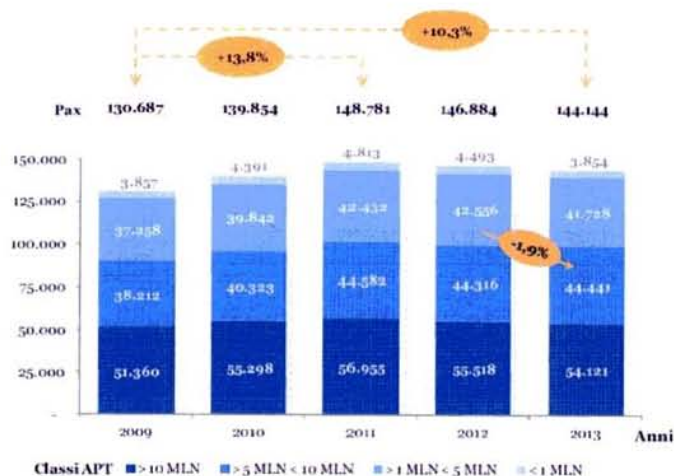
Sempre la Liguria risulta essere la regione cresciuta maggiormente in valore assoluto rispetto al 2012, sia in termini di passeggeri movimentati (+33,1%), sia di toccate nave (+39,2%), risultati ottenuti grazie alle performance degli scali di Genova (per effetto dell'aumento degli scali di MSC Crociere), La Spezia e Savona, dove la crescita dei crocieristi movimentati è stata, rispettivamente, del +32%, del +385% e del +16%. Per la prospettiva dei prossimi anni la associazione Ligurian Ports Alliance ha di recente (giugno 2014) avviato iniziative con la Shanghai Port Trade Association (SPTA) che, oltre al consolidamento nel settore delle merci, intendono meglio attrarre il nuovo mercato turistico cinese.

Regione	Porti	Passeggeri moviment	Toccate nave	Pass. mov. % su tot	Toccate nave % su tot	Pass. mov. var % su 2012	Toccate nave var % su 2012
Lazio	2	2.539.558	969	22,4	19,2	5,9	5,3
Liguria	8	2.273.167	827	20,1	16,3	33,1	39,2
Veneto	1	1.815.823	548	16,0	10,8	3,2	-4,0
Campania	7	1.405.242	778	12,4	15,4	-3,0	-4,3
Sicilia	8	1.263.903	778	11,2	15,4	4,4	-1,0
Toscana	3	754.581	550	6,7	10,9	-28,9	-0,9
Puglia	3	610.189	190	5,4	3,8	-3,7	-23,7
Sardegna	6	379.978	234	3,4	4,6	2,6	0,9
Marche	1	109.492	68	1,0	1,3	-0,6	7,9
Emilia Romagna	1	97.041	74	0,9	1,5	-3,9	10,4
Friuli Venezia Giulia	1	70.244	32	0,6	0,6	-0,9	-25,6
Calabria	4	4.742	11	0,0	0,2	106,9	37,5
Totale	45	11.323960	5.059	100%	100%	4,1%	3,2%

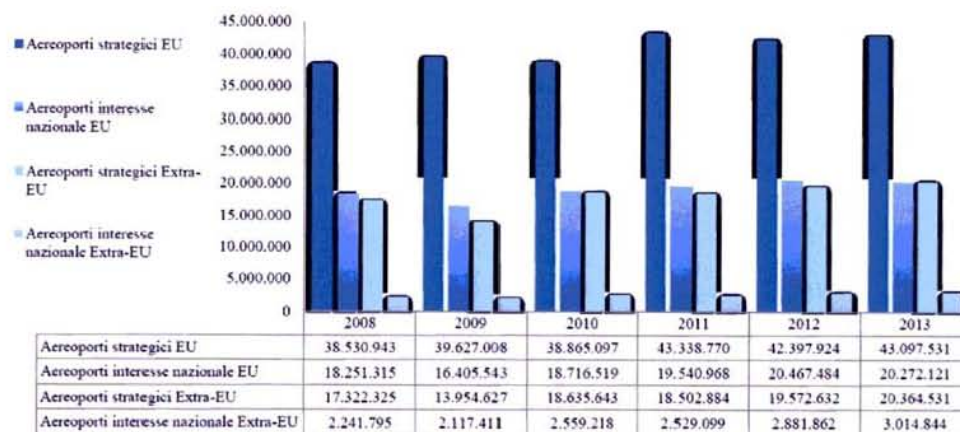
Movimento passeggeri crociere e toccate nave per regione al 2013: valori assoluti, quote percentuali e variazioni su dati 2012 (fonte Osservatorio Nazionale del Turismo, 2014).

Le previsioni per il 2014 segnalano un calo dei passeggeri movimentati, che dovrebbero attestarsi intorno ai 10,5 milioni (-7%), mentre le toccate nave saranno circa 4.500 (-11,3%), tornando a valori simili a quelli registrati nel 2009. Si confermerebbe, dunque, la contrazione del comparto, preannunciata già ad ottobre, in occasione della terza edizione di Italian Cruise Day.

Il **trasporto aereo** in Italia nel 2013 ha avuto una diminuzione di traffico annuale dell'1,3%, contrariamente al buon incremento rilevato nel 2011 (+6,4%), ed una significativa flessione dei vettori tradizionali (in primis Alitalia) a favore dei vettori low-cost, più capaci/dinamici nella presenza sulla articolata rete aeroportuale italiana (nel 2012, rispetto all'anno precedente, +2,9% sul totale passeggeri nazionali e +4,24% per gli internazionali) e della crescente concorrenza del treno ad alta velocità su alcune importanti tratte del Paese (prioritariamente la Napoli-Roma-Milano).



Traffico passeggeri per classe di movimentazione dell'aeroporto: anni 2009-2013 (fonte Assaeroporti, 2014).



Traffico passeggeri EU ed extra EU per aeroporti strategici e di interesse nazionale: serie storica 2008-13 (fonte Autorità per la Regolazione dei Trasporti, 2014).

In tale contesto si inquadra il calo che colpisce principalmente i due maggiori aeroporti (Roma Fiumicino e Milano Malpensa), il cui traffico passeggeri (pari a circa il 38% del mercato) è diminuito del 2,5%, nonché il sistema dei piccoli scali regionali che ha scontato una decisa contrazione.

Il forte decremento del traffico domestico è stato, tuttavia, compensato da una sostanziale tenuta del traffico europeo e da una certa vivacità del traffico extra-europeo. Sicuramente positivo il trend della crescita media mensile (circa l'1,2% rispetto all'analogo periodo del 2012) dell'ultimo trimestre del 2013, che ha contribuito al progressivo recupero del flusso passeggeri.

Come si evince dalle successive tabelle, l'aeroporto di Roma Fiumicino che, in sistema con quello di Campino copre il 28% del traffico

passaggeri in Italia, si conferma al primo posto, seguito da Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo e Venezia.

Su scala nazionale si conferma al primo posto la rotta Catania-Roma Fiumicino con 787 mila passeggeri, seguita da Roma Fiumicino-Milano Linate e da Roma Fiumicino-Palermo. Su quella europea, la tratta più frequentata è quella da Roma Fiumicino a Parigi Charles de Gaulle, seguita da Fiumicino-Madrid Barajas, Fiumicino-Londra Heathrow, Fiumicino-Amsterdam Schipol e Milano Linate-Londra Heathrow. Alla scala internazionale, infine, tratta leader è Roma-Fiumicino-New York Jfk (601 mila passeggeri), seguita da Fiumicino-Tel Aviv, Malpensa-Dubai, Fiumicino-Dubai, Fiumicino-Istanbul.

Aeroporto	Nazionali	Internazionali	Internazionali di cui C.E.	Transito	Totale commerciale	Var. % sul 2012
Alghero	980.005	568.999	547.116	14.016	1.563.020	3,0
Ancona	174.576	319.845	277.727	3.634	498.055	-10,8
Bari	2.516.458	1.073.248	953.816	6.710	3.596.416	-4,8
Bergamo	2.806.380	6.146.673	5.256.292	9.305	8.962.358	0,8
Bologna	1.611.123	4.516.098	0	59.344	6.186.565	4,0
Bolzano	25.522	31	31	0	25.553	-26,4
Brescia	98	7.064	683	80	7.242	-54,5
Brindisi	1.638.015	348.233	254.157	3.226	1.989.474	-5,2
Cagliari	2.775.484	799.126	702.949	6.974	3.581.584	-0,1
Catania	4.815.059	1.552.434	1.270.858	28.545	6.396.038	2,5
Crotone	25.028	0	0	0	25.028	-84
Cuneo	125.044	161.859	88.325	1.705	288.608	23,1
Firenze	351.754	1.620.028	1.418.283	52	1.971.834	7,1
Foggia	5.439	0	0	0	5.439	-19,3
Forlì	119	39.607	39.607	0	39.726	-84,8
Genova	764.419	530.210	421.620	1.868	1.296.497	-5,7
Grosseto	377	4.262	2.071	0	4.639	21,2
Lamezia T.	1.758.503	416.725	315.933	8.216	2.183.444	-1,1
Milano LIN	5.158.504	3.825.190	3.823.498	2.114	8.985.808	-2,1
Milano MXP	3.003.701	14.777.443	8.986.412	159.395	17.940.539	-3,1
Napoli	2.528.304	2.871.776	2.492.175	32.778	5.432.858	-6,2
Olbia	1.171.256	806.708	786.485	58	1.978.022	5,9
Palermo	3.389.670	943.388	900.636	14.004	4.347.062	-5,6
Parma	131.405	63.881	52.175	6	195.292	10,7
Perugia	64.075	147.519	130.695	58	211.652	6,7
Pescara	230.843	311.464	293.533	375	542.682	-2,7
Pisa	1.274.264	3.188.858	0	8.605	4.471.727	-0,3
Reggio Cal.	557.599	0	0	1.078	558.677	-1,6
Rimini	9.213	546.505	52.006	3.418	559.136	-29,3
Roma CIA	1.032.626	3.684.463	3.567.199	0	4.717.089	5,6
Roma FCO	10.868.402	25.069.617	15.308.935	227.743	36.165.762	-2,2
Siena	121	22	22	0	143	-93
Torino	1.776.970	1.372.231	1.258.746	3.728	3.152.929	-10,3
Trapani	1.279.972	596.828	596.487	525	1.877.325	19,0
Treviso	478.250	1.690.613	1.498.267	1.024	2.169.887	-6,8
Trieste-Ronchi dei L.	523.488	324.565	292.535	3.121	851.174	-3,2
Venezia	1.683.900	6.691.965	4.995.816	12.610	8.388.475	2,6
Verona	847.684	1.838.280	1.170.350	26.634	2.712.598	-15,0
TOTALI	56.383.650	86.855.758	57.755.440	640.949	143.880.357	-1,87

Totali passeggeri per aeroporto e origine/destinazione al 2013 (Fonte Assaeroporti).

Aeroporto	Nazionali	Var %	Internazionali	Var %	Totale Commerciale (comprensivo transiti)	Var %
Alghero	441.227	1,1	231.563	5,2	674.503	0,7
Ancona	58.972	-27,6	115.176	-23,3	174.549	-25,4
Bari	1.209.939	-0,5	460.434	1,0	1.673.203	-0,2
Bergamo	1.214.990	-6,9	2.502.870	-12,4	3.719.794	-10,8
Bologna	828.578	8,0	2.248.144	7,0	3.096.440	6,8
Bolzano	27.170	1.077,2	182		27.352	1.085,1
Brescia	2.332		7.280	9,2	9.686	44,6
Brindisi	835.078	8,1	162.005	10,8	997.906	8,5
Cagliari	1.254.244	0,8	279.756	-8,0	1.535.595	-1,0
Catania	2.495.312	10,6	819.044	27,3	3.320.910	13,9
Cuneo	51.207	-5,1	54.760	-23,5	106.464	-15,2
Firenze	194.620	26,5	858.733	13,2	1.053.392	15,5
Foggia	1.872	-20,9	256		2.128	-10,0
Genova	294.653	-20,1	255.348	8,6	551.150	-8,8
Grosseto	129	-24,1	1.085	-38,5	1.214	-37,2
Lamezia T.	919.474	12,3	128.831	-6,3	1.051.020	9,7
Milano LIN	2.500.677	1,7	1.869.950	0,1	4.371.877	1,0
Milano MXP	1.467.559	0,4	7.759.293	11,2	9.307.370	9,3
Napoli	1.256.402	-1,4	1.383.852	15,6	2.656.404	6,9
Olbia	413.121	7,9	277.014	9,8	693.034	9,1
Palermo	1.672.778	5,9	360.514	-4,4	2.038.946	3,9
Parma	63.823	14,2	29.165	-0,9	93.001	9,0
Perugia	20.518	-15,4	62.552	-0,9	83.163	-4,8
Pescara	108.405	-0,4	139.028	1,8	247.664	0,9
Pisa	619.252	3,2	1.406.462	1,6	2.028.420	2,0
Reggio Cal.	243.998	-4,3	0	0	244.098	-4,7
Rimini	67	-99,1	213.439	-7,1	213.530	-10,7
Roma CIA	502.481	8,6	1.868.506	13,2	2.370.987	12,2
Roma FCO	5.282.461	0,1	12.150.649	5,3	17.530.586	3,6
Torino	883.062	2,4	804.911	12,8	1.689.903	7,2
Trapani	531.885	-6,9	181.290	-26,0	713.196	-12,7
Treviso	325.375	42,6	712.300	-10,7	1.037.737	1,1
Trieste-Ronchi L.	213.143	-15,5	123.050	-16,2	336.413	-15,9
Venezia	633.107	-20,7	3.245.934	5,9	3.883.069	0,3
Verona	361.183	-7,7	874.730	2,3	1.242.563	-1,7
TOTALI	26.929.094	1,5	41.588.106	5,0	68.777.267	3,5

Passeggeri nel primo semestre 2014 e variazioni percentuali rispetto al medesimo periodo 2013 (Fonte Assaeroporti, 2014).

Fra gli aspetti di “*moderata fiducia*” nel futuro in termini di traffico aereo, Assaeroporti segnala che l’anno si è chiuso all’insegna di un progressivo recupero del flusso passeggeri nell’ultimo trimestre 2013 (con una crescita media mensile dell’1,2% rispetto all’ultimo trimestre 2012) e che il forte decremento del traffico domestico è stato compensato da una sostanziale tenuta del traffico europeo e da una certa vivacità del traffico internazionale.

A differenza della già citata previsione OECD, la Commissione Europea si aspetta una crescita annua fino al 2030 di circa il 5% annuo e, nel breve periodo, in linea con il 2012. Al di là delle valutazioni delle singole istituzioni, almeno a breve termine, incombono come potenziali impatti

negativi sia l'andamento del PIL globale (ed il possibile protrarsi della crisi a livello europeo) sia le difficoltà economico-finanziarie delle compagnie aeree (strette tra costi del petrolio in aumento ed il cambio euro/dollaro).

A livello nazionale, in effetti, l'Enac ha ridotto le previsioni di crescita e stima un incremento annuo fino al 2030 del 3,2%, inferiore rispetto a quanto prospettato in passato per via del rallentamento atteso nel breve e delle basse potenzialità che riscontra nell'area Europa, ove l'Italia (quinta nell'UE per traffico passeggeri) ha una quota di mercato pari al 9,6%. Tali stime paiono confermate dai trend nei primi cinque mesi del 2014, periodo in cui ad una lieve flessione dei movimenti (-0,2% rispetto allo stesso periodo del 2013) corrisponde un incremento dei passeggeri del 3,3%.

3.3. Il trasporto delle merci e il sistema logistico nazionale

Negli ultimi anni, con un quadro economico particolarmente turbolento alle diverse scale, lo sviluppo del settore del trasporto merci, nelle sue diverse modalità, ha subito anche in Italia inevitabili contrazioni ed altalenanti andamenti: dopo la profonda crisi intervenuta nel 2009, si è avuta una consistente ripresa che, tuttavia, già nel corso del 2011 si è interrotta, lasciando il campo ad una nuova fase di recessione nel 2012.

Nel 2013 l'interscambio di merci con l'estero, prevalentemente garantito da operatori stranieri, è stato complessivamente di oltre 432 milioni di tonnellate che, per il 52%, utilizzano il trasporto marittimo e per oltre il 30% ha origine/destinazione nel continente europeo e per quantità paragonabili (29,7%) si muove da e verso l'Asia.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
gomma	187,3	210,0	224,0	212,0	206,8	206,4	192,8	200,8	171,8	154,4
ferro	20,3	22,2	22,7	24,1	25,3	23,8	17,8	18,6	19,8	20,2
mare	165,6	168,4	176,3	180,7	185,2	183,0	163,5	171,8	170,5	166,2
aereo	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3
totale	373,4	400,8	423,4	417,0	417,5	413,6	374,4	391,5	362,3	341,1

Trasporto di merci per modalità: serie storica 2003-12 (miliardi di tonnellate-chilometro, fonte Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, maggio 2014).

	Trasporto marittimo		Trasp. Ferrovv.	Trasp. Strad.	Trasp. aereo	altro	non dic.	TOT
	Tonn	%	Tonn	Tonn	Tonn	Tonn	Tonn	Tonn
Europa	67.910.066	30,4	11.771.703	76.462.576	691.676	27.696.651	76.770.210	261.302.882
UE 28	20.269.244	9,1	10.197.851	66.893.733	674.230	9.278.789	76.770.210	184.084.057
Africa	45.154.876	20,2	1.881	133.273	27.597	13.155.864	0	58.473.491
America	41.510.309	18,6	7.193	132.743	163.906	61.916	0	41.876.067
Asia	66.441.547	29,7	14.752	367.637	360.776	34.152	0	67.218.864
Oceania e altri Paesi	2.732.253	1,2	1.108	8.044	686.317	749	0	3.428.471
Totale	223.749.051	100	11.796.637	77.104.273	1.930.272	47.289.452	76.770.210	432.299.775

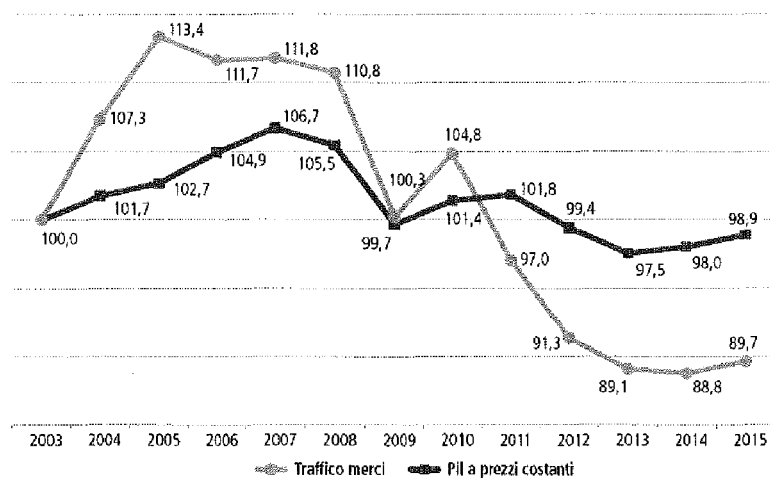
Commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto al 2013 (fonte SRM, 2014).

Prendendo a riferimento il 2007, nel 2013, a fronte di una riduzione del PIL italiano dell'8,6%, il volume di merci trasportate si è ridotto di oltre il 24,3%, cioè quasi del triplo.

Dopo aver chiuso il 2012 con una dinamica settoriale complessivamente negativa, il 2013 ha evidenziato per alcuni comparti un'attenuazione del trend negativo e per altri addirittura una inversione della tendenza decrescente rilevata nel 2012. Le attuali previsioni indicano una moderata ripresa per il PIL ed una crescita della domanda di mobilità di merci che viene posticipata al 2015, inquadrando il 2014 come un anno ancora molto difficile, in particolare per i consumi interni, elemento che fa contrarre ancora le importazioni; per le esportazioni, invece, sulla base dei primi dati 2014 si valuta una vicina ripartenza in positivo. La struttura geografica delle esportazioni italiane prosegue il percorso di riorientamento intrapreso negli ultimi anni, con la riduzione del peso dell'UE, che continua ad assorbire larga parte delle esportazioni italiane, ma in misura ridotta, in favore dei più vicini mercati europei non UE, dell'America settentrionale e del Nord Africa.

Il PIL secondo uno studio presentato di recente da Confcommercio, recupererà solo marginalmente, restando distante dai livelli pre-crisi, di conseguenza si stima più marcata la perdita del trasporto merci rispetto al 2007: nel 2015, le tonnellate-chilometro trasportate saranno ancora inferiori di circa il 20%. Con i tassi di crescita previsti per il 2015 (0,9% per il PIL e 1% per le merci), per superare i rispettivi livelli del 2007, occorrerebbero nove anni al prodotto lordo e ventitre al trasporto merci.

Le limitate prospettive di crescita del traffico merci interessano in modo differenziato le varie modalità: i trasporti via mare potrebbero tornare a crescere a ritmi apprezzabili nel 2015, mentre la gomma soffrirebbe ancora nel 2014 (-0,3%) per riprendere a crescere solo moderatamente il prossimo anno.



Evoluzione traffico merci e PIL in Italia (indici reali dei livelli 2003=100, fonte Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, maggio 2014).

Nel 2013 (dati ancora provvisori) l'interscambio commerciale italiano è stato pari a 749 miliardi di euro (-2,7% rispetto al 2012), con una prevalenza dell'export (circa 390 mld), rimasto sostanzialmente stabile, ed una riduzione del 5,9% dell'import¹⁰⁵.

	Tonnellate (migliaia)		Milioni di euro		
	Import	Export	Import	Export	Saldi
2000	329.028	119.299	258.507	260.413	1.907
2001	330.035	123.118	263.757	272.990	9.233
2002	334.807	118.611	261.226	269.064	7.838
2003	343.784	121.354	262.998	264.616	1.618
2004	360.282	128.184	285.634	284.413	-1.221
2005	361.179	134.711	309.292	299.923	-9.369
2006	375.680	136.940	352.465	332.013	-20.452
2007	378.105	153.724	373.340	364.744	-8.596
2008	363.546	148.811	382.050	369.016	-13.035
2009	307.656	125.334	297.609	291.733	-5.876
2010	339.145	142.792	367.390	337.346	-30.044
2011	332.145	141.281	401.428	375.904	-25.524
2012	309.411	147.263	380.292	390.182	9.889
2013 (dati provvisori)			359.454	389.854	30.400

Importazioni ed esportazioni: anni 2000-13 (fonte Federtrasporto-Istat, 2014).

Secondo i dati provvisori dell'Istat, nel 2013 le esportazioni a valori correnti sono cresciute del 2,4% nel Nord Est (con l'apporto positivo di tutte le regioni, a eccezione del Friuli-Venezia Giulia) e dello 0,6% nel

¹⁰⁵ SRM, maritime indicators, gennaio 2014.

Nord Ovest (dove l'unico contributo positivo è stato quello del Piemonte). Il calo dello 0,7% del Centro risente del risultato negativo delle esportazioni toscane, solo parzialmente compensato dalla impennata delle vendite estere delle Marche. La flessione dell'8,7% nel Mezzogiorno, infine, ha riportato le rispettive esportazioni ad un livello inferiore a quello del 2008 e con segnali complessivi che paiono mantenere lontana la inversione tendenza¹⁰⁶ (Svimez, 2014). Vi hanno contribuito tutte le regioni meridionali, ad eccezione della Campania, con un calo particolarmente pronunciato in Puglia, Sicilia e Sardegna. Su tale trend, secondo la Banca d'Italia¹⁰⁷, hanno pesato gli andamenti dei prodotti petroliferi raffinati, concentrati soprattutto nelle Isole e interessati dalla flessione dei consumi europei di carburanti e altri prodotti petroliferi. Al netto di tale componente, le esportazioni meridionali si sarebbero contratte del 3,2%, risentendo del contributo negativo delle vendite all'estero di prodotti siderurgici e di macchinari, soprattutto dalla Puglia.

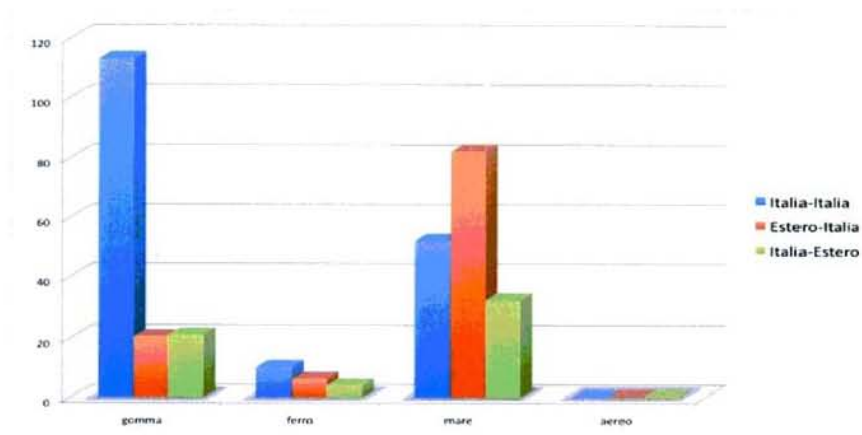
¹⁰⁶ *"Nel Mezzogiorno, invece, la caduta del prodotto nel 2013 si è accentuata. Secondo le valutazioni di preconsuntivo elaborate dalla SVIMEZ, nel 2013 il Prodotto Interno Lordo (a prezzi concatenati) è calato infatti nel Mezzogiorno del 3,5%, approfondendo la netta flessione già registrata l'anno precedente (-3,2). Non avendo inoltre beneficiato della ripresina del biennio 2010-11, l'economia delle regioni meridionali ha quindi affrontato il sesto anno di crisi ininterrotta. Purtroppo, diversamente dal Centro-Nord, non si intravedono neppure segnali di un'inversione di tendenza per il prossimo biennio, riflettendo anche il minore impatto al Sud della ripresa della domanda estera. Secondo le stime effettuate con il modello di previsione regionale SVIMEZIRPET, il PIL del Mezzogiorno dovrebbe infatti risultare ancora in calo – sia pur più moderato – sia nel 2014 (-0,8%) che nel 2015 (-0,3%), a fronte di una crescita nel Centro-Nord, dell'1,1% nel 2014 e dell'1,7% nel 2015"* (Rapporto Svimez 2014 sull'economia del Mezzogiorno, luglio 2014).

¹⁰⁷ Banca d'Italia, Le economie regionali n. 21, luglio 2014.

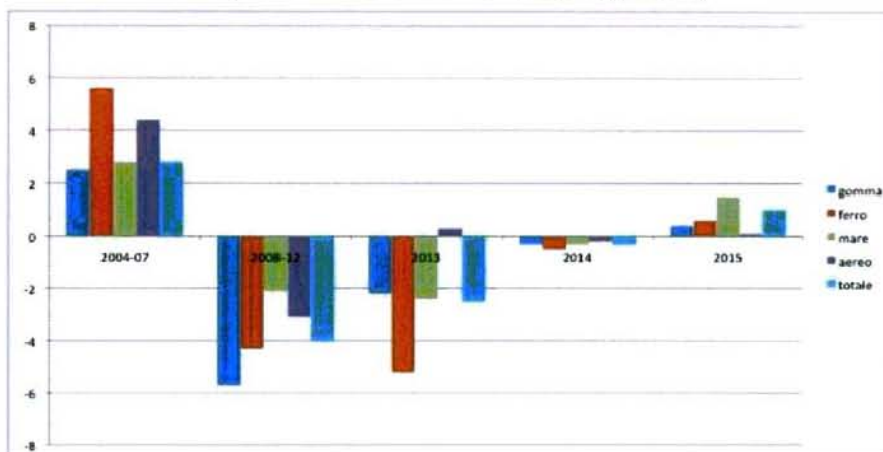
	2012		2013		Var	2012		2013		Var
	Millioni di euro	%	Millioni di euro	%	2012-13 %	Millioni di euro	%	Millioni di euro	%	2012-13 %
Piemonte	39.874	10,22	41.379	10,6	3,8	26.672	7,01	26.933	7,49	0,98
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	596	0,15	573	0,1	-3,7	261	0,07	211	0,06	-19,16
Liguria	6.843	1,75	6.420	1,6	-6,2	11.213	2,95	9.594	2,67	-14,44
Lombardia	108.144	27,72	108.084	27,7	-0,1	116.155	30,54	111.103	30,91	-4,35
Trentino-Alto Adige/Südtirol	6.920	1,77	7.133	1,8	3,1	6.013	1,58	5.842	1,63	-2,84
Veneto	51.178	13,12	52.606	13,5	2,8	37.586	9,88	37.266	10,37	-0,85
Friuli-Venezia Giulia	11.465	2,94	11.402	2,9	-0,6	6.824	1,79	6.312	1,76	-7,50
Emilia-Romagna	49.480	12,68	50.788	13,0	2,6	28.380	7,46	28.639	7,97	0,91
Toscana	32.409	8,31	31.235	8,0	-3,6	22.222	5,84	20.364	5,67	-8,36
Umbria	3.887	1,00	3.606	0,9	-7,2	2.444	0,64	2.210	0,61	-9,57
Marche	10.345	2,65	11.613	3,0	12,3	7.177	1,89	6.820	1,90	-4,97
Lazio	17.954	4,60	17.667	4,5	-1,6	29.776	7,83	25.949	7,22	-12,85
Abruzzo	6.900	1,77	6.734	1,7	-2,4	3.471	0,91	3.316	0,92	-4,47
Molise	377	0,10	338	0,1	-10,2	394	0,10	355	0,10	-9,90
Campania	9.418	2,41	9.588	2,5	1,8	10.659	2,80	10.170	2,83	-4,59
Puglia	8.867	2,27	7.947	2,0	-10,4	9.925	2,61	8.399	2,34	-15,38
Basilicata	1.154	0,30	1.012	0,3	-12,3	725	0,19	565	0,16	-22,07
Calabria	378	0,10	351	0,1	-7,0	585	0,15	555	0,15	-5,13
Sicilia	13.080	3,35	11.147	2,9	-14,8	20.966	5,51	19.989	5,56	-4,66
Sardegna	6.382	1,64	5.392	1,4	-15,5	10.659	2,80	9.678	2,69	-9,20
Regioni diverse e non specificate	4.531	1,16	4.837	1,2	6,7	28.095	7,41	25.184	7,01	-10,65
ITALIA	390.182	100,00	389.854	100,0	-0,1	380.292	100,00	359.454	100,00	-5,48
regioni più sviluppate	339.094,66	86,91	342.506,98	87,86	1,01	322.908	84,91	306.427	85,25	-5,10
regioni in transizione	13.658,86	3,50	12.465,03	3,20	-8,74	14.524	3,82	13.349	3,71	-8,09
regioni meno sviluppate	32.897,26	8,43	30.045,52	7,71	-8,67	42.860	11,27	39.678	11,04	-7,42

Valore delle esportazioni e delle importazioni per regione: anni 2002-13 (fonte Istat, 2014).

Se decisamente positivi ed incoraggianti sono i trend dei rapporti con i Paesi del Nord Africa, con importazioni in ripresa dopo le recenti criticità politiche e sociali, seguiti dagli altri Paesi Africani (+8,5%), da quelli del Far East (+7,7%) e del Medio Oriente (+7,4%), va complessivamente considerato che anche le esportazioni, che hanno sostenuto l'economia italiana in questi anni di crisi, hanno patito le incertezze del quadro economico internazionale, ove alla debolezza dei Paesi dell'area euro (che assorbono il 54% dei prodotti italiani in valore) si sommano segnali di difficoltà provenienti dai Paesi emergenti (come Brasile, India e Russia).



Trasporto di merci per modalità e percorsi al 2013 (miliardi di tonnellate-chilometro, fonte Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat e Eurostat, maggio 2014).



Trasporto di merci per modalità: variazioni percentuali (fonte Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, maggio 2014).

	2003	2007	2012	2015
Italia-Italia	51,9	52,4	51,4	51,2
Eestero-Italia	34,2	32,5	31,8	31,5
Italia-Eestero	13,8	15,0	16,8	17,2
Totale	100,0	100,0	100,0	99,8
Totale in miliardi di t-km	373,4	417,5	341,1	334,8

Trasporto di merci per percorso: quote percentuali e livelli assoluti (fonte Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, maggio 2014).

Per quanto attiene al traffico merci interno, la tabella di seguito consente di cogliere la perdurante predominanza dell'opzione modale su gomma, che da sola copre più del 55% del totale, benché in calo ormai dal 2007 con l'unica eccezione del dato relativo al 2010.

Modalità di trasporto	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Trasporti ferroviari	25.285	23.831	17.791	18.616	19.787	19.447
-di cui grandi imprese	21.197	19.918	16.232	15.139	17.279	16.982
-di cui piccole/medie imprese	4.088	3.914	1.559	3.477	2.508	2.465
Navigazione marittima di cabotaggio	52.211	47.017	49.173	53.156	53.708	51.983
Navigazione interna	93	64	76	135	144	106
Navigazione aerea	1.108	999	864	1.013	1.026	991
Autostrasporto (>50 km)	137.296	136.952	130.847	134.261	114.736	102.368
Oleodotti (>50 km)	10.923	10.455	9.714	9.606	9.476	9.662
Totale	226.916	219.318	208.465	216.787	198.877	184.557

Traffico interno delle merci per modalità di trasporto, anni 2007-12 (milioni di tonnellate-km, fonte MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2011-2012).

	2013	Gen-giu 2014
Trasporto ferroviario (var% tend) ¹⁰⁸		
Tonnellate-km	2,4	-
Trasporto aereo (tonnellate; var% tend)	1,5	4,6
Merci	1,8	5,2
Posta	-3,2	-3,8
Trasporto marittimo di container (teu, var % tend.)	4,7	-
Trasporto autostradale (veic. pes-km; va % tend.)	-2,3	0,9
Trasporto su gomma ¹⁰⁹		
Domanda nazionale	-11,4	-2,9
Domanda internazionale	7,1	7,1

Indicatori della domanda di trasporto merci nel 2013 (Elaborazioni Federtrasporto su fonti varie, 2014).

Su strada i valori positivi dei primi mesi del 2014 arrivano dopo un 2013 negativo. Tale elemento, incrociato con i dati di flusso forniti da AISCat,

¹⁰⁸ Dati Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

¹⁰⁹ I valori indicati sono i saldi fra le risposte, nell'ambito del periodico sondaggio proposto agli operatori di settore, di aumento e di diminuzione sull'andamento tendenziale della domanda (tonnellate) nella prima colonna nel primo semestre 2013 ed a seguire nel secondo semestre (previsioni).

spinge a confermare il processo di ottimizzazione da parte degli operatori dei carichi con limitazione dei viaggi a vuoto, come risulterebbe anche dal sensibile calo di passaggi nei valichi alpini, a fronte di un aumento, pur tenue, di autotrasporto internazionale.

Società	2013	2012	Var. %
Autostrade per l'Italia	9.744,5	10.004,8	-2,6
Trafofo Monte Bianco	3,27	3,46	-5,5
Trafofo S. Bernardo	0,70	0,75	-6,7
R.A.V.	27,7	29,4	-5,8
SITAF	83,2	85,4	-2,6
SAV	73,8	78,6	-6,1
ATIVA	82,2	86,6	-5,1
Asti-Cuneo	29,0	26,7	8,6
SATAP A4	528,7	537,1	-1,6
SATAP A21	591,9	607,0	-2,5
Torino-Savona	147,0	151,7	-3,1
Milano Serravalle-MI Tangenziali	271,4	275,7	-1,6
Centro Padane	302,5	309,9	-2,4
Brescia-Padova	1.312,4	1.329,5	-1,3
CAV	287,8	290,7	-1,0
Brennero	1.206,5	1.229,5	-1,9
Autovie Venete	705,5	714,9	-1,3
Autostrada dei Fiori	255,7	257,9	-0,9
Aut.le della Cisa	180,5	191,4	-5,7
SALT	353,2	367,3	-3,8
SAT	44,3	43,1	2,8
Strada dei Parchi	280,1	290,6	-3,6
Tangenziale di Napoli	77,0	78,3	-1,7
Autostrade Meridionali	135,0	132,9	1,6
Consorzio Autostrade Siciliane	222,0	223,8	-0,8
Totale	16.945,9	17.347,0	-2,3

Traffico veicoli pesanti su rete autostradale nel 2013 (milioni di veicoli-km, Fonte AISCAT, dicembre 2013).

Arriva un ulteriore segnale positivo dalle prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci: la variazione negativa (-20% nel primo semestre 2013) si ferma al 15%, considerando il periodo gennaio-novembre 2013 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La situazione migliora ulteriormente nei primi cinque mesi 2014: le prime iscrizioni di autoveicoli per il trasporto merci sono quasi 55 mila, ossia il 13% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

	gomma	ferro	mare	aereo	totale
2003	50,2	5,4	44,3	0,1	100,0
2007	49,5	6,1	44,4	0,1	100,0
2012	45,3	5,9	48,7	0,1	100,0
2015	45,2	5,7	49,0	0,1	100,0

Ripartizione modale del traffico complessivo di merci (quote percentuali, Fonte: Centro Studi Confcommercio 2014).

Per la movimentazione delle merci la modalità principale rimane, dunque, l'**autotrasporto** (55% circa del totale), elemento che poi incide

pesantemente (oltre il 63% a fronte di un valore medio europeo del 50%) sul totale del costo logistico in Italia, nonostante un calo di circa il 25% rispetto al 2007; permangono, dunque, le difficoltà nel settore degli ultimi anni, a partire dal 2005, allorquando inizia la diminuzione dei km medi percorsi dai veicoli pesanti, la cui età media è in continua crescita¹¹⁰, con una riarticolazione anche profonda del range chilometrico degli spostamenti. Altro elemento non trascurabile è che, come segnala il Centro Studi di Confcommercio (2014), nel periodo 2007-2012 i trasporti interni su gomma effettuati sul territorio nazionale dalle imprese italiane sono diminuiti del 27%, mentre quelli fatti da imprese estere sono cresciuti del 18%.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Operatori italiani	143,2	158,1	171,6	155,4	152,4	151,8	145,6	149,2	127,7	111,8
Operatori stranieri	1,0	1,0	0,9	1,0	1,1	1,1	1,3	1,5	1,4	1,3
Totale	144,1	159,2	172,4	156,5	153,5	152,9	146,9	150,7	129,1	113,1

Trasporto interno di merci su gomma (miliardi di tonnellate-chilometro, fonte Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat, maggio 2014).

Con riferimento alle percorrenze, circa il 68% del trasporto su strada si realizza su percorsi di breve raggio (entro i 100 chilometri). In linea con la tendenza europea, sembra lentamente affermarsi anche in Italia la riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza, le cui merci rappresentano peraltro il principale bacino di penetrazione per il mercato logistico intermodale. I fattori che determinano la preponderanza dei percorsi a breve raggio sono essenzialmente di carattere strutturale (distribuzione sul territorio della popolazione, localizzazione e dimensione delle imprese, vincoli legati alla dotazione di infrastrutture, caratteristiche del sistema distributivo e frammentazione del commercio al dettaglio).

Si rileva, inoltre, che ben il 98% delle tonnellate trasportate ed il 90% delle tonnellate/km è generato dal traffico interno. A livello regionale, come risulta dalle successive tabelle, i maggiori volumi di traffico si registrano in Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e Piemonte¹¹¹.

¹¹⁰ Rispetto al 2002, l'età media degli autocarri risulta, alla fine del 2011, aumentata di 1 anno e 2 mesi per quelli $\leq 3,5$ t e di 2 anni per quelli $> 3,5$ t. Di quasi due anni è cresciuta l'età media degli autoveicoli speciali e di circa un anno quella dei trattori stradali e semirimorchi. Particolarmente accentuato è l'invecchiamento dei rimorchi, con un'età media salita dai 15 anni e 3 mesi del 2002 ad oltre 20 anni nel 2011.

¹¹¹ ACI ed ANFIA, Trasporto merci su strada. Analisi economico-statistica delle potenzialità e criticità di un settore strategico per lo sviluppo sostenibile, 2013.

	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonnellate	Tkm	Km medi	Tonnellate	Tkm	Km medi	Tonnellate	Tkm	Km medi
Piemonte	28.368.052,00	927.368,00	32,70	72.301.593,00	10.478.055,00	144,90	100.669.646,00	11.405.423,00	113,30
Valle d'Aosta	940.529,00	22.346,00	23,80	799.407,00	50.230,00	62,80	1.739.935,00	72.576,00	41,70
Liguria	3.623.513,00	187.381,00	51,70	28.492.704,00	4.219.863,00	148,10	32.116.217,00	4.407.244,00	137,20
Lombardia	63.591.397,00	2.385.062,00	37,50	174.081.385,00	20.722.683,00	119,00	237.672.782,00	23.107.745,00	97,20
Trentino-Alto Adige	15.602.434,00	481.382,00	30,90	22.054.082,00	2.698.937,00	122,40	37.656.516,00	3.180.318,00	84,50
Veneto	39.850.941,00	1.760.946,00	44,20	113.132.751,00	13.774.869,00	121,80	152.983.692,00	15.535.815,00	101,60
Friuli-Venezia Giulia	6.398.523,00	276.744,00	43,30	21.480.337,00	2.729.310,00	127,10	27.878.860,00	3.006.054,00	107,80
Emilia-Romagna	31.054.545,00	1.222.965,00	39,40	129.735.615,00	14.931.082,00	115,10	160.790.161,00	16.154.046,00	100,50
Toscana	15.428.960,00	538.911,00	34,90	54.756.480,00	7.217.511,00	131,80	70.185.440,00	7.756.422,00	110,50
Umbria	3.846.507,00	213.352,00	55,50	13.582.761,00	2.274.958,00	167,50	17.429.268,00	2.488.310,00	142,80
Marche	6.482.412,00	277.230,00	42,80	20.292.841,00	3.007.419,00	148,20	26.775.253,00	3.284.648,00	122,70
Lazio	13.684.908,00	515.834,00	37,70	48.331.926,00	5.608.953,00	116,10	62.016.834,00	6.124.787,00	98,80
Abruzzo	6.155.045,00	276.137,00	44,90	18.845.285,00	3.096.907,00	164,30	25.000.330,00	3.373.044,00	134,90
Molise	584.115,00	20.081,00	34,40	1.818.390,00	244.572,00	134,50	2.402.505,00	264.652,00	110,20
Campania	8.829.621,00	351.413,00	39,80	24.320.547,00	4.676.483,00	192,30	33.150.168,00	5.027.896,00	151,70
Puglia	11.008.333,00	469.804,00	42,70	30.595.127,00	6.302.690,00	206,00	41.603.459,00	6.772.494,00	162,80
Basilicata	8.534.094,00	102.824,00	12,00	5.174.661,00	1.133.527,00	219,10	13.708.755,00	1.236.351,00	90,20
Calabria	6.277.539,00	242.571,00	38,60	8.848.695,00	1.091.677,00	123,40	15.126.234,00	1.334.249,00	88,20
Sicilia	16.450.732,00	533.194,00	32,40	15.301.961,00	1.974.311,00	129,00	31.752.693,00	2.507.505,00	79,00
Sardegna	4.380.322,00	181.508,00	41,40	16.128.975,00	878.868,00	54,50	20.509.297,00	1.060.377,00	51,70
ITALIA	291.092.520,00	10.987.054,00	37,70	820.075.525,00	107.112.903,00	130,60	1.111.168.045,00	118.099.957,00	106,30

Trasporti interni merci su gomma per titolo di trasporto e regione di origine: anno 2012 (fonte ISTAT, 2014).

	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonnellate	Tkm	Km medi	Tonnellate	Tkm	Km medi	Tonnellate	Tkm	Km medi
Piemonte	28.100.645,00	955.645,00	34,00	72.360.285,00	9.311.036,00	128,70	100.460.931,00	10.266.681,00	102,20
Valle d'Aosta	1.220.663,00	50.755,00	41,60	1.161.031,00	140.119,00	120,70	2.381.694,00	190.874,00	80,10
Liguria	3.305.473,00	164.900,00	49,90	24.915.392,00	3.302.080,00	132,50	28.220.865,00	3.466.980,00	122,90
Lombardia	64.651.504,00	2.432.305,00	37,60	175.588.167,00	20.401.259,00	116,20	240.239.672,00	22.833.564,00	95,00
Trentino-Alto Adige	15.443.264,00	455.805,00	29,50	21.276.638,00	2.056.692,00	96,70	36.719.902,00	2.512.497,00	68,40
Veneto	37.605.905,00	1.493.484,00	39,70	106.219.681,00	11.670.158,00	109,90	143.825.586,00	13.163.642,00	91,50
Friuli-Venezia Giulia	7.507.974,00	333.371,00	44,40	20.783.061,00	2.357.297,00	113,40	28.291.035,00	2.690.668,00	95,10
Emilia-Romagna	30.609.807,00	1.157.624,00	37,80	126.563.386,00	12.900.164,00	101,90	157.173.193,00	14.057.787,00	89,40
Toscana	15.592.178,00	538.522,00	34,50	52.820.196,00	6.485.364,00	122,80	68.412.374,00	7.023.886,00	102,70
Umbria	3.237.271,00	133.642,00	41,30	12.471.120,00	2.176.626,00	174,50	15.708.391,00	2.310.268,00	147,10
Marche	6.623.414,00	271.572,00	41,00	22.336.174,00	3.197.993,00	143,20	28.959.588,00	3.469.565,00	119,80
Lazio	13.966.738,00	595.967,00	42,70	51.041.386,00	6.777.454,00	132,80	65.008.124,00	7.373.421,00	113,40
Abruzzo	5.368.399,00	233.834,00	43,60	17.236.557,00	3.068.623,00	178,00	22.604.956,00	3.302.457,00	146,10
Molise	1.212.130,00	48.859,00	40,30	2.245.028,00	341.218,00	152,00	3.457.157,00	390.077,00	112,80
Campania	9.117.948,00	389.183,00	42,70	26.240.150,00	5.351.731,00	204,00	35.358.098,00	5.740.914,00	162,40
Puglia	10.887.677,00	533.465,00	49,00	27.233.434,00	5.494.191,00	201,70	38.121.111,00	6.027.656,00	158,10
Basilicata	8.730.362,00	84.478,00	9,70	5.748.966,00	1.194.851,00	207,80	14.479.328,00	1.279.329,00	88,40
Calabria	6.240.962,00	226.134,00	36,20	9.989.739,00	1.513.460,00	151,50	16.230.702,00	1.739.593,00	107,20
Sicilia	16.536.217,00	558.029,00	33,70	16.039.756,00	2.285.039,00	142,50	32.575.972,00	2.843.067,00	87,30
Sardegna	4.379.949,00	181.071,00	41,30	16.104.838,00	914.528,00	56,80	20.484.787,00	1.095.599,00	53,50
ITALIA	290.338.479,00	10.838.645,00	37,30	808.374.986,00	100.939.882,00	124,90	1.098.713.465,00	111.778.527,00	101,70

Trasporti interni merci su gomma per titolo di trasporto e regione di destinazione: anno 2012 (fonte ISTAT, 2014).

	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	Tonnellate	Tkm (1.000)	Km medi	Tonnellate	Tkm (1.000)	Km medi	Tonnellate	Tkm (1.000)	Km medi
Trasporti interni									
Fino a 50 Km	231.263.354,00	3.474.417,00	15,02	345.644.828,00	6.924.104,00	20,03	576.908.182,00	10.398.521,00	18,02
51-100 Km	31.305.981,00	2.213.366,00	70,70	146.810.385,00	9.944.769,00	67,74	178.116.366,00	12.158.135,00	68,26
101-150 Km	13.179.839,00	1.544.504,00	117,19	84.262.582,00	10.254.158,00	121,69	97.442.422,00	11.798.663,00	121,08
151-200 Km	5.118.111,00	846.795,00	165,45	64.771.677,00	10.832.520,00	167,24	69.889.788,00	11.679.315,00	167,11
201-300 Km	6.282.366,00	1.371.042,00	218,24	80.552.830,00	19.272.226,00	239,25	86.835.195,00	20.643.269,00	237,73
301-400 Km	1.774.146,00	591.113,00	333,18	36.762.642,00	12.638.036,00	343,77	38.536.788,00	13.229.149,00	343,29
401-500 Km	638.146,00	267.682,00	419,47	16.044.186,00	7.157.827,00	446,13	16.682.332,00	7.425.509,00	445,11
oltre 500 Km	776.536,00	529.724,00	682,16	33.525.856,00	23.916.242,00	713,37	34.302.393,00	24.445.966,00	712,66
TOTALE	290.338.479,00	10.838.645,00	37,33	808.374.986,00	100.939.882,00	124,87	1.098.713.465,00	111.778.527,00	101,74
Trasporti internazionali									
Fino a 50 Km	477.800,00	14.094,00	29,50	953.680,00	29.965,00	31,42	1.431.480,00	44.059,00	30,78
51-100 Km	68.052,00	5.223,00	76,74	730.827,00	57.817,00	79,11	798.879,00	63.040,00	78,91
101-150 Km	49.285,00	6.075,00	123,27	1.424.227,00	174.615,00	122,60	1.473.511,00	180.690,00	122,63
151-200 Km	38.572,00	6.956,00	180,34	696.889,00	122.324,00	175,53	735.461,00	129.281,00	175,78
201-300 Km	105.718,00	25.823,00	244,26	2.388.268,00	601.138,00	251,70	2.493.985,00	626.961,00	251,39
301-400 Km	17.933,00	6.520,00	363,55	2.530.815,00	892.931,00	352,82	2.548.748,00	899.451,00	352,90
401-500 Km	8.969,00	4.040,00	450,44	3.092.691,00	1.387.492,00	448,64	3.101.660,00	1.391.532,00	448,64
oltre 500 Km	137.828,00	123.548,00	896,39	9.878.433,00	8.778.214,00	888,62	10.016.260,00	8.901.761,00	888,73
TOTALE	904.156,00	192.278,00	212,66	21.695.828,00	12.044.496,00	555,15	22.599.985,00	12.236.774,00	541,45

Trasporti merci su gomma, interni ed internazionali per titolo di trasporto e classe di percorrenza: anno 2012 (fonte ISTAT, 2014).

Il **trasporto ferroviario** delle merci rappresenta, invece, una quota di traffico minoritaria (circa il 6%, mentre in altri Paesi europei si attesta tra il 12 ed il 18%), peraltro in calo dal 2007 (circa 70 milioni di treni-km) al 2010 (42 milioni di treni-km). In un confronto a livello europeo il nostro Paese si colloca dietro Gran Bretagna, Francia e Germania e ben al di sotto della media UE 27. Come segnalato di recente dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti (luglio 2014) oltre alla difficile congiuntura economica, va rilevato che il settore del trasporto merci italiano serve un bacino essenzialmente locale (quota limitatissima delle merci in transito sul territorio nazionale, diversamente da quanto accade in Germania, ove è circa il 4% del totale movimentato) e, peraltro, sconta una generalizzata valutazione molto critica da parte degli operatori del sistema ferroviario italiano, considerato inadeguato sia per dotazione infrastrutturale sia per offerta di servizi in termini di tempi e costi.

	2010		2011		2012	
	tonn	tonn km	tonn	tonn km	tonn	tonn km
Grandi imprese						
Nazionale	20.535.896	7.187.692	22.621.555	7.168.559	22.955.967	7.343.297
Internazionale in Entrata	28.181.323	5.237.046	33.975.931	6.200.620	31.673.099	5.758.214
Internazionale in Uscita	15.726.930	2.714.135	22.334.065	3.909.324	20.761.602	3.746.704
Transito	149	44	902	580	848	434
Totale	64.444.298	15.138.917	78.932.453	17.279.083	75.391.516	16.848.649
Percorrenza media	234,9		218,9		223,5	
Movimento treni merci¹¹²	35.018		36.964		36.432	
Piccole e medie imprese						
Nazionale	7.648.317	1.602.861	10.020.021	1.977.497	10.092.315	2.712.767
Internazionale in Entrata	7.510.811	1.206.608	1.999.277	332.204	2.013.851	413.604
Internazionale in Uscita	4.831.240	667.745	858.931	198.483	1.007.687	269.402
Transito	-	-	-	-	-	-
Totale	19.990.368	3.477.214	12.878.229	2.508.184	13.113.853	3.395.773
Percorrenza media	173,9		194,8		258,9	
Movimento treni merci	5.850		4.638		5.446	
Totali						
Nazionale	28.184.213	8.790.553	32.641.576	9.146.056	33.048.282	10.056.064
Internazionale in Entrata	35.692.134	6.443.654	35.975.208	6.532.824	33.686.950	6.171.818
Internazionale in Uscita	20.558.170	3.381.880	23.192.996	4.107.807	21.769.289	4.016.106
Transito	149	44	902	580	848	434
Totale	84.434.666	18.616.131	91.810.682	19.787.267	88.505.369	20.244.422
Percorrenza media	220,5		215,5		228,7	
Movimento treni merci	40.868		41.602		41.878	

¹¹² Non sono compresi gli spostamenti delle locomotive singole.

Merci trasportate e movimenti di treni per dimensione di impresa: anni 2010-12 (fonte ISTAT 2013).

Il traffico ferroviario merci in Italia negli ultimi anni è, dunque, calato in modo deciso (dai 70,7 milioni di treni/km del 2008 ad appena 43,2 milioni del 2013, quota modale al 6,5%, valore minimo europeo), con le imprese ferroviarie non riconducibili al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane cresciuta con forza (13,5 milioni di treni/km, con un incremento del 5% su base annua, erodendo però solo le quote del vettore nazionale)¹¹³.

Sulla base dei dati forniti dal Gruppo FS Italiane la domanda di trasporto ferroviario di merci soddisfatta nel 2013 è stata di circa 23 miliardi di tkm (+2,4% rispetto al 2012). L'offerta di treni-km è stata di 46,1 milioni (circa +1% su base annua), con una crescita anche del carico medio che, fra i due anni a confronto, passa da 491 a 500 (fonte Federtrasporto, 2014).

Il settore ferroviario, anche a causa delle diffuse criticità della rete che impone significative limitazioni all'utilizzo sia di differenti sagome sia di treni lunghi (e, come nel caso delle navi, si sta procedendo a sperimentare l'utilizzo di treni sempre più lunghi anche in Europa¹¹⁴ e, finalmente, anche in Italia, sulla linea del Brennero), mantiene rilevanza molto limitata per il traffico internazionale in transito sul territorio italiano. In una situazione complessivamente difficile con diversi nodi strutturali (in taluni casi la manovra di un treno ai terminal di partenza e arrivo può pesare anche per il 15% sul costo totale del convoglio), si possono tuttavia cogliere interessanti segnali in controtendenza, in termini di

¹¹³ Le imprese associate in Fercargo rappresentano una realtà ormai consolidata del panorama ferroviario italiano: i dipendenti diretti sono oggi circa 1.700 (erano appena 512 nel 2008). Nel 2013 hanno trasportato circa 40 milioni di ton di merci, 26,8 milioni delle quali con il traffico combinato e 13,9 con il tradizionale. Se guardiamo all'origine e destinazione delle merci, 5,6 milioni sono state spostate all'interno del Paese, 14 milioni di ton hanno riguardato merci in esportazioni e 20,4 milioni merci in importazione. Interessante anche la crescita nel tempo del carico medio per treno che è passato dalle 48 ton del 2008 alle 705 di oggi. I treni prodotti a settimana sono oggi circa 1.500 (Comitato centrale Albo Autotrasportatori, "Strada-rotata, qualcosa torna a muoversi", luglio 2014).

¹¹⁴ Si guardi esemplificativamente al Progetto di ricerca *Marathon* ("Make rail the hope for protecting nature"), cofinanziato dalla Commissione Europea e finalizzato al miglioramento dei servizi ferroviari per aiutare a creare capacità sulla rete europea e contribuire all'industrializzazione dei trasporti tra porti, interporti, mega hub e terminal. In linea di massima si può rispondere a tale necessità utilizzando l'innovazione tecnologica per permettere il trasporto di più merci con le stesse risorse a costi marginali. A questo riguardo la creazione di treni più lunghi è promettente, con il potenziale di aumentare sostanzialmente la produttività delle linee ferroviarie, come dimostra l'esperimento (tra gennaio ed aprile 2014), tra Lione e Nîmes, del treno merci più lungo d'Europa (1.500 metri, 400 tonnellate), trainato da due locomotori.

progetti di potenziamento, ma soprattutto nel campo dell'intermodalità e della collaborazione col trasporto su strada, al fine di vincere quelle rigidità connaturate nel settore ferroviario e che rendono complesso perseguire realizzare i tradizionali due obiettivi della domanda delle imprese (contenimento dei costi e velocità nell'adeguamento dell'offerta).

Le imprese ferroviarie e gli Mto (*Multimodal Transport Operator*) hanno, dunque, messo in campo, già da qualche tempo, novità interessanti con l'obiettivo di conquistare nuovi clienti, mirando ad aumentare l'efficienza con l'abbattimento dei costi, consentendo l'accesso al trasporto intermodale anche a vettori e imprese di trasporto che non siano in grado di comprare tutti gli slot del convoglio (treni "multicliente", che magari garantiscano flussi costanti anche se non elevati di merci).

Il traffico intermodale caratterizza soprattutto le relazioni internazionali e per gran parte si sviluppa in alcuni grandi terminal ferroviari localizzati lungo la pianura Padana, in corrispondenza delle direttrici di adduzione verso i principali valichi alpini che connettono l'Italia con in Paesi del Centro-Nord Europa (Sempione, Gottardo, Brennero), con quelli dell'Est Europa (Tarvisio) e dei Balcani (Villa Opicina).

Il trasporto intermodale nel 2010 ha rappresentato il 40% del traffico totale gestito dalla rete ferroviaria e nel 2011 (si veda tabella successiva) sono state movimentate oltre 50 milioni di tonnellate (valore secondo solo a quello tedesco in Europa), ossia un volume di affari costituito per il 68% da container e casse mobili (con il combinato ferro-mare), per il 15% da veicoli stradali accompagnati e per il restante 17% da rimorchi non accompagnati.

	2009		2010		2011		2012	
	Tonnellate	Tonnellate km	Tonnellate	Tonnellate km	Tonnellate	Tonnellate km	Tonnellate	Tonnellate km
Container e casse mobili	23.074.793	6.070.555	23.813.813	5.363.938	34.274.950	7.205.892	33.985.150	7.173.075
Semirimorchi non accompagnati	4.764.656	989.709	4.443.067	858.324	8.658.545	1.599.582	9.554.085	1.826.115
Veicoli stradali accompagnati	6.440.988	792.829	7.097.960	886.815	7.500.807	940.267	5.468.473	682.771
Sconosciuto	84.446	14.063	92.236	13.479	55.460	4.386	8.148	552
Totale	34.364.883	7.867.156	35.447.076	7.122.556	50.489.762	9.750.127	49.015.856	9.682.513
Percorso medio		228,9		200,9		193,1		197,5

Trasporto ferroviario intermodale di merci realizzato dalle grandi imprese per unità di trasporto intermodale: anni 2009-2012 (tonnellate in valore assoluto, tonnellate-km in migliaia, percorso medio in chilometri; fonte: ISTAT, 2013).

Il movimento totale di merci del sistema interportuale italiano nel 2012, secondo i dati pubblicati a luglio 2014 da Unione Interporti Riuniti, è

stato superiore a 1,83 mln TEU (1,73 nel 2011), la maggior parte dei quali (71%) all'interno dei terminal di Interporto Quadrante Europa (36%, 667.000 TEU), CIM di Novara (21%, 380.000 TEU) ed Interporto Padova (14%, 250.000 TEU). In aggiunta a tali strutture, quantità elevate di TEU movimentati si sono avute nei terminal di Interporto di Bologna (151.000 TEU), Interporto di Trento (144.000 TEU), interporto di Rivalta Scrivia (105.333 TEU), CePIM (55.000 TEU) e Polo Logistico Intergrato di Mortara (48.000 TEU). Infine 3 interporti non hanno evidenziato alcuna movimentazione nel 2012: Interporto di Vado, Interporto della Toscana Centrale e Interporto Centro Italia Orte (il cui terminal era in fase di completamento).

A tali dati devono sommarsi i treni di tipo convenzionale, movimentati da alcuni terminal, ossi nel 2012 di 136.648 unità (105.847 nel 2011). Solo tre strutture hanno evidenziato più di 20.000 carri ferroviari movimentati: CePIM (44.000), Interporto Quadrante Europa (29.000) e Interporto di Bologna (24.000). In sette interporti nel 2012 non sono state osservate movimentazioni di carri ferroviari, mentre nelle restanti undici strutture se ne sono movimentati meno di 10.000.

Il **comparto marittimo**, pur con una dinamica più debole in confronto al trend globale e dell'area euro, detiene il 55% delle esportazioni italiane extra UE. Del complesso delle merci movimentate in entrata ed in uscita dall'Italia il 53,50% viaggiano via mare: il 27,8% di queste è diretto verso i Paesi del continente europeo ed il 30% circa si muove da e verso l'Asia¹¹⁵.

Guardando nel dettaglio i più recenti dati di settore, nel 2013 il complesso degli scambi extra-comunitari via mare dell'Italia ha raggiunto quota 211 miliardi di euro (a prezzi correnti), 110 dei quali in importazione. In termini percentuali questi valori incidono, rispettivamente, per il 68,3 ed il 55,6% sui corrispondenti flussi complessivi di import e di export dell'intera economia nazionale.

Le aree maggiormente interessate dalle esportazioni via mare sono l'America e l'Asia, rispettivamente con circa 31 e 35 miliardi di euro registrati nel 2013. Sul fronte delle importazioni, però, il divario tra queste due aree si amplifica notevolmente, con un valore dei prodotti asiatici importati via mare che sfiora i 54 miliardi di euro, pari all'81,4% del totale import di provenienza asiatica, con una punta del 93,8% per l'area del Medio Oriente (18,8 miliardi) per via soprattutto degli scambi di prodotti energetici. Via Oceano Atlantico, invece, le importazioni dell'Italia si fermano a 15 miliardi di euro, pari al 67,9% del totale dell'import dall'America, di cui la maggior parte proveniente dai Paesi dell'America Centro-meridionale (8,2 miliardi di euro).

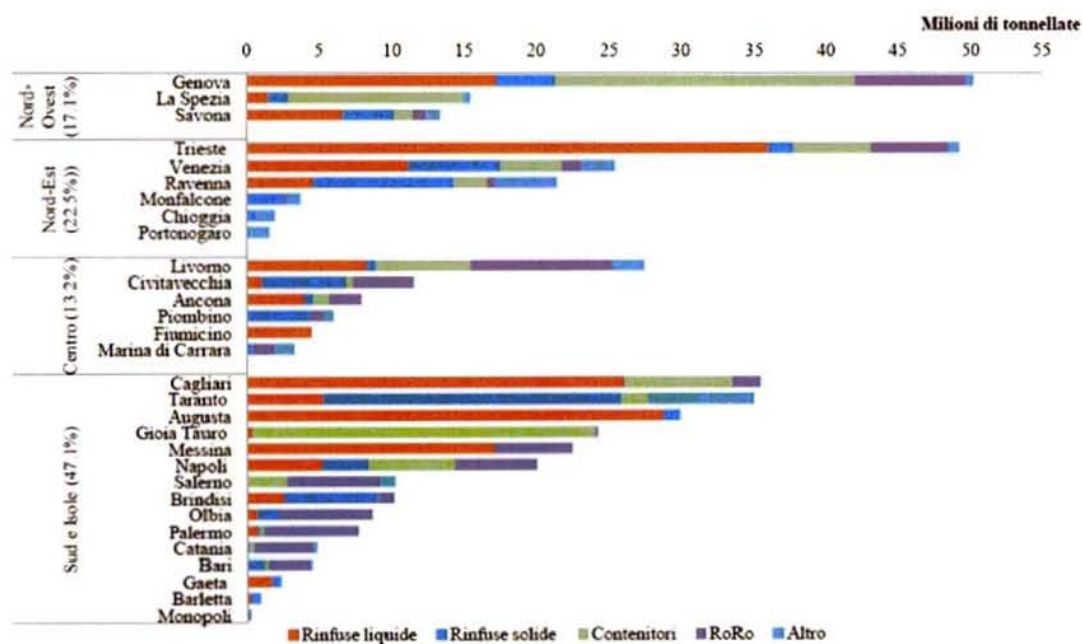
I principali dati sulla consistenza del trasporto marittimo delle merci per regione e ripartizione territoriale riflettono l'eterogeneità del network

¹¹⁵ Coeweb, Istat, 2013.

portuale italiano, in cui si ritrovano scali molto diversi in termini di dimensione operativa e grado di specializzazione merceologica.

	Merci (migliaia di tonnellate) anno 2012				
	sbarchi	imbarchi	totale	navi	stazza
Abruzzo	1.820	288	2.107	471	3.207
Calabria	17.111	17.395	34.506	64.337	298.599
Campania	13.306	6.951	20.257	97.369	339.168
Emilia-Romagna	19.436	3.009	22.445	4.343	37.012
Friuli-Venezia Giulia	39.218	8.601	47.819	4.993	108.246
Lazio	13.673	5.015	18.687	12.624	228.399
Liguria	48.051	21.563	69.614	11.109	359.320
Marche	5.326	3.005	8.330	2.421	47.493
Molise	19	237	256	825	1.267
Puglia	32.152	20.536	52.689	10.155	135.610
Sardegna	29.072	24.075	53.147	66.106	346.765
Sicilia	42.268	41.409	83.677	124.455	498.685
Toscana	18.704	13.152	31.856	48.871	297.114
Veneto	25.115	5.725	30.840	5.161	92.813
Porti minori	486	107	593	1.924	14.260
TOTALE	305.757	171.066	476.823	455.164	2.807.961
Regioni più sviluppate	104.837	86.291	191.129	89.522	1.170.400
Regioni in transizione	30.911	24.600	55.510	67.402	351.239
Regioni meno sviluppate	169.523	60.068	229.591	296.316	1.272.062

Movimento merci per regione (anno 2012, fonte MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2011-2012).



Porti italiani per movimento merci, specializzazione merceologica ed area geografica, 2012 (fonte Autorità di Regolazione dei Trasporti, 2014).

Per ciò che concerne le diverse tipologie di traffico, il dato relativo agli ultimi anni ha confermato come i porti *gateway* (Nord Tirreno e Nord Adriatico), potendo servire il territorio produttivo dell'interno e nel contempo agire come porta di accesso dei traffici oceanici diretti al centro Europa, stiano reggendo la concorrenza meglio degli *hub* di trasbordo, che hanno perso gradualmente quote di mercato, incidendo in modo negativo sulla performance del settore a livello nazionale.

Il dettaglio sulla movimentazione contenitori nei principali porti italiani nel periodo 2009-2013 restituisce invece una complessiva situazione di leggera ripresa determinata da una risposta differenziata alla crisi economica, con la crescita dei porti liguri e dell'Alto Adriatico e, per quanto riguarda la *transshipment*, il recupero dei traffici a Gioia Tauro cui fa da contraltare la forte difficoltà di Taranto (-24,1% nel 2013, ma in ripresa nei primi sei mesi del 2014).

Nel 2013 i porti italiani che hanno movimentato un consistente traffico container hanno superato quota dieci milioni di teu, crescendo del 5,7% sul 2012. La crescita è ben diffusa e coinvolge quasi tutti i porti principali, eccetto Genova che perde, seppur poco (-1,2%, ma in netta ripresa nei primi sei mesi del 2014, +7,9% rispetto allo stesso periodo 2013), mentre per Napoli il calo percentuale è a doppia cifra (-12,8% e prosegue nel primo quadrimestre 2014, con un calo dell'11,7% rispetto all'analogo periodo 2013). I valori più elevati di incremento sono di Catania (+38,2%) e Salerno (+29,4% e, nel primo semestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto campano ha registrato complessivamente un incremento del 34% di container e merci imbarcate e sbarcate rispetto alla prima metà del 2013.).

	2009	2010	2011	2012	2013
Savona-Vado	196.317	196.434	170.427	75.282	74.080
Genova	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	2.038.940
La Spezia	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.218	1.300.000
Marina di Carrara	6.168	7.793	5.455	99	-
Livorno	592.050	628.489	637.798	549.047	560.000
Piombino	-	-	-	-	-
Civitavecchia	28.338	41.536	38.165	50.965	49.600
Napoli	515.868	534.694	526.768	546.818	477.020
Salerno	269.300	234.809	235.209	208.591	270.000
Gioia Tauro	2.857.440	2.852.264	2.304.987	2.721.104	3.100.000
Taranto	741.428	581.936	604.404	263.461	200.000
Brindisi	722	1.107	485	97	-
Bari	55	680	11.121	29.398	31.412
Ancona	105.503	110.395	120.674	142.213	151.000
Ravenna	185.022	183.577	215.336	208.152	225.000
Chioggia	-	-	-	-	-
Venezia	369.474	393.913	458.363	429.893	448.132

Portonogaro	-	40	-	40	-
Monfalcone	1.417	1.166	591	812	550
Trieste	276.957	281.643	393.186	408.023	450.000
Catania	21.791	20.560	17.659	22.087	28.887
Augusta	19	78	-	200	203
Palermo	30.111	33.495	28.568	22.784	20.000
Pozzallo				3.522	3.987
Cagliari-Sarroch	736.984	629.340	603.236	621.536	656.000
Totale	9.514.654	9.777.962	9.526.808	9.612.626	10.076.744

Movimento contenitori nei principali porti italiani: sbarchi+imbarchi+trasbordi, anni 2009-2013 (TEUs, fonte Assoporti e Contship Italia, 2014).

Guardando nel complesso ai movimenti degli scali, si rileva che se il traffico rinfusiero si concentra nei porti più prossimi agli impianti industriali di riferimento (Taranto, Ravenna, Venezia, Brindisi e Piombino) o, come a Trieste, di punti di accesso a infrastrutture di trasporto di idrocarburi, la specializzazione nei traffici Ro-Ro è degli scali insulari, in quanto tale modalità è funzionale a garantire continuità territoriale al traffico merci, e dei porti che presentano una buona connessione alla rete autostradale.

PORTI	Contenitori	Rinfusa liquida	Rinfusa solida	Ro-Ro	Altro carico	Totale
Ancona	1.188	462	618	2.238	57	4.563
Augusta	1	24.650	158	15	59	24.883
Bari	359	9	1.247	1.430	367	3.413
Barletta	-	276	640	0	552	1.468
Brindisi	2	2.506	6.360	618	745	10.231
Cagliari	7.102	1.247	516	3.641	71	12.576
Catania	224	221	301	1.720	239	2.705
Chioggia	3	-	552	1	1.864	2.421
Civitavecchia	336	1.469	4.633	3.531	267	10.236
Falconara Marittima	2	3.744	5	2	-	3.753
Fiumicino	-	4.928	-	2	-	4.930
Gaeta	-	2.070	578	-	91	2.738
Gela	-	3.906	-	-	-	3.906
Genova	13.645	18.032	1.829	8.117	831	42.453
Gioia Tauro	26.238	618	51	81	412	27.399
La Spezia	9.587	1.541	1.571	15	304	13.017
Lipari	-	1.664	-	115	19	1.798
Livorno	4.794	6.975	644	6.728	1.375	20.515
Marina Di Carrara	11	17	929	1.285	876	3.118
Messina	0	86	11	8.952	6	9.055
Milazzo	-	14.747	-	154	128	15.029
Monfalcone	3	-	337	1.015	2.457	3.812
Napoli	2.932	5.165	632	3.442	584	12.756
Olbia	0	9	185	6.769	311	7.275
Oristano	-	332	1.110	-	22	1.464
Ortona	-	857	404	2	119	1.382
Palermo	182	1.861	54	5.366	111	7.574
Piombino	-	227	3.696	2.623	619	7.164
Ponte Fornaci	-	3.799	19	3	1	3.821
Porto Empedocle	-	154	778	62	339	1.333
Porto Foxi	2	24.629	3	1	-	24.635
Porto Nogaro	-	-	570	-	1.293	1.863
Porto Torres	-	958	1.323	1.771	111	4.163
Portovesme	-	150	1.674	72	308	2.204
Pozzallo	21	65	764	103	173	1.127
Ravenna	2.101	5.385	9.469	1.191	4.257	22.402
Reggio Di Calabria	-	-	154	5.904	104	6.162
Salerno	1.009	41	78	4.184	207	5.519
Santa Panagia	-	12.158	-	-	-	12.158
Savona	1.367	6.813	3.908	1.396	618	14.102
Taranto	1.252	5.902	18.754	4.255	5.047	35.210
Termini Imerese	1	-	150	1.203	-	1.355
Trapani	558	210	146	368	23	1.305
Trieste	3.555	28.984	1.656	6.523	1.426	42.144
Venezia	2.500	9.557	8.162	1.278	3.101	24.598
Altri porti	40	4.351	2.173	3.329	1.199	11.091
TOTALE	79.015	200.771	76.841	89.505	30.691	476.823

Merce nel complesso della navigazione per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco: anno 2012 (migliaia di tonnellate, fonte MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2011-2012)

Con riferimento al mercato delle rotte da/per l'Italia delle Autostrade del Mare, il network portuale implementato dalle compagnie di navigazione per il trasporto combinato strada-mare nel bacino mediterraneo prevede un sistema di rotte molto articolato, su cui si svolgono servizi di linea Ro-Ro, ad alta velocità e frequenza. Un quadro di sintesi del comparto può tracciarsi ricordando che negli ultimi due anni:

- nei collegamenti con la Sicilia l'offerta di stiva rimane invariata (riduzione di partenze settimanali e di linee, ma con l'utilizzo di navi di capacità maggiore per la ottimizzazione dei costi);
- a seguito dei significativi cali nei flussi generati/attratti dalla Sardegna (contrazione nella domanda turistica e crisi di molte grandi realtà industriali sarde) si è ridimensionata l'offerta;
- si incrementano i collegamenti verso i porti esteri del Mediterraneo, soprattutto in termini di capacità di stiva (da 240.000 metri lineari settimanali a circa 280.000), con un leggero incremento anche delle partenze settimanali ed una lieve riduzione nel numero delle linee. Si amplia ulteriormente il network dei Paesi mediterranei, che include, tra quelli dell'Ue, Italia, Spagna, Francia, Grecia, Malta e, fra quelli extra-Ue, Marocco, Libia, Tunisia, Egitto, Montenegro, con un crescente numero di porti serviti;
- i mezzi pesanti che utilizzano abitualmente le AdM sono circa 1.500.000 l'anno, così da avere una capacità di riempimento di stiva che si attesta intorno al 50%.

Il trend per il 2013 del traffico cargo degli **aeroporti** italiani evidenzia il riavvio della ripresa, iniziata nel 2009 e interrotta solo dal dato negativo del 2012 (-5 %, sia per le merci sia per la posta). Nell'arco dell'ultimo quinquennio, recuperato quasi completamente il traffico perso negli ultimi anni ed il numero di tonnellate trasportate, il movimento merci è aumentato del 16,6%: il 2013 segnala una crescita dell'1,8% rispetto al 2012, grazie soprattutto alle prestazioni dell'export verso i Paesi del Medio Oriente e del Far East, realizzate nel corso del secondo semestre dell'anno, con un totale di tonnellate movimentate nell'anno pari a 907.485.

Il livello di concentrazione del mercato aereo italiano rimane sostanzialmente immutato ed in capo ai tre scali principali (Malpensa, Fiumicino e Bergamo) che, complessivamente, movimentano 674 mila tonnellate (il 75,4% del traffico nazionale cargo).

Primi nella classifica nazionale rimangono i due hub di Malpensa e Fiumicino, con una quota di mercato rispettivamente pari al 46,3% e al 16%; Malpensa, che ha movimentato 430.344 tonnellate (+3,9% sul 2012), pari al 51,1% del totale nazionale e, come segnala il rapporto dell'Enac sulla movimentazione negli aeroporti italiani (marzo 2014) con una quasi totalità di traffico internazionale (99,4%). Bergamo-Orio al Serio (13,1%) conferma il proprio ruolo di terzo scalo merci del Paese.

Seguono Venezia, Brescia e Bologna che detengono, rispettivamente una quota di mercato pari a circa il 4,5% del totale.

Aeroporto	Cargo (tons)	Var % su 2012	Merci Avio	Merci Superficie	Posta
Alghero	33,60	-97,9	33,60	0,00	0,00
Ancona	6.656,00	-3,0	5.813,00	0,00	843,00
Bari	2.033,00	1,7	256,00	0,00	1.777,00
Bergamo	116.112,00	-0,8	115.975,00	137,00	0,00
Bologna	44.149,62	8,6	33.555,85	10.593,77	0,00
Brescia	39.915,00	-2,0	2.949,00	10.308,00	26.658,00
Brindisi	15,00	-77,6	15,00	0,00	0,00
Cagliari	3.361,00	10,1	1.895,00	0,00	1.466,00
Catania	6.123,00	-22,5	5.561,00	1,00	561,00
Firenze	330,60	-7,8	119,60	211,00	0,00
Genova	4.684,64	36,7	763,42	3.921,22	0,00
Lamezia T.	1.642,00	-3,3	95,00	0,00	1.547,00
Milano LIN	19.614,00	-1,0	14.847,00	0,00	4.767,00
Milano MXP	430.343,00	3,9	421.277,00	0,00	9.066,00
Napoli	7.514,58	42,3	3.421,78	1.973,01	2.119,79
Olbia	283,99	108,8	283,92	0,00	0,07
Palermo	1.533,00	-35,2	462,00	0,00	1.071,00
Pescara	721,13	-40,9	12,22	0,00	708,91
Pisa	2.422,00	-67,2	1.858,00	459,00	105,00
Reggio Cal.	101,11	-11,3	101,11	0,00	0,00
Rimini	843,63	13,2	596,93	0,00	246,71
Roma CIA	16.436,00	-3,0	16.432,00	0,00	4,00
Roma FCO	141.911,00	-0,9	135.086,00	0,00	6.825,00
Torino	9.689,45	-8,1	1.011,50	8.677,92	0,03
Trapani	36,21	-6,6	36,21	0,00	0,01
Treviso	0,04	-99,9	0,00	0,00	0,04
Trieste-Ronchi dei L.	573,00	-10,3	204,00	369,00	0,00
Venezia	45.662,19	11,7	37.680,50	7.934,28	47,40
Verona	4.745,00	-4,9	534,00	4.211,00	0,00
TOTALI	907.484,79	1,50	800.875,63	48.796,21	57.812,96

Totali merci per aeroporto e ripartizione per tipologia al 2013 (Fonte Assaeroporti, 2014).

Aeroporto	Cargo (tons)	Var %
Alghero	4,2	-7,3
Ancona	2.768,0	-4,8
Bari	852	3,0
Bergamo	42.335,0	-9,2
Bologna	18.097,0	-1,5
Brescia	19.469,0	11,6
Brindisi	4,0	-33,3
Cagliari	1.215,0	-10,7
Catania	2.563,0	2,9
Cuneo	150,0	-
Firenze	141,0	20,0
Genova	1.513,1	-31,6
Lamezia T.	631,0	-13,2
Milano LIN	7.368,0	-13,9
Milano MXP	193.954,0	12,2
Napoli	3.824,6	81,2
Olbia	88,9	4,5
Palermo	587,0	-7,7
Pescara	8,0	-98,5
Pisa	1.823,0	86,2
Reggio Cal.	19,4	-59,2
Rimini	217,1	-44,2
Roma CIA	6.654,0	-9,6
Roma FCO	56.356,0	0,1
Torino	2.938,1	-31,0
Trapani	5,5	-60,9
Treviso	184,0	-46,0
Trieste-Ronchi del L.	0,0	-100
Venezia	17.810,2	1,6
Verona	2.127,0	16,9
TOTALI	383.707,0	4,6

Totali movimenti cargo (tons) nel periodo gennaio-maggio 2014 (Fonte Assaeroporti, 2014).

Nell'ambito di previsioni ampiamente positive sul lungo periodo alla scala globale, a condizione di un recupero in termini di gap infrastrutturale (mancanza di dogane, magazzini specializzati e servizi di base minimi per un'efficiente catena logistica, bassa connessione con altre reti), l'Italia potrebbe trovare spazi rispetto ai principali Paesi europei concorrenti: la quota di mercato italiana in questo segmento è, infatti, pari a circa il 6%, contro il 30% tedesco ed il 10% francese.

3.4. Mobilità in ambito urbano e Trasporto Pubblico Locale

Come ricordato in forme anche ridondanti, le città sono il cuore della vita europea: in esse vive più del 70% della popolazione UE (valore

percentuale in crescita¹¹⁶) e si crea circa l'85% del PIL continentale, generando una crescente domanda di mobilità, in prevalenza del sempre più ampio parco di automobili private in circolazione, così da determinare problemi di congestione e vivibilità urbana (insicurezza, rumore, inquinamento atmosferico) e, dunque, ostacolare in maniera preoccupante il conseguimento degli obiettivi UE per un sistema di trasporto efficiente e competitivo.

Secondo quanto evidenziato dall'ultimo Eurobarometro sul tema "Attitudes of Europeans towards urban mobility" (dicembre 2013, con base dati di maggio e giugno), il 50% dei cittadini europei usa la macchina ogni giorno, percentuale maggiore della somma di quanti quotidianamente usano la bicicletta (12%) o il trasporto pubblico (16%). In una fase di forte calo della domanda di mobilità e del tasso di mobilità (quota di persone che ogni giorno effettua almeno uno spostamento) in Italia si osserva da qualche anno anche un decremento del volume di viaggi effettuati dai cittadini, con variazioni superiori anche a quelle del PIL, che solo nel 2013, anno peraltro non positivo per l'economia italiana, pare avere un punto di rottura.

Nel giorno medio feriale gli spostamenti complessivi della popolazione italiana (14-80 anni) hanno di nuovo superato la soglia dei 100 milioni (+2,8% rispetto al 2012) ed il volume dei passeggeri*km è aumentato addirittura del +9,6% (da 1,26 miliardi del 2012 a 1,38 miliardi nel 2013).

	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Spostamenti totali in un giorno medio feriale	126,2	123,5	128,1	125,4	123,8	106,6	97,5	100,2
Passeggeri*km totali in un giorno medio feriale	1.216,2	1.452,0	1.561,0	1.432,8	1.381,4	1.302,2	1.261,2	1.381,8

Dinamica della domanda di mobilità: valori assoluti in milioni (fonte ISFORT, maggio 2014).

	2000-12	2007-12	2008-12	2011-12	2012-13
Spostamenti totali in un giorno medio feriale	-22,7	-21,4	-23,9	-8,5	+2,8
Passeggeri*km totali in un giorno medio feriale	+3,7	-13,1	-19,2	-4,6	+9,6

Dinamica della domanda di mobilità: variazioni percentuali (fonte ISFORT, maggio 2014).

Il dato del 2013, auspicabilmente precursore di una ripresa complessiva, arriva dopo una massiccia riduzione complessiva degli spostamenti, soprattutto per la componente urbana, passata dai circa 80 milioni di spostamenti nel giorno medio feriale del 2007 ai poco meno di 60 milioni del 2012 (-36,7%). Nel solo 2012 il decremento annuo è stato superiore ai 10 milioni di spostamenti in valore assoluto (-16,2%). Diminuisce

¹¹⁶ La proporzione della popolazione europea che vive nelle aree urbane è cresciuta dal 71% del 2000 al 73% del 2010, con un trend che si ipotizza possa continuare con un valore atteso dell'82% nel 2050 (United Nations, Department of Economic and Social affairs, Population Division, 'World urbanisation prospects: the 2011 revision').

soprattutto il viaggio di breve raggio: nel 2007 gli spostamenti inferiori ai 10 km rappresentavano il 74% del totale, nel 2013 sono arrivati al 68,9%. Negli ultimi cinque anni si delinea un progressivo aumento della quota di mobilità extra-urbana (dal 37,4% delle percorrenze registrate nel 2008 al 41% nel 2013).

	2013	2012	2011	2008
Spostamenti urbani in un giorno medio feriale (milioni)	59,1	58,6	69,9	80,2
Spostamenti extraurbani in un giorno medio feriale (milioni)	39,7	37,9	34,1	46,6
% spostamenti urbani sul totale degli spostamenti	59,0	60,1	65,6	62,6
% spostamenti extraurbani sul totale degli spostamenti	41,0	39,9	34,4	37,4

Dinamica della domanda di mobilità urbana ed extraurbana: valori assoluti e percentuali (Fonte ISFORT, maggio 2014).

	2013	2012	2011	2010	2008	2007	2000
Spostamenti a vocazione urbana (fino a 10 km)	68,9	70,4	72,5	73,3	73,2	73,5	79,8
Spostamenti di media distanza (10-50 km)	27,7	26,6	24,6	24,0	26,6	23,5	18,1
Spostamenti a lunga distanza (oltre 50 km)	3,3	3,0	2,9	2,7	3,3	3,0	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ripartizione degli spostamenti totali per distanza percorsa (valori percentuali sul totale, fonte ISFORT, maggio 2014).

Crollano gli spostamenti per tempo libero (dal 32,7% degli spostamenti totali nel 2008 al 23,9% nel 2013) ed è diminuito in misura rilevante anche il montante degli spostamenti per lavoro (oltre 5 milioni in meno), ma per effetto della forte riduzione della domanda complessiva il decremento non si è tradotto in una perdita di peso relativo (anzi gli spostamenti per lavoro passano dal 30,8% del totale nel 2008 al 31,2% nel 2013).

	2013	2012	2008
Lavoro	31,2	31,0	30,8
Studio	6,5	5,5	5,1
Gestione familiare	38,4	40,0	31,4
Tempo libero	23,9	23,4	32,7
Totale	100,0	100,0	100,0

Ripartizione domanda di mobilità per motivazione: valori percentuali (fonte ISFORT, maggio 2014).

	2013	2012	2008
Lavoro	24,8	23,4	24,0
Studio	5,2	4,5	3,9
Gestione familiare	44,9	46,8	37,4
Tempo libero	25,2	25,2	34,8
Totale	100,0	100,0	100,0

Ripartizione domanda di mobilità urbana per motivazione: valori percentuali (fonte ISFORT, maggio 2014).

	2013	2012	2008

Lavoro	40,3	42,2	42,5
Studio	8,4	7,0	7,2
Gestione familiare	29,0	30,0	21,4
Tempo libero	22,3	20,8	28,9
Totale	100,0	100,0	100,0

Ripartizione domanda di mobilità extraurbana per motivazione: valori percentuali (fonte ISFORT, maggio 2014).

	Mobilità urbana	Mobilità extraurbana	Totale
Lavoro	-2,8	-2,4	-5,2
Studio	-0,1	-0,1	-0,2
Gestione familiare	-2,3	+0,6	-1,7
Tempo libero	-7,6	-2,7	-10,3
Totale	-12,8	-4,6	-17,4

Variazioni tra il 2008 e il 2013 della domanda di mobilità per motivazione: valori assoluti in milioni (fonte ISFORT, maggio 2014).

La maggior parte delle persone, il 70,6 % degli studenti e l'88% degli occupati, utilizza un mezzo di trasporto, soprattutto l'automobile (il 39,5% degli studenti ed il 74,3% degli occupati). Il mezzo pubblico o collettivo è utilizzato soprattutto dagli studenti (33,0%), molto meno dagli occupati (11,9%).

Si nota nel 2013 un leggero aumento dell'uso del mezzo pubblico da parte degli occupati, nonostante gli italiani, secondo le ultime rilevazioni dell'Eurobarometro, siano tra i meno soddisfatti d'Europa per i servizi di autobus, tram e metropolitana.

In dieci anni, dal 2002 al 2012, la quota modale del trasporto pubblico negli spostamenti motorizzati è aumentata di un solo punto e mezzo percentuale e, nel 2013, primo anno di ripresa della domanda complessiva, con rapidità si inverte quel trend di recupero, pur molto parziale, che il trasporto pubblico sembrava aver innescato. La dinamica degli ultimi 10-15 anni sembra mostrare che, nelle condizioni attuali di operatività, il mezzo pubblico si rafforza in Italia solo quando si piega la curva dei consumi di mobilità e si innesta un po' di effetto di sostituzione tra i vettori di trasporto (dal modo individuale più costoso al modo collettivo più economico)¹¹⁷.

	2013	2012	2008
A piedi	13,8	14,9	17,5
In bicicletta	3,1	2,3	3,6
Totale mobilità non motorizzata	16,9	17,2	21,1
Totale mobilità motorizzata	83,1	82,8	79,9
Totale	100,0	100,0	100,00

Distribuzione percentuale degli spostamenti non motorizzati per mezzo di trasporto (fonte ISFORT, maggio 2014).

¹¹⁷ ANAV, Dove va il Trasporto Pubblico Locale in Italia. Criticità e scenari nell'opinione di operatori, istituzioni ed operatori, maggio 2014.

	2013	2012	2008
Auto	82,7	82,0	81,4
Moto	3,7	3,8	5,7
Mezzi pubblici	13,6	14,3	12,9
Totale	100,0	100,0	100,00

Distribuzione percentuale degli spostamenti motorizzati per mezzo di trasporto (fonte ISFORT, maggio 2014).

	Var % 2012-13	Variazione 2008-13	
		Var %	Valori assoluti (milioni)
Auto	+4,1	-16,3	-13,3
Mezzi pubblici	-1,9	-13,4	-1,8
Totale (motorizzati e non)	+2,7	-21,8	-28,0

Dinamica degli spostamenti con mezzo pubblico e auto: variazioni percentuali e valori assoluti (fonte ISFORT, maggio 2014).

	2013	2012	2011	2008	2007	Var. assoluta 2008-13
Mezzi pubblici	5,5	6,4	6,8	6,8	5,9	-1,3
Mezzi privati (auto)	35,2	33,6	40,1	42,8	41,6	-7,6
Motociclo/ciclomotore	2,0	2,2	3,6	4,3	3,9	-2,3
Totale spostamenti motorizzati	42,8	41,1	50,6	53,9	51,3	-11,1

Ripartizione degli spostamenti motorizzati per mezzi: valori assoluti e variazioni % (Fonte ISFORT, maggio 2014).

	2013	2012	2011	2010	2008	2007
Mezzi pubblici	12,8	15,1	13,5	12,9	12,6	11,5
Mezzi privati (auto)	82,4	79,7	79,4	80,0	79,5	81,0
Motociclo/ciclomotore	4,8	5,2	7,1	7,0	8,0	7,6
Totale spostamenti motorizzati	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ripartizione degli spostamenti urbani motorizzati per mezzi: valori % (Fonte ISFORT, maggio 2014).

Raffrontando il nostro Paese con altri contesti europei si coglie come le opzioni modali privilegiate dalla domanda siano legate alle differenze nei tassi di motorizzazione, oltre che ai differenti modelli comportamentali (in Italia molto "autocentrici" e poco inclini a cogliere la rilevanza economica e sociale dell'opzione per il TPL).

Nel breve periodo non si prevede una crescita del mercato del TPL, con la sola significativa eccezione della gomma nelle aree urbane, mentre nel medio periodo le dinamiche dovrebbero moderatamente accelerare, secondo gli operatori del settore, verso la crescita per tutti e tre i segmenti (gomma urbano/extraurbano e ferro).

Osservando il dettaglio territoriale (fonte ISTAT 2014¹¹⁸) si nota per il 2013 una maggiore propensione ad andare a piedi nel Mezzogiorno (il 35,2 % tra gli studenti ed il 16,0 % tra gli occupati), in particolare in Puglia (42,9 per cento degli studenti e 18,7 % degli occupati). Un uso

¹¹⁸ Istat, Indagine multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana", 2014.

più elevato dei mezzi di trasporto è leggibile al Centro per gli studenti (77,5%) e nel Nord-est per gli occupati (91,3 %).

Concentrando l'attenzione sul tipo di mezzo di trasporto utilizzato, quello pubblico collettivo è impiegato soprattutto nel Nord-ovest sia per gli studenti (35,6 %) sia per gli occupati (15,8 %); gli spostamenti in automobile prevalgono nel Centro per gli studenti e nel Nord-est per gli occupati. L'utenza della ripartizione nord-orientale si caratterizza per la diffusione del mezzo proprio diverso dall'automobile (motocicletta, scooter, motorino, bicicletta, ecc.): sono il 9,6 % degli studenti e il 14,3 % degli occupati.

Per ciò che riguarda il dato sulla ripartizione tra gomma e ferro (metropolitana, tram, treno suburbano, altri sistemi a guida vincolata) nel trasporto pubblico urbano nel 2013 si è registrata una ripresa dell'incidenza del "ferro" sul totale della mobilità collettiva, sia nel complesso delle città con oltre 100mila abitanti, sia in riferimento alle sole grandi città. Il peso della rotaia si riallinea sostanzialmente ai livelli del 2011 (37,3% nel totale, 41,6% nelle grandi città), riprendendo un trend di crescita che, pur con molte discontinuità, ha portato il trasporto su ferro a crescere del 10% nelle medie e grandi città italiane tra il 2005 e il 2013.

Concentrando l'attenzione sulla auspicata integrazione tra gomma e ferro e tra mobilità collettiva e mobilità individuale (auto in primo luogo, senza escludere, ove possibile, le potenzialità della bicicletta), si rileva negli spostamenti urbani da qualche anno una tendenza alla crescita dei viaggi effettuati utilizzando più di una modalità di trasporto, ma con un calo nel 2013, negli ambiti urbani, dal 4,3% del 2012 al 3,8%.

Guardando alla ripartizione della domanda di trasporto extraurbano pubblico tra gomma e ferro, è da segnalare nel 2013 una crescita della quota dei sistemi ferroviari, che hanno assorbito il 44,4% di tutti i viaggi extra-urbani effettuati con mezzi collettivi (41,8% nel 2012).

Regione	Studenti						Occupati					
	Vanno a piedi	Usano mezzo di trasporto	Mezzo utilizzato				Vanno a piedi	Usano mezzo di trasporto	Mezzo utilizzato			
			Mezzo pubblico collett	Auto come conduc	Auto come passegg	Altro mezzo privato			Mezzo pubblico collett	Auto come conduc	Auto come passegg	Altro mezzo privato
Piemonte	23,6	76,4	35,4	5,9	41,2	2,3	13,3	86,4	15,4	68,2	4,9	5,3
Valle d'Aosta	27,8	71,5	38,0	4,9	35,4	5,2	19,8	78,4	6,2	69,5	4,2	5,2
Liguria	33,6	65,8	38,9	5,3	22,8	12,6	17,2	82,3	20,3	50,5	3,5	21,4
Lombardia	29,6	70,0	35,2	3,6	33,8	5,8	8,9	90,3	15,5	68,5	3,7	11,7
Trentino-Alto Adige	29,9	69,6	47,2	1,8	18,1	9,3	13,4	86,2	14,5	64,2	5,3	17,6
Bolzano (Provincia Autonoma)	36,9	62,2	38,5	1,3	16,2	15,0	15,1	84,2	20,6	53,6	6,2	24,0
Trento (Provincia Autonoma)	23,3	76,7	55,3	2,3	20,0	3,9	11,7	88,3	8,4	74,7	4,4	11,1
Veneto	25,7	74,3	34,1	5,1	35,8	9,1	8,9	91,0	7,0	73,5	3,9	14,5
Friuli Venezia Giulia	19,8	80,2	34,7	5,0	37,7	10,0	9,1	90,8	8,1	73,9	3,0	15,6
Emilia Romagna	21,6	78,2	27,5	6,3	44,4	10,2	7,0	92,9	7,1	75,7	4,3	12,9
Toscana	19,5	80,2	30,5	7,7	47,5	5,3	7,2	91,9	8,8	73,8	5,3	14,2
Umbria	18,5	81,5	31,7	8,8	43,1	3,8	11,1	88,4	4,7	75,2	6,2	8,3
Marche	19,8	79,4	39,8	7,0	34,8	3,2	10,2	89,7	5,6	78,6	4,8	7,8
Lazio	24,7	74,9	37,9	5,6	35,6	2,3	10,1	89,2	23,9	61,9	4,8	7,1
Abruzzo	17,0	82,7	41,1	8,9	33,6	5,6	12,5	87,3	6,6	76,9	6,5	5,7
Molise	29,8	70,2	33,1	5,1	35,0	0,7	13,6	86,2	9,5	75,7	5,1	1,8
Campania	40,7	58,8	29,3	2,2	28,3	2,6	18,5	80,7	11,0	62,1	7,6	5,3
Puglia	42,9	56,5	27,6	2,6	26,9	1,7	18,7	80,7	9,6	63,8	9,0	3,7
Basilicata	32,5	66,9	34,0	5,4	34,3	0,4	17,7	81,9	8,8	69,3	10,4	2,2
Calabria	25,7	73,8	38,5	6,0	33,5	1,7	14,6	84,6	7,4	69,2	9,4	3,4
Sicilia	31,8	67,3	27,1	3,1	36,6	6,1	13,7	85,6	5,7	69,7	8,3	7,3
Sardegna	32,7	66,6	27,4	4,4	35,0	3,5	13,3	85,9	6,5	72,5	7,7	4,2
TOTALE	29,0	70,6	33,0	4,6	34,9	5,0	11,5	88,0	11,9	68,9	5,4	9,7

Spostamenti sistematici (lavoro/studio) nel 2013, per regione e per mezzo utilizzato: ripartizioni percentuali (fonte Istat, 2014).

Regione	Autobus utilizzati	Autobus-km	Percorr. Media annua in km	Posti offerti	Viagg. trasportati	Posti-km offerti
Piemonte	1.703	70.391.921	41.334	170.750	170.258.857	7.257.973.384
Valle d'Aosta						
Lombardia	2.228	81.993.488	36.801	214.822	500.004.120	8.059.742.849
Bolzano (Provincia Autonoma)	368	11.930.481	32.420	35.501	48.754.071	1.138.543.904
Trento (Provincia Autonoma)						
Veneto	1.083	40.952.956	37.814	106.166	149.596.179	4.038.087.091
Friuli Venezia Giulia	417	18.942.843	45.426	38.291	87.330.622	1.745.700.295
Liguria	1.185	36.639.705	30.920	108.659	164.210.284	3.468.985.193
Emilia Romagna	1.469	60.085.699	40.902	132.976	204.841.075	5.447.606.324
Toscana	1.360	52.373.836	38.519	101.305	122.251.376	3.853.631.017
Umbria	307	17.410.364	56.711	21.490	21.433.017	1.218.725.480
Marche	342	11.417.421	33.384	23.310	14.792.234	783.798.307
Lazio	3.454	168.369.340	48.746	294.090	1.083.870.633	14.826.290.922
Abruzzo	433	14.259.987	32.933	35.391	33.545.818	1.208.452.902
Molise	87	2.440.534	28.052	6.789	4.020.764	190.731.440
Campania	1.465	44.899.110	30.657	114.560	140.440.950	3.374.321.766
Puglia	708	30.992.795	43.793	59.587	42.514.293	2.774.863.306
Basilicata	181	5.996.638	33.131	7.523	8.195.621	261.899.558
Calabria	292	12.030.328	41.200	22.269	10.312.441	921.298.776
Sicilia	1.103	39.404.032	35.724	84.390	52.403.825	2.966.531.513
Sardegna	492	21.375.056	43.477	42.312	47.369.540	1.862.517.574
regioni piu sviluppate	13.915	570.508.054		1.247.359	2.567.342.467	51.839.084.766
regioni in transizione	1.012	38.075.577		84.492	84.936.122	3.261.701.916
regioni meno sviluppate	3.749	133.322.903		288.329	253.867.130	10.298.914.919
TOTALE	18.676	741.906.534	39.726	1.620.180	2.906.145.719	65.399.701.601

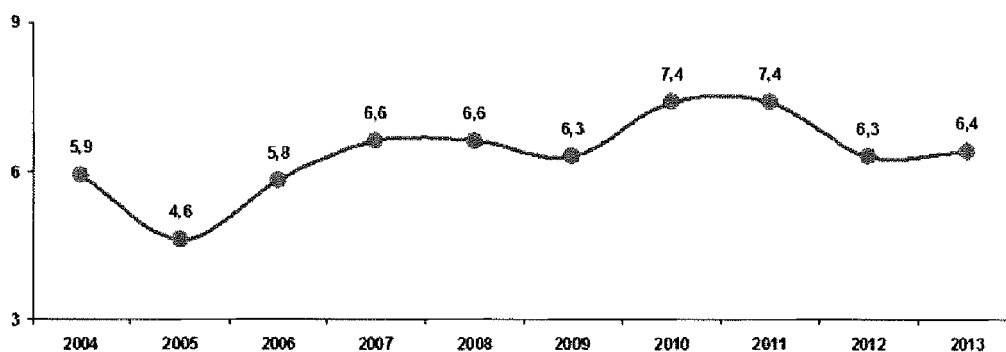
Trasporto pubblico locale (settore autolinee) - Principali dati di traffico distinti per Regione del Servizio urbano - Anno 2011 (fonte CNIT su dati delle Aziende).

Regione	Autobus utilizzati	Autobus-km	Percorrenza media annua in km	Posti offerti	Viagg. trasportati	Posti-km offerti	Viaggiatori-km
Piemonte	1.845	71.869.240	38.954	108.215	47.283.777	4.251.971.348	987.404.025
Valle d'Aosta							
Lombardia	4.501	167.310.535	37.172	351.167	178.576.452	13.195.903.670	2.648.746.216
Bolzano (Provincia Autonoma)	901	37.109.500	41.187	64.356	28.773.440	2.646.401.988	394.449.621
Trento (Provincia Autonoma)							
Veneto	2.031	88.680.549	43.663	168.069	99.241.799	7.386.854.994	1.661.925.700
Friuli Venezia Giulia	531	23.596.367	44.438	39.532	24.024.567	1.749.139.398	490.942.360
Liguria	496	26.931.957	54.298	24.038	27.152.475	1.283.467.230	265.113.703
Emilia Romagna	1.823	65.232.623	35.783	133.613	61.302.072	4.856.580.331	857.650.424
Toscana	1.601	73.621.076	45.984	99.961	66.953.124	4.697.763.066	910.937.131
Umbria	680	35.668.245	52.442	36.763	35.668.245	2.140.094.700	440.872.970
Marche	719	27.428.058	38.148	49.468	29.028.189	1.899.805.032	527.769.719
Lazio	1.669	77.102.682	46.197	125.234	104.368.647	5.793.485.027	2.195.170.421
Abruzzo	987	40.892.598	41.431	64.693	23.933.558	2.742.662.609	529.551.598
Molise	353	16.398.381	46.454	18.633	6.295.954	856.454.123	238.248.914
Campania	2.309	93.449.401	40.475	116.797	53.257.890	4.544.321.480	1.110.269.663
Puglia	1.622	66.027.817	40.696	102.336	45.362.605	4.221.751.760	1.037.610.607
Basilicata	726	25.580.027	35.234	35.234	10.308.636	1.248.274.152	334.062.569
Calabria	1.486	47.898.671	32.233	88.345	22.678.948	2.814.049.682	648.412.256
Sicilia	1.907	73.512.062	38.549	99.729	41.243.628	3.871.973.783	1.704.720.388
Sardegna	1.111	37.836.079	34.057	61.605	14.960.187	2.066.799.674	401.613.131
regioni piu sviluppate	16.797	694.550.832		1.200.417	702.372.788	49.901.466.784	11.380.982.289
regioni in transizione	2.451	95.127.058		144.931	45.189.699	5.665.916.406	1.169.413.643
regioni meno sviluppate	8.050	306.467.978		442.441	172.851.707	16.700.370.857	4.835.075.483
TOTALE	27.298	1.096.145.868	40.154	1.787.789	920.414.194	72.267.754.047	17.385.471.415

Trasporto pubblico locale (settore autolinee) - Principali dati di traffico distinti per Regione del Servizio extraurbano - Anno 2011 (fonte CNIT su dati delle Aziende).

Riguardo alla componente del trasporto pubblico locale su ferro, in particolare al trasporto regionale del Gruppo FS Italiane, si osserva che la domanda in termini di viaggiatori-km, dopo essere leggermente diminuita nella prima parte del 2012 (-1,6%), nel secondo semestre è stata di 9,1 miliardi di viaggiatori-km, valore costante rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente. Il 2013, quindi, nel complesso interrompe la serie di variazioni negative registrate nell'ultimo biennio: la domanda soddisfatta è stata di 22,4 miliardi di viaggiatori-km (+3% rispetto all'anno precedente) ed anche l'offerta in termini di treni-km, segnata da una dinamica negativa negli ultimi due anni, palesa segnali di ripresa, (192 milioni, ossia quasi il 2% in più rispetto al 2012).

Nella componente extraurbana degli spostamenti, molto probabilmente per effetto delle più recenti riorganizzazioni della rete dei servizi del trasporto pubblico extraurbano che faticano a soddisfare adeguatamente una domanda sempre più dispersa sui territori, l'intermodalità non cresce, rimanendo su valori poco al di sopra del 6%.



Quota di spostamenti intermodali extraurbani (sul totale degli spostamenti motorizzati, Fonte ISFORT, 2014).

3.5. Sintesi delle priorità di intervento derivanti dall'analisi della domanda di mobilità

[Nella versione consolidata del documento il paragrafo restituirà in forma sintetica le principali indicazioni in termini di priorità strategiche di intervento che scaturiscono dalle analisi dei dati disponibili sulla domanda attuale e futura di mobilità.]

4. La dotazione infrastrutturale

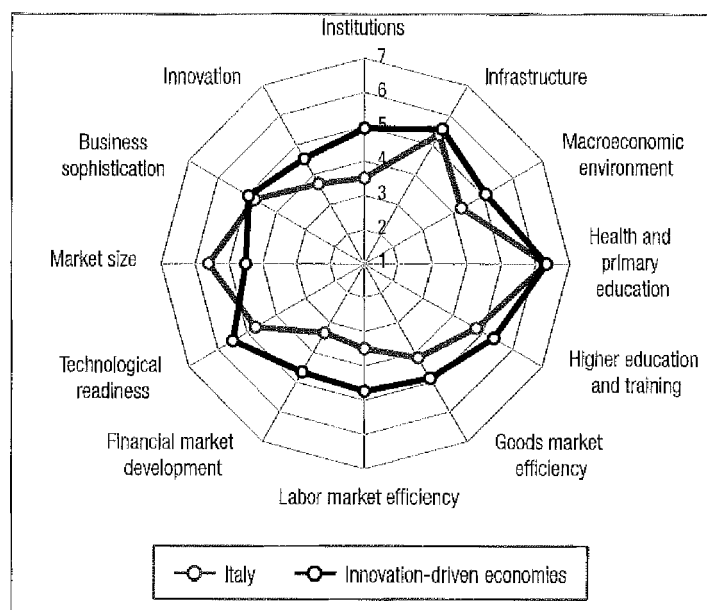
4.1. Il confronto internazionale

4.1.1. La competitività infrastrutturale del Paese

[Restituzione del posizionamento del Paese in termini di dotazione infrastrutturale a livello globale e con riferimento ai Paesi UE28]

Un quadro della dotazione delle infrastrutture nazionali in termini di contributo alla competitività del paese può essere tratto dall'analisi di alcuni indici sviluppati da alcuni organismi internazionali. Ciò nonostante le dovute cautele derivanti dalle modalità con cui alcune misure sono operate, giustificate anche da recenti polemiche suscitate dalle ampie variazioni che si sono verificate tra successive rilevazioni.

Un primo elemento di confronto è offerto dalle rilevazioni contenute nel *Global Competitiveness Report 2013-2014* del World Economic Forum che valuta lo scenario competitivo di 148 economie, individuando i fattori che ostacolano o favoriscono il posizionamento competitivo nello contesto globale. La misurazione 2013-2014 attribuisce all'Italia il 49esimo posto in termini di Global Competitiveness Index, in peggioramento rispetto alle precedenti rilevazioni del 2012-2013 (42esimo) e 2011-2012 (43esimo).



Nonostante la valutazione sulla dotazione infrastrutturale ponga l'Italia in linea con le economie con cui è classificata (Innovation-driven economies), l'esame dei sotto indicatori mette comunque in luce una situazione non positiva con un giudizio complessivo sulle infrastrutture di trasporto pari alla 53esima posizione, in cui l'unica dotazione al di sotto della 30esima posizione è quella ferroviaria (29esima).

Il Logistics Performance Index (LPI) elaborato dalla Banca Mondiale valuta invece la performance di un paese sulla base di sei dimensioni:

- l'efficienza delle procedure autorizzative (velocità, semplicità, ecc.) degli organismi di controllo incluse le dogane;
- la qualità delle infrastrutture di trasporto;
- la facilità nel predisporre una spedizione a prezzi competitivi;
- la competenza e qualità dei servizi logistici e di trasporto;
- la capacità di tracciare la merce spedita;
- la puntualità nel raggiungimento della destinazione entro i tempi definiti nella spedizione.

	LPI Rank	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Germany	1	2	1	4	3	1	4
United Kingdom	4	5	6	12	5	5	7
France	13	18	13	7	15	12	13
Spain	18	19	20	21	12	26	17
Italy	20	29	19	17	23	14	22

World Bank, Logistic Performance Index, 2014

L'Italia nella rilevazione del 2014 si posiziona al ventesimo posto. Nonostante il miglioramento rispetto alle precedenti rilevazioni è dunque ancora penalizzata rispetto ai principali paesi europei.

Un ultimo confronto può essere fatto sulla base del *Liner Shipping Connectivity Index*, una misura elaborata dall'UNCTAD, che considerando una serie di fattori (il numero delle navi che scalano annualmente, la sommatoria delle capacità di ogni singola nave in TEU, la capacità massima di queste navi in TEU, il numero di compagnie che offrono servizi container, il numero di servizi offerti per Stato, il costo complessivo della logistica, la dotazione infrastrutturale) fornisce una stima sull'accessibilità marittima di 162 Paesi.

	2004	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
China	100	127,85	137,38	132,47	143,57	152,06	156,19	157,51
United States	83,3	83,68	82,45	82,43	83,8	81,63	91,7	92,8
Germany	76,59	88,95	89,26	84,3	90,88	93,32	90,63	88,61
United Kingdom	81,69	76,77	77,99	84,82	87,53	87,46	84	87,72
Netherlands	78,81	84,79	87,57	88,66	89,96	92,1	88,93	87,46
Belgium	73,16	73,93	77,98	82,8	84	88,47	78,85	82,21
France	67,34	64,84	66,24	67,01	74,94	71,84	70,09	74,94
Spain	54,44	71,26	67,67	70,22	74,32	76,58	74,44	70,4
Italy	58,13	58,84	55,87	69,97	59,57	70,18	66,33	67,26

UNCTAD, Liner shipping connectivity index, annual, 2004-2013 (max 2004=100)

La misura pone l'Italia in ultima posizione rispetto a tutti i competitors europei anche nei confronti della Spagna, che si trovava collocata al di sotto nel nostro paese nei primi anni di rilevazione dell'indice.

4.2. Lo stato delle infrastrutture in Italia

[Panoramica sui principali indicatori riguardanti la condizione dell'offerta infrastrutturale di interesse nazionale con riferimento alle diverse modalità.]

4.2.1. Strade e Autostrade

L'estensione della rete stradale italiana, tuttora in fase di ripartizione/classificazione (fra Statali, regionali e provinciali), è di 179.024 km.

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011
Autostrade	6.185	6.435	6.478	6.542	6.588	6.629	6.661	6.668	6.668
Altre Strade di interesse nazionale	44.742	45.130	46.556	21.524	19.290	19.290	19.375	20.856	20.773
Regionali Provinciali ^e	111.011	114.442	114.691	147.364	156.258	157.785	154.513	158.895	151.583
Totale	161.938	166.007	167.725	175.430	182.136	183.704	180.549	186.419	179.024

Estensione della rete stradale italiana: serie storica (chilometri, fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati Aiscat, Anas ed indagine diretta presso le Regioni e le Province, 2012).

L'Italia con i suoi 6.668 km di autostrade (per la gran parte con due corsie per senso di marcia) rappresenta circa il 10 per cento della rete europea e si colloca in decima posizione per densità autostradale tra i paesi dell'Unione. La densità media europea risulta essere di 15,6 km per mille kmq di superficie territoriale, con valori di massima densità registrati nei Paesi Bassi, Lussemburgo e Belgio, mentre i paesi dell'Europa centro-orientale, hanno valori al di sotto della media UE. L'Italia con 22,1 km di rete autostradale ogni mille kmq di superficie, valore sostanzialmente costante negli ultimi anni, resta al di sopra della media europea e superiore ai valori di Francia e Regno Unito (rispettivamente 17,6 e 15,1), ma inferiore a quelli di Germania e Spagna (rispettivamente 35,9 e 28,2 km per mille km²).

Più interessante, in rapporto agli altri paesi europei, risulta il confronto in termini di dotazione infrastrutturale in relazione ai flussi di traffico. A differenza di altri paesi quali Spagna, Francia e Germania in cui la crescita della rete autostradale è proseguita fino allo scorso decennio, la rete italiana è sostanzialmente la stessa dal 1980. Ciò ha evidenti riflessi sui dati inerenti i fenomeni di congestione: sulla rete italiana circolano il 15% delle vetture laddove essa costituisce circa il 9% del sistema autostradale europeo¹¹⁹.

¹¹⁹ "L'Italia, con 1,80 km di rete autostradale ogni 10.000 autovetture, resta al di sotto della media europea (3,4 km per 10000 autovetture) e lontana dai valori di Spagna (6,53), Francia (3,58) e Germania (2,99), evidenziando così rischi di congestione del

Dalla lettura dei dati per regione (tabella seguente) emerge che l'Italia Settentrionale ha la maggiore dotazione di autostrade (che attraversano tutte le regioni ad eccezione della Sardegna), rispetto ai residenti (1,22 km ogni 10.000 abitanti) ed alla superficie (2,85 km ogni 100 chilometri quadrati). Mentre nel Meridione la rete di strade di interesse nazionale non a pedaggio è più sviluppata che altrove, le regioni del Centro Italia presentano una dotazione complessivamente inferiore alle altre aree del Paese nelle infrastrutture viarie di interesse nazionale (autostrade e statali).

Regione e Ripartizione Geografica	Strade Regionali e Provinciali	Altre Strade di interesse Nazionale	Autostrade	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 abitanti	Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 abitanti	Km Autostrade per 10.000 abitanti	Km Strade Regionali e Provinciali per 100 kmq	Km altre Strade di interesse nazionale per 100 kmq	Km Autostrade per 100 kmq
Piemonte	12.720	687	821	28,5	1,5	1,8	50,1	2,7	3,2
Valle d'Aosta	499	145	114	38,8	11,2	8,9	15,3	4,4	3,5
Lombardia	10.404	941	589	10,4	0,9	0,6	43,6	3,9	2,5
Trentino Alto Adige	4.545	-	212	43,5	0,0	2,0	33,4	0,0	1,6
Veneto	8.341	746	525	16,8	1,5	1,1	45,4	4,1	2,9
Friuli Venezia Giulia	3.528	191	210	28,5	1,5	1,7	45,0	2,4	2,7
Liguria	3.204	374	375	19,8	2,3	2,3	59,1	6,9	6,9
Emilia Romagna	18.057	1.151	568	40,2	2,6	1,3	81,6	5,2	2,6
Toscana	10.892	892	436	28,9	2,4	1,2	47,4	3,9	1,9
Umbria	4.477	585	59	49,1	6,4	0,6	52,9	6,9	0,7
Marche	5.673	463	168	36,5	3,0	1,1	58,5	4,8	1,7
Lazio	9.622	587	470	16,7	1,0	0,8	55,9	3,4	2,7
Abruzzo	5.862	986	352	43,6	7,3	2,6	54,3	9,1	3,3
Molise	2.317	563	36	72,6	17,6	1,1	52,2	12,7	0,8
Campania	9.127	1.416	442	15,6	2,4	0,8	67,1	10,4	3,3
Puglia	10.540	1.513	313	25,7	3,7	0,8	54,4	7,8	1,6
Basilicata	4.883	1.050	29	83,3	17,9	0,5	48,9	10,5	0,3
Calabria	9.265	1.627	295	46,0	8,1	1,5	61,4	10,8	2,0
Sicilia	11.879	3.938	654	23,5	7,8	1,3	46,2	15,3	2,5
Sardegna	5.748	2.918	-	34,2	17,4	0,0	23,9	12,1	0,0
Italia	151.583	20.773	6.668	24,89	3,41	1,09	50,31	6,89	2,21
regioni più sviluppate	91.962	6.761	4.547	23,0	1,7	1,1	51,6	3,8	2,6
regioni in transizione	13.927	4.467	388	41,7	13,4	1,2	35,4	11,4	1,0
regioni meno sviluppate	45.694	9.544	1.733	26,0	5,4	1,0	54,6	11,4	2,1

Distribuzione per Regione dell'estensione stradale italiana di Autostrade, altre Strade di interesse nazionale, Regionali e Provinciali - Anno 2011 (chilometri, fonte elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su dati Aiscat, Anas, Istat ed indagine diretta presso le Regioni e le Province).

traffico autostradale non solo superiori alla media europea, ma anche rispetto ai soli paesi con strutture autostradali di rilievo (Spagna, Germania, Francia): paragonate a quelle spagnole, le nostre autostrade vedono circolare più del doppio delle vetture per km di autostrada". Autorità di Regolazione dei Trasporti, Primo Rapporto Annuale al Parlamento, luglio 2014.

4.2.2. Ferrovie

Il quadro sulle infrastrutture ferroviarie in Italia rispetto al contesto europeo mostra una situazione in chiaroscuro. La percentuale delle linee elettrificate si pone con il 70% al di sopra della media europea, e, per un'analoga percentuale, la rete italiana – tra le prime in Europa a investire su tale fronte - è dotata del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), tecnologia armonizzata con lo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie (ERTMS – European Rail Traffic Management System). La percentuale di linee a doppio binario è invece al di sotto dei principali partner europei, come Francia e Germania.

Più nel dettaglio, risulta che, a fronte di una lunghezza complessiva delle linee ferroviarie in esercizio pari a circa 16.700 Km, esse sono classificate, in base alle loro caratteristiche, rispettivamente per il 39% e 56% in linee fondamentali e complementari, mentre il restante 6% costituisce linee di nodo perlopiù collocate all'interno dei centri metropolitani. Il 45% dei km di linee è a doppio binario mentre la percentuale di linee elettrificate è pari al 71%.

Regioni	Linee elettrificate		Linee non elettrificate		Totale
	A binario doppio	A binario semplice	A binario doppio	A binario semplice	
Piemonte	763	565	-	570	1.897
Valle d'Aosta	-	-	-	81	81
Liguria	315	166	-	17	499
Lombardia	788	606	-	283	1.677
Trentino-Alto Adige	194	96	-	67	356
Veneto	612	171	-	406	1.188
Friuli-Venezia Giulia	299	86	-	84	469
Emilia Romagna	787	434	-	85	1.306
Toscana	765	211	27	476	1.479
Umbria	183	172	-	21	376
Marche	195	44	-	146	386
Lazio	859	246	-	103	1.207
Abruzzo	123	195	-	206	525
Molise	23	37	-	205	265
Campania	647	234	-	240	1.120
Puglia	421	182	-	235	838
Basilicata	18	193	-	136	347
Calabria	279	209	-	363	852
Sicilia	178	623	-	578	1.379
Sardegna	-	-	50	380	429
Linee all'estero esercitate da Fs	12	3	-	52	67
ITALIA	7.459	4.472	77	4.734	16.742
regioni più sviluppate	5.758	2.796	27	2.339	10.920
regioni in	146	232	50	791	1.219

transizione					
regioni meno sviluppate	1.543	1.441	0	1.552	4.536

Rete ferroviaria RFI per trazione, tipologia di binario e per regione: anno 2012 (Fonte Istat, 2014)

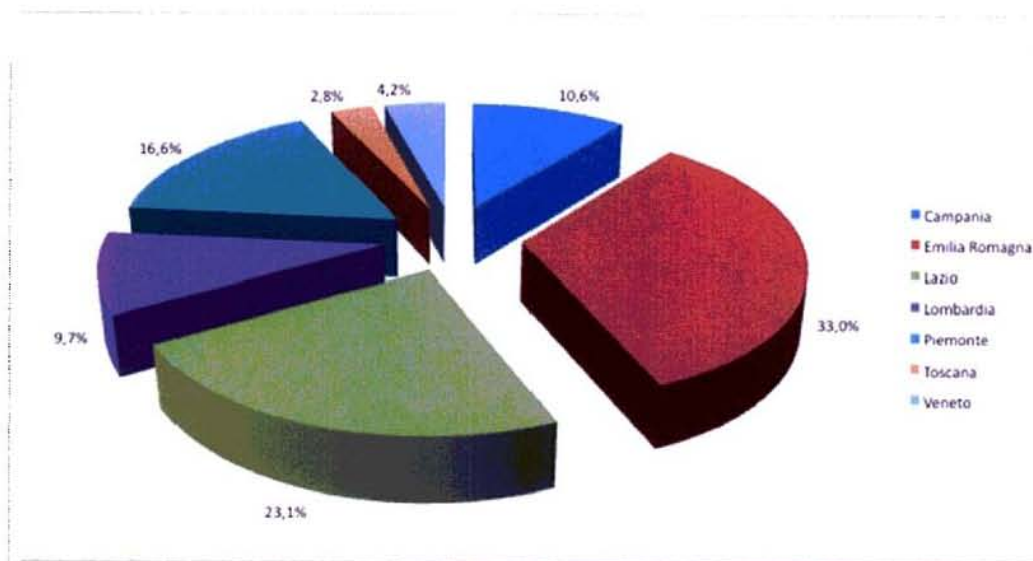
Ulteriori elementi di analisi derivano dai dati riguardanti le caratteristiche della rete per macroaree territoriali. Rispetto a un'estensione delle linee in esercizio pari a circa il 65% dell'intera rete nazionale, nelle regioni più sviluppate sono collocate circa il 76% delle linee a doppio binario ed elettrificate. Nelle regioni meno sviluppate, invece, sono collocate il 27% delle linee, ma solo il 25% delle linee elettrificate e il 20% di quelle a doppio binario.

La debolezza del sistema infrastrutturale ferroviario nel meridione emerge anche osservando i dati inerenti la densità della rete rispetto alla popolazione. A confronto con un dato complessivo in linea con la media nazionale (2,74 rispetto a 2,76), la differenza si nota, ancora una volta, con riferimento al dato qualitativo riguardante le linee elettrificate a doppio binario.

	Linee elettrificate		Linee non elettrificate		Totale
	A binario doppio	A binario semplice	A binario doppio	A binario semplice	
Nord Ovest	1,17	0,83	0,00	0,60	2,59
Nord Est	1,61	0,69	0,00	0,56	2,85
Centro	1,70	0,56	0,00	0,65	2,91
Mezzogiorno	0,80	0,80	0,02	1,12	2,74
Italia	1,23	0,74	0,01	0,77	2,76

Fonte: Elaborazione su dati SRM

Un ulteriore dato riguarda invece l'estensione della rete dell'Alta Velocità / Alta Capacità. Le linee AV / AC in esercizio, prevalentemente distribuite nella direttrice Torino-Milano-Napoli-Salerno e su alcuni tratti della Milano-Venezia, attraversano sette regioni per una lunghezza complessiva dei binari di circa 1.300 km così distribuiti.



Fonte: Elaborazione su dati RFI

Con specifico riferimento alle caratteristiche della rete ferroviaria che più incidono sulla capacità di sviluppo del trasporto merci, emergono ulteriori elementi di criticità. Essi riguardano in particolare le caratteristiche qualitative relative ai moduli di terminal e stazioni che raramente consentono il transito dei treni fino a 700 metri di lunghezza, le limitazioni al transito dei treni con 22 tonnellate per asse e i limiti di sagoma che non consentono il trasporto dei container high cubes senza l'utilizzo di carri ribassati.

Queste limitazioni incidono in modo diffuso, con diversa rilevanza ma uguale gravità sotto il profilo strategico, soprattutto su due aree del paese: nelle direttrici di collegamento immediatamente a ridosso dei principali valichi alpini e nel Mezzogiorno.

Un ulteriore elemento di debolezza, a fronte di poche eccezioni, è rappresentato dai collegamenti di ultimo miglio con le strutture portuali che costituiscono un anello fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità mare-ferro. Oltre al dato infrastrutturale, difficilmente rappresentabile nella sua complessità, è interessante analizzare il punto di vista degli operatori della logistica recentemente interrogati in merito ai vantaggi e svantaggi del sistema logistico nazionale nei confronti della media dei paesi UE¹²⁰. Parte dei risultati dell'analisi, effettuata intervistando un campione di 33 società di spedizione, è rappresentata nel seguito in una dimensione comparativa tra le diverse modalità in relazione a quattro dimensioni: la dotazione infrastrutturale, il costo di

¹²⁰ Beretta, E., Dalle Vacche, A. Migliardi, A., "Competitività ed efficienza della supply-chain: un'indagine sui nodi della logistica in Italia" in Banca d'Italia (a cura di Fabrizio Balassone e Piero Casadio) *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione*, Seminari e convegni, n. 7, Roma, Aprile 2011

utilizzo, la durata e affidabilità dei tempi e il livello di affidabilità ed efficienza degli operatori della *supply chain*¹²¹.

	Infrastrutture	Tariffe	Durata e prevedibilità tempi	Efficienza e affidabilità operatori
Strade	- 0,5	- 0,6	- 0,1	0,3
Ferrovie	- 1,8	- 1,0	- 1,3	- 1,0
Porti	- 0,6	- 0,5	0,2	0,1
Aeroporti	- 0,7	- 0,3	0,1	0,4
Interporti e centri logistici	- 0,3	- 0,2	0,0	0,1
Valutazione di sintesi	- 0,8	- 0,5	- 0,2	0,0

Fonte: Elaborazione su dati Banca d'Italia

Aldilà di un dato complessivamente non lusinghiero per il sistema logistico nazionale è importante sottolineare la performance del settore ferroviario che si colloca nella posizione di maggiore criticità per tutte le dimensioni analizzate anche laddove – è il caso del giudizio sugli operatori – tutte le altre modalità sono considerate in una situazione di vantaggio rispetto alla media europea¹²².

¹²¹ I giudizi degli operatori sono stati elaborati secondo la seguente scala: +2: vantaggio fondamentale; +1: vantaggio di medio rilievo; 0: fattore non molto rilevante; -1: svantaggio di medio rilievo; -2: svantaggio fondamentale.

¹²² L'elaborazione dei dati, in ragione della ristrettezza del campione, ha previsto la realizzazione di test di significatività statistica. E' rilevante evidenziare come tutti i giudizi relativi alla modalità ferroviaria siano risultati significativi ad indicare una coerenza ed omogeneità degli operatori nell'esprimersi negativamente.

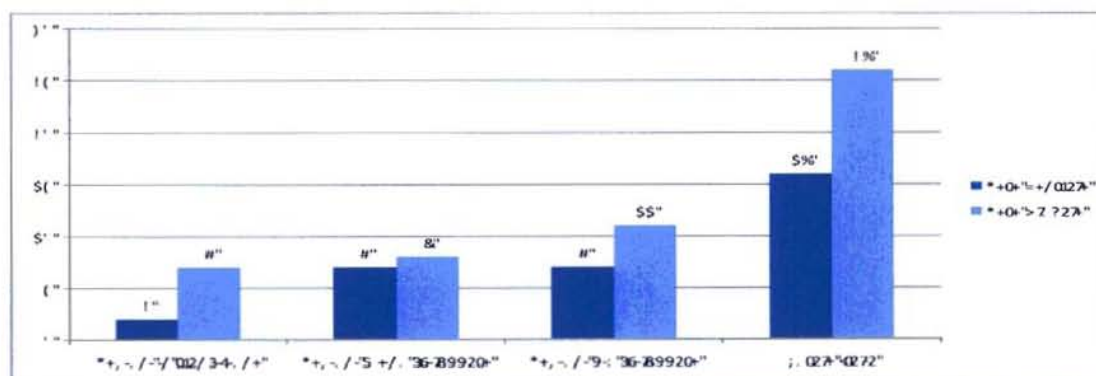
4.2.3. Porti

La dotazione infrastrutturale a livello di regione e macro-ripartizione geografica relativa al trasporto marittimo è rappresentata nella seguente tabella alla luce di tre principali indicatori. E' inoltre offerto un confronto in termini di variazione con i dati al 2004.

Regioni/Ripartizioni geografiche	Metri di accosti dei porti per 100 metri di lunghezza delle coste		Superficie dei piazzali (m2) dei porti per km2 di superficie territoriale dei comuni litoranei		Capacità dei magazzini e dei silos (m3) dei porti per km2 di superficie territoriale dei comuni litoranei	
	2012	Δ 2012-2004	2012	Δ 2012-2004	2012	Δ 2012-2004
Veneto	20,4	4,4	5390,5	3501,1	473,9	164,7
Friuli-Venezia Giulia	18,8	5,8	1297,9	-3376,1	430,2	-3495,9
Liguria	18,3	9,5	2752,1	568,2	529,1	-290,8
Emilia-Romagna	25,7	10,1	966,4	98,9	3249,0	1495,4
Toscana	9,3	5,8	527,5	203,5	544,5	314,3
Marche	9,0	1,4	133,7	-4,7	104,3	-10,9
Lazio	7,5	3,5	226,0	204,8	139,7	n.d.
Abruzzo	6,2	0,9	117,4	-38,5	89,1	49,1
Molise	6,1	6,1	0,0	-172,3	0,0	0,0
Campania	6,8	2,1	315,0	-104,1	407,5	239,9
Puglia	5,5	1,5	84,3	-484,1	45,2	22,1
Basilicata	0,0	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Calabria	3,2	0,8	445,2	157,8	18,5	15,9
Sicilia	3,3	0,2	99,1	-104,7	17,4	0,5
Sardegna	2,7	0,7	122,0	-27,1	3,1	-15,0
Italia	6,2	2,1	414,6	-31,1	237,6	60,8
<i>Regioni più sviluppate</i>	<i>109,0</i>	<i>40,5</i>	<i>11294,1</i>	<i>1195,7</i>	<i>5470,7</i>	<i>-1683,5</i>
<i>Regioni in transizione</i>	<i>15,0</i>	<i>7,7</i>	<i>239,4</i>	<i>-237,9</i>	<i>92,2</i>	<i>34,1</i>
<i>Regioni meno sviluppate</i>	<i>18,9</i>	<i>4,6</i>	<i>943,5</i>	<i>-535,2</i>	<i>488,5</i>	<i>278,3</i>

Fonte: Elaborazione su dati CNIT

In base a quanto disposto dal Reg. (UE) N. 1315/2013 i porti italiani appartenenti alla Rete TEN-T sono 42¹²³ di cui 16 afferenti alla Rete Centrale. Il grafico illustra la distribuzione dei porti appartenenti alle reti globale e centrale in relazione alla classificazione delle Regioni per il periodo di programmazione 2014-20.



¹²³ Il Regolamento individua solo 39 porti di cui tre definiti come accorpamenti: Savona-Vado, Cagliari-Porto Foxi (Sarroch), Palermo-Termini Imerese terminal

Distribuzione dei porti TEN-T per categoria di regioni e appartenenza alle reti globale e centrale

Con riferimento ai primi 20 porti italiani per traffico passeggeri, nella seguente tabella sono riportati i dati riguardanti le principali dotazioni infrastrutturali e caratteristiche relative ai collegamenti multimodali.

Dotazione infrastrutturale dei primi 20 porti per traffico passeggeri

	Porto	Accosti			Superficie totale delle banchine (metri quadrati)	Distanza media del porto		
		Numero	Lunghezza complessiva (metri)	Numero per servizio passeggeri		dalla stazione ferroviaria più vicina	dall'aeroporto più vicino	dal casello autostradale più vicino
1	Messina	9	1.555	9	63.500	0,5	111,0	13,0
2	Napoli	24	13.020	6	406.760	2,5	13,0	1,5
3	Reggio Calabria	10	2.201	5	90.669	3,0	10,0	2,0
4	Piombino	16	2.590	6	46.400	n.d.	100,0	56,0
5	Olbia	15	2.302	15	87.992	3,0	6,0	n.d.
6	Portoferraio	10	1.048	8	13.670	n.d.	n.d.	n.d.
7	Livorno	91	22.522	31	218.257	1,0	20,0	5,0
8	Genova	80	21.871	12	1.080.438	0,9	0,4	0,6
9	Civitavecchia	34	8.603	16	636.847	2,0	68,0	2,5
10	Palau	6	406	5	7.104	0,1	42,2	n.d.
11	La Maddalena	7	493	6	6.051	45,0	48,0	n.d.
12	Palermo	12	3.365	10	80.150	3,0	25,0	10,0
13	Bari	17	3.593	4	205.000	1,0	7,0	9,0
14	Ancona	25	3.987	8	178.942	3,0	12,0	12,0
15	Venezia	145	20.294	14	n.d.	2,0	70,0	4,0
16	Trapani	14	2.472	10	54.810	0,4	34,0	25,0
17	Savona	28	3.804	4	n.d.	3,0	42,0	5,0
18	Gaeta	14	4.487	1	36.265	4,7	97,2	43,1
19	Golfo Aranci	4	524	3	18.300	1,0	24,0	n.d.
20	Carloforte	9	1.802	3	105	30,0	90,0	n.d.

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2011-2012

Un'analogha tabella illustra, nel seguito, le informazioni riguardanti i primi 20 porti per traffico delle merci.

Dotazione infrastrutturale dei primi 20 porti per traffico merci

	Porto	Accosti						Superficie totale delle banchine (metri quadrati)	Superficie complessiva piazzali (metri quadrati)
		Numero	Lunghezza complessiva (metri)	container	RO/RO	collegati alla rete ferroviaria	non collegati alla rete ferroviaria		
1	Genova	80	21.871	10	26	25	-	1.080.438	3.055.351
2	Trieste	57	12.043	9	9	35	22	n.d.	917.000
3	Taranto	22	10.366	6	5	1	21	178.113	127.235
4	Cagliari	15	5.322	1	4	-	-	637.129	534.911
	Saroch	13	3.529	-	-	-	-	n.d.	4.000
5	Gioia Tauro	19	5.555	4	3	-	-	155.031	2.200.000
6	Venezia	145	20.294	16	18	92	81	n.d.	2.000.000
7	Augusta	12	7.735	1	1	-	-	34.746	300.000
8	Ravenna	47	17.712	4	3	12	22	358.334	1.464.800
9	Livorno	91	22.522	14	36	28	4	218.257	1.496.459
10	Milazzo	6	1.634	-	4	-	6	56.160	31.400
11	Savona	28	3.804	-	3	10	18	n.d.	465.000
	Vado Ligure	16	3.076	4	7	5	11	n.d.	345.000
12	La Spezia	21	5.740	8	2	8	6	627.500	525.000
13	Napoli	24	13.020	4	6	3	21	406.760	280.000
14	Brindisi	26	7.424	1	6	-	26	127.655	214.000
15	Messina	9	1.555	-	4	7	2	63.500	59.500
16	Palermo	12	3.365	1	9	1	11	80.150	73.000
	Termini Imerese	3	1.361	1	2	-	-	99.900	63.000
17	Olbia	15	2.302	-	12	-	15	87.992	-
18	Gela	6	580	-	-	-	-	7.200	-
19	Piombino	16	2.590	-	4	-	-	46.400	40.000
20		2.201	1	2	1	9	90.669	3.000	10

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2011-2012

Il dato di maggiore criticità sulla dotazione infrastrutturale dei porti è sicuramente quello riguardante la debolezza dei collegamenti con la rete ferroviaria. A conferma di tale dato si pongono gli esiti di una ricerca condotta sul sistema portuale¹²⁴ laddove alla disponibilità di collegamenti ferroviari viene attribuito il massimo svantaggio competitivo rispetto alle numerose dimensioni analizzate, sia nei confronti dei porti del nord Europa, sia degli altri porti del mediterraneo occidentale.

¹²⁴ Beretta, E., Dalle Vacche, A. Migliardi, A., "Connessioni logistiche, efficienza e competitività: un'indagine sul sistema portuale italiano", in Banca d'Italia (a cura di Fabrizio Balassone e Piero Casadio) *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione*, Seminari e convegni, n. 7, Roma, Aprile 2011

Un secondo ambito di criticità attiene alla profondità dei fondali e alla conseguente possibilità di accogliere navi di grandi capacità. Mentre attualmente tale problema interessa prevalentemente gli scali di transhipment e di traffico *deep sea*, in conseguenza al fenomeno del gigantismo navale è probabile che la disponibilità di alti fondali si renda progressivamente necessaria anche per scali specializzati su traffici short-sea. Con la graduale entrata in servizio delle navi container di maggiori dimensioni è infatti possibile che le compagnie decidano di indirizzare le navi attualmente in uso sulle grandi distanze verso i traffici all'interno del Mediterraneo. In merito a tale problematica un recente studio¹²⁵ propone una ricognizione sulla situazione riguardante i principali porti italiani e una stima dei fabbisogni di dragaggio finalizzati a rispondere alle esigenze determinate dai fenomeni descritti.

Profondità dei fondali e fabbisogni di dragaggio nei porti italiani

Autonità Portuali	TEU (2013)	Fabbisogno di dragaggio (m ³)	Profondità attuale (m)	Profondità post dragaggio (m)
Gioia Tauro	3.100.000 *		-18,0	-18,0
Genova	1.988.013	2.956.000	-15,0	-17,5
La Spezia	1.300.432	918.000	-14,0	-15,0
Livorno	560.000*	1.860.000	-13,0	-16,0
Cagliari	685.000*		-16,0	-18,0
Taranto	197.317	19.500.000	-14,0	-16,0
Napoli	490.000*	4.713.000	-15,0	-16,5
Venezia	443.000*	6.650.000	-9,8	-12,0
Trieste	458.497	3.650.000	-18,0	-18,0
Salerno	270.000*	5.000.000	-13,0	-15,0
Ravenna	226.879	6.788.584	-11,5	-14,5
Savona-Vado	75.000*	430000	-18,5	-20,0
Ancona	152.394	2.890.000	-12,5	-14,0
Civitavecchia (Fiumic., Gaeta)	49.600*	413.000	-15,0	-15,0
Palermo (Termini Imerese)	20.647*	434.568	-5,0	-10,0
Catania	27.800*	1.500.000	-8,0	-12,0
Bari	31.412*	200.000	-12,5	-13,0
Marina di Carrara	.*	140.000	-10,5	-10,5
Brindisi	.*	1.350.000	-14,0	-14,0
Augusta	203*	86.914	-16,0	-16,0
Piombino		4.150.000	-12,0	-15,0
Messina			-11,0	-11,0
Olbia-Golfo Aranci		104.350	-10,0	-10,0
TOTALE	10.076.744	63.734.256		

Fonte: Elaborazioni DIPE su dati Autorità Portuali, *:dati stimati

Sulla capacità dei porti italiani di superare la congiuntura negativa e recuperare competitività rispetto al nord Europa, oltre a fattori di carattere infrastrutturale, pesano con elevata incidenza – soprattutto sui tempi di

¹²⁵ Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica, *Iniziativa di studio sulla portualità italiana*, luglio 2014

attraversamento delle merci – una serie di vincoli di carattere amministrativo e istituzionale. Tali vincoli sono stati oggetto di ripetute analisi e la loro significatività è stata confermata attraverso indagini dirette presso i principali operatori del mercato. Essi riguardano un impianto normativo-operativo generalmente caratterizzato da una mancanza di coordinamento e da eccessiva complessità e attengono in modo prioritario a:¹²⁶

- lo scarso coordinamento tra gli organismi di controllo, con ritardi e aumenti dei costi a carico delle imprese a causa delle molteplicità dei controlli;
- l'operatività degli uffici doganali italiani rispetto ai loro corrispettivi di altri paesi europei;
- la bassa integrazione dei sistemi tecnologici di supporto, la frammentazione di progetti locali non coordinati, con soluzioni parziali nel flusso delle informazioni.

A tali problematiche si aggiungono criticità connesse con il sistema di governance amministrativa e la conseguente difficoltà di una programmazione coordinata sulle priorità di investimento nazionale. Ormai da molti anni è in discussione una riforma del sistema portuale¹²⁷ volta a una razionalizzazione e concentrazione della capacità decisionale, ma, nonostante alcune recenti iniziative legislative¹²⁸ volte a promuovere un miglior coordinamento della programmazione delle infrastrutture per la logistica a partire dagli scali, non si è ancora giunti a un consolidamento definitivo di tali scelte sul piano normativo.

4.2.4. Aeroporti

Una aggiornata e esaustiva situazione sulla dotazione infrastrutturale del complesso degli aeroporti italiani (47 complessi aeroportuali aperti al traffico civile commerciale) è rappresentata nell'“Atlante degli aeroporti italiani” contenuto all'interno dello Studio affidato da ENAC all'ATI One Works-KPMG-Nomisma “Stato del sistema aeroportuale nazionale, scenari e strategie di sviluppo”. Nella successiva trattazione si farà

¹²⁶ Si fa qui prevalentemente a una sistematizzazione operata nell'ambito del volume SRM, “Logistica e Sviluppo Economico. Scenari economici, analisi delle infrastrutture e prospettive di crescita”, 2013, Giannini Editore

¹²⁷ Tra gli elementi qualificanti del disegno di legge in discussione si citano le misure volte a promuovere: la velocizzazione delle procedure di adozione dei Piani Regolatori Portuali; alcune modifiche nell'organizzazione delle Autorità Portuali e la revisione della disciplina delle concessioni.

¹²⁸ Si fa qui prevalentemente riferimento ad alcuni recenti decreti convertiti in legge che sono intervenuti su aspetti quali: l'introduzione del principio di autonomia fiscale dei porti; la possibilità di istituire sistemi logistici per il coordinamento della programmazione degli investimenti su infrastrutture di collegamento tra porti e retroporti; l'attribuzione di apposite risorse per interventi finalizzati a promuovere il trasferimento modale e lo sviluppo della “single window marittima”.

dunque prevalentemente riferimento alle informazioni contenute in tale documento.

Con riferimento ai volumi di traffico attuali, non emergono complessivamente sostanziali criticità relative alla capacità delle infrastrutture aeroportuali nazionali. Tale valutazione è sostenuta da alcuni principali indicatori sulla dotazione infrastrutturale media sia per quanto riguarda le strutture land-side che quelle air-side:

- la dotazione media di aree terminal è pari a circa 29 mq/pax a fronte di uno standard di 28 mq/pax;
- anche la capacità dei piazzali aeromobili si pone in linea con lo standard, con una dotazione media pari a 2,2 stand a movimento orario.

Occorre però sottolineare come tali dati siano fortemente influenzati dalla diversità di dimensioni del complesso degli aeroporti considerati. In relazione a un aumento previsto dei traffici, in assenza di interventi volti a innalzare gli attuali livelli di capacità in un arco temporale di circa 10 anni i principali aeroporti italiani potrebbero andare incontro a gravi fenomeni di congestione. La previsione di raggiungimento in un breve-medio periodo della soglia di capacità, anche tenendo conto di un possibile rinvio determinato dagli effetti della crisi economica, interessa prevalentemente i due principali scali italiani, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, ma anche altri aeroporti caratterizzati attualmente da livelli di saturazione nelle ore di picco tra cui Bergamo, Catania Napoli, Bologna, Firenze e Pisa.

Una situazione più critica riguarda invece la qualità media dei terminal passeggeri e delle strutture accessorie, che risultano "sensibilmente al di sotto degli standard europei, in termini di qualità architettoniche e strutturali dei manufatti, delle dotazioni impiantistiche, delle tecnologie e dei consumi energetici".

A valle della pubblicazione nel 2003 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, i successivi e consistenti interventi di adeguamento e potenziamento avviati sul complesso degli scali italiani hanno fatto sì che i livelli di sicurezza aeroportuale possano essere ritenuti adeguati. Sotto il profilo dell'accessibilità il dato riguardante la dotazione complessiva di parcheggi è mediamente pari a 600 posti auto per milione di passeggeri, in linea con lo standard medio suggerito da ENAC. Il dato sicuramente critico è invece quello relativo al livello di intermodalità: solo 6 scali (Fiumicino, Malpensa, Palermo, Pisa, Torino ed Ancona) risultano collegati alla rete ferroviaria sia essa di scala locale o regionale. Inoltre tali collegamenti non risultano competitivi alla gomma se non in fasce orarie superiori ai 60 minuti. Da un'analisi effettuata nello studio richiamato, in prospettiva e tenendo conto di progetti in corso o da avviare la situazione dei collegamenti su ferro è la seguente:

- il collegamento alla rete dell'Alta velocità potrà essere effettuato su 2 aeroporti (Venezia e Bologna);

- oltre ai collegamenti attualmente esistenti altri 10 aeroporti potranno essere collegati alla rete ferroviaria regionale (Cagliari, Brindisi, Verona, Bolzano, Trieste, Genova, Taranto, Lamezia Terme, Alghero, Trapani)
- altri 6 aeroporti invece hanno collegamenti alla rete metropolitana urbana in fase di realizzazione o di progetto (Napoli, Catania, Milano Linate, Bari, Parma, Firenze).

4.3. Sintesi delle priorità di intervento derivanti dall'analisi della dotazione infrastrutturale

[Nella versione consolidata del documento il paragrafo restituirà in forma sintetica le principali indicazioni in termini di priorità strategiche di intervento che scaturiscono dalle analisi dei dati sulla dotazione infrastrutturale di livello nazionale.]

5. Lo stato della programmazione infrastrutturale nei trasporti

5.1. Il Programma delle Infrastrutture Strategiche

[Paragrafo dedicato all'elaborazione di sintesi a carattere quantitativo degli interventi sulle infrastrutture di trasporto inseriti nel PIS al fine di restituire una rappresentazione articolata dello stato della programmazione inserita in Legge Obiettivo alla luce di criteri quali: il livello strategico (nazionale/regionale), ripartizione tra modalità, territori interessati, stato di avanzamento, copertura finanziaria, ecc. Il paragrafo ha il ruolo di principale interfaccia e di messa a coerenza tra il contenuto dell'Allegato Infrastrutture e la sezione dedicata alle integrazioni.]

5.2. Fondi Strutturali e Fondo di Sviluppo e Coesione: programmazione nazionale e regionale

[Paragrafo analogo al precedente dedicato agli interventi programmati con strumenti e fonti di finanziamento diverse dalla Legge Obiettivo con specifica attenzione alle opere realizzate a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione e sui Fondi Strutturali.]

L'analisi oggetto del presente paragrafo è effettuata a partire dai dati¹²⁹ messi a disposizione dal portale "Open Coesione" che monitora l'attuazione di oltre 700.000 interventi programmati nel ciclo 2007-2013 da Regioni e Amministrazioni centrali dello Stato con le risorse per la coesione (76,1 miliardi di Euro)¹³⁰. Il portale, nato nel 2012 su iniziativa del Ministro per la Coesione Territoriale, consente di accedere a schede sintetiche sui singoli progetti e singoli soggetti coinvolti ovvero scaricare il data base completo degli interventi programmati.

L'indagine investe la disamina dei progetti di natura infrastrutturale programmati sul territorio nazionale con un focus di approfondimento

¹²⁹ Dati pubblicati il 31/03/2014 aggiornati al 31/12/2013.

¹³⁰ Fonte: www.opencoesione.gov.it

relativamente alle Regioni meno sviluppate¹³¹ (Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia) e finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e dal Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC), al fine di ricomporre il quadro delle opere in essere - distinte per modalità di trasporto - in grado di evidenziare diversi aspetti: il livello di intervento (nazionale/regionale), la numerosità degli interventi programmati, l'ammontare finanziario, lo stato di avanzamento. Ulteriore obiettivo è quello di evidenziare, laddove le informazioni disponibili lo consentano, i progetti TEN-T con particolare riguardo agli interventi afferenti la rete centrale.

Dal punto di vista metodologico, dunque, per rispondere alle finalità sopraesposte sono seguiti diversi criteri di selezione e di scelta degli interventi a partire dalle diverse classificazioni adottate dal portale per monitorare i progetti e utilizzando gli ulteriori filtri resi disponibili per l'affinamento della ricerca. La principale discriminante riguarda, come già precisato, le fonti di finanziamento: Fondi strutturali – FESR in particolare - e FSC. Nell'ambito delle 5 classi relative alla natura degli interventi individuate da Open Coesione, poi, sono considerati i progetti che afferiscono alla categoria "Infrastrutture"¹³².

Un'ulteriore scelta è effettuata tra i tredici temi sintetici che declinano la classificazione individuata prediligendo il tema legato ai "Trasporti"¹³³. Tale preliminare selezione permette di estrapolare a livello generale gli interventi programmati su tutto il territorio nazionale.

Al fine di ricostruire, invece, nella maniera più dettagliata possibile il parco progetti infrastrutturali e consentire conseguentemente una selezione ragionata degli stessi, è necessario effettuare ulteriori interrogazioni all'interno dei database così ottenuti poiché ricchi di varie informazioni¹³⁴ (dal codice CUP dei singoli progetti, ai codici priorità del QSN e del fondo/programma di riferimento, agli assi, obiettivi e linee di intervento, alla data di inizio e fine dell'intervento prevista ed effettiva, alla distribuzione delle risorse tra fondi pubblici e privati, costo rendicontabile UE, modalità di affidamento e così via). Per affinare ulteriormente la ricerca, dunque, sono utilizzati, in relazione ai progetti finanziati dal FESR, i seguenti filtri:

¹³¹ Sebbene l'analisi è condotta su dati afferenti la programmazione 2007-2013 si ritiene opportuno catalogare le informazioni in base ai 3 Obiettivi (Regioni meno sviluppate, Regioni in transizione e Regioni più sviluppate) che caratterizzano il nuovo settennio di programmazione.

¹³² Le altre classi sono: Acquisto di beni e servizi, Incentivi alle imprese, Contributi a persone, Conferimenti capitali.

¹³³ Per completezza di informazione si elencano gli altri 12 temi progettuali: Agenda digitale, Ambiente, Città e aree rurali, Competitività imprese, Cultura e turismo, Energia, Inclusione sociale, Infanzia e anziani, Istruzione, Occupazione, Rafforzamento PA, Ricerca e innovazione.

¹³⁴ Il Database fornito in *Open Data* dispone di 85 campi di informazioni.

- Il codice inerente le Priorità definite nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 (QSN) e relativa descrizione: "6 – Reti e collegamenti per la mobilità".
- La descrizione dell'obiettivo generale: "Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporti funzionali allo sviluppo".
- Il tema prioritario UE definito nell'ambito del QSN: "Porti, Aeroporti, Ferrovie, Ferrovie TEN-T, Strade Nazionali, Strade Regionali/Locali, Trasporti multimodali, Sistemi di trasporto intelligenti, Trasporti urbani".
- Il codice progetto relativo al Tema prioritario UE
- Il titolo del progetto
- Il codice di descrizione della tipologia di intervento: "Completamento di nuova realizzazione, Nuova realizzazione, Ampliamento o potenziamento, e così via".
- Il codice descrizione relativo alla categoria di intervento: "Linee metropolitane e tramviarie, Strade regionali, provinciali e comunali, Strade statali,
- La descrizione del Programma di riferimento: "PO FESR regionali Ob Convergenza, PON Reti e Mobilità FESR Ob Convergenza; PO FESR regionali Ob Competitività"
- Finanziamento assegnato dall'UE
- Ammontare Costo Rendicontabile UE
- Totale pagamenti rendicontabili UE

Per la selezione degli interventi nell'ambito del Fondo di Sviluppo e Coesione sono adottati i seguenti criteri di ricerca:

- Il codice inerente le Priorità definite nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 (QSN) e relativa descrizione: "6 – Reti e collegamenti per la mobilità"
- La descrizione dell'obiettivo generale: "Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporti funzionali allo sviluppo"
- La descrizione del tema sintetico inserita dal DPS "Trasporti e infrastrutture a rete"
- Il codice inerente il settore di riferimento e la relativa descrizione: "1 – Infrastrutture di Trasporto".
- La descrizione del sottosettore: "Aeroportuali, Ferrovie, Stradali, Trasporti Multimodali e altre modalità di trasporto, Marittime Lacuali e Fluviali, ecc."
- Il codice di descrizione della tipologia di intervento: "Completamento di nuova realizzazione, Nuova realizzazione, Ampliamento o potenziamento e così via".
- Il codice descrizione relativo alla categoria di intervento: "Linee metropolitane e tramviarie, Strade regionali, provinciali e comunali, Strade statali,
- La descrizione della fonte di finanziamento

- La descrizione del Programma di riferimento: "PAR FSC, PRA FSC, Programma attuativo speciale FSC"
- La descrizione dello strumento di finanziamento: "CIS (Contratto Istituzionale di Sviluppo), PAC (Piano di Sviluppo e Coesione) e così via
- L'ammontare del Finanziamento FSC
- L'ammontare del finanziamento pubblico
- Il totale pagamenti FSC
- Il totale pagamenti pubblici

Le informazioni desunte in base ai criteri fin qui descritti e opportunamente rielaborate sono restituite in forma grafica ovvero commentate al fine di consentire così una "ricomposizione mirata" del quadro progettuale esistente.

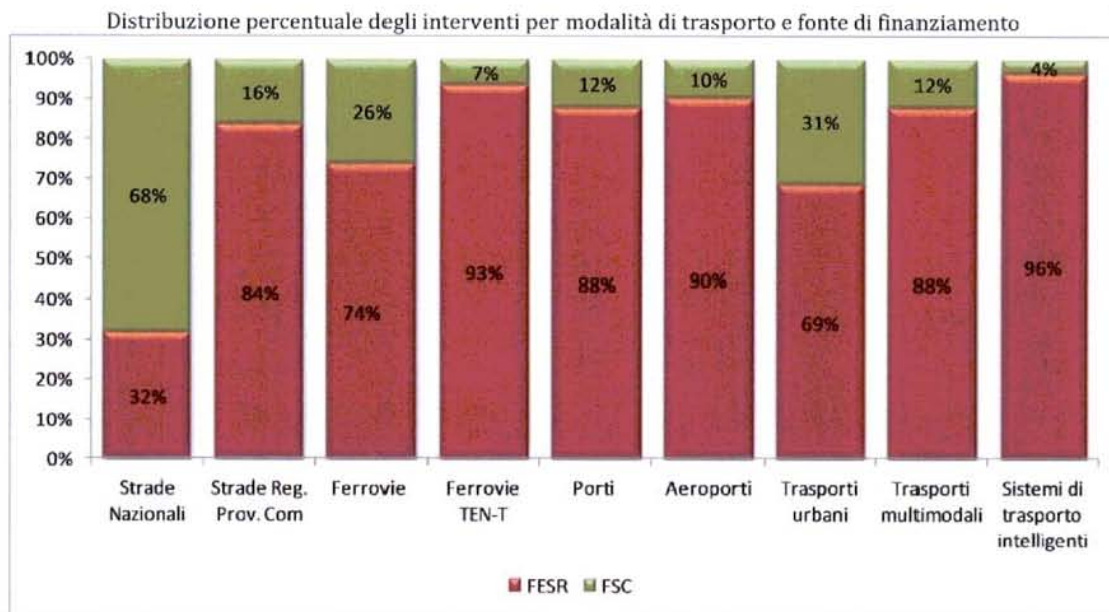
Il fine ultimo dell'analisi, infatti, è quello di contribuire alla differenziazione degli interventi soprattutto in base al loro livello di intervento ossia distinguere i progetti di rilevanza strategica nazionale da quelli di importanza regionale/locale in modo da effettuare una selezione ragionata delle opere e non una mera ricognizione dell'insieme progettuale esistente.

A tale proposito va specificato che gli interventi con codici cup afferenti a progetti di carattere regionale/locale non sono aprioristicamente esclusi ma bensì vengono isolate quelle azioni che contribuiscono al completamento/rafforzamento del disegno progettuale sui nodi nazionali ovvero della rete TEN-T. Come già sottolineato, non è trascurata, inoltre, la valutazione circa lo stato di avanzamento ovvero la cantierabilità degli interventi. In ordine a ciò si osserverà lo stato di avanzamento dei pagamenti rendicontabili UE (relativamente ai progetti finanziati dal FESR) e dei pagamenti FSC sotto un duplice profilo. Da un lato, infatti, sono eliminati quei progetti il cui avanzamento finanziario è uguale al 100% o tale da far presumere la realizzazione dell'intervento entro la *deadline* del 31/12/2015. Dall'altro lato sono scelte le azioni che pur presentando una bassa rendicontazione e dunque l'impossibilità della loro implementazione nei termini di ammissibilità della spesa, fanno ragionevolmente pensare al loro agevole completamento nel nuovo settennio di programmazione essendo già espletate sia le fasi progettuali che di eventuali procedure di evidenza pubblica. Vengono, infine, selezionati gli interventi che sono desumibili dalle fonti pubbliche disponibili relativi ai nuovi programmi finanziati dalle risorse europee per il settennio 2014-2020 ed i progetti inseriti nei Contratti Istituzionali di Sviluppo.

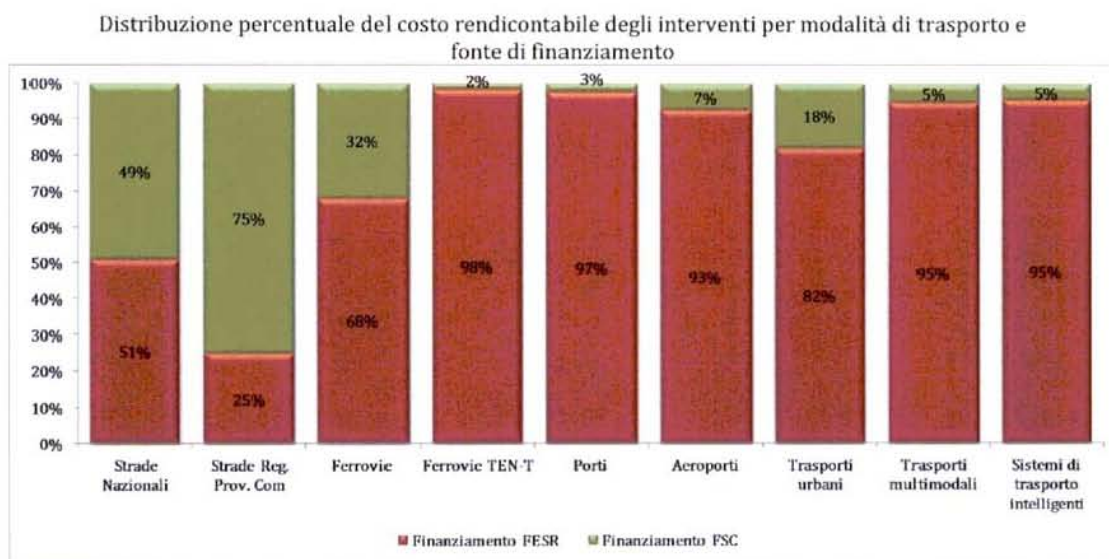
Con l'ausilio dei criteri sopraesposti sono stati estrapolati 802 progetti (di cui 653 finanziati dal FESR e 149 dal FSC) sui quali sono state eseguite diverse analisi.

Una prima elaborazione delle informazioni desunte consente di evidenziare proprio la numerosità degli interventi (in percentuale) distinti in base alla modalità di trasporto e alla fonte di finanziamento. È stata osservata, inoltre la distribuzione percentuale del costo rendicontabile

delle opere in relazione alle due fonti finanziarie di riferimento, come rappresentato dai grafici successivi.



Fonte: elaborazione su dati Open Coesione



Fonte: elaborazione su dati Open Coesione

A fronte di una prevalenza delle risorse distribuite dal Fondo Strutturale FESR per la quasi totalità delle modalità di trasporto osservate, si evidenzia tuttavia come il rapporto numero interventi/ammontare finanziamento relativamente alle modalità Strade nazionali e Strade regionali, provinciali e comunali mostri un andamento inverso rispetto agli altri modi di trasporto. Infatti, mentre per la prima modalità il Fondo Sviluppo e Coesione rileva un'elevata percentuale di interventi (68% contro il 32% del FESR) ma destina ad essa il 49% delle risorse, le opere

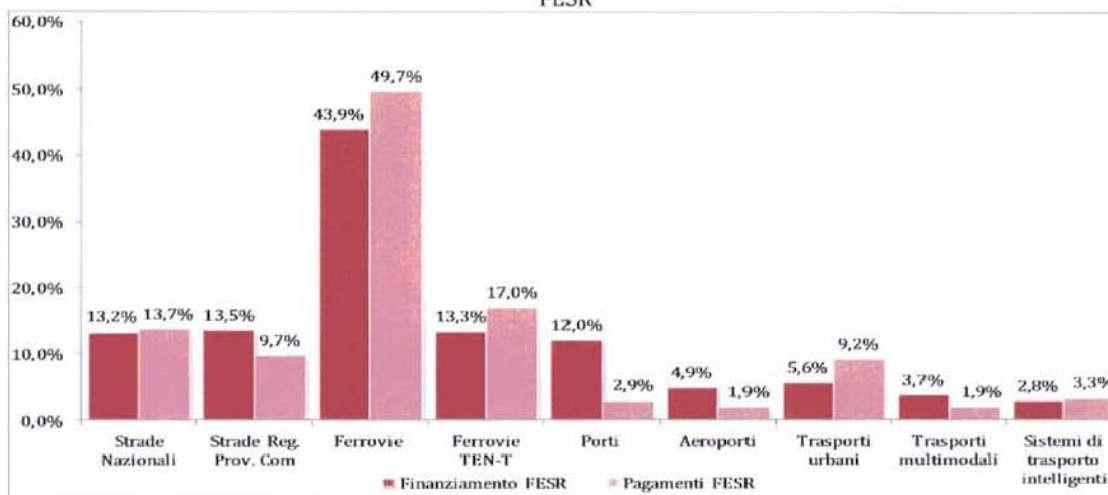
ascrivibili alla seconda modalità si concentrano per l'84% nell'ambito del FESR ma ne catalizzano solo il 25% delle risorse.

Dall'analisi delle singole fonti di finanziamento, invece, è possibile rilevare l'ammontare delle risorse destinate alle diverse modalità¹³⁵ ed il relativo stato di avanzamento in termini di pagamenti rendicontabili¹³⁶.

Per ciò che concerne gli interventi finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, la modalità Ferrovie concentra la percentuale maggiore di finanziamento (43,9%) così come fa rilevare un 49,7% rispetto al totale dei pagamenti effettuati per tutte le modalità.

Ben diverso è lo stato di avanzamento dei pagamenti per ciò che concerne il FSC che ad esempio per la modalità Porti non registra nessun pagamento (cfr grafici successivi). Registra un buon andamento, anche in questo caso, rispetto al totale dei pagamenti, la spesa rendicontata a valere sulla modalità Ferrovia (60,5%).

Ammontare del costo rendicontabile e dei pagamenti per modalità degli interventi finanziati dal FESR

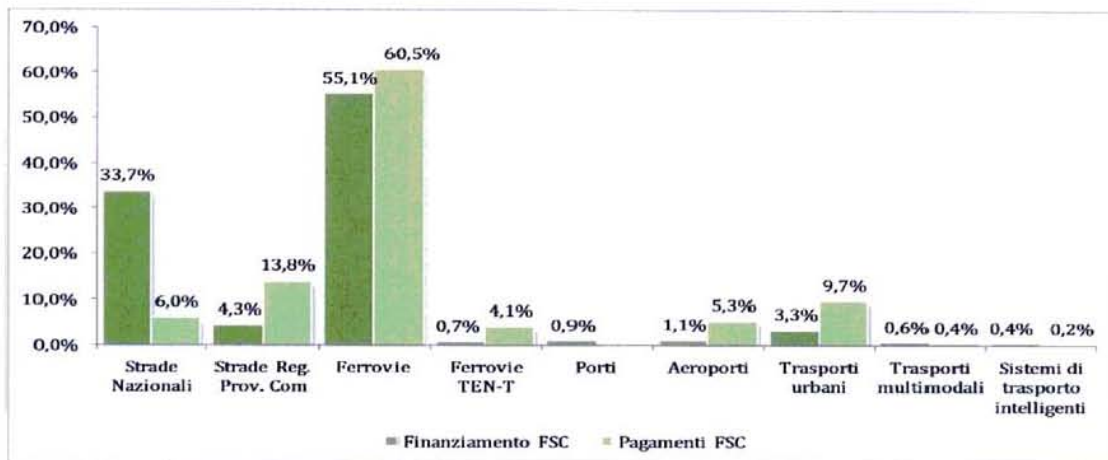


Fonte: elaborazione su dati Open Coesione

Ammontare del costo rendicontabile e dei pagamenti per modalità degli interventi finanziati dal FSC

¹³⁵ La percentuale del costo rendicontabile degli interventi per singola modalità è calcolata sul totale delle risorse FESR destinate alle modalità oggetto della presente analisi.

¹³⁶ La percentuale dei pagamenti per singola modalità è calcolata sul totale dei pagamenti rendicontabili FESR relativi alle modalità oggetto della presente analisi.

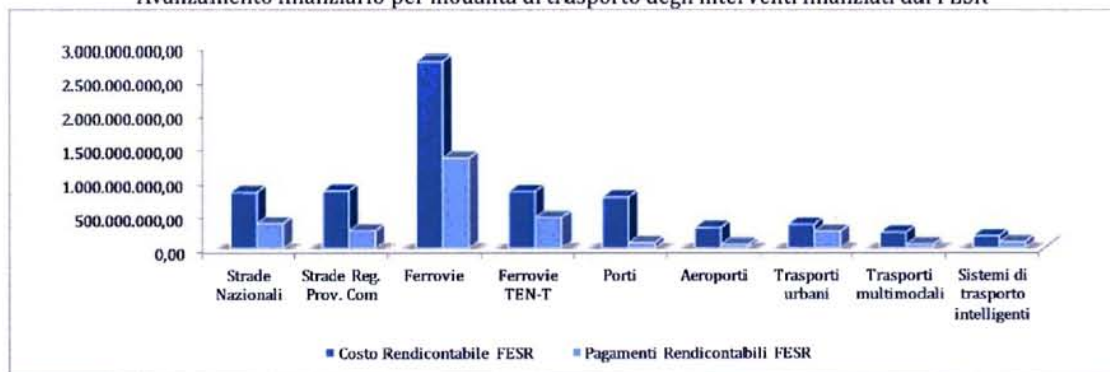


Fonte: elaborazione su dati Open Coesione

Il divario nell'andamento dei pagamenti tra le due fonti di finanziamento in oggetto è ascrivibile principalmente alla presenza di una regolamentazione e di una tempistica di rendicontazione diverse e molto più serrate per ciò che concerne il FESR.

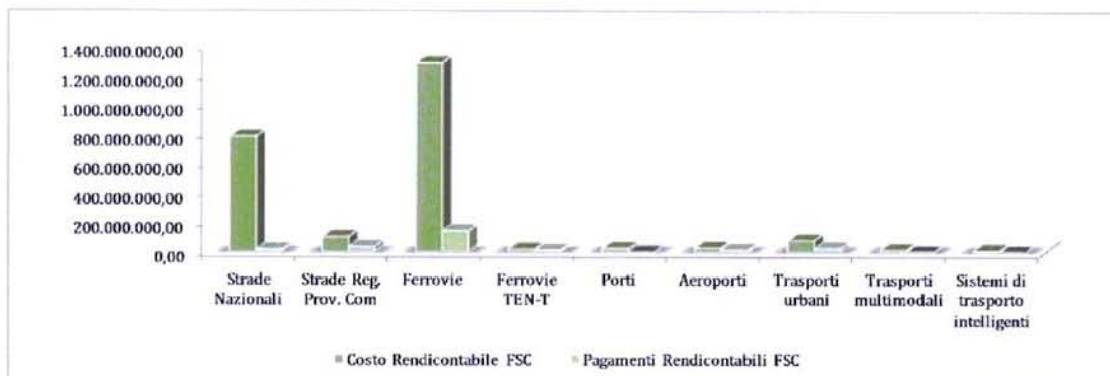
Anche l'analisi dell'avanzamento finanziario per singola modalità di trasporto (in valore assoluto) conferma una maggiore vivacità della spesa relativa agli interventi finanziati dal FESR rispetto alle opere finanziate dal FSC, seppure si evidenziano criticità per alcune modalità come ad esempio i Porti che presentano un ammontare di pagamenti particolarmente basso se si considera l'avvicinarsi della scadenza fissata al 31/12/2015 per la rendicontazione definitiva delle spese a valere sulla programmazione 2007-2013 (cfr grafici successivi).

Avanzamento finanziario per modalità di trasporto degli interventi finanziati dal FESR



Fonte: elaborazione su dati Open Coesione

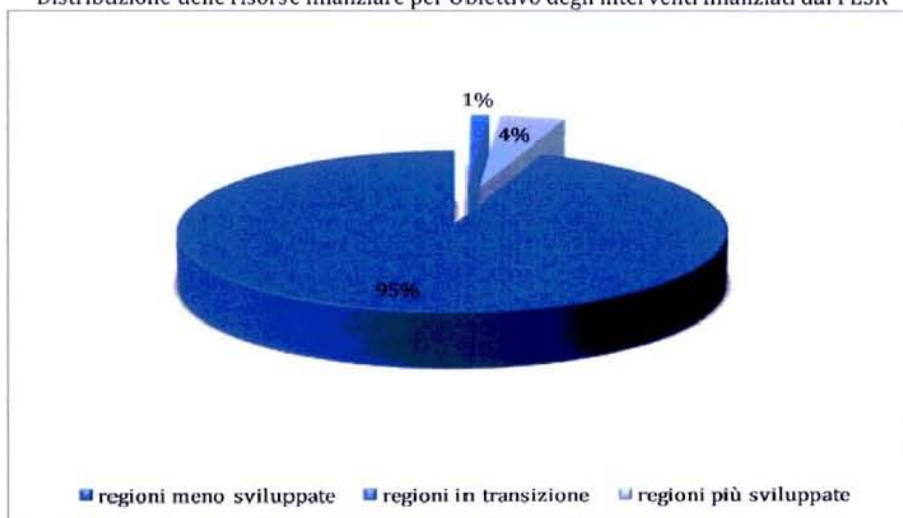
Avanzamento finanziario per modalità di trasporto degli interventi finanziati dal FSC



Fonte: elaborazione su dati Open Coesione

Spostando il campo di analisi sull’osservazione della distribuzione delle risorse FESR in relazione agli Obiettivi “Regioni meno sviluppate”, “Regioni in transizione” e “Regioni più sviluppate” emerge una netta e naturale concentrazione dei finanziamenti per il primo obiettivo (cfr grafico seguente).

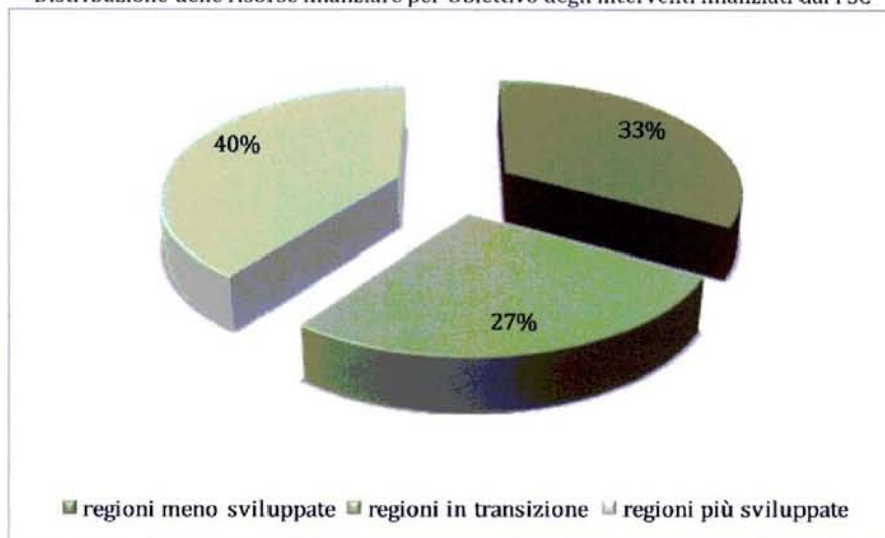
Distribuzione delle risorse finanziare per Obiettivo degli interventi finanziati dal FESR



Fonte: elaborazione su dati Open Coesione

La distribuzione delle risorse in capo al Fondo Sviluppo e Coesione, invece, appare più equilibrata. Il grafico successivo mostra, infatti, il 40% dei finanziamenti allocati nelle Regioni più sviluppate, il 33% nelle Regioni meno sviluppate ed il restante 27% nelle Regioni in transizione.

Distribuzione delle risorse finanziarie per Obiettivo degli interventi finanziati dal FSC

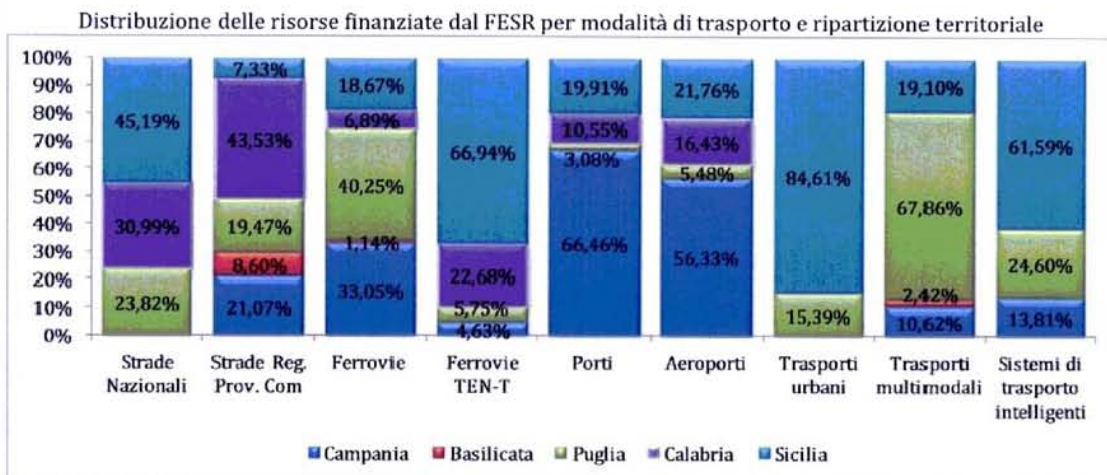


Fonte: elaborazione su dati Open Coesione

Operando un'ulteriore discesa di scala e considerando solo le Regioni meno sviluppate Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia¹³⁷ emerge anche in questo caso un'eterogeneità nella distribuzione delle risorse FESR per modalità di trasporto nei territori considerati. Mentre in Sicilia gli interventi che catalizzano maggiori risorse sono quelli afferenti alla modalità Strade nazionali (45,19%), Ferrovie TEN-T (66,94%), Trasporti urbani (84,61%) e Sistemi di trasporto intelligenti (61,59%), in Campania prevalgono gli interventi di natura portuale (66,46%) e aeroportuale (56,33%).

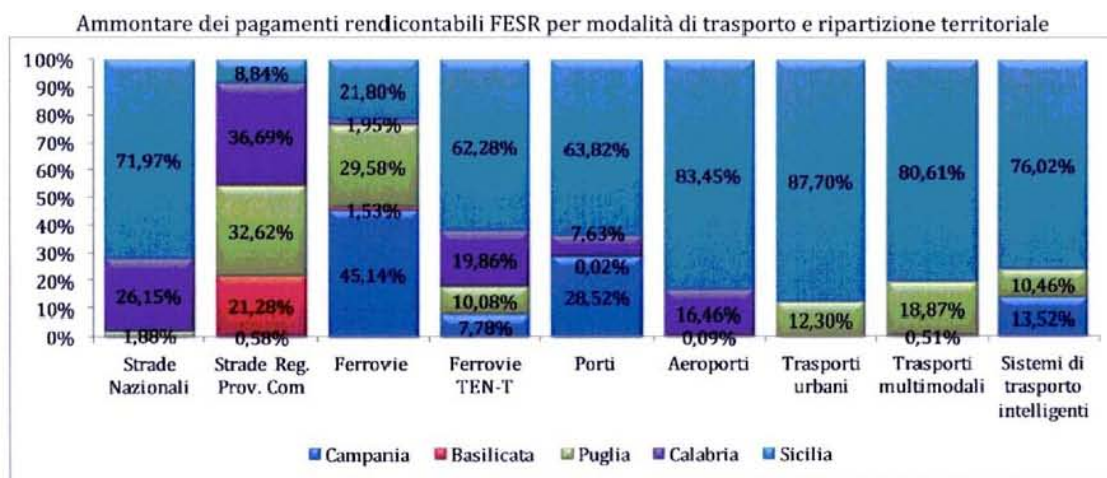
Le modalità Ferrovie (40,25%) e Trasporti multimodali (67,86%) attraggono la maggior parte dei finanziamenti in Puglia, mentre in Calabria gli interventi relativi alle Strade regionali, provinciali e comunali intercettano una consistente fetta di risorse (43,53%). L'allocazione delle risorse in Basilicata, infine, va registrata solo per le modalità Strade regionali, provinciali e comunali (8,60%), Ferrovie (1,14%) e Trasporti Multimodali (2,42%).

¹³⁷ Per questa elaborazione sono stati considerati come Programmi di riferimento i cinque Programmi Operativi 2007-2014 delle Regioni sopra menzionate più gli interventi finanziati dal PON Reti e Mobilità 2007-2013.



Fonte: elaborazione su dati Open Coesione

Per quanto concerne lo stato di avanzamento dei pagamenti¹³⁸ nelle cinque regioni di riferimento è la Sicilia che fa registrare percentuali più alte per la quasi totalità delle modalità mentre per le alte regioni si registrano performance medio basse nella rendicontazione della spesa (cfr grafico successivo).



Fonte: elaborazione su dati Open Coesione

¹³⁸ La percentuale dei pagamenti per modalità è calcolata sul totale dei pagamenti effettuati per singola modalità di trasporto in ogni regione.

6. L'individuazione delle priorità nella programmazione degli interventi

6.1. La metodologia adottata

[Sezione dedicata a descrivere la metodologia adottata per individuare le priorità di investimento sulle infrastrutture strategiche (comprese quelle in materia di reti TEN in coerenza con le condizionalità ex ante). Tale metodologia assume le tecniche di valutazione ambientale strategica quali strumento di supporto alla decisione, eliminando, di fatto, la separazione che vede procedere parallelamente il percorso di programmazione dalle valutazioni effettuate ai sensi della Direttiva VAS e delle norme nazionali che la recepiscono. Il metodo prevede successive fasi di analisi caratterizzate da un diverso livello di dettaglio in relazione ai diversi obiettivi: l'individuazione degli ambiti prioritari di intervento; le verifiche conformi alla legislazione in materia di VAS; l'individuazione del piano di progetti realistici e maturi per cui si prevede un sostegno dei Fondi Strutturali e di Investimento Europei.]

L'attività di integrazione dell'Allegato Infrastrutture finalizzata al soddisfacimento delle condizionalità ex ante, come richiamato nelle sezioni introduttive, si colloca in un quadro normativo in evoluzione che:

- tende alla definizione di un modello programmatico integrato;
- aspira all'integrazione dei due strumenti che attualmente incarnano l'azione di indirizzo sugli investimenti in infrastrutture di trasporto e logistica, il Piano Generale dei Trasporti e il Programma delle Infrastrutture Strategiche;
- si attua attraverso un'attività di rivisitazione e manutenzione della legislazione anche con l'introduzione di innovazioni sostanziali delineate all'interno degli ultimi aggiornamenti dello stesso Allegato Infrastrutture.

In questo quadro l'attività di integrazione, oltre a fornire le opportune analisi di contesto contenute nei precedenti capitoli, si caratterizza per un'azione di revisione metodologica che, senza mettere in discussione le decisioni di programmazione già assunte, ne opera una sistematizzazione e razionalizzazione all'interno di un unico quadro generale per gli investimenti in materia di trasporti. A tal fine – con un approccio alquanto innovativo, ma non privo di sperimentazioni¹³⁹ – si è optato per l'adozione di una metodologia che attinge alle tecniche di valutazione ambientale strategica, dando così concreta applicazione alle innumerevoli sollecitazioni per una maggiore integrazione dei principi ambientali all'interno dei processi di programmazione infrastrutturale.

¹³⁹ Una dettagliata descrizione dell'approccio metodologico adottato e della sua applicazione ad alcuni casi concreti in materia di programmi di investimento infrastrutturale e di piani territoriali è contenuta all'interno del Quaderno N. 5 del PON Reti e Mobilità 2007-2013 "Verso una VAS più strategica: Spunti dalla valutazione in itinere del PON Reti e Mobilità 2007-2013", maggio 2014.

La metodologia adottata, in estrema sintesi, si caratterizza per alcune scelte di fondo così individuate:

- l'allargamento degli obiettivi/criteri di valutazione a tutte e tre le dimensioni dello sviluppo sostenibile (ambientale, economica, sociale). Da tale scelta discende la possibilità di una reale integrazione degli aspetti ambientali all'interno del percorso di programmazione con la conseguente opportunità di liberare la VAS dal ruolo di mero adempimento che spesso ha assunto a partire dalla sua formalizzazione legislativa;
- l'organizzazione degli oggetti da valutare (le scelte di Programma) in aree funzionali, ovvero in insiemi di interventi (materiali o immateriali) che concorrono a rendere operativa una determinata componente del sistema di trasporto di livello nazionale;
- un approccio argomentativo alla valutazione in cui l'utilizzo di giudizi quantitativi rispetto al perseguimento degli obiettivi trova sempre un'argomentazione di supporto che assolve anche alle funzioni di trasparenza e informazione sulle scelte di programmazione;
- la ricerca di una sistematica relazione tra i diversi livelli di decisione (programma/progetto) così come tra le relative attività di valutazione (VAS/VIA) al fine di capitalizzare il patrimonio informativo esistente a beneficio della fase di programmazione così come di quella implementativa;
- l'assunzione all'interno della metodologia delle analisi inerenti al livello di maturazione progettuale degli interventi al fine di ancorare le scelte di carattere strategico alle analisi relative alla loro cantierabilità nel breve-medio periodo.

Il metodo adottato, infine, si caratterizza per una elevata flessibilità e adattabilità ai diversi obiettivi valutativi. Come sarà esplicitato più avanti, lo stesso modello valutativo – opportunamente affinato – può assolvere alle differenti esigenze di analisi che, ai fini del soddisfacimento delle condizionalità ex ante, riguardano principalmente i seguenti aspetti:

- la strutturazione del quadro generale tramite la sistematizzazione delle scelte di programmazione intraprese e la relativa analisi sugli ambiti di intervento prioritari;
- l'adempimento dei requisiti giuridici per la valutazione ambientale strategica;
- l'individuazione del piano di progetti realistici e maturi per i quali si prevede un sostegno dei Fondi SIE.

6.2. I criteri di valutazione di priorità

[Alla luce della metodologia proposta vengono illustrati i criteri in base ai quali operare la valutazione sulle priorità di investimento. Tali criteri/obiettivi, tengono conto di tutte le dimensioni dello sviluppo e si riferiscono a tutti e tre i pilastri dello sviluppo sostenibile: ambientale,

economico e sociale. Una specifica attenzione viene dedicata a garantire la coerenza con i criteri previsti dalla norma in materia di infrastrutture strategiche (modifiche introdotte nel D.Lgs. n. 163/2006 con l'articolo 41, della Legge 214/2011) che attengono alla coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali, lo stato di avanzamento dell'iter procedurale, la possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.]

La presa in conto di tutte e tre le dimensioni dello sviluppo sostenibile, come anticipato, è uno degli elementi caratterizzanti la metodologia adottata. Nella fase di strutturazione del quadro generale, dunque, si procederà alla definizione di un insieme di obiettivi/criteri – denominato Albero degli Obiettivi – che, tenendo conto del livello di analisi di carattere strategico, sarà riferibile tanto agli aspetti ambientali quanto a quelli economico-trasportistici e sociali.

Per quanto attiene il macro ambito ambientale un riferimento è certamente costituito dagli obiettivi individuati all'interno della Comunicazione del 28 marzo 2011 "Libro Bianco Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", per una declinazione in finalità più specifiche si farà prevalentemente riferimento agli aspetti riguardanti le emissioni di gas serra e altri inquinanti, la dipendenza dal petrolio, la congestione e incidentalità, il rumore, e la frammentazione del territorio.

Gli obiettivi di carattere economico-transportistico trovano il principale riferimento nelle priorità di sviluppo infrastrutturale individuate all'interno del Regolamento sulle reti TEN-T così come nei criteri previsti dalla norma in materia di infrastrutture strategiche che attengono, oltre alla coerenza con le disposizioni comunitarie, allo stato di avanzamento dell'iter procedurale e alla possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

La dimensione sociale è sicuramente l'ambito in cui l'individuazione di obiettivi di riferimento risulta più complessa. Anche alla luce di precedenti esperienze un primo nucleo di obiettivi potrebbe essere costituito dagli aspetti riguardanti l'accettabilità dell'intervento da parte dei territori interessati e l'ottimizzazione del rapporto costi-benefici tramite l'attribuzione di priorità agli interventi in grado di rendere più efficiente una componente del sistema già esistente (eliminazione di strozzature e ITS).

6.3. Il quadro delle scelte di programmazione

[In questa sezione viene illustrato il quadro complessivo delle scelte di programmazione oggetto della valutazione di priorità. Tale quadro è composto oltre che dagli ambiti di intervento già caratterizzati dalla presenza di interventi programmati a valere sulle principali fonti di finanziamento (oggetto della ricognizione di cui al Cap. 5) anche da scelte di programmazione a cui non fanno ancora riferimento specifiche

progettualità, ma che discendono da esigenze di investimento scaturite dalle analisi di contesto sul quadro normativo e di domanda e offerta.]

Ad alimentare la strutturazione del quadro generale sarà in primo luogo l'esito della ricognizione sulla programmazione in essere (cap. 5) che interessa prevalentemente i tre principali strumenti di finanziamento per le opere infrastrutturali sul sistema dei trasporti: la Legge Obiettivo, i Fondi strutturali e il Fondo di Sviluppo e Coesione. Nel pieno rispetto delle decisioni di programmazione già assunte, tuttavia, verrà operata una pre-selezione degli interventi contemplati dal quadro generale alla luce di una soglia strategica capace di distinguere, al di là dello strumento in cui l'opera è inquadrata, l'effettiva rilevanza dell'opera rispetto al livello di interesse nazionale. Tale soglia può essere grossolanamente individuata in relazione all'appartenenza al *core network* della rete TEN-T, con l'attenzione a quegli interventi che, pur non ricadenti nella rete centrale definita a livello comunitario svolgono comunque una funzione indispensabile per il sistema trasportistico nazionale. Accanto agli interventi già programmati vi sono poi scelte di programmazione a cui non fanno ancora riferimento specifiche progettualità, ma che discendono da esigenze di investimento scaturite dalle analisi di contesto sul quadro normativo e di domanda e offerta. Queste scelte di programmazione "latenti" sono quelle volte a colmare la "distanza tra la domanda e l'offerta di infrastrutture", e che la metodologia adottata è attrezzata per rilevare.

La possibilità di far emergere con chiarezza gli "anelli mancanti" delle catene di mobilità in corso di realizzazione è infatti una delle principali ragioni della scelta metodologica a favore del "ragionare per Aree funzionali", piuttosto che per interventi.

Un secondo motivo riguarda invece la progettualità esistente, e consiste invece nell'evidenza che solo identificando il ruolo dei progetti nell'Area Funzionale di appartenenza è possibile valutarne appieno gli aspetti strategici, in quanto coincidenti con quella dell'intera componente trasportistica che il progetto collabora a realizzare. In altri termini, tale attribuzione consente anche di identificare l'importanza del contributo nell'attivazione della intera Area funzionale, anche ai fini di identificare quelle convenienze collettive così importanti, nel modello adottato, ai fini della valutazione delle performance sociali delle scelte di programmazione.

6.4. L'individuazione delle priorità

[In questa sezione vengono illustrati gli esiti dell'applicazione della metodologia con la conseguente individuazione degli ambiti di intervento prioritari.]

Alla luce degli elementi richiamati nei precedenti paragrafi, l'individuazione degli ambiti prioritari di intervento si traduce concretamente nell'utilizzo di una tecnica di analisi multicriteria (tramite una matrice di valutazione) che vede confrontare gli interventi del quadro

generale organizzati per aree funzionali con l'albero degli obiettivi afferenti alle diverse dimensioni dello sviluppo sostenibile.

La matrice pertanto contiene:

- nelle colonne, il set di finalità ambientali, economico-trasportistiche e sociali che costituiscono l'Albero degli Obiettivi,
- nelle righe, gli interventi aggregati per Aree Funzionali.

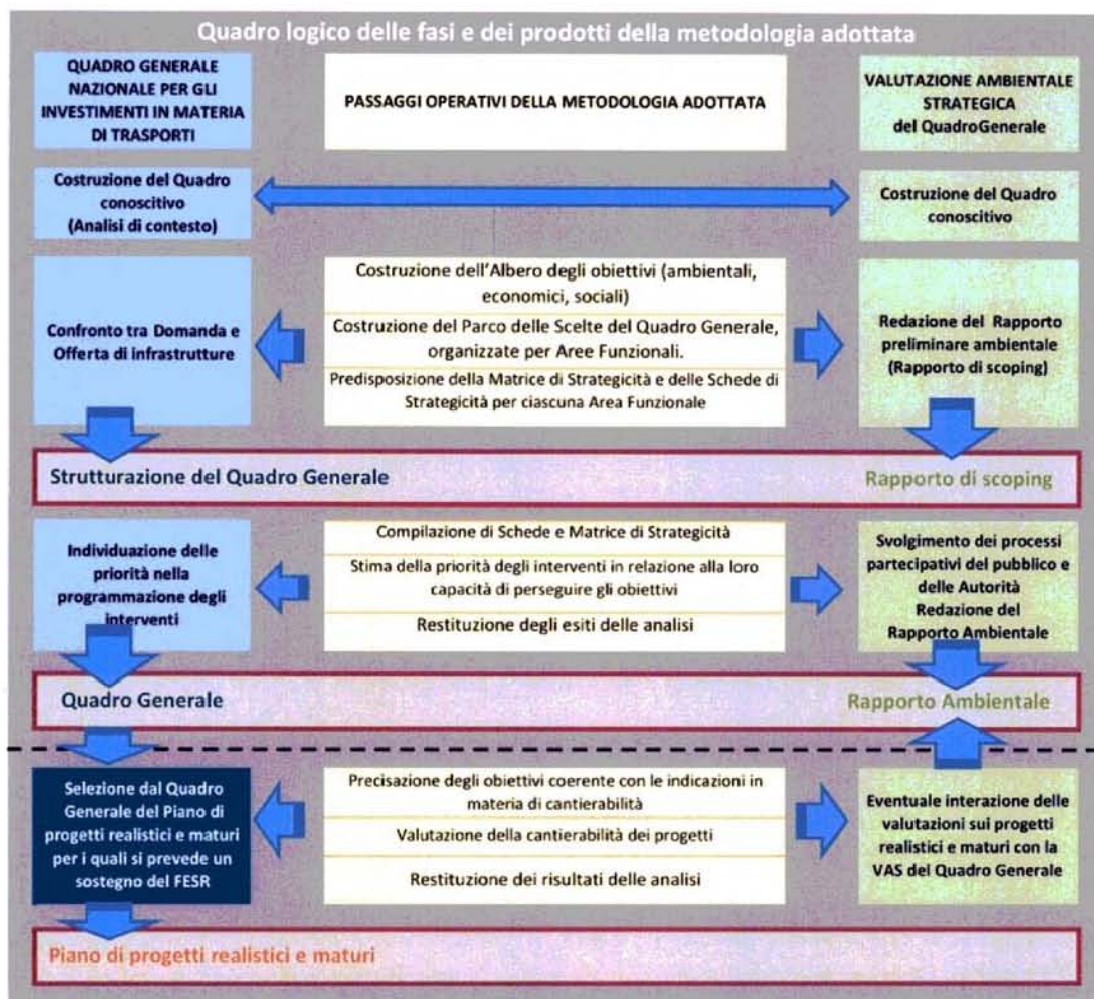
Negli incroci tra righe e colonne si riporta il giudizio sulla capacità degli interventi di perseguire (o contrastare) ciascuno degli obiettivi, considerando tali interventi – si sottolinea - inquadri all'interno dell'Area Funzionale di riferimento.

Ai giudizi corrispondono altrettanti punteggi di una articolata graduatoria estesa nelle due direzioni che si dipartono dal valore nullo, come illustrato nel seguito.

Punteggio	Criteri di giudizio
4	L'intervento contribuisce decisamente al raggiungimento dell'obiettivo
3	L'intervento contribuisce in buona misura al raggiungimento dell'obiettivo
2	L'intervento contribuisce al raggiungimento dell'obiettivo
1	L'intervento, contribuisce limitatamente al perseguimento dell'obiettivo
-	L'intervento non presenta nessuna interazione rilevante con l'obiettivo
0	Punteggio nullo, ma derivante da compensazioni algebriche di punteggi negativi e positivi
-1	L'intervento contrasta, sebbene in modo contenuto, con il perseguimento dell'obiettivo
-2	L'intervento richiede particolari misure per non contrastare con il perseguimento dell'obiettivo
-3	L'intervento contrasta notevolmente con il perseguimento dell'obiettivo
-4	L'intervento inibisce la possibilità di raggiungere l'obiettivo

L'assegnazione di tali giudizi è diffusamente argomentata all'interno di apposite Schede di valutazione, appositamente redatte per motivare e argomentare la stima – riportata poi nella matrice - il perseguimento di ciascun obiettivo dell'Albero da parte dei progetti dell'Area Funzionale in esame.

Nello schema di seguito riportato si illustra invece come la metodologia adottata possa adattarsi alle diverse esigenze di analisi sopra richiamate.



6.5. Gli esiti della procedura di Valutazione Ambientale Strategica

[Paragrafo dedicato a illustrare gli esiti della procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Nonostante la metodologia a supporto delle scelte di programmazione preveda di assumere in sé gli obiettivi di carattere ambientale, ai fini del rispetto della legislazione in materia di VAS si prevede una successiva fase di applicazione in cui il perseguimento di tali obiettivi è valutato con maggior dettaglio e in cui si svolgono le fasi di consultazione con le Autorità competenti in materia ambientale e il pubblico. Il paragrafo verrà aggiornato con l'avanzamento della procedura di VAS, fino a una stesura definitiva a conclusione della procedura stessa.]

7. Il quadro di progetti realistici e maturi

7.1. Gli interventi per cui si prevede il sostegno dei Fondi Strutturali e di Investimento Europei

[Alla luce delle priorità generali precedentemente individuate, la sezione fornisce una valutazione di dettaglio riguardante gli ambiti di intervento potenzialmente oggetto di un sostegno da parte dei finanziamenti comunitari in coerenza con le scelte assunte in sede di Accordo di Partenariato .]

7.2. La tabella di marcia per la realizzazione degli interventi

[Paragrafo dedicato a illustrare gli aspetti relativi alle previsioni di avanzamento procedurale e realizzativo degli interventi individuati.]

7.3. Il quadro finanziario

[Paragrafo dedicato a illustrare il quadro delle fonti finanziarie necessarie alla realizzazione degli interventi individuati.]

8. misure per incrementare la capacità di realizzazione

[Nella descrizione delle misure volte al miglioramento della capacità realizzativa sarà posta attenzione a quanto disposto in relazione alla definizione del Piano di Rafforzamento Amministrativo redatto in accompagnamento al Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020, nonché agli esiti del percorso svolto in attuazione del D.Lgs. 29 dicembre 2011, n. 228- Attuazione dell'art.30, comma 9, lett. a), b). c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196 , in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche .]

8.1. Rafforzamento della governance per la realizzazione delle infrastrutture

8.1.1. Le lezioni dell'esperienza

[Riconoscimento sui fattori di criticità e successo che hanno caratterizzato i precedenti cicli di programmazione con specifica attenzione al sistema di governance per la realizzazione degli interventi.]

8.1.2. Le relazioni tra Amministrazioni centrali, regionali e locali, Organismi Intermedi e soggetti attuatori

[Individuazione delle misure e degli strumenti attivabili al fine di rafforzare il ruolo di coordinamento dell'Amministrazione centrale e in generale per migliorare il sistema di relazioni partenariali e la capacità realizzativa di Organismi Intermedi e Beneficiari. Nella descrizione di tali strumenti si terrà inoltre conto di quanto disposto in relazione alla definizione del Piano di Rafforzamento Amministrativo redatto in accompagnamento al Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020.]

8.2. Strumenti a supporto dell'efficienza realizzativa

8.2.1. Incremento della capacità previsionale

[Ricognizione e proposte sugli strumenti a disposizione dell'Amministrazione centrale e degli altri soggetti coinvolti al fine di aumentare la capacità di previsione sull'avanzamento realizzativo e sulla spesa.]

8.2.2. Monitoraggio e valutazione dei risultati attesi

[Ricognizione e proposte sugli strumenti a disposizione dell'Amministrazione centrale e degli altri soggetti coinvolti al fine di aumentare la capacità di monitorare e valutare i risultati progressivamente conseguiti.]

