



Ministero delle Infrastrutture

INFRASTRUTTURE **P**RIORITARIE

16 Novembre 2006





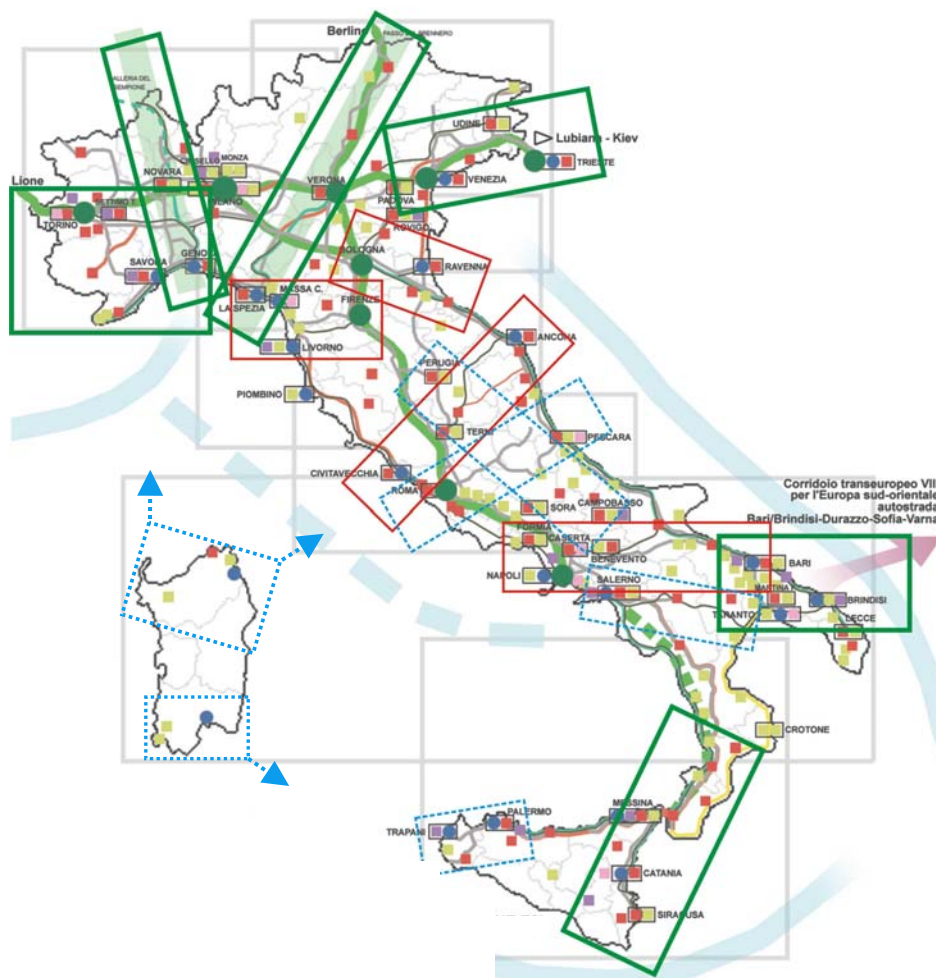
INDICE

1. PREMESSA	<i>p. 2</i>
2. REGIONI	<i>p. 10</i>
- Abruzzo	<i>p. 11</i>
- Basilicata	<i>p. 15</i>
- Calabria	<i>p. 24</i>
- Campania	<i>p. 30</i>
- Emilia - Romagna	<i>p. 37</i>
- Friuli – Venezia Giulia	<i>p. 44</i>
- Lazio	<i>p. 49</i>
- Liguria	<i>p.54</i>
- Lombardia	<i>p. 60</i>
- Marche	<i>p. 68</i>
- Molise	<i>p. 73</i>
- Piemonte	<i>p. 76</i>
- Puglia	<i>p. 83</i>
- Sardegna	<i>p. 92</i>
- Sicilia	<i>p. 100</i>
- Toscana	<i>p. 107</i>
- Umbria	<i>p. 110</i>
- Valle D'aosta	<i>p. 117</i>
- Veneto	<i>p. 120</i>
3. PROVINCE AUTONOME	<i>p. 127</i>
- Bolzano	<i>p. 128</i>
- Trento	<i>p. 130</i>



Ministero delle Infrastrutture

1. PREMESSA



1. Premessa

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

Partendo dal fondamentale insegnamento della Corte Costituzionale, reso con la nota sentenza n. 303 del 2003 proprio sulla Legge Obiettivo, si è costruito un utile e necessario percorso con incontri presso i governi regionali dove hanno assunto pieno risalto le istanze e i bisogni espressi dalle realtà territoriali.

Si sono così instaurati, al di là della ritualità dell'intesa da formalizzare in Conferenza Unificata, sedi e momenti di confronto, di comune ragionamenti, riflessioni e approfondimenti in una logica di responsabile, reciproca cooperazione.



Obiettivo comune, in quelle sedi, è stata la convinzione che una programmazione delle reti infrastrutturali destinata ad incidere profondamente sugli assetti territoriali di lungo periodo, oltre ad avere quale riferimento obbligato gli scenari transnazionali, debba nascere da un quadro di opzioni e di scelte in cui i diversi attori del governo del territorio possono riconoscere le proprie istanze, identità e vocazioni.

Ovviamente non si è trattato di una automatica registrazione di proposte e di alternative che avrebbero poi dato luogo ad una disarticolata serie di interventi sganciati da ogni rigorosa verifica di sostenibilità finanziaria.

Infatti, pur nel contesto di una programmazione condivisa e concertata, spetta al Governo assumere scelte responsabili per:

- definire una visione strategica (§ 2);
- argomentare il quadro delle decisioni adottate (§§ 3 e 4);
- ottimizzare il processo di realizzazione degli interventi in funzione della disponibilità nel tempo delle risorse necessarie (§ 5).

2. Gli indirizzi strategici

Le caratteristiche geografiche del territorio peninsulare e insulare italiano, la sua conformazione orografica e, ad un tempo, la densità insediativa, la qualità e il numero di centri urbani, impongono un'idea dello sviluppo del territorio che guardi alle grandi armature infrastrutturali non solo in termini trasportistici, bensì come “opere territoriali”. Vale a dire opere capaci di innescare – per la loro vocazione a radicarsi nel contesto in cui sono inseriti -, diffusi ed equilibrati processi di sviluppo sostenibile.

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

D'altro canto, questa stessa condizione non appare – di per sé - sufficiente a perseguire quegli obiettivi. Ciò in quanto le grandi armature infrastrutturali, caratterizzate da un basso numero di nodi logistici (passeggeri e merci), sono pericolosamente orientate a far nascere nuove marginalità, nei territori non direttamente serviti, e per altro verso impoverire il profilo ambientale di quei territori che, pur attraversati dai fasci infrastrutturali, non si configurano come nodi del sistema.

Per questo i corridoi paneuropei e nazionali devono essere parte di un progetto di sviluppo dei territori che guarda con eguale attenzione sia alle aree più avanzate del Paese sia a quelle che ancora soffrono ritardi nei loro livelli di sviluppo.



In tal senso ogni sforzo deve essere compiuto per potenziare le connessioni delle grandi reti materiali e immateriali sia con i grandi centri urbani sia con quei territori urbanizzati di “secondo livello” su cui concentrare gli sforzi necessari per coniugare competitività e coesione.

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

- potenziare le reti secondarie e il loro collegamento alle reti principali;
- favorire un accesso più equilibrato sul piano territoriale al traffico intercontinentale tramite un’adeguata distribuzione di porti e aeroporti, potenziamento il loro livello di servizio e di collegamento con il retroterra.

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

3. Le linee programmatiche

Le considerazioni esposte permettono di individuare tre linee programmatiche tra loro strettamente integrate e interagenti:

- I. La *prima linea programmatica* riguarda lo sviluppo delle capacità di trasporto e logistiche dell’armatura infrastrutturale del territorio nazionale. Sviluppo di capacità che passa, necessariamente, attraverso il potenziamento e la messa a sistema:
 - a. delle grandi direttrici strategiche e dei relativi nodi di rango internazionale;
 - b. degli assi e dei corridoi di rilevanza nazionale e “transfrontaliera”, con particolare attenzione ai corridoi tirrenico e adriatico ed alle loro diramazioni, alle trasversali peninsulari ed al potenziamento delle connessioni con l’Italia insulare.
- II. La *seconda linea programmatica* affronta l’intreccio tra le grandi direttrici strategiche, le “reti lunghe”, e i territori. Con essa sono definiti i criteri di azione e gli interventi necessari per trasformare le opere infrastrutturali in efficaci strumenti di sviluppo e di coesione territoriale. Questa linea programmatica ha costituito il perno della concertazione da tempo avviata tra Amministrazione centrale ed enti territoriali. L’obiettivo è quello di assicurare al processo di costruzione dei corridoi transeuropei una forte condivisione interistituzionale. Solo attraverso l’integrazione tra politiche nazionali, da un lato, e politiche regionali e locali, dall’altro, è possibile pervenire al rafforzamento dei sistemi



Ministero delle Infrastrutture

territoriali e delle reti di città, nel contesto della progressiva unificazione dello spazio europeo.

III. Infine, *la terza linea programmatica* ha come obiettivo quello di dare risposta alle domande di accessibilità e di mobilità che provengono dalle due principali macroaree geografiche del Paese. Le regioni centro settentrionali manifestano a chiare lettere l'insostenibilità di una situazione di vera emergenza infrastrutturale. D'altro canto, come è stato ribadito nel QSN e nel Dpof 2007-2011, è necessario orientare, potenziare e accelerare il processo di sviluppo territoriale delle regioni meridionali italiane per trasformarle nelle porte di accesso agli scambi da e verso la sponda meridionale del Mediterraneo. All'interno di questo secondo profilo, egualmente rilevanti diventano le specificità dei territori insulari.

4. Due questioni prioritarie

Gli indirizzi programmatici sopra esposti definiscono contemporaneamente una strategia rivolta al Paese come insieme, come spazio comune, come dato unitario delle politiche nazionali di sistema. D'altro canto, è riconosciuta l'esistenza di due questioni – valutate di rilevanza nazionale – che all'interno del quadro generale richiedono di essere trattate.

- La *“Questione settentrionale”*. È rappresentata da un territorio urbanizzato sempre più esteso, fitto e irregolare, a cui si accompagna una domanda di accessibilità e di mobilità – per persone e merci – debolmente soddisfatta da un'offerta infrastrutturale con gravissimi deficit qualitativi e quantitativi, relativi sia alle connessioni con le “reti lunghe” – Corridoi europei, rotte aeree, rotte marittime ecc. – sia alla mobilità interna dei territori regionali e dei sistemi urbani.

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

Il potenziamento di questi territori passa per la necessità di affrontare e risolvere i problemi della congestione e del complesso delle diseconomie esterne da essa derivate.

- La *“Questione meridionale”*. Negli scenari della globalizzazione, ha assunto termini nuovi. Il nuovo orientamento dei traffici mondiali ha attribuito al Mediterraneo una nuova centralità. Conseguentemente il Mezzogiorno non è più, potenzialmente, un'area marginale, ma può legittimamente aspirare al ruolo strategico di porta europea per i traffici con i paesi del Lontano e Medio Oriente e del Nord Africa.



Questa opportunità richiede l'individuazione di varchi di accesso - portuali e aeroportuali - e di reti di connessione con l'area continentale. L'infrastrutturazione del Mezzogiorno non significa, tuttavia, intervenire solo con grandi opere: strade, autostrade, porti e aeroporti, ma anche attraverso infrastrutture soft di contesto o di prossimità direttamente funzionali all'insediamento, al funzionamento e allo sviluppo del tessuto produttivo.

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

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

5. I criteri di selezione delle priorità

In coerenza con gli indirizzi strategici espressi, la proposta di programmazione degli interventi infrastrutturali per i prossimi anni rispetterà *tre fondamentali criteri di individuazione e di scelta delle priorità*:

- a) la *condivisione* tra i livelli istituzionali nazionale, regionale e subregionale della gerarchia delle priorità di intervento;
- b) la *coerenza* con il disegno generale di programmazione dello sviluppo del territorio nazionale, così come rappresentato dalla individuazione di alcuni *ambiti territoriali strategici*, che trova forza e autorevolezza nell'essere la sintesi critica di un lavoro comune di scrittura tra Stato e Regioni.
- c) lo *stato di avanzamento* e i *livelli di sostenibilità complessiva* degli interventi, nonché la *compatibilità* delle scelte con le risorse effettivamente disponibili e i tempi individuati per il loro impiego, criterio a cui si è conformato il Documento di programmazione là dove, inizialmente, individuava lo “stato di consistenza” delle opere infrastrutturali “avviate”, cioè di quelle che, comunque, necessitano di essere portate a compimento e rese fruibili, al fine di evitare, come ha sottolineato la Ragioneria Generale dello Stato, “la dispersione delle disponibilità finanziarie tra molti interventi la cui completa realizzazione rimarrebbe pregiudicata a causa della mancanza di fondi”. Le opere qualificate come “avviate” sono al loro interno ordinate in:
 - “cantierate”, definite come priorità 0;



Ministero delle Infrastrutture

- “*affidate*”, definite come priorità 1;
- “*in gara*”, definite come priorità 2.

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

Il primo criterio di scelta ha riguardato il partenariato istituzionale Centro/Regioni, richiamato in Premessa.

In numerose occasioni di confronto e di dialogo, tuttora in corso, tra Regioni e Amministrazione centrale è andata progressivamente definendosi un’immagine condivisa del territorio italiano. Si è discusso di come la nuova programmazione degli investimenti in infrastrutture potesse corrispondere ad una vasta, pressante ed articolata domanda di accessibilità, di mobilità, di qualità, che i territori esprimono.

Le priorità di intervento individuate dalle Regioni – e riprese all’interno della proposta di programmazione – incardinano la visione generale ai territori regionali. La visione generale acquisisce, così, valenze ulteriori e si precisa. Si integrano in maniera più stringente anche le indicazioni provenienti dalle programmazioni di settore oltre che dai grandi quadri programmatici elaborati a livello europeo e nazionale, quali, ad esempio, le reti Ten e il Programma per le infrastrutture strategiche.

La riflessione avviata dal Ministero delle Infrastrutture sui temi dell’azione territoriale e sui luoghi di concentrazione di questa, nella prossima programmazione, che ha avuto il suo focus nei lavori preparatori del QSN e che si è progressivamente alimentata dei contributi delle Regioni, ha portato all’individuazione di parti del territorio nazionale, dove è ipotizzabile si possano concentrare le funzioni di eccellenza dell’economia, della conoscenza e dell’innovazione. Sono le aree territoriali del Paese, che sostanziano il secondo criterio, capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell’offerta territoriale e nella produzione di ricchezza.

Si è configurata una definizione del territorio nazionale articolata in tre livelli:

- *Piattaforme transnazionali*, attestate sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell’Italia al sistema europeo;
- *Piattaforme nazionali*, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale;
- *Piattaforme interregionali*, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale.

Il disegno generale di programmazione territoriale e settoriale integra e porta a sintesi critica sia le diagnosi di scenario su scala nazionale (dal Master Plan delle reti Ten dei trasporti e dei Corridoi al Piano generale dei trasporti e della logistica alla rete delle



Ministero delle Infrastrutture

autostrade del mare), i programmi delle agenzie nazionali (Anas, Ferrovie dello Stato, Enac, Autorità portuali) e le proposte formulate dalle Regioni d'intesa con gli enti locali.

Resta, infine – terzo criterio di selezione e scelta delle priorità - la necessità di rispettare stringenti obiettivi di qualificazione della spesa pubblica. L'efficacia attesa dall'intervento è stata relazionata ai parametri che meglio rappresentano la qualità del processo decisionale e di realizzazione.

La ricognizione degli interventi infrastrutturali – individuando le priorità su base regionale – dà riscontro – regione per regione - dello stato di consistenza delle opere in modo da consentire, attraverso l'analisi dello stato di avanzamento progettuale e del grado di copertura finanziaria, una puntuale valutazione dell'efficacia dell'intervento in termini di fattibilità tecnico-finanziaria e di rappresentatività economico-territoriale.

In questo quadro, il documento che si propone costituisce il primo fondamentale tassello del percorso fin qui delineato, restituendo in forma sintetica i quadri essenziali delle priorità infrastrutturali individuate a livello regionale.

Spetta ora all'Amministrazione centrale, di concerto con le regioni, armonizzare i diversi quadri regionali per individuare un sistema integrato, coerente con le strategie di sviluppo nazionale, convincentemente fattibile in tempi certi e programmabili, compatibile con le risorse ragionevolmente disponibili, equilibrato e capace di rispondere ai diversi obiettivi programmatici generali e settoriali.

Il lavoro proposto, da un lato, disegna una strategia complessiva del Paese come dato unitario di politica nazionale di sistema, dall'altro, con la stessa intensità, richiede uno sforzo unitario dell'intero Governo per assicurare, nel corso dell'attuale fase di messa a punto della legge finanziaria e nei prossimi anni, lo sforzo adeguato di individuazione e di allocazione delle risorse finanziarie necessarie al raggiungimento dell'obiettivo di adeguamento e di sviluppo infrastrutturale del territorio italiano.

On.le Antonio Di Pietro



Ministero delle Infrastrutture

2. REGIONI



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE ABRUZZO



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Pedemontana Abruzzo-Marche - tratto Garrufo di San Omero / S. Anna di Campi

Il collegamento in argomento, che si sviluppa in senso longitudinale, ha inizio a nord sulla bretella autostradale Ascoli-mare in corrispondenza dello svincolo di Castel di Lama, attraversa la Val Vibrata per giungere a San Nicolò nella Val Tordino, quindi coincide con il tratto di autostrada Teramo-Villa Vomano (A24) per proseguire verso la Val Fino sino al confine con la provincia di Pescara.

Il disegno complessivo è quello di realizzare un collegamento longitudinale nord-sud che attraversi tutto il territorio della provincia di Teramo, a partire dalla provincia di Ascoli Piceno fino alla provincia di Pescara, che costituisca una valida alternativa agli itinerari stradali costieri rappresentati dalla SS16 e dalla A14 e che possa divenire elemento trainante per il riequilibrio socio-economico dell'intera provincia.



Ministero delle Infrastrutture

La realizzazione di questa importante arteria è suddivisa in tratti, alcuni dei quali già costruiti e aperti al traffico, mentre per i rimanenti tratti sono state redatte le progettazioni preliminari e si stanno sviluppando le progettazioni definitive.

Tra questi ultimi, si segnala il tratto Garrufo di San Omero / S. Anna di Campi, che si snoda per circa 10 km nei territori comunali di S. Egidio alla Vibrata, S. Omero e Campi.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e non è stato ancora finanziato. Il progetto preliminare prevede una spesa di M€ 52,23 ed è in corso di redazione del progetto definitivo per poter procedere ad un appalto integrato.

Teramo mare - Casello Autostradale A14 di Mosciano S. Angelo – S.S. 16 (4° lotto)

L'intervento riguarda la tratta della Teramo Mare tra il Casello Autostradale A14 di Mosciano S. Angelo e la S.S. 16 (4° lotto) e presenta un costo di M€ 33,30. Relativamente a tale intervento, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, è stato redatto il progetto preliminare.

S.S. 652 Fondo Valle Sangro - Lavori di costruzione del tratto compreso tra la stazione di Gambareale e la stazione di Civitaluparella 2° lotto 2° stralcio – 1° tratto

L'intervento, inserito in programmazione ANAS, ha un costo stimato di M€ 94,35 ed è dotato di progetto definitivo.

S.S. 652 Fondo Valle Sangro - Collegamento stradale tra km 54+000 e km 56+000 interrotto causa collasso Viadotto Barche

L'intervento, inserito in programmazione ANAS, ha un costo stimato di M€ 71,43 con risorse assegnate di M€ 10,33 ed un fabbisogno residuo di M€ 61,10. La progettazione è in fase definitiva.

Rieti – L'Aquila – Navelli: adeguamento del tratto S. Gregorio – S. Pio delle Camere dal km 45+000 al 58+000

Il progetto definitivo per l'appalto integrato del 2° lotto, tratta tra il km 45+000 (San Gregorio) e il km 58+000 (San Pio delle Camere), è stato redatto dall'ANAS. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, ha un costo stimato di M€ 45,10.



SISTEMI FERROVIARI

Velocizzazione/potenziamento Roma-Pescara

Al fine di svolgere la funzione di “ponte” tra i Corridoi 5, 1 e 8, la regione Abruzzo intende perseguire lo sviluppo dei collegamenti trasversali tra l’Adriatico ed il Tirreno con interventi prioritari per la velocizzazione ed il potenziamento della linea ferroviaria Roma-Pescara, attraverso la valorizzazione dell’opportunità di interscambio del Nodo di Lunghezza ed il miglioramento della infrastruttura ferroviaria regionale nei tratti a più intensa utilizzazione, costituiti dai terminali est (Popoli – Pescara) e ovest (Avezzano – Lunghezza). Si tratta di un intervento interregionale, inserito in programmazione RFI, il cui costo complessivo ammonta a M€ 1.184,00, di cui M€ 33,66 già assegnati, e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 1.150,34. L’attuale avanzamento progettuale è a livello preliminare.

Potenziamento tecnologico Bologna-Bari

L’intervento, attualmente in corso di esecuzione per l’importo complessivo di M€ 294,65 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 32,99.

HUB AEROPORTUALI

Aeroporto d’Abruzzo – Pescara

Per il raggiungimento dell’obiettivo di una rete logistica integrata e interconnessa alla rete nazionale ed europea è necessario completare e potenziare le infrastrutture nodali presenti sul territorio, al fine di metterle in rete come vere e proprie porte di accesso al sistema abruzzese.

L’Aeroporto d’Abruzzo sta conoscendo una stagione di grande vitalità, apportando il suo contributo sia in termini di movimentazione merci sia nel settore passeggeri. In particolare si devono rilevare i crescenti flussi diretti verso l’Europa dell’Est che accompagnano i tentativi di delocalizzare e di interessare rapporti commerciali delle aziende abruzzesi. È, pertanto, programmabile uno sviluppo dell’Aeroporto che possa indirizzarsi verso la costruzione di sinergie con l’espansione dei mercati turistici e verso il potenziamento della logistica e dell’intermodalità nel trasporto merci.

Per questi motivi la Regione ritiene prioritario l’adeguamento e messa a norma dell’Aeroporto d’Abruzzo – Aeroporto di Pescara. L’intervento, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, ha un costo stimato di M€ 9,85, di cui M€ 1,97 assegnati, e un fabbisogno residuo di M€ 7,88. Lo stato attuale della progettazione è esecutivo.



HUB PORTUALI

Porto di Ortona

Al potenziamento della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci può offrire un contributo significativo il sistema portuale abruzzese che, ancora poco sviluppato, vede in Ortona uno dei suoi porti commerciali. Il potenziamento del Porto di Ortona, attraverso la realizzazione delle opere necessarie a potenziarne la fruibilità commerciale ed il completamento del prolungamento della nuova banchina commerciale, per un costo stimato di M€ 36,50, costituisce uno degli elementi del nodo-cerniera verso l'est Europa e verso il Medio Oriente.



Ministero delle Infrastrutture

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE BASILICATA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Salerno – Reggio Calabria dal Km 139+000 (svincolo Lauria Nord) al km 206+500 (svincolo Morano Calabro). 3^a macrolotto

Il 3^a macrolotto era un intervento complessivo di importo pari a M€ 1.121,46 che interessava l'autostrada SA-RC dal km 139+000 al km 206+500 accorpando 11 lotti ordinari (subinterventi). In considerazione del differente livello di approfondimento e completezza degli 11 progetti redatti (o in corso di redazione) ed al fine di ridurre i tempi di approvazione e di realizzazione si è ritenuto opportuno disaggregare l'intervento unitario in 4 parti funzionali:

- Parte I dal km 139+000 al km 148+000 (regione Basilicata), il cui costo ammonta a M€ 245,35;



- Parte II dal km 148+000 al km 173+900 (regione Basilicata e Calabria) con un costo di M€ 568,50;
- Parte III dal km 173+900 al km 185+000 (regione Calabria) con un costo di M€ 142,50;
- Parte IV dal km 185+000 al km 206+500 (regione Calabria), il cui costo ammonta a M€ 165,12.

I lavori di ammodernamento prevedono l'adeguamento della sezione autostradale e della geometria dell'asse al tipo 1/a delle Norme CNR/80.

L'intervento, che vede come soggetto aggiudicatore l'ANAS, è inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato. Lo stato della progettazione è definitivo.

Collegamento mediano Pollino-Murgia

Il "Collegamento mediano Pollino-Murgia" prevede la realizzazione di un itinerario che dalla S.S. 653 Sinnica collega l'itinerario autostradale della A3 con Matera, fino a Gioia del Colle, con un innesto sull'autostrada A14, al fine di potenziare il corridoio trasversale tra l'autostrada A3, in prossimità dello svincolo di Lauria sud e l'autostrada A14, in prossimità dello svincolo di Gioia del Colle. Si prevede l'adeguamento d'una serie di tratte di infrastrutture viarie esistenti e la realizzazione di tratte in nuova sede con sezioni di tipo B (a due carreggiate, due corsie per senso di marcia) o C1 (ad una carreggiata, una corsia per senso di marcia) da verificare in sede di progettazione preliminare.

Nell'ambito dell'itinerario descritto, la Regione Basilicata individua come prioritari i seguenti interventi:

- la realizzazione della tratta Matera-Santeramo-Gioia del Colle, inserito in Legge Obiettivo, che presenta uno stato di avanzamento della progettazione corrispondente al preliminare e per il quale sono state assegnate risorse per l'importo di M€ 70,52 a fronte di un costo stimato di M€ 251,28 e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 180,76;
- la realizzazione dello stralcio funzionale "S.S. 407 Basentana – S.S. Sinnica" dell'importo stimato di M€ 300,00.

S.S. 106 "Jonica" Megalotto 4 – Tratto 9° Variante di Nova Siri lotti 1-2-3-4 (4 corsie)

La S.S. 106 "Jonica" ha una estesa di circa 490 km di cui 37 km in Basilicata. L'intero tracciato si sviluppa lungo la costa jonica mettendo in comunicazione centri costieri di grande rilevanza turistica.

Il progetto relativo alla variante di Nova Siri, il cui soggetto aggiudicatario è l'ANAS, consiste in lavori di ammodernamento ed adeguamento della sezione stradale ed interessa una tratta di circa 5,3 km, che attraversa il territorio dei comuni di Nova Siri (MT) e Rocca Imperiale (CS) ed appartiene all'itinerario europeo E90 che collega



Reggio Calabria con Taranto e la dorsale Autostradale Adriatica. La sezione adottata è di tipo B – extraurbana principale a 2+2 corsie di marcia.

Lungo la variante sono previsti n. 3 svincoli:

- uno svincolo “Nova Siri Sud” in corrispondenza del punto di innesto configurato a piani sfalsati con l’asse principale che sovrappassa il ramo di svincolo, mediante la realizzazione di un cavalcavia della luce di circa m 70;
- uno svincolo “Nova Siri Centro” costituito da un manufatto a piani sfasati con 4 rampe e l’asse principale del tracciato che sottopassa i rami. Una rampa consente l’accesso e la fruizione della zona archeologica ricalcando l’esistente accesso poderale e consente il collegamento alla ex S.S. 104 e da essa al centro abitato;
- una svincolo “Nova Siri Nord” quale ristrutturazione dell’esistente con la S.P. per Rotondella, mediante la realizzazione di 4 rampe per consentire tutte le manovre possibili.

L’intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE.

Lo stato della progettazione è definitivo e sono state assegnate risorse per l’importo di M€ 44,43 a fronte di un costo stimato di M€ 53,67 e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 9,24.

Lauria – Candela tra l’A3 e l’A16

Tra gli obiettivi perseguiti dal progetto, quello principale è la realizzazione di un più efficace collegamento tra la direttrice autostradale tirrenica (A3) ed il corridoio Adriatico (A16-A14) ed il conseguente collegamento con la rete TEN. Attraversando per intero la Basilicata, l’intero itinerario consentirà, nel contempo, il superamento dell’atavico isolamento infrastrutturale di molti centri dell’interno della regione.

L’itinerario di progetto, che attraversa da sud a nord la regione Basilicata, prevede la realizzazione di un collegamento tra lo svincolo di Lauria (A3 SA-RC) e la S.S. 407 “Basentana” fino a Potenza e la successiva connessione con l’area industriale e l’abitato di Melfi, fino allo svincolo autostradale di Candela (A16 NA-BA). È previsto l’adeguamento di infrastrutture viarie esistenti e la realizzazione di nuove tratte con l’utilizzo di una sezione a due corsie per senso di marcia per l’intera estesa, con un prevedibile primo stralcio funzionale ad una corsia per senso di marcia per il tratto Lauria-Potenza. Lo sviluppo complessivo dell’itinerario è previsto in circa 170 km.

Il costo complessivo dell’intervento, inserito in Legge obiettivo e non ancora finanziato, è stimato in M€ 4.492,93. Sulla base dello studio di fattibilità redatto dalla regione Basilicata, l’ANAS, che è soggetto aggiudicatario, ha provveduto alla progettazione preliminare comprensiva di studio di impatto ambientale.

L’intero tracciato è suddiviso in tre tronchi:

- il primo, che è considerato prioritario dalla Regione Basilicata, ha inizio nei pressi dello svincolo di Lauria (PZ) e si innesta nel tratto finale sulla SP 32 “del Calastra”, terminando sulla S.S. 407 “Basentana”, in località Albano di Lucania (PZ). Nell’ambito del suddetto tratto è stato individuato un primo tronco



Ministero delle Infrastrutture

funzionale tra le località di Corleto Perticara (PZ) e Laurenzana (PZ) per il quale a fronte di un fabbisogno stimato di M€ 380,00 è già disponibile un finanziamento di M€ 165,66.

- Il secondo tratto consiste nell'adeguamento dell'esistente S.S. 407 "Basentana" dallo svincolo di Albano di Lucania (PZ) allo svincolo di Vaglio di Basilicata (PZ).
- Il terzo tratto segue per grandi linee il tracciato della S.S. 658 "Potenza-Melfi" e prevede la realizzazione di un nuovo tracciato dallo svincolo di Vaglio di Basilicata (PZ) fino allo svincolo di Candela (FG).

Salerno-Potenza-Bari

L'intervento prevede la realizzazione di un primo tratto di 78 km dallo svincolo di Vaglio all'innesto con la SS 99, per il quale l'ANAS, quale soggetto aggiudicatario, ha attivato la progettazione preliminare.

L'intero itinerario si articola in tre tratte:

- la I tratta (che presenta un'estesa di 54 km) collega la zona industriale di Vaglio con la SS 96bis fino all'inizio variante di Gravina. L'opera, che è ritenuta prioritaria dalla Regione Basilicata, è nella prima parte di nuova realizzazione (sezione C1), dalla zona industriale Vaglio alla strada provinciale che collega il Comune di Tolve con la SS96 (compresa la galleria di valico di Pazzano). Nella seconda adegua la provinciale stessa, sino al collegamento con la SS 96 bis. Nella terza parte adegua la SS 96 bis sino all'inizio della variante di Gravina di Puglia. Il costo è di M€ 236,00, interamente da finanziare.
- La II tratta (che presenta una lunghezza complessiva di 14 km) consiste nella variante di Gravina, recentemente realizzata ed aperta al traffico con caratteristiche tipo C1.
- La III tratta (con un'estesa di 10 km) completa il tracciato, dalla fine della variante di Gravina fino all'innesto con la SS 99 (Altamura). La tratta, per la quale sono previsti interventi di adeguamento al tipo C1 con viabilità di servizio complanari e di raccolta degli accessi ed eliminazione delle interferenze stradali, interessa un territorio fortemente antropizzato.

SISTEMI FERROVIARI

Adeguamento Battipaglia - Reggio Calabria

La linea ferroviaria Battipaglia Reggio Calabria costituisce il collegamento fondamentale delle regioni Sicilia e Calabria con il Centro e il Nord Italia e, per la parte



meridionale (tratta Rosario San Lucido), coincide con l'itinerario merci per il porto di Gioia Tauro e la dorsale adriatica.

Il progetto, elaborato da RFI, mira ad elevare gli standard prestazionali e di affidabilità, eliminando qualsiasi vincolo di sagoma, di modulo e di potenza elettrica che possa limitare il trasporto delle merci; è previsto l'attrezzaggio tecnologico uniforme sull'intera linea, l'adeguamento della sagoma delle gallerie, la velocizzazione degli itinerari in varie stazioni e il potenziamento degli impianti di trazione elettrica mediante la costruzione di una nuova SSE a Vibo – Pizzo e il rinnovamento della SSE di Sambiase. La realizzazione di tutti gli interventi consentirà di migliorare l'affidabilità della linea e quindi la sicurezza, qualità e regolarità dell'esercizio ferroviario oltre ad una riduzione delle percorrenze, per i treni circolanti in rango P, valutabile in circa 13 minuti.

Si tratta di un intervento interregionale, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, il cui costo – riferito all'intera tratta - è di M€ 230,00. Nelle more dell'approvazione del progetto preliminare è stata avviata la progettazione definitiva.

Estensione linea Matera – Venusio fino ad Altamura

Il progetto, che prevede la realizzazione della tratta da Matera a Venusio dove è previsto il collegamento con Altamura tramite una bretella delle linee Appulo-Lucane, si articola in due tratte:

- la prima tratta – da Matera a Venusio - è inserita nella programmazione ordinaria RFI con stato di avanzamento progettuale corrispondente al preliminare e presenta un costo di M€ 48,00, già interamente assegnati;
- la seconda tratta - fino ad Altamura – presenta un'estesa complessiva di 24 km ed un fabbisogno finanziario stimato in M€ 82,00.

Velocizzazione/potenziamento Battipaglia - Potenza - Metaponto

La linea Battipaglia – Potenza – Metaponto costituisce il principale asse ferroviario della regione e prevede l'interconnessione con il mar Jonio ed in particolare con il porto di Taranto.

Oltre all'intervento di elettrificazione compiuto negli ultimi anni, ai fini di un miglioramento delle prestazioni, anche in relazione al trasporto di merci, risulta necessario porre in essere interventi di adeguamento del tracciato, con riduzione delle pendenze ed aumento dei raggi minimi. Infatti, l'analisi del tracciato della linea, in ambito regionale, mostra caratteristiche planoaltimetriche molto diverse tra i tronchi Sicignano – Potenza e Potenza – Metaponto. Tale diversità si riflette sulle velocità commerciali, pari sulle tratte Salerno – Potenza Inferiore e Potenza Inferiore – Metaponto, rispettivamente a 55 km/h ed a 76 km/h.

L'intervento di potenziamento dell'itinerario si articolano in due tratte:

- la velocizzazione/potenziamento della tratta Battipaglia – Potenza è un intervento interregionale, inserito in programmazione RFI, il cui costo



Ministero delle Infrastrutture

complessivo ammonta a M€ 426,00, di cui M€ 10,84 già assegnati e un conseguente ulteriore fabbisogno di M€ 415,16. L'attuale avanzamento progettuale è a livello preliminare.

- La velocizzazione/potenziamento della tratta Potenza – Metaponto è un intervento, inserito in programmazione RFI e dotato di progettazione preliminare, il cui costo è di M€ 439,00.

Nuova tratta Ferrandina – Matera La Martella

La realizzazione del nuovo itinerario ferroviario tra Ferrandina e Matera permetterà di collegare la città di Matera con Napoli attraverso la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto. L'attivazione della linea, il cui costo è di circa M€ 118, interamente coperti da finanziamento, è prevista entro il 2009, essendo in corso l'espletamento delle procedure di gara per la sistemazione della galleria Miglionico e l'attrezzaggio tecnologico della tratta.

Potenza-Foggia

L'intervento prevede il potenziamento delle linee Potenza-Foggia allo scopo di diminuire i tempi di percorrenza.

La regione Basilicata ritiene prioritario il potenziamento di circa 45 km sui 115 km totali relativi all'intera tratta, con un costo stimato di circa M€ 180,00.

SCHEMI IDRICI

Ristrutturazione e telecontrollo adduttore Sinni

L'intervento concerne l'esecuzione delle opere di manutenzione straordinaria dell'adduttore e la realizzazione di un sistema di tele-controllo e tele-gestione, con recupero di efficienza nell'utilizzo della risorsa idrica.

L'intervento, inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE, è in corso di esecuzione. Il costo è di M€ 20,00, interamente assegnati.

Per la copertura del finanziamento riguardante l'adduttore la regione ha contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. L'Ente Irrigazione Puglia Lucania Irpinia, individuato quale soggetto aggiudicatore, ha bandito la gara mediante appalto integrato che è stata aggiudicata per l'importo complessivo di € 8.924.032,45 oltre a € 593.925,43 per oneri di sicurezza.

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo, nel marzo 2006 si è proceduto alla consegna dei lavori.

Per quanto riguarda le opere di telecontrollo il mutuo è stato contratto direttamente dall'EIPLI a valere sui fondi previsti dall'art. 141 della legge n. 388/2000. La EIPLI,



individuato quale soggetto aggiudicatore, ha bandito la gara mediante appalto concorso che è stata aggiudicata per l'importo complessivo di € 1.021.500,00 oltre a € 31.483,21 per oneri di sicurezza. I lavori sono stati consegnati nel marzo 2006.

Completamento schema idrico Basento - Bradano. Adduttore diga di Genzano – diga del Basentello

Gli interventi previsti sono mirati a risolvere la situazione di “emergenza” idrica nel Mezzogiorno per uso potabile, irriguo e industriale. Si prevede la realizzazione di un adduttore dalla diga di Genzano a quella del Basentello il che consentirebbe di espandere le disponibilità di acqua nell'area del Basentello.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo ed il costo stimato è di M€ 15,50. La regione Basilicata, designata quale soggetto aggiudicatore, ha presentato il progetto definitivo.

Completamento schema idrico Basento - Bradano. Attrezzamento settori G

Il progetto prevede la realizzazione delle opere necessarie per l'adduzione e la distribuzione dell'acqua ad uso irriguo nei comuni di Genzano di Lucania, Oppido Lucano, Insina e Banzi. L'alimentazione di tali reti sarà assicurata dalla disponibilità idriche presenti nell'invaso di Genzano facente parte dello schema idrico Basento-Bradano. L'area effettivamente irrigata al netto delle tare e della parzializzazione, ricadente nel territorio di competenza del Consorzio di Bonifica Vulture-Alto Bradano e Bradano-Metaponto, è pari a circa 6.400 ettari.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE. Il costo è di M€ 70,00, interamente assegnati. La regione Basilicata, designata quale soggetto aggiudicatore, ha presentato il progetto definitivo che è stato approvato in linea tecnica dal CIPE nella seduta del 22 marzo 2006. Sono in corso di espletamento le procedure di gara.

Schema idrico Basento - Bradano tronco di Acerenza – distribuzione 3° lotto

L'opera si sviluppa dalla diga di Genzano alla vasca di Marascione. Gli interventi previsti completano la linea di adduzione dello schema idrico Basento-Bradano e realizzano un primo stralcio di distribuzione irrigua nel distretto B nel territorio del Consorzio di Bonifica Vulture – Alto Bradano (PZ). L'opera di maggior rilievo è costituita da una galleria idraulica in pressione di circa 4 km di lunghezza.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE. Il costo è di M€ 104,50. Nella seduta del CIPE del 22 marzo 2006 è stato approvato in linea tecnica il progetto preliminare.



Adeguamento opere di captazione, riefficientamento adduzioni ed opere connesse valli Noce e Sinni

L'intervento è volto alla normalizzazione dell'approvvigionamento idrico delle Valli del Noce e del Sinni con l'incremento delle portate idriche (150 l/sec), l'interconnessione degli schemi, l'eliminazione di impianti di sollevamento, l'eliminazione di perdite, la realizzazione di serbatoi di accumulo e l'apporto del servizio idrico in località completamente sprovviste.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE con Delibera n. 52/2004. Il costo è di M€ 26,00, interamente assegnati.

Per la copertura del finanziamento è stato contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. I lavori sono stati aggiudicati.

Acquedotto Frida – Sinni – Pertussillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 1° lotto funzionale.

L'intervento, inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE, è in corso di esecuzione. Si prevede il completamento del 1° lotto dell'impianto di potabilizzazione esistente per consentire la gestione di tutta la portata programmata (1050 l/sec), prevedendo due linee di trattamento in aggiunta all'unica esistente. Il costo è di M€ 16,00, interamente assegnati.

A seguito della Delibera CIPE n. 139/2002, la regione ha contratto nel luglio 2004 il mutuo con la Cassa DD.PP. ed ha bandito l'appalto integrato dei lavori. Nel corso del 2005 è stato contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. per la copertura del finanziamento, sono stati aggiudicati i lavori per l'importo di € 9.345.436,79 ed è stato stipulato il contratto di appalto.

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo da parte della stazione appaltante Acquedotto Lucano S.p.a., nel marzo 2006 si è proceduto alla consegna dei lavori.

Acquedotto Frida – Sinni – Pertussillo: impianto di potabilizzazione di Montalbano Ionico 2° lotto funzionale

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE. Il costo è di M€ 14,00.

Acquedotto dell'Agri, integrazione condotte maestre e varie 1° lotto funzionale

L'intervento mira alla normalizzazione dell'approvvigionamento idrico nella valle dell'Agri attraverso l'adeguamento delle condotte alle portate del PRGA di Basilicata, la sostituzione delle condotte che evidenziano cedimenti strutturali, l'adeguamento delle capacità di riserva dei serbatoi, il miglioramento del regime idraulico dell'intero acquedotto e l'interconnessione con l'acquedotto del Frida.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE con delibera n. 53/2004. Il costo è di M€ 17,25, interamente assegnati.



Ministero delle Infrastrutture

Per la copertura del finanziamento è stato contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. e sono in corso di espletamento le procedure di gara.

Conturizzazione completa utenze civili, industriali ed agricole e misurazione acqua fornita dalle principali reti distributive regionali

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di monitoraggio e tele-controllo delle principali opere di accumulo e delle reti di adduzione e distribuzione dell'acqua della Basilicata.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE con Delibera n. 52/2004. Il costo è di M€ 59,52, interamente assegnati.

Per la copertura del finanziamento è stato contratto il mutuo con la Cassa DD.PP. e sono in corso di espletamento le procedure di gara.

Ristrutturazione dell'adduttore idraulico S. Giuliano - Ginosa (lotto 2)

Il progetto costituisce il completamento del sistema di acqua per usi irrigui a servizio sia dei comprensori lucani di Valle Bradano e Metaponto, sia dei comprensori della provincia di Taranto, riconvertendo in condotte in pressione i tronchi di adduzione il cui funzionamento è ancora a pelo libero.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE con Delibera del 20 dicembre 2004. Il costo è di M€ 31,87, interamente assegnati.

Il consorzio di Bonifica Bradano e Metaponto, individuato quale soggetto aggiudicatore, sta procedendo alla contrazione del mutuo ed all'avvio delle procedure di gara sulla base del progetto definitivo. Pur in presenza della convenzione tra regione Basilicata ed il Consorzio di Bonifica, risulta complessa l'erogazione di un mutuo della Cassa DD.PP. ad un ente divenuto privato con la legge finanziaria 2005.



Ministero delle Infrastrutture

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE CALABRIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

A3 Salerno-Reggio Calabria

Il progetto di generale ammodernamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, da sempre importante crocevia ma anche punto dolente del sistema autostradale italiano, si è reso necessario in considerazione della vetustà di alcune tratte, non più adeguate a sostenere il carico attuale di traffico; tale intervento dovrebbe, nell'ottica delle Istituzioni locali, consentire alla struttura di assolvere quel ruolo naturale di smistamento di merci e persone, fondamentale al rilancio socio/economico, non solo della regione Calabria, ma di tutto il Meridione Italiano.

Il progetto, che attualmente interessa 320 Km (circa il 73,5% dell'intero tracciato), ha previsto complessivamente la realizzazione distinta ma sinergica di 49 interventi, suddivisi in 7 Macrolotti.



Macrolotto n. 1: il tratto considerato, compreso fra il Km 53+800 (svincolo di Sicignano degli Albumi incluso) ed il Km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso), ha un'estensione complessiva di 28,530 Km ed ha previsto un investimento complessivo di 597,041 M€. La C.M.C di Ravenna ha ricevuto in data 17 ottobre 2003, la consegna definitiva delle attività e dei lavori da effettuare, per l'importo netto di 445,28 M€. L'Amministrazione in accordo con il Contraente Generale aggiudicatario, ha previsto, come data di ultimazione degli interventi, la seconda metà del 2007.

Macrolotto n. 2: il tratto è compreso tra il km 108+000 (svincolo di Padula-Bonabitacolo escluso) ed il km 139+000 (svincolo di Lauria nord incluso), ed ha un'estensione complessiva di 31,000 km. Per il completamento dei lavori è previsto un investimento lordo pari a 1.038,986 M€ finanziati dal CIPE. All'inizio dell'anno 2005 i lavori previsti sono stati oggetto di bando di gara, per un importo lordo di 789,09 M€; in data 04.05.06 sono stati aggiudicati provvisoriamente i lavori al consorzio S.I.S scpa.

Macrolotto n. 3: è compreso tra il km 139+000 ed il km 206+500 (svincolo di Tarzia escluso) ed ha un'estensione complessiva di 67,000 km. Per il completamento dei lavori è previsto un investimento lordo pari a 1.121,476 M€. Allo stato attuale è in corso la progettazione definitiva a cura della direzione centrale di programmazione dell'ANAS, progettazione che verrà sottoposta all'approvazione del CIPE per il successivo finanziamento.

Macrolotto n. 4: la tratta considerata è compresa tra il km 259+700 (svincolo di Cosenza escluso) ed il km 286+000 (svincolo di Altilia-Grimaldi incluso). Al fine di coprire il costo dei lavori pianificati, su una tratta complessivamente di 26,300 km, è stato previsto un investimento lordo, orientativamente pari a 633,450 M€.

Anche per questo Macrolotto, è l'ANAS (direzione centrale di programmazione e progettazione) ad eseguire gli studi per la stesura definitiva del progetto che verrà successivamente sottoposto all'approvazione del CIPE per il finanziamento.

Macrolotto n. 4b: è compreso tra il km 286+00 ed il Km 304+200 (svincolo di Falerna incluso) per un'estensione complessiva di 18,200 km. Per i lavori in corso d'attuazione è stato previsto un investimento lordo dell'ammontare di 444,801 M€. I lavori, per un importo lordo di 337,331 M€, sono oggetto di una gara aggiudicata provvisoriamente in data 28.12.05. L'assegnazione definitiva del contratto d'appalto è invece avvenuta in data 23.06.06 al Contraente Generale; successivamente è stata effettuata in data 05.07.06 la consegna finale delle attività inerenti la progettazione esecutiva e le operazioni di esproprio.

Macrolotto n. 5: i lavori prevedono una serie di interventi da effettuarsi nella tratta compresa tra il Km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) ed il km 423+500 (svincolo di Scilla incluso) per un'estensione complessiva di 29,800 km. L'importo lordo dell'investimento è pari a 1.065,19 M€. La consegna delle attività al Contraente Generale aggiudicatario è stata effettuata in data 12.07.04 per un importo netto di 775,300 M€.

Dopo l'approvazione del progetto esecutivo redatto dal Contraente Generale, i lavori, la cui conclusione è prevista per la seconda metà del 2009, sono stati effettivamente consegnati in data 29.03.06.



Macrolotto n.6: la tratta di specifico interesse è quella compresa tra il km 423+300 ed il km 442+920 (svincolo di Reggio Calabria incluso). L'estensione complessiva (19,620 km) ed i lavori pianificati hanno richiesto un investimento pari a 601,26 M€.

In data 21.04.05 è avvenuta la consegna delle attività al Contraente Generale. Attualmente è in corso la redazione del progetto esecutivo, mentre l'inizio dei lavori è previsto successivamente all'approvazione da parte del Consiglio d'Amministrazione ANAS dello stesso progetto esecutivo.

La Nuova 106 "Jonica"

I lavori di ammodernamento e ampliamento della tratta, previsti e pianificati dalle Istituzioni locali, sono ritenuti di particolare interesse soprattutto per la posizione fortemente strategica di cerniera e collegamento fra le regioni Puglia, Basilicata e Calabria. Nell'ottica dello sviluppo infrastrutturale come volano della crescita economica di un contesto ricco di risorse, l'intenzione delle diverse Amministrazioni interessate è appunto quella di, a completamento lavori, creare una vera piattaforma stradale di tipo B (extraurbana a due corsie per ogni senso di marcia), con importanti e potenziali benefici, sia per la viabilità che per il traffico merci e persone (stimato in circa 16.000 veicoli/giorno). Il valore complessivo degli interventi considerati, a copertura di una tratta complessivamente stimata in 447 km, ammonta a 15.213,7 M€, con un costo medio a km di 34,02 milioni di euro. Nel complesso degli interventi pianificati, ed in merito allo stato d'avanzamento dei lavori, la Variante Nova Siri, approvato in linea tecnica dal CIPE nella seduta del 29/03/2006, sembra aver raggiunto i più significativi avanzamenti dello stato d'attuazione.

Palizzi Lotto n.2: la tratta oggetto dell'intervento ha un estensione di 5 Km. I lavori per i quali è attualmente in corso la progettazione esecutiva, sono stati aggiudicati all'ANAS S.p.a. e prevedono un investimento complessivo di 116,60 M€.

Raccordo Località Montegiordano: il completamente del raccordo, esteso per 0,65 Km, prevede comunque un investimento di 6,00 M€ (finanziato dal CIPE – UVER). Attualmente è in corso la progettazione esecutiva anche se è molto probabile uno slittamento dell'inizio dei lavori, precedentemente previsti per il 2005 a data da destinarsi.

Variante dell'abitato Marina di Gioiosa Jonica: la tratta complessiva oggetto degli interventi previsti ha un'estensione di 4 Km. Il progetto per il quale l'aggiudicazione provvisoria è stata affidata all'ANAS S.p.a. prevede un investimento complessivo di 131,00 M€ (in parte finanziate da ANAS – CIPE, in parte dal QCS Calabria).

Megalotto n. 1 (Locri – Gioiosa): gli interventi considerati necessari per l'ammodernamento della tratta considerata (17Km), necessitano di un investimento complessivo pari a 429,74 M€. I lavori, assegnati al Contraente Generale ANAS - S.p.a sono attualmente in corso e finanziati interamente dal QCS PON Trasporti.

Megalotto n. 2 (Squillace – Simeri): i lavori, per i quali è attualmente in corso la progettazione esecutiva ad opera dell'ANAS S.p.a (aggiudicatario dell'appalto), prevedono un investimento complessivo di 652,36 M€ interamente finanziati.



Megalotto n. 3 (Sibari – Roseto): il progetto in essere prevede l'ammodernamento di una tratta la cui estensione è pari a 35 Km. Attualmente gli interventi, che prevedono un investimento pari a 1.147,00 M€ (interamente da finanziare), non sono ancora partiti; il progetto preliminare infatti, precedentemente approvato dal C.d.A. e trasmesso al CIPE in data 06/07/2004, è in attesa di approvazione e di finanziamento da parte del CIPE stesso.

Megalotto n. 4 (Raccordo SS 106 Sibari – SA – RC Firmo): l'intervento complessivo di ammodernamento ed adeguamento di una tratta avente estensione di 14 Km prevede un investimento di 200,00 M€ (interamente da finanziare). I servizi di progettazione sono stati aggiudicati in via provvisoria all'ANAS S.p.a. mentre la definitiva gara d'appalto è prevista per il 2009.

Megalotto n. 5 (Pellaro – Melitto P.S.): gli interventi previsti mirano ad un ammodernamento /adeguamento di una tratta, quella considerata, di 23 Km. Il valore complessivo previsto è pari a 1.137,00 M€, ma il progetto preliminare, trasmesso al CIPE nel settembre 2005, necessita ancora della relativa approvazione.

Megalotto n. 6 (Simeri Cricchi – Le Castella Sud): la tratta considerata (di un'estensione di 36 Km) ha visto aumentare considerevolmente l'importo previsto (da 841 a 1.073 M€) a causa di diversi aggiornamenti del progetto preliminare, che è stato comunque consegnato e successivamente approvato dal CdA ANAS.

Megalotto n. 7 (Roccella J. – Trassano): la tratta oggetto dell'intervento ha un'estensione di 45 Km. I lavori per i quali la consegna del progetto preliminare (fissata originariamente a maggio 2005) ha subito uno slittamento, sono stati aggiudicati all'ANAS S.p.a. e prevedono un investimento complessivo di 1.159,00 M€.

Macrolotto n. 8 (Mandatorricino – Sibari): è previsto un investimento complessivo di 2.574,00 M€ (interamente da finanziare) a copertura dei lavori di una tratta di 53 Km. Il progetto preliminare è stato trasmesso al CIPE ad ottobre 2005, ma necessita ancora della relativa approvazione.

Megalotto n. 9 (Crotone Aeroporto – Mandatorricio): i lavori di ammodernamento ed adeguamento della sezione stradale, su una tratta di 68 Km prevedono un investimento di 2.148,00 M€, ma anche in questo caso, il progetto preliminare trasmesso al CIPE ad ottobre 2005, necessita ancora di approvazione.

Megalotto n. 10 (Melito P.S. – S. Ilario): il progetto prevede lavori di adeguamento della sezione stradale su una tratta di 52 Km. Il valore dell'opera è di 3.211,00 M€ (interamente da finanziare) ed ha visto la presentazione del progetto preliminare al CIPE nell'ottobre 2005.

Megalotto n. 11 (Trassano – Crotone Aeroporto): la tratta complessiva oggetto degli interventi ha un'estensione di 27 Km. Il progetto per il quale si è proceduto alla stipula del contratto per l'affidamento dei servizi di progettazione, prevede un investimento complessivo di 495,00 M€ (interamente da finanziare).

Megalotto n.12 (Tangenziale di Reggio Calabria): il progetto prevede la realizzazione di una tangenziale per il collegamento tra l'autostrada SA – RC e la statale 106 Jonica. La tratta considerata ha un'estensione pari a 12 Km per un'investimento complessivo di



500,00 M€. Dopo l'approvazione del progetto è prevista l'organizzazione di una gara d'appalto per il 2009.

SISTEMI FERROVIARI

Potenziamento infrastrutturale Gioia Tauro-Taranto

In comune accordo, le regioni Puglia, Basilicata e Calabria, hanno pianificato il potenziamento della tratta Taranto-Rosarno attualmente articolato nei seguenti interventi: velocizzazione dell'itinerario Taranto-Rosarno (è previsto un costo di 43 M€) ed il raddoppio della tratta Taranto-Metaponto (il costo previsto è di 792,0 M€). Scopo primario degli interventi in essere è appunto quello di potenziare la dotazione infrastrutturale attualmente disponibile, al fine di adeguare la linea al transito dei traffici merci, in costante aumento, da e per Gioia Tauro. A tal fine sono state pianificate la messa a modulo di stazioni per incroci, la sistemazione della sede per l'adeguamento del peso assiale in categoria D4, l'ampliamento della sagoma allo standard "P/C 45" per il transito di container a cubatura maggiorata e la velocizzazione del tratto Sibari – Cosenza (per consentire la velocità commerciale di 140 Km/h). Anche grazie alla finanziaria 2004 e al POR Calabria che, in particolare ha reso disponibili 50 M€, è possibile constatare come una realistica previsione sul termine delle iniziative in corso sia la data di dicembre 2007.

HUB INTERPORTUALI

Hub interportuali: Gioia Tauro

L'autorità portuale, in accordo con la Regione Calabria, ha inteso procedere ad un sistematico progetto di riqualificazione e sviluppo del porto di Gioia Tauro al fine di consentire il rilancio di una infrastruttura di primario interesse per la potenziale crescita dell'intera regione. Il progetto prevede una serie di interventi per l'ammontare complessivo di 220,13 M€ che, gradualmente, riescano a promuovere l'inserimento del territorio nelle dinamiche che sempre più sembrano caratterizzare l'economia nazionale ed estera. Vista la complessità del progetto, che prevede tra l'altro la realizzazione della banchina alti fondali, i dragaggi, il completamento del tratto ferroviario, l'acquisto del complesso Isotta Fraschini, l'allargamento del canale portuale, la realizzazione della sede del nuovo ufficio per l'autorità portuale, l'ampliamento e pavimentazione del piazzale (retrostante ed est), il complessivo adeguamento delle banchine e la realizzazione della terza via di corsa delle gru, oltre a un generale miglioramento della dotazione infrastrutturale portuale, è naturale pensare che solo alcuni degli interventi pianificati siano stati completati o siano in avanzato corso di attuazione. Fra questi vengono segnalati fra i maggiormente importanti, la realizzazione della banchina alti fondali, i dragaggi ed il completamento del tratto ferroviario che hanno trovato piena



Ministero delle Infrastrutture

realizzazione. Per quanto riguarda le modalità di finanziamento dei suddetti interventi, va segnalato che, oltre ai fondi previsti (147,332 M€) dalle L. 413 e 431 del 1998, la delibera CIPE n. 89/2003 ha assegnato 17,186 M€ a valere sui fondi della Legge 166/2002 a fronte di un importo complessivo – relativo agli interventi inseriti in Legge Obiettivo - di 76,162 M€, per cui risultano da reperire 63,976 M€.



Ministero delle Infrastrutture

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE CAMPANIA



SISTEMA AUTOSTRADALE

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

Lavori per l'ammodernamento e l'adeguamento alle norme del CNR/80 tipo 1/b del tronco 1, tratto 5, lotto 3 dal Km. 44+100 al Km. 47+800, nei comuni di Campagna, Contursi Terme e Postiglione. I lavori -sono in corso di esecuzione per un importo di M€ 142,74 a fronte di risorse assegnate dalla Legge Obiettivo per un ammontare di M€ 138,04. Residua un fabbisogno da finanziarie pari a M€ 4,70.



A3 Salerno-Reggio Calabria – tratta campana

Lavori sui restanti tratti autostradali ricadenti nel territorio della Regione Campania per un costo stimato di M€ 151,60. Gli interventi, dotati di progettazione definitiva, sono ricompresi nella programmazione dell'ANAS.

Potenziamento del raccordo Salerno-Avellino, SS7 e SS7 bis

L'intervento prevede la realizzazione delle opere necessarie a conferire caratteristiche autostradali all'esistente raccordo Salerno-Avellino, compreso l'adeguamento della SS 7 e della SS7bis fino allo svincolo di Avellino est dell'A16, per un'estesa complessiva di 36 km, con ipotesi di pedaggiamento.

Il costo dell'intervento, dotato di progetto preliminare, risulta pari a M€ 605,00, interamente da reperire. Relativamente al 1° stralcio funzionale tra Mercato S. Severino e Fratte, il cui costo è di M€ 190,00, interamente da reperire, è stato redatto il progetto preliminare. Il soggetto attuatore è l'ANAS spa.

La Regione Campania ha segnalato, inoltre, la necessità di realizzare la messa in sicurezza del tratto Fratte-Avellino.

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

Il collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice domiziana. L'intervento prevede il completamento della variante di Caserta e l'esecuzione delle bretelle di collegamento con l'Aeroporto di Grazzanise. La lunghezza complessiva ammonta a circa 19,00 km. Il costo dell'intervento, per il quale è stato redatto uno studio di fattibilità, è pari M€ 315,00, interamente da reperire. È stata valutata anche l'ipotesi di pedaggiamento, che prevede un contributo pubblico pari al 40%, ovvero a circa M€ 120,50.

Collegamento autostradale regionale Caserta-Benevento e bretelle di collegamento con la tangenziale di Benevento e la variante di Caserta

La realizzazione di un nuovo asse autostradale di collegamento fra Caserta, in prossimità dello svincolo dell'autostrada A1 di Caserta Sud, e Benevento in prossimità della tangenziale di Benevento. La lunghezza complessiva dell'opera ammonta a circa 56,00 km. Il costo dell'investimento risulta pari a M€ 1.118,00, interamente da reperire ed il livello di progettazione attualmente disponibile è preliminare. Il soggetto attuatore è l'ANAS spa.

È stata studiata anche la possibilità di introdurre il pagamento di un pedaggio, sia con sistema chiuso, con tariffa chilometrica posta pari a 0,06 €/km; sia con sistema aperto, con tariffa fissa posta pari a 0,78 €. Gli introiti sono risultati variabili tra 14 e 25 M€/anno.



SISTEMA STRADALE

SS 268 del Vesuvio

Lavori di costruzione del 3° tronco e del nuovo svincolo di Angri di innesto sulla A3 Napoli – Salerno. L'intervento, (che assicura la continuità dell'unica via di fuga dal Vesuvio), dotato di progettazione esecutiva-cantierabile, è ricompreso nella programmazione dell'ANAS. Il costo dell'investimento ammonta a M€ 60,00 (di cui 12,4 circa a valere sulla Convenzione tra ANAS SpA e Regione Campania in fase di perfezionamento, sulla programmazione delle rivenienze POR).

Asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine

Il completamento dell'Asse attrezzato Valle Caudina – Pianodardine, con la realizzazione del 3° e 4° lotto, per una lunghezza complessiva di circa 28,00 km (che si aggiungono ai 6,45 km già in esercizio ed ai 6,55 in corso di ultimazione). Il soggetto attuatore è il Consorzio ASI di Avellino. Il costo dell'intervento, previsto in Legge Obiettivo e dotato di progettazione definitiva, risulta pari a M€ 153,50, interamente da reperire con copertura finanziaria da individuare.

Completamento Contursi – Grottaminarda

La realizzazione dell'itinerario Contursi – Grottaminarda risponde all'esigenza di rafforzare l'asse Nord-Sud Tirrenico Adriatico quale alternativa alla Salerno-Reggio Calabria. La tipologia degli interventi programmati è extraurbana secondaria (tipo C).

L'itinerario si articola nei seguenti interventi:

- completamento della variante di Grottaminarda della SS 90, dotata di progettazione definitiva, con un costo di M€ 55,00, interamente da reperire. Il soggetto attuatore è l'ANAS Spa.
- tratta Lioni-Grottaminarda, per la quale è stato redatto il progetto preliminare, con un costo di M€ 277,50, interamente da reperire. Il soggetto attuatore è il Ministero delle Attività Produttive (Commissario ad Acta ex art. 86 L. 289/02).

SS 517 Bussentina

Lavori di collegamento della SS 517 Bussentina con la autostrada A3 Salerno- Reggio Calabria dal ponte sul fiume Calore allo svincolo di Buonabitacolo. L'intervento, dotato di progettazione preliminare, è ricompreso nella programmazione dell'ANAS. Il costo dell'investimento ammonta a M€ 22,96.



SS 7 quater Domiziana

L'intervento riguarda l'adeguamento a caratteristiche autostradali della SS7 Quater Domiziana, già realizzato nei tratti compresi tra Formia e il fiume Garigliano e tra Castel Volturno e Napoli, nella tratta Garigliano-Castel Volturno per un'estensione complessiva di 33,3 km. Il 30 maggio 2003 l'ANAS ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture ed agli Enti competenti il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale. A seguito dell'istruttoria condotta dalla Commissione VIA, sono state richieste integrazioni progettuali relative allo studio di una soluzione alternativa di tracciato per bypassare ad est l'abitato di Cellole. Tali integrazioni hanno determinato la lievitazione dei costi stimati per la realizzazione dell'intervento, passati da M€ 570,00 a M€ 1.101,52. Nell'ambito dello Studio di prefattibilità tecnica ed economico-finanziaria inerente il completamento del Corridoio Tirrenico Meridionale (CTM), per la tratta da Formia a Pozzuoli, è stata valutata anche l'ipotesi di pedaggiamento, che conduce alla completa copertura dei costi di gestione e alla copertura dei costi d'investimento per una quota pari a circa il 20%.

SS 372 "Telesina"

In Legge Obiettivo è previsto l'adeguamento a 4 corsie dell'intera tratta compresa tra Benevento e Caianello (dal Km 0+000 al Km 60+900), per un costo complessivo pari M€ 708,37. Per la copertura dei costi dell'intera tratta il fabbisogno ammonta a M€ 598,37. È allo studio anche l'ipotesi di pedaggiamento.

Nell'ambito dell'itinerario complessivo, si prevede di realizzare prioritariamente un 1° stralcio funzionale tra gli abitati di Benevento (al Km 60+900) e Telesse (al Km 42+975), il cui costo ammonta a M€ 340,00. Relativamente a questa tratta, le risorse assegnate dal CIPE sono pari M€ 110,00 e, pertanto, restano da reperire risorse per M€ 230,00.

SISTEMI FERROVIARI

Nuova linea a monte del Vesuvio

La nuova linea a monte del Vesuvio rientra nel programma per la realizzazione di "bretelle" dedicate al traffico merci, con funzione di tangenziale per dirottarne i flussi al di fuori delle aree urbane. Costituisce anche un segmento dell'AV/AC verso Sud e permette ai treni passeggeri a lunga percorrenza, contrariamente a quanto avviene oggi, di collegarsi a Napoli Centrale senza interessare la linea costiera Salerno - Napoli, che verrà prevalentemente dedicata ai treni a carattere regionale. I lavori, attuati da RFI, sono in corso per un costo pari a M€ 347,01 a fronte di risorse disponibili pari a M€ 320,21. Residua da finanziare l'importo di M€ 26,80.



Nuova linea ad alta capacità Napoli – Bari

Con il Protocollo d'Intesa sottoscritto il 27 luglio 2006 tra i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato ed RFI, sono state individuate le soluzioni di tracciato per la realizzazione di una nuova linea ad alta capacità di estesa pari a 147 Km, capace di ridurre i tempi di percorrenza tra le città di Napoli e Bari a 110 minuti contro le attuali quattro ore.

Lo studio di fattibilità elaborato da RFI prevede interventi per complessivi 5,3 miliardi di Euro. Le tratte che costituiscono parte integrante del progetto sono:

- variante linea Cannello-Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC;
- linea Cannello-Benevento;
- tratta Apice-Orsara di Puglia;
- bretella di Foggia.

Nella programmazione ordinaria di RFI è inserito il potenziamento della tratta Apice-Orsara il cui costo ammonta a M€ 2.500,00, di cui circa M€ 213,00 finanziati.

Allo stato attuale la realizzazione è prevista per il 2020.

Adeguamento Battipaglia - Reggio Calabria

La linea ferroviaria Battipaglia Reggio Calabria costituisce il collegamento fondamentale delle regioni Sicilia e Calabria con il Centro e il Nord Italia e, per la parte meridionale (tratta Rosario San Lucido), coincide con l'itinerario merci per il porto di Gioia Tauro e la dorsale adriatica.

Il progetto, elaborato da RFI, mira ad elevare gli standard prestazionali e di affidabilità, eliminando qualsiasi vincolo di sagoma, di modulo e di potenza elettrica che possa limitare il trasporto delle merci; è previsto l'attrezzaggio tecnologico uniforme sull'intera linea, l'adeguamento della sagoma delle gallerie, la velocizzazione degli itinerari in varie stazioni e il potenziamento degli impianti di trazione elettrica mediante la costruzione di una nuova SSE a Vibo – Pizzo e il rinnovamento della SSE di Sambiase. La realizzazione di tutti gli interventi consentirà di migliorare l'affidabilità della linea e quindi la sicurezza, qualità e regolarità dell'esercizio ferroviario oltre ad una riduzione delle percorrenze, per i treni circolanti in rango P, valutabile in circa 13 minuti.

Si tratta di un intervento interregionale, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, il cui costo – riferito all'intera tratta - è di M€ 230,00. Nelle more dell'approvazione del progetto preliminare è stata avviata la progettazione definitiva.



RETI METROPOLITANE

Linea 1 Dante – Garibaldi – Centro Direzionale

Completamento dei lavori in corso – Il costo dell'intervento è pari a M€ 1.196,96 a fronte di risorse assegnate per M€ 758,00. Le risorse da reperire ammontano a M€ 438,96, da ripartire tra Stato, Regione e Comune.

Linea Piscinola – Aversa – S.M. Capua Vetere

L'intervento riguarda il completamento dei lavori in corso della tratta Piscinola – Aversa e l'affidamento dei lavori di completamento della tratta Aversa – Teverola. Il costo dell'intervento è pari a M€ 705,93, a fronte di risorse assegnate per M€ 322,22. Le risorse da reperire ammontano a M€ 383,71.

Linea 6 Mostra S.Pasquale – Municipio

L'intervento riguarda l'affidamento dei lavori di completamento del lotto 2: Deposito Officina di Via Campegna, galleria di collegamento a Mostra, rifiniture stazioni Arco Mirelli e Chiaia, completamento flotta. Il costo dell'intervento è pari a M€ 750,00 a fronte di risorse assegnate per M€ 572,84. Le risorse da reperire ammontano a M€ 177,16.

Linea Soccavo – Monte S. Angelo – Mostra

L'intervento riguarda l'affidamento dei lavori di completamento del lotto Parco S. Paolo – Mostra. Il costo dell'intervento è pari a M€ 354,60 a fronte di risorse assegnate per M€ 184,30. Le risorse da reperire ammontano a M€ 170,30.

Metropolitana della conurbazione salernitana

L'intervento riguarda l'affidamento dei lavori di completamento del lotto Pontecagnano stazione FS – Pontecagnano Aeroporto. Il costo dell'intervento è pari a M€ 131,72 a fronte di risorse assegnate per M€ 92,32. Le risorse da reperire ammontano a M€ 39,40.

HUB AEROPORTUALI

Aeroporto di Grazzanise

La Regione Campania ritiene prioritaria la realizzazione di un nuovo aeroporto nel sito attualmente occupato dall'aeroporto militare di Grazzanise, efficacemente riconnesso al sistema delle ferrovie metropolitane regionali. Uno studio condotto dalla BAA quantifica in M€ 970,00 l'investimento necessario alla realizzazione dell'infrastruttura,



Ministero delle Infrastrutture

di cui M€ 333,00 per espropri ed opere di urbanizzazione. Il gestore aeroportuale ha messo a disposizione per l'intervento M€ 320,00. Le risorse da reperire ammontano a M€ 650,00.

HUB PORTUALI

Hub portuale di Napoli – Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali

La soluzione per il raccordo ferroviario del Porto di Napoli prevede un tronco, della lunghezza di circa 2 km, dal varco Sant'Erasmo al parco ferroviario di Napoli Traccia (Basso). L'ipotesi di un nuovo raccordo stradale – necessario successivamente alla dismissione dei viadotti attuali – prevede, invece, la realizzazione di un tunnel a doppio fornice, a due corsie per senso di marcia, allacciato all'autostrada all'altezza di via Galileo Ferraris. Il costo dell'intervento, dotato attualmente di studio di fattibilità, è di M€ 94,51, interamente da reperire.

Hub portuale di Salerno – Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali

L'intervento prevede la realizzazione delle seguenti opere:

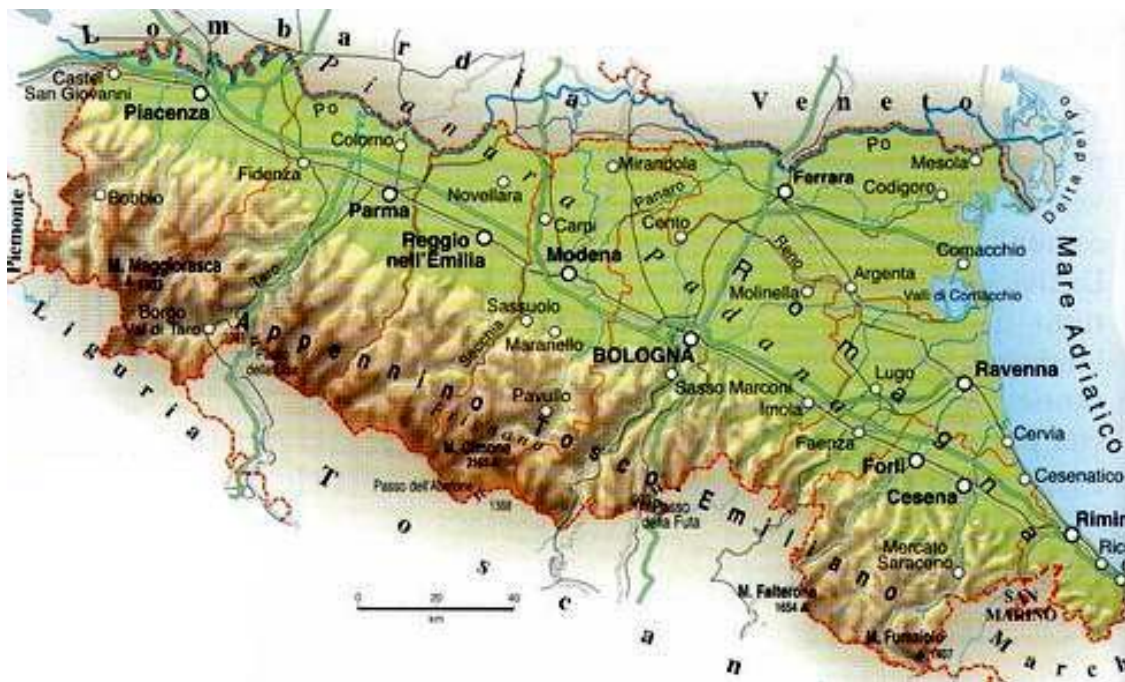
- raccordo ferroviario tra porto e stazione FF.SS. di Salerno;
- infrastrutture al servizio del traffico crocieristico;
- adeguamento della viabilità portuale;
- realizzazione di nuove vie di accesso da e per l'area del Porto e creazione di un'area retroportuale (collegamento con l'asse autostradale, mediante realizzazione di apposito svincolo sull'A3.

Il costo complessivo dell'intervento è di M€ 123,93 interamente da reperire ed il livello progettuale attualmente disponibile corrisponde allo studio di fattibilità.

La Regione chiede, inoltre, che, oltre al porto di Castellammare di Stabia, anche il porto di Torre Annunziata entri a far parte dell'Autorità Portuale di Napoli.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE EMILIA ROMAGNA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Nodo stradale e autostradale di Bologna Passante autostradale, potenziamento tangenziale e opere connesse

L'opera, il cui soggetto attuatore è l'ANAS, presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente al preliminare e comprende i seguenti interventi:

1. la riqualificazione degli svincoli, la sistemazione ambientale della tangenziale e la terza corsia dinamica in autostrada per una lunghezza di 13,7 km con un costo complessivo di M€ 177,10. L'intervento è contenuto nella convenzione Autostrade per l'Italia-ANAS e, pertanto, è totalmente a carico del concessionario, che è il soggetto attuatore.
2. Il Passante autostradale di Bologna. Si tratta di una variante del tracciato dell'A14 da realizzarsi con un tracciato che si sviluppa a nord di Bologna. La realizzazione del passante consentirà la banalizzazzione del tratto di A14 costituente l'attuale anello autostradale di Bologna, e permetterà la realizzazione di un'unica piattaforma tangenziale a 4 corsie per senso di marcia, più corsia di emergenza, per il traffico metropolitano. Si è ipotizzato un pedaggio aggiuntivo (road pricing) per l'accesso al



Ministero delle Infrastrutture

nuovo sistema tangenziale, differenziato tra veicoli leggeri e pesanti, destinato a scoraggiare i traffici impropri recuperando, in parte, i costi delle esternalità da essi prodotti. Il costo dell'opera è di M€ 1.450,00 cui vanno aggiunti il costo del nodo ferrostradale di Casalecchio (costo M€ 147,36, di cui 48,86 a carico di RFI) e di Rastignano (costo M€ 53,79, di cui 7,23 a carico di TAV). L'importo delle opere descritte è interamente da finanziare.

Collegamento stradale Campogalliano – Sassuolo

L'opera consiste in una bretella autostradale, con un'estesa di 15 km, di collegamento tra l'A1, l'A22 e la SS 467 Pedemontana, la cui funzione consiste nell'efficace riconnessione di Sassuolo e dei comuni limitrofi con il sistema viabilistico nazionale. Una volta superato l'attraversamento della SS9 il tracciato della bretella corre in affiancamento alla linea ferroviaria Bologna-Milano fino a raggiungere Sassuolo.

Il costo totale dell'opera, per la quale risultano avviate le procedure relative alla gara di appalto dei lavori, è di M€ 467,13, compresi il collegamento allo scalo di Civitanova – Marzaglia, la variante di Rubiera e il tratto di Pedemontana fra la Modena-Sassuolo urbana e la S.P. 15, così come previsto nell'accordo sottoscritto fra il Ministro delle Infrastrutture e il Presidente della Regione.

Il soggetto attuatore è l'ANAS.

Si propone all'ANAS di verificare la possibilità di utilizzare il Project Financing o il pedaggiamento.

Nuova Romea – Tratta Ravenna/Venezia completamento itinerario europeo E45 – E55

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tracciato autostradale da Ravenna a Venezia. Il costo complessivo dell'opera, per la quale è stata completata la redazione del progetto preliminare, attualmente in fase di istruttoria presso il CIPE, è di M€ 3.978,05, interamente da finanziare.

L'istruttoria del CIPE comprende l'intero percorso Venezia-Orte-Civitavecchia e, pertanto, la suddivisione del tracciato in "lotti funzionali" va verificata anche sotto il profilo procedurale.

Riqualificazione E45

Il progetto prevede l'adeguamento alle normative vigenti ed il potenziamento del tratto Orte – Ravenna. Il costo complessivo dell'intervento è di M€ 6.561,12, interamente da reperire. L'ANAS, che è il soggetto attuatore dell'intervento, ha completato la redazione del progetto preliminare.



Raccordo autostradale CISA Fontevivo (PR) – Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (detta TiBre: Tirreno-Brennero)

Il progetto riguarda la realizzazione del collegamento tra la A15 Parma-La Spezia in località Fontevivo e la A22 Modena-Brennero in località Nogarole Rocca. Il tracciato, che presenta la lunghezza complessiva di 84,35 km interessa le regioni Emilia Romagna (per il 18,6% dell'estesa), Lombardia (per il 62,1%) e Veneto (per il 19,3%) ed è suddiviso in 3 tronchi. Il costo totale dell'opera, il cui progetto definitivo è stato approvato dal CIPE, ammonta a M€ 1.826,47. Non sono previsti costi a carico dello Stato, essendo la realizzazione interamente a carico della Società concessionaria Autocamionale della Cisa.

Realizzazione della terza corsia della A14 tra Rimini nord e Pedeso

L'intervento, della lunghezza complessiva di 160 km circa, è previsto nel IV atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ANAS e la Società Autostrade ed è, quindi, posto a totale carico del capitale privato. Per il tratto Ancona sud – Civitanova Marche (30 km) è in corso la gara d'appalto. Sugli altri 130 km è stata conclusa la conferenza dei servizi ed è in corso la progettazione esecutiva, che sarà completata entro i primi mesi del 2007. Il costo del progetto è dell'ordine dei 2 miliardi di euro.

Bretella di Castelvetro Piacentino sulla A21

L'intervento consiste in un nuovo collegamento autostradale tra il Casello di Castelvetro Piacentino e la SS10 Padana inferiore, con attraversamento del fiume Po e collegamento con il porto interno di Cremona, ed opere connesse. In territorio emiliano le opere prevedono la realizzazione di un nuovo casello a Castelvetro, un raccordo autostradale con la SS 10 (Padana Inferiore e la SS 234) con un nuovo ponte sul Po.

La progettazione dell'opera, a cura della Società Autostrade Centro Padane Spa, è a livello di definitivo, completo di Studio di Impatto Ambientale.

L'intervento è contenuto nella vigente concessione autostradale della Società Autostrade Centro Padane SPA, con finanziamento interamente a carico della società concessionaria.

SISTEMI FERROVIARI

Raddoppio linea ferroviaria Parma – La Spezia

Il completamento del raddoppio della linea Pontremolese, sulla quale è in corso la realizzazione della tratta Solignano – Fornovo con un costo di M€ 280,00, interamente finanziati, prevede la realizzazione delle nuove tratte di linea Parma – Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia. L'opera, che è inserita in Legge Obiettivo ed è



Ministero delle Infrastrutture

dotata di progetto preliminare inviato al CIPE, ha un costo totale di M€ 2.194,00, così suddiviso:

- raddoppio Parma – Fornivo, con un costo di M€ 650,00;
- raddoppio Berceto – Pontremoli (galleria di valico), con un costo di M€ 924,00;
- raddoppio Chiesaccia – Pontremoli, per un costo di M€ 620,00.

Riqualificazione linea regionale Parma – Suzzara – Poggio Rusco.

L'opera ha un costo di M€ 360,00, interamente da reperire. Lo stato di avanzamento della progettazione è a livello di progetto preliminare. Sono in corso le procedure che fanno capo al D.Lgs. 190/02 (V.I.A. e localizzazione).

Raddoppio Bologna Verona

Il progetto, che vede RFI come soggetto attuatore, prevede il raddoppio della tratta per complessivi 114 km, presenta un costo complessivo di M€ 832,32 ed un residuo fabbisogno finanziario di M€ 44,10, e si articola in due tratte:

- la tratta Bologna – Crevalcore, che risulta ultimata;
- la tratta Crevalcore - Poggio Rusco, che risulta in corso di esecuzione;
- la restante tratta Poggio Rusco – Nogara, con la realizzazione del nuovo ponte sul Po, che risulta in corso di esecuzione.

Nodo ferroviario di Ferrara

Il costo dell'intervento, che risulta in fase di esecuzione, è di M€ 40,00, con un residuo fabbisogno finanziario pari a M€ 4,20.

Nodo ferroviario di Faenza

Il costo dell'intervento, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente allo studio di fattibilità, è di M€ 70,00, interamente da reperire.

Nodo di Bologna: stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano

Il costo complessivo stimato dell'intero intervento, per il quale è stato redatto il progetto preliminare, è di M€ 62,00, con un fabbisogno residuo da finanziare pari a M€ 31,00.

Materiale rotabile e fermate Servizio Ferroviario Regionale

Il costo complessivo stimato dell'intervento, per il quale è stato redatto il progetto preliminare, è di M€ 420,00, interamente da reperire.



Nodo AV/AC di Bologna – Sistema di Comando e Controllo della circolazione e Apparati Centrali Statici - Nodo di Bologna

Il costo dell'opera, che risulta in fase di esecuzione, ammonta a M€ 374,04, di cui M€ 361,54 assegnati, per cui si evidenzia un fabbisogno finanziario residuo di M€ 13,50.

Potenziamento tecnologico Bologna – Bari

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 294,65 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 32,99.

Potenziamento tecnologico Bologna – Verona – Brennero

L'intervento, attualmente in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 273,77 con finanziamento a carico del programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 7,87.

Direttrice Adriatica - Galleria di Cattolica – adeguamento sagoma

Il costo dell'intervento è di M€ 31,72 con finanziamento a carico del contratto di programma RFI ed un fabbisogno residuo di M€ 7,50. È in corso la gara d'appalto dei lavori.

Ravenna: delocalizzazione scalo merci pericolose canale Candiano

L'opera, attualmente in fase di esecuzione, ha un costo di M€ 38,00 con finanziamento a carico del contratto di programma RFI ed un fabbisogno residuo di M€ 5,00.

RETI METROPOLITANE

Bologna metropolitana – Linea 1

L'intervento prevede un'unica linea di 11,7 km articolata in 3 lotti.

Con delibera CIPE del 29 luglio 2005 è stato approvato il progetto definitivo del 1° lotto: "Fiera Michelino – Stazione FS", prevedendo uno stanziamento di M€ 3,12, a valere sulla legge n.166/2002 (Legge Obiettivo) ed a carico della Presidenza del Consiglio un impegno straordinario di M€ 90,00. Il costo previsto di tale primo lotto è di M€ 185,47.

Con la stessa delibera è stato approvato il progetto preliminare del 2° lotto, suddiviso in 2 tratte:



Ministero delle Infrastrutture

- tratta Stazione FS – Ospedale Maggiore, con un costo di M€ 299,26, interamente da finanziare;
- completamento tratta Ospedale Maggiore – Capolinea Normandia Borgo Panigale per un costo di M€ 102,97, interamente da finanziare.

Il soggetto aggiudicatore è il Comune di Bologna.

L'ipotesi di ripartizione del finanziamento, conseguente alla delibera CIPE, prevede che lo Stato copra il 70% del costo, mentre il rimanente 30% è posto a carico della Comunità Locale.

Considerato che, per assicurare la realizzazione di un primo corpo dell'opera occorre procedere alle attività di scavo relative non solo al primo lotto (Fiera Michelino – Stazione FS), ma anche al secondo (Stazione FS – Ospedale Maggiore), tenuto conto dell'ipotesi di ripartizione degli oneri finanziari precedentemente riportata, per l'effettiva realizzazione del primo corpo dell'opera è necessario confermare l'assegnazione di M€ 90,00, individuata dalla suddetta Delibera CIPE, e assegnare ulteriori risorse pari a M€ 90,00.

Realizzazione trasporto rapido costiero Rimini Fiera Cattolica: 1 tratta funzionale Rimini FS – Riccione FS

L'intervento consiste in un sistema di trasporto veloce tra Rimini – Riccione e Cattolica.

Il progetto prevede la realizzazione di una piattaforma stradale propria protetta e attrezzata per la circolazione di veicoli a guida vincolata e a trazione elettrica di tipo bimodale dotati di equipaggiamento termico ausiliario. Il tracciato si sviluppa prevalentemente in superficie per un'estesa complessiva di 11 km in affiancamento alla linea ferroviaria Bologna-Ancona.

Il soggetto attuatore è il Comune di Rimini.

Il primo stralcio dell'opera riguarda la tratta funzionale Rimini-Riccione ed è dotato di progetto esecutivo. Il costo di tale primo stralcio è di M€ 92,05, di cui 81,60 finanziati. Con delibera del 29 marzo 2006 il CIPE ha assegnato all'Agenzia Mobilità - ex TRAM, soggetto aggiudicatore, un finanziamento pari, in termini di volume di investimento, a M€ 42,86.

Per la funzionalità del primo stralcio in questione e, più specificatamente, per completare l'onere di acquisto del materiale rotabile, resta da assegnare il finanziamento di M€ 10,45 – di cui il Ministero delle Infrastrutture nella stesura originaria della relazione istruttoria ha proposto l'assegnazione a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma.

Trasporto rapido di massa per la città di Parma: autostrada stazione FS – Campus universitario (linea A) e completamento Barbieri (asta di manovra) Campus universitario

L'opera è articolata in tre linee integrate:



Ministero delle Infrastrutture

- Linea metropolitana leggera A, scambiatore nord (autostrada) – stazione FS – interconnessione piazzale Barbieri – scambiatore e campus universitario;
- Linea metropolitana leggera B, stazione FS – Ospedale Maggiore – interconnessione piazzale Barbieri – scambiatore Traversetolo – Ospedale città di Parma;
- Linea metropolitana leggera C, collegamento ferroviario tra la stazione FS e l'aeroporto di Parma.

Con delibera del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo relativamente alla Linea A e alla Linea C, ma mancano gli adeguamenti alle prescrizioni, il piano economico-finanziario ed alcuni adempimenti di competenza comunale.

Il costo dell'opera, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente all'esecutivo, è pari a M€ 306,80, di cui M€ 269,25 assegnati. Il soggetto aggiudicatore è Metro Parma SpA.

HUB PORTUALI

Porto di Ravenna – intervento sui fondali

Il progetto prevede tutte le opere necessarie a rendere accessibile il canale Candiano a vettori marittimi compatibili con un fondale di -14,50 m rispetto alla quota attuale di -10,50 m, ed agli appalti in corso che prevedono l'escavo a -11,50 m. I nuovi fondali riguarderanno l'asta principale del porto fino a Largo Trattaroli ed è, pertanto, necessario un canale marino, con fondale di -15,50 m, che si estenderà per circa 7,5 km. Sono previste anche tutte le opere di rifacimento e consolidamento delle banchine per adeguarle ai nuovi fondali e la realizzazione in sponda destra di nuove banchine destinate ad un nuovo terminal per container con relative opere infrastrutturali accessorie.

L'opera ha un costo stimabile in almeno M€ 135,00, interamente da reperire. L'investimento è coordinato con i privati titolari delle aree retrostanti le banchine, i quali con un impegno di M€ 240,00 provvederanno alla realizzazione dei piazzali, dei fabbricati, dei mezzi di movimentazione e degli ulteriori impianti tecnici del nuovo terminal container. Il 3 maggio 2006 con Deliberazione Presidenziale n. 42 è stato approvato lo Studio di fattibilità tecnico – economico che contiene anche le linee-guida per la redazione del progetto preliminare degli interventi e l'analisi costi/benefici. Con il medesimo atto è stato affidato l'incarico per la redazione del progetto di variante al P.R.P. (Piano Regolatore Portuale) e lo studio di impatto ambientale.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

A4 Venezia-Trieste – Ampliamento a tre corsie del tratto Quarto d'Altino-Villesse

L'ampliamento a tre corsie della A4 Venezia-Trieste è considerata parte integrante del Corridoio V e si sviluppa lungo il tratto orientale, con un'estesa di circa 94,5 km, dal Passante di Mestre, ad ovest, con il quale si collega senza soluzione di continuità, fino a Villesse.

Il progetto, approvato dal CIPE con delibera n. 13/2005, presenta un costo di 746,85 M€, interamente disponibili, ed è dotata di progetto preliminare approvato dal CIPE.

La società Autovie Venete, controllata all'87% dalla Regione, ipotizza di provvedere alla realizzazione dell'infrastruttura a seguito dell'approvazione da parte del CIPE del piano finanziario.



A4 Venezia-Trieste – Raccordo autostradale Villesse-Gorizia

Il progetto si sviluppa lungo l'attuale collegamento veloce tra la A4 in comune di Villesse ed il valico confinario di S.Andrea con la Slovenia e con l'autoporto di Gorizia. L'opera si sviluppa in affiancamento alla SS 351 che collega Cervignano con Gorizia.

Il costo stimato è di 100,98 M€, interamente disponibili, ed il livello progettuale attualmente disponibile è il preliminare approvato dal CIPE.

Collegamento autostradale A27-A23

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra l'autostrada A27 Mestre-Belluno e la A23 Udine-Carnia-Tarvisio e, quindi, tra la parte settentrionale della provincia di Belluno e la Carnia, entrambe aree oggi isolate dai grandi flussi di comunicazione, ai fini di una loro e alla loro integrazione nella direttrice trasversale che dall'Austria raggiunge il Veneto Orientale.

La bretella di collegamento tra A23 e A27 consentirebbe, inoltre, una migliore distribuzione della mobilità tra i due valichi alpini del Brennero e di Tarvisio.

L'Anas ha sviluppato uno studio di fattibilità, che si articola in tre lotti:

- il primo per percorrere il Cadore;
- il secondo in galleria per arrivare in Carnia;
- il terzo per andare ad intercettare la A23 in direzione di Tarvisio.

Per la realizzazione dell'opera, che si sviluppa per il 50% in galleria, per l'8% su viadotti e per la restante parte del tracciato in sede e che presenta un costo stimato di 2,2 miliardi di euro, si è ipotizzato il ricorso al project financing.

Completamento del Corridoio V

Le opere di completamento del Corridoio V consistono nella modernizzazione della infrastruttura viaria regionale di supporto all'asse principale del Corridoio. Le opere sono articolate come di seguito:

SS13

- Tangenziale Sud di Udine (2° lotto). Risulta disponibile il progetto definitivo, per un costo stimato di M€ 102,36, interamente da reperire.
- Riqualificazione tracciato, dal nodo di Ronche di Fontanafredda in Provincia di Pordenone fino al confine della provincia di Udine (ponte della Delizia). L'intervento è dotato di progetto preliminare e presenta un costo di M€ 133,12, interamente da reperire.
- Riqualificazione tracciato dal nodo di Ronche di Fontanafredda in Provincia di Pordenone fino al confine con il Veneto. È attualmente in corso la redazione della progettazione preliminare.



- Riqualificazione tracciato, da innesto tangenziale sud di Udine al confine della provincia di Pordenone (ponte della Delizia). L'intervento è dotato di progetto preliminare e presenta un costo di M€ 55,73, interamente da reperire.
- Collegamento tra SS 464 a Sequals e la SS 13 a Gemona (Strada Sequals Gemona). L'intervento, per il quale è stato redatto il progetto preliminare, presenta un costo di M€ 255,20, interamente da reperire.

SS56

- Riqualificazione tracciato, dalla rotonda Paparotti in Provincia di Udine al confine della provincia di Gorizia (Villanova dello Judrio). Risulta disponibile il progetto preliminare, per un costo stimato di M€ 114,00, interamente da reperire.
- Riqualificazione tracciato, dal raccordo autostradale Villesse-Gorizia (SS 305) in Provincia di Gorizia fino al confine della provincia di Udine (Villanova dello Judrio). L'intervento è dotato di progetto preliminare e presenta un costo di M€ 18,89, interamente da reperire.

Messa in sicurezza della SS 354

L'intervento riguarda il tratto dal casello autostradale di Latisana fino a Lignano. Sono attualmente in corso le attività di redazione del progetto preliminare, per un costo di M€ 15, interamente da reperire.

Grande Viabilità Triestina

Il progetto denominato Grande Viabilità Triestina è costituito di una serie di interventi che hanno l'obiettivo di rendere più scorrevole e sicuro il traffico veicolare e commerciale diretto verso la zona industriale ed il porto.

Gli interventi sono in parte già realizzati ed in parte in fase di esecuzione. In particolare, il nuovo tracciato stradale denominato 2° stralcio del 3° lotto della Grande Viabilità di Trieste collega, con uno sviluppo complessivo di 5,5 Km, il tratto della Grande Viabilità Triestina già realizzato dal Comune di Trieste in località Cattinara al tronco autostradale realizzato dall'ANAS a Padriciano in corrispondenza dell'Area di Ricerca.

Le principali opere che caratterizzano la nuova arteria sono:

- la galleria "Carso", costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 2.850 m con 2 corsie di marcia più la banchina per la sosta di emergenza;
- la galleria "Cattinara", costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 290 m con 2 corsie di marcia più la banchina per la sosta di emergenza;
- il viadotto "Cattinara", che collega la galleria Cattinara con la vallicola ai piedi del colle del Castelliere e successivamente, dopo un tratto in appoggio, con le gallerie "Carso".

Le connessioni con la viabilità minore sono garantite mediante gli svincoli di Cattinara, Castelliere e Padriciano.



Relativamente alle opere descritte la stazione appaltante ha quantificato maggiori oneri per un importo pari a di 43,00 M€, dovuti ai rilevanti lavori di scavo in galleria necessari.

SISTEMI FERROVIARI

AV/AC Venezia – Trieste

Il corridoio ferroviario è costituito dalla tratta friulana del Corridoio 5, la nuova linea AV/AC Venezia – Trieste.

Il tracciato si sviluppa per un lunghezza di 150 km e si articola in due tratte:

- per la tratta Venezia-Ronchi è disponibile il progetto preliminare, che attualmente è alla consultazione degli enti locali e attende il parere regionale sulla localizzazione delle opere. Il costo stimato è pari a 4.200 M€, dei quali 4.193,6 M€ risultano da reperire.
- relativamente alla tratta Ronchi-Trieste è disponibile il progetto preliminare, che ha ottenuto la localizzazione delle opere da parte della Regione. Il costo stimato è di 1.929 M€, dei quali 1.887 M€ risultano da reperire.

HUB PORTUALI

Piattaforma logistica del Porto di Trieste

Con il suo porto e le sue strutture logistiche, Trieste costituisce il naturale capolinea dell'autostrada del mare, in quanto collocata all'incrocio naturale tra la "via adriatica" ed il Corridoio 5°: la trasversale paneuropea attraverso cui scorrerà gran parte del traffico di merci e persone nella dimensione di un'Europa sempre più allargata e unita, con diramazioni verso la Mitteleuropa e l'area baltica.

Come hub logistico, dista meno di 500 km dai grandi centri dell'economia italiana (Veneto, Lombardia, Piemonte), dell'Europa Centrale e Orientale (Baviera, Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Polonia).

I fondali del porto consentono l'attracco di navi oceaniche di ogni dimensione, anche di ultima generazione.

Il progetto relativo alla realizzazione della piattaforma logistica prevede il banchinamento dello spazio incluso tra lo Scalo Legnami e la ferriera di Servola per un'area complessiva di 247.000 mq di cui 140.000 attualmente occupati da specchi d'acqua. L'intervento intende ampliare le aree operative a servizio del porto attualmente esistenti, con il trasferimento delle attività dal Porto Vecchio alla nuova piastra, che



Ministero delle Infrastrutture

dovrebbe ridurre drasticamente il traffico pesante proveniente dalla Grande Viabilità Triestina attraverso il passeggio di S.Andrea e lungo le Rive cittadine.

Le opere, attualmente in gara, presentano un costo complessivo di 278,90 M€, dei quali 200,10 M€ risultano da reperire.



Ministero delle Infrastrutture

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE LAZIO



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Realizzazione del Progetto integrato - Corridoio tirrenico intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna-Valmontone

Con delibera n.50 del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare relativo al 1° stralcio funzionale (A12 - svincolo di Sabaudia-Terracina) e della bretella Cisterna-Valmontone.

Il progetto definitivo della Regione Lazio presentato il 23.2.2006 (riferito al 1° lotto – 1° stralcio) comprende le tratte:

- Tor de Cenci – Latina (Borgo Piave), con un'estesa complessiva di km 55 circa ed un costo di M€ 1.393,20;



Ministero delle Infrastrutture

- Bretella Cisterna – Valmontone, con un'estesa di km 33 ed un costo di M€ 687,90.

Le due opere, di tipo autostradale, sono realizzate da una società pubblica (Regione Lazio-ANAS). Sono soggette a pedaggiamento ed il CIPE ha determinato, in via provvisoria, un contributo a carico dello Stato pari al 40%, assunto come limite massimo di impegno nei confronti della regione Lazio, soggetto destinatario del finanziamento, assegnando un contributo complessivo di M€ 359,56 a valere sui fondi della legge n.166/2002 (Legge Obiettivo).

Viabilità a carattere urbano “Complanari alla A24: realizzazione della complanari alla A24 dalla barriera di Roma est a Casal Bertone”

L'intervento costituisce l'alternativa, richiesta dal Comune di Roma, alla terza corsia del tratto autostradale della stessa A24, posta a carico della Strada dei Parchi s.p.a., aggiudicataria della gara per la concessione di esercizio delle autostrade A24 e A25.

Il costo dell'opera, stimato in M€ 256,00, è così ripartito:

- 1/3 a carico dello Stato;
- 1/3 a carico della Società concessionaria Strada dei Parchi s.p.a.;
- 1/3 a carico della Regione Lazio, della Provincia di Roma e del Comune di Roma.

Il progetto definitivo è in corso di istruttoria. L'opera non è inserita nel programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo. La Regione Lazio si impegna a concorrere nel finanziamento e nella realizzazione dell'opera per un importo di M€ 40,00.

L'attuazione e la gestione dell'opera sono in carico all'ANAS.

Completamento della Trasversale nord Orte – Civitavecchia, tratto Viterbo-Civitavecchia

L'intervento si riferisce al tratto Vetralla-Civitavecchia (che presenta un'estesa complessiva di 29 km) della SS675 Umbro-Laziale e si articola in due tratte:

- relativamente al 1° lotto funzionale (Tuscanese - Cinelli per un'estesa di 7 km) l'ANAS sta procedendo all'appalto dei lavori;
- per il restante tratto (della lunghezza di 22 km circa) l'ANAS sta sviluppando la progettazione secondo le prescrizioni ricevute in sede di procedura di VIA. Il costo di tale tratta è stimato in M€ 360,00, e la Regione Lazio si impegna a concorrere nel finanziamento e nella realizzazione dell'opera per un importo di M€ 100,00.



Adeguamento della S.S. n.4 “Salaria” tra Passo Corese e Rieti

L'intervento prevede la realizzazione di una strada a 4 corsie per una lunghezza di circa 36 km. La Regione Lazio ha elaborato il progetto preliminare, nel quale è previsto un costo di circa M€ 625,00, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS il 15.3.2005. La Regione Lazio si impegna a concorrere nel finanziamento e nella realizzazione dell'opera per un importo di M€ 40,00. Il restante costo dell'opera è posto a carico dello Stato.

L'attuazione e la gestione dell'opera sono in carico all'ANAS.

Adeguamento SS156 dei Monti Lepini

Il progetto di adeguamento della S.S.156 dei Monti Lepini rappresenta uno dei segmenti secondari del “Corridoio plurimodale tirrenico-nord Europa”, in quanto assicura il collegamento dell'asse pontino all'autostrada A1. L'opera è funzionale ad alleggerire le direttrici di traffico che gravitano su Latina, Frosinone e Roma.

L'intero progetto di adeguamento, del costo di M€ 291,28, comprende i seguenti 4 lotti:

- il 1° lotto (Prossedi-Pontinia) è in fase di ultimazione;
- il 2° lotto (Pontinia-Sezze) è stato finanziato con la deliberazione CIPE n.144 del 27 dicembre 2002 per M€ 60,00, a valere sui fondi della legge n.166/2002. Sulla base di tale assegnazione la Regione ha contratto un mutuo con la Cassa Depositi e Prestiti ed ha appaltato i lavori, recentemente iniziati;
- per il 3° lotto (Sezze-Latina) ed il 4° lotto (Frosinone-Prossedi) occorre produrre la necessaria progettazione e successivamente attivare le procedure della legge n.443/2001 (Legge Obiettivo).

Adeguamento a 4 corsie della Cassia fino a Viterbo

Con delibera n.11 del 18 marzo 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del “completamento dell'adeguamento a 4 corsie dalla ex S.S.2 Cassia – tronco tra il km 41+300 ed il km 74+400” per l'importo di M€ 295,02, oltre a M€ 8,84 per interventi di compensazione ambientale e sociale. Con tale deliberazione il CIPE ha anche assegnato alla Regione Lazio un contributo di M€ 6,64, a valere sulla legge n.166/2002 (Legge Obiettivo), per la progettazione definitiva dell'opera. La Regione ha attivato la procedura di accensione del mutuo presso la Cassa Depositi e Prestiti per acquisire il finanziamento. Contestualmente procederà alla gara per conferire l'incarico per la progettazione definitiva dell'opera.



SISTEMI FERROVIARI

FR2: Linea Roma – Sulmona: Raddoppio Lunghezza-Guidonia

L'intervento, che va a completare il raddoppio della linea proveniente da Prenestina, riguarda una tratta di circa 10 km e prevede la realizzazione di una fermata, a Bagni di Tivoli, e di una stazione, a Guidonia, con parcheggi di scambio in entrambe.

Il progetto definitivo è stato redatto da RFI per l'importo di M€ 102,00 ed è totalmente finanziato. Dovrà essere espletato l'appalto integrato per la realizzazione dell'opera.

Le nuove fermate previste, sulla tratta Roma_Guidonia di: Serenissima, Togliatti, La Rustica saranno attivate con il nuovo orario di Dicembre 2006; mentre quella di Lunghezza sarà attivata a luglio 2007. La fermata di Val d'ALA si dovrà andare in Conferenza dei Servizi. La fermata di Ponte di Nona è prevista nel 2009 e la Stazione di Guidonia Colfiorito nel 2010.

L'intermodalità e nodi di scambio sulla tratta Roma – Guidonia, sono previste le strutture di Serenissima, Togliatti e La Rustica GRA, attive da Dicembre 2006, è previsto il nodo di scambio alla Stazione di Salone, quantunque le condizioni di sicurezza saranno pienamente ristabilite.

L'intermodalità: passeggeri e merci coinvolgono le fermate di Guidonia Colfiorito (attestamento), Bagni di Tivoli, Ponte di Nona, subordinate al raddoppio della tratta Salone-Lunghezza-Guidonia.

FR3: Linea Roma – Viterbo: Raddoppio sulla linea ferroviaria della tratta Cesano-Bracciano

L'opera è funzionale al riequilibrio modale tra i sistemi di trasporto, essendo notevolmente aumentata la mobilità, soprattutto stradale, sulla tratta interessata. Il progetto, di importo stimato pari a M€ 250,00, prevede il raddoppio di circa 16 km tra Cesano e Bracciano con eliminazione dei passaggi a livello e attrezzaggio tecnologico. La Regione Lazio ha chiesto, in via prioritaria, il finanziamento della progettazione, da svolgere a cura di RFI, valutato in M€ 3,00 per redigere la progettazione preliminare ed altri 5 per la progettazione definitiva.

FR8: Linea Roma – Nettuno

Attualmente si sta studiando il potenziamento della linea della tratta Campoleone – Nettuno (a bin. Unico). Gli sforzi sono protesi a verificare l'effettiva utilità del raddoppio della tratta Campoleone – Aprilia, mentre sono all'esame ipotesi d'inserimento di un terzo treno da Nettuno o da Aprilia.

Sono allo studio anche scelte di implementazione tecnologica per l'inserimento di altri treni in linea, ma si sta lavorando anche sui processi di miglioramento della regolarità del servizio con il programma di soppressione dei passaggi a livello.



RETI METROPOLITANE

Linea C Tracciato fondamentale da T2 (Clodio-Mazzini) a T7 (Pantano)

Il costo complessivo dell'intervento è di M€ 3.047,42 (delibera CIPE n.105/2004), la cui copertura è così articolata:

- 67% a carico dello Stato;
- 25% a carico del Comune di Roma;
- 8% a carico della Regione Lazio.

È prevista la realizzazione, entro febbraio 2011, della prima fase strategica da S.Giovanni a Pantano, per il quale è richiesto un finanziamento da parte dello Stato di M€ 350,00, di cui M€ 100,00 a valere sull'esercizio finanziario 2008 e M€ 250,00 sul 2009. Tale finanziamento va ad aggiungersi ai M€ 966,28 già assentiti.

Nodo di scambio FR1/Metro C

Nodo di scambio di Pigneto: attualmente è stato completato il progetto del nodo di scambio della FR1 Fara Sabina/Orte – Fiumicino Aeroporto con la realizzando Metropolitana linea "C". Mancano risorse per la progettazione per lo scambio con la FR6.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE LIGURIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Tunnel sottomarino/sotterraneo – Genova

Nel sistema della grande viabilità urbana di Genova si inserisce il progetto del tunnel sottomarino/sotterraneo, attualmente in fase di progettazione preliminare, che attraversa il bacino del porto antico, ponendosi in alternativa alla esistente sopraelevata, migliorando il sistema dei collegamenti con l'area portuale, e realizzando una connessione diretta tra gli svincoli di Genova est ed ovest. Di grande valenza la possibilità di ridefinire il “waterfront” cittadino.

L'intervento, inserito in Legge Obiettivo e non ancora finanziato, ha un costo stimato di M€ 421,00. Il progetto preliminare è stato approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici ed è in fase di istruttoria al Ministero delle infrastrutture.

Raccordi Terminali Viabilità Polcevera da Ponte Pieragostini ad area portuale, lungomare Canepa e alternativa parcheggio mezzi pesanti. Lotto I – Fase II

Si tratta di un intervento, inserito nella programmazione ANAS e dotato di progetto esecutivo, che ridefinisce la viabilità ed i parcheggi dei mezzi pesanti in area portuale e



sul Lungomare Canepa, con un impatto positivo sul trasporto merci. Il costo stimato è pari a M€ 53,02, con risorse assegnate pari a M€ 19,08, per un fabbisogno residuo di M€ 33,94.

Gronda di Ponente

L'intervento ha come obiettivo il potenziamento della tratta autostradale A10 tra i caselli di Genova Voltri, Bolzaneto, Genova est e la tratta ascendente della A7 tra Genova Ovest e Bolzaneto, nonché del Raccordo Rapallo – S. Margherita. L'opera consente di trasferire il 50% del traffico leggero e la totalità di quello pesante sul nuovo itinerario, attraverso la realizzazione di due carreggiate con due corsie per senso di marcia più la corsia di emergenza.

La Gronda di Ponente, il cui costo stimato è pari a M€ 1.850,00 e che dovrebbe trovare attuazione coerentemente con le risorse finanziarie previste nel IV Atto Aggiuntivo, si articola nelle seguenti opere:

- Nuova A7 Nord. L'opera riguarda la tratta tra il casello di Genova Ovest fino all'innesto con la A12. Nel IV atto aggiuntivo tra ANAS e Autostrade per l'Italia Spa sono previsti 403 M€ per la tratta tra Genova Ovest e Bolzaneto, mentre il costo stimato per l'adeguamento dalla Gronda di Ponente fino all'A12 è pari a 285 M€.
- Nodo di S.Benigno. È uno dei punti chiave della viabilità genovese, per la presenza del principale casello autostradale a servizio del centro cittadino, dell'accesso alla sopraelevata e dei varchi portuali. L'attuale interazione delle diverse tipologie di traffico in uscita dal casello rende il sistema dei trasporti fragile. Il costo stimato per la realizzazione dell'intervento, che dovrebbe trovare attuazione coerentemente con le risorse finanziarie previste nel IV Atto Aggiuntivo, è pari a 305 M€.
- Casello di Rapallo - Sistemazione viabilità. L'inadeguatezza strutturale e funzionale del casello di Rapallo è determinata, in particolare, dall'assenza di un adeguato sistema di viabilità di adduzione allo stesso che sia in grado di accumulare i flussi di traffico provenienti o diretti all'autostrada A12, senza interferire con la viabilità cittadina. L'intervento prevede la complessiva riorganizzazione funzionale del nodo viario, al fine di strutturare gerarchicamente le numerose direttrici viarie che vi confluiscono. Il costo stimato ammonta a 5 M€.

Adeguamento SS 28 Colle di Nava da Pieve di Teco a Ormea

La SS28 unisce la città di Imperia con la provincia di Cuneo e rappresenta una strategica via di comunicazione tra la Liguria ed il basso Piemonte. Tra gli obiettivi si configura il collegamento privilegiato tra il porto di Imperia e le industrie piemontesi.

Il costo dell'intervento, inserito in Legge Obiettivo, è pari a M€ 200,67, di cui M€ 4,75 assegnati, per un fabbisogno pari a M€ 195,92. Attualmente l'intervento è in fase di gara per la redazione della progettazione definitiva.



SS 1 Aurelia Bis – Nuova Aurelia

La nuova Aurelia bis decongestiona il traffico nell'abitato di Imperia e si sviluppa in un ambito territoriale che, nei tratti diversi dalle gallerie, si caratterizza per una forte presenza antropica.

L'intervento risulta così articolato:

- Variante all'abitato di Imperia. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, prevede un tracciato che attraversa i territori dei comuni di Imperia, Diano Castello e Diano Marina e presenta il costo stimato pari a M€ 213,85, di cui M€ 4,99 assegnati, per un fabbisogno pari a M€ 208,86. Attualmente l'intervento è in fase di gara per la redazione della progettazione definitiva.
- Nuovo tratto stradale da Savona Casello Autostradale a Savona Torrente Le timbro. È un tratto della Nuova Aurelia teso a decongestionare il traffico litoraneo. Il costo stimato dell'intervento, non ancora finanziato, è di circa 104 M€. Il progetto preliminare è in istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture.
- Nuovo tratto stradale da Albisola Superiore a Savona Torrente Le timbro. È un tratto della Nuova Aurelia teso a decongestionare il traffico litoraneo. Il costo stimato dell'intervento, non ancora finanziato, è di circa 268 M€. Il progetto definitivo è in istruttoria al Ministero delle Infrastrutture con prescrizione da parte del Ministero per i beni e le attività culturali di eliminazione dello svincolo della Punta Margonara.
- 3° lotto - Variante di La Spezia. Il costo stimato dell'intervento, non ancora finanziato, è di circa 255 M€. Il progetto definitivo è in istruttoria al Ministero delle Infrastrutture.
- 4° lotto - La Spezia – Beverino. Il costo stimato dell'intervento, non ancora finanziato, è di circa 157 M€. Il progetto preliminare è in corso di istruttoria presso il Ministero delle infrastrutture.

FERROVIE

Raddoppio Ospedaletti-S.Lorenzo e Andora-S.Lorenzo

Si tratta di un'opera che rientra nell'ambito del progetto di raddoppio della linea Genova-Ventimiglia. La tratta Ospedaletti-San Lorenzo è stata completata e attivata all'esercizio ferroviario. La tratta Andora-S.Lorenzo è in corso di realizzazione con un costo stimato di M€ 505,05 e risorse assegnate nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI pari a M€ 462,05, per un fabbisogno residuo di M€ 43.



Raddoppio Finale-Andora

L'opera rientra nell'ambito del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia. La tratta Finale Ligure-Andora è in fase di sviluppo della progettazione esecutiva, con un costo stimato di M€ 1.540,10 e risorse assegnate nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI pari a M€ 619,80, per un fabbisogno residuo di M€ 920,30.

Potenziamento sistema di comando e controllo del Nodo di Genova

Il potenziamento del sistema di comando e controllo del Nodo di Genova è in corso di realizzazione con un costo stimato di M€ 166,60 e risorse assegnate nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI pari a M€ 152,91, per un fabbisogno residuo di M€ 13,69.

Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo valico dei Giovi

Si tratta di una nuova linea a doppio binario che, partendo dal nodo di Genova e sviluppandosi sulle due direttrici Genova-Milano e Alessandria-Torino, si innesta sulle esistenti linee di collegamento Milano-Torino. L'intervento assume le caratteristiche di nuovo corridoio infrastrutturale che si integra con il sistema infrastrutturale attuale con l'obiettivo di potenziare i traffici e migliorare i collegamenti con il Nord-Europa. La progettazione definitiva è stata approvata con delibera CIPE del 29 marzo 2006, che ha fissato in M€ 4.962,00 il valore dell'opera. A tutto il 2005 sono stati contabilizzati circa 196 M€ nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI.

Nodo di Genova: Potenziamento infrastrutturale Genova Voltri – Genova Brignole

Il progetto è articolato nei seguenti interventi:

- completamento della variante di tracciato tra Voltri e Pegli, con sistemazione a PRG della stazione di Voltri, comprensivo della realizzazione di una nuova fermata a Palmaro;
- prolungamento, lato levante, della bretella di Genova Voltri con allaccio verso est alla linea succursale dei Giovi in prossimità del Bivio Polcevera con completamento del quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena;
- specializzazione della parte sud della linea dei Giovi al traffico locale ed eliminazione dell'interferenza fra le linee nell'ambito della stazione di sampierdarena;
- ripristino, raddoppio e collegamento della galleria delle Grazie alle gallerie Colombo e S. Tommaso. Tale complesso di interventi equivale di fatto ad un



Ministero delle Infrastrutture

sestuplicamento, per cui non vi saranno più interferenze con gli itinerari tra Genova Principe e Genova Brignole;

- sistemazione del piano del ferro (PRG) della Stazione di Genova Brignole (prima fase) e completamento del servizio metropolitano da Genova Principe fino alla nuova fermata di Genova Torralba.

Il progetto è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di M€ 623,60 e risorse interamente assegnate nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI. Sono in corso le attività propedeutiche per l'avvio della fase negoziale per la realizzazione prevista con affidamento a Contraente Generale.

Grandi stazioni (Genova principe e Genova Brignole)

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE. Il costo è di M€ 21,60, interamente finanziati. Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE ed è in corso la progettazione esecutiva. È stata eseguita la procedura negoziale per la realizzazione delle opere in appalto integrato in uno con il progetto di recupero e adeguamento dei fabbricati di stazione e relative pertinenze del costo di M€ 59,80.

HUB PORTUALI

Genova: riassetto accesso portuale Voltri

Nel piano di sistemazione della grande viabilità della città di Genova, si inserisce il riassetto dell'accesso portuale Voltri, che si conetterà con la gronda di ponente, contribuendo a realizzare il potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole. È attualmente in corso la redazione del progetto definitivo con un costo stimato di M€ 19,94. La decisione sull'assegnazione dei contributi è stata rinviata, con delibera CIPE n. 84/2006, alla fase di esame del progetto definitivo.

SISTEMI URBANI

Vallata dell'Entella: prolungamento viale Kasman e connessione con casello di Lavagna e viale Parma

L'intervento mira a risolvere l'inadeguatezza strutturale e funzionale del casello di Lavagna e, soprattutto, la sua connessione con la viabilità urbana delle città di Chiavari e di Lavagna. Nello specifico, l'intervento consiste nella realizzazione del nuovo asse di adduzione al casello dell'autostrada A12 sito nel comune di Lavagna, con una nuova strada di scorrimento (categoria D) e relativi raccordi con la viabilità urbana.



Ministero delle Infrastrutture

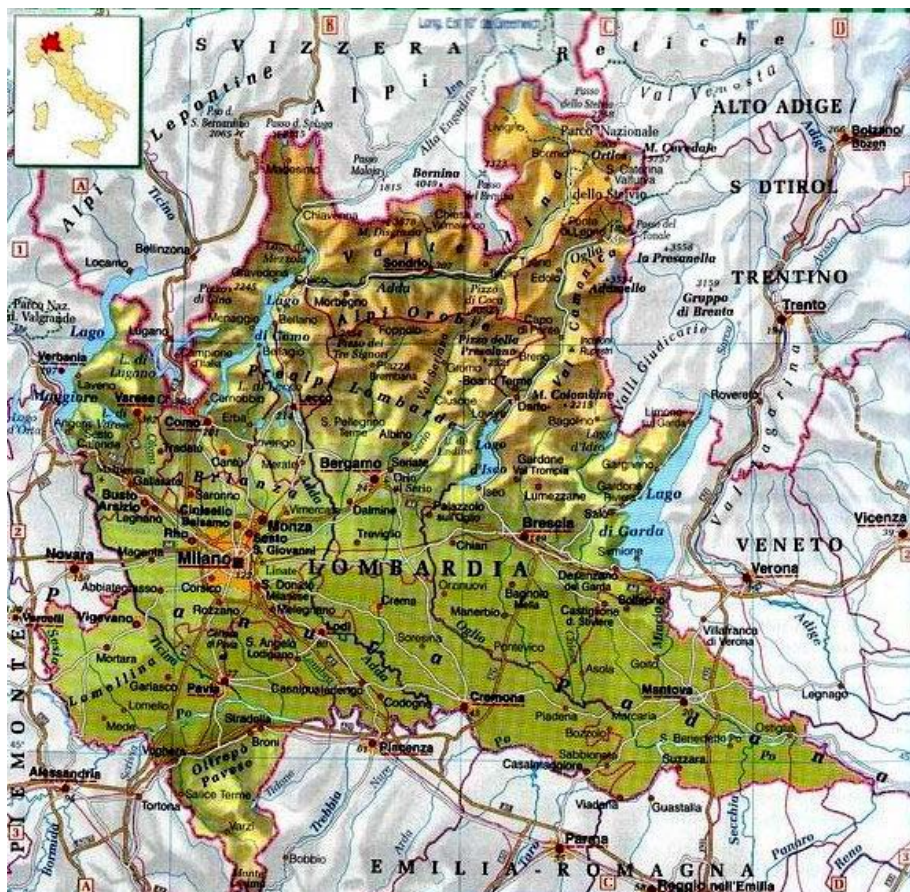
Il costo dell'intervento, inserito in Legge Obiettivo, è pari a M€ 10,28. La progettazione è in fase definitiva.

Metropolitana di Genova. Tratta Brignole – Stadio

L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, prevede un costo stimato di M€ 125,83 con risorse assegnate di M€ 75,50 e un fabbisogno residuo di M€ 50,33. Il Ministero delle Infrastrutture ha richiesto l'adeguamento del progetto al decreto legislativo n. 190/2002.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE LOMBARDIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Autostrada Pedemontana Lombarda: Dalmine, Como, Varese, Valico del giaggiolo ed opere varie connesse – tratto Vimercate-Malpensa, I lotto tangenziale di Varese e tangenziale di Como.

La concessione è assegnata alla Soc. Pedemontana Lombarda S.p.a.

L'opera dovrà essere realizzata nella sua interezza. Le priorità di realizzazione del tracciato prevedono il 1° lotto della tangenziale di Como e il 1° lotto della tangenziale di Varese e il tratto dalla A8 alla A51 con collegamento alla A4, per permettere la connessione con l'aeroporto di Malpensa.

L'opera, inserita nella legge obiettivo, è stata approvata in linea tecnica dal CIPE nella seduta del 29 marzo 2006.



Il costo previsto per l'intera opera è di circa 4.666 M€. Per la sua realizzazione, la copertura finanziaria è assicurata in parte dalla concessionaria e in parte dalla quota pubblica.

In sede di progettazione si terrà conto delle interferenze con la gronda ferroviaria merci Seregno – Bergamo, in quanto territorialmente affiancata alla autostrada.

Autostrada Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi) Km.61,5 collegamento S.P.19.

L'autostrada è in concessione alla Società Brebemi.

Secondo le ultime stime il costo di realizzazione dell'opera risulta essere di 1.686,00 M€, importo comprensivo anche:

- del costo di tutte le opere di affiancamento ed interconnessione con la rete ferroviaria AV/AC Milano – Verona; il 50% del costo di queste opere (pari complessivamente a circa 350 M€), da porre a carico di RFI, ammonta a 175 M€;
- del costo delle opere di adeguamento della viabilità secondaria in adiacenza all'autostrada (pari complessivamente a 180 M€), di competenza dell'intervento autostradale;
- del costo per le opere di adeguamento alle norme tecniche (100 M€), all'accostamento con la linea della TAV (260 M€) ed all'aggiornamento dei costi (100 M€).

La copertura della spesa è prevista in regime di finanza di progetto, sulla base di un piano economico – finanziario, che tenga conto di un incremento delle tariffe e di un indennizzo da parte del subentrante al termine del periodo di durata della concessione (19,5 anni), nonché delle nuove disposizioni intervenute a seguito della conversione in legge del D.L.262/2006. La progettualità è in fase di definitivo.

Tangenziale est esterna di Milano

Il progetto preliminare prevede la realizzazione di un asse autostradale, a 3 corsie per senso di marcia oltre a quella di emergenza, per una lunghezza di circa 33 km che collega la A1 con la A4. Il progetto preliminare, presentato dall'ANAS, dell'importo di 1.742 M€ comprendente gli oneri relativi all'accoglimento delle prescrizioni raccolte nella fase istruttoria, svolte con le procedure del D.lgs n.190/2002, è stato approvato dal CIPE con delibera n.95 del 29/7/2005. La realizzazione è prevista in regime di finanza di progetto con integrale copertura finanziaria.

Nella Legge Finanziaria 2007 è stato proposto:

- per la Pedemontana Lombarda un contributo quindicennale in grado di attivare, in termini di investimento, 111,855 M€ a decorrere dal 2007, di 355,566 M€ a decorrere dal 2008 e di 447,422 M€ a decorrere dal 2009;
- il completamento della progettazione e della relativa attività esecutiva, relativamente alla realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, delle



tangenziali esterne di Milano e della Pedemontana lombarda, può avvenire anche attraverso affidamento di ANAS s.p.a. ad un organismo di diritto pubblico, costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa società e dalla Regione Lombardia.

Raccordo autostradale CISA Fontevivo (PR) – Autostrada Brennero Nogarole Rocca (VR) (TiBre: Tirreno-Brennero)

La società concessionaria è l'Atuocamionale della CISA.

Il tracciato è suddiviso in 3 tronchi consecutivi e la lunghezza complessiva dell'opera è di Km 84,35, interessa la Lombardia per il 62,1%. Il costo totale dell'opera è di 1.826,47 M€. Con delibera del 9 maggio 2006, in corso di perfezionamento, il CIPE ha approvato il progetto definitivo del raccordo autostradale Fontevivo Parma – Nogarole Rocca, il cui costo è a totale carico della società concessionaria.

Il tracciato autostradale nell'area della provincia di Mantova si interconnette con il tracciato della nuova autostrada regionale Cremona-Mantova, per collegarsi con la A22 del Brennero a nord e a sud di Mantova. Al fine di sciogliere la posizione negativa della Provincia di Mantova, dovrà essere individuata la migliore soluzione tra le possibili interconnessioni suddette.

La Commissione Europea ha messo in mora lo Stato italiano circa la rideterminazione del tempo di concessione.

Accessibilità autostradale al polo fieristico

Sono in corso i lavori per il completamento del sistema di accessibilità al polo fieristico di Rho-Pero. Occorre assicurare la copertura degli extracosti (attualmente stimati in 44 M€), nonché dell'intervento di connessione con la città di Milano (sovraccosto di 19 M€ per Viabilità di Cascina Merlata) attraverso specifici stanziamenti o la revisione dei piani finanziari dei concessionari autostradali.

Raccordo autostradale Valtrompia

A seguito di sentenza negativa della C.E. l'opera è stata stralciata dalla concessione alla soc. Brescia-Padova. L'ANAS, subentrata, sta portando a termine le procedure di appalto per la realizzazione del 1° stralcio del raccordo e portare a compimento la revisione del piano finanziario vigente della Brescia- Padova Spa per il finanziamento dell'intera opera. È stato sottoscritto apposito atto di regolazione dell'opera tra ANAS e società concessionaria.

Completamento tangenziale nord di Milano (Rho-Monza) e 3° corsia Milano Meda

La realizzazione del Completamento tangenziale nord di Milano utilizzando la Rho - Monza chiude la tangenziale nord collegando la A52 (peduncolo in concessione a



Ministero delle Infrastrutture

Milano – Serravalle spa) col sistema di accessibilità autostradale del Polo fieristico e il raccordo diretto con A4, A8 e Tangenziale Ovest.

L'ANAS sta valutando l'ipotesi di inserimento dell'opera nella convenzione con la Società Serravalle per realizzare l'intervento, quale raccordo alla rete autostradale esistente, ovvero, qualora questo non fosse possibile, per procedere all'affidamento tramite gara pubblica di concessione.

Altre opere autostradali

Le seguenti opere autostradali in fase realizzativa, progettuale od approvativa sono confermate:

- Completamento dell'ammodernamento della tratta della A4 Milano –Torino. Quarta corsia Milano – Novara. Il progetto è in corso di approvazione. Per la copertura finanziaria si sta procedendo alla revisione della concessione.
- Autostrada A9. 3° corsia, dall'innesto con la A8 fino a Como. La realizzazione è a carico della soc. Autostrade per l'Italia.
- Raccordo autostradale Casello di Ospitaletto (A4) di Poncarale e Aeroporto di Montichiari e Raccordo autostradale Castelvetro Piacentino 3^ Ponte sul Po, in concessione alla società Centropadana. Per il primo intervento è in corso la progettazione esecutiva; per il secondo, la progettazione definitiva.
- Potenziamento con 3° corsia autostrada A7 Milano – Genova. I lavori sono in corso da parte della Società concessionaria Serravalle.

Accessibilità Valtellina - I lotto variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio

Con delibera n.151 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto definitivo, presentato dall'ANAS, dell'Accessibilità Valtellina – S.S. n.38 – lotto 1 – variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Tartano, per l'importo di M€ 671,85. A seguito della limitata disponibilità di risorse, con l'accordo del 21.10.2006, sottoscritto a Sondrio, è stato deciso di limitare il progetto, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto, fino alla concorrenza dell'importo di M€ 280, alla cui copertura si farà fronte con fondi della regione Lombardia per M€ 90,50, dei fondi assegnati alla Provincia di Sondrio e dalla stessa indirizzati alla realizzazione dell'intervento (SS.38 – 1° lotto – variante di Morbegno), per 24 Meuro, dell'ANAS per 25,5 Meuro ed infine a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo) per 140 Meuro. L'assegnazione di quest'ultimo contributo non risulta ancora perfezionato (del. CIPE 2 marzo 2006).

Nell'importo di 280 M€ non sono inclusi gli interventi sui nodi di Bormio, Morbegno, Tirano e Sondrio, ma devono essere considerate prioritarie, nell'ambito della esecuzione del progetto, le risoluzioni infrastrutturali tramite varianti o tangenziali, di tali nodi.



Connessione stradale veloce, non a pedaggio, SS36 Monza-Cinisello Balsamo (Viale Lombardia)

L'opera, inserita in Legge Obiettivo per sole procedure, riguarda la connessione tra la Strada Statale 36 e il sistema autostradale di Milano nei Comuni di Monza e Cinisello Balsamo.

A fronte di un costo iniziale di 136 M€ circa, già finanziato, il costo aggiornato dell'opera ammonta a 227 M€, così ripartito:

- ANAS, M€ 180;
- Provincia di Milano, M€ 16,5;
- Consorzio Alto Lambro, M€ 5;
- Comune di Monza, M€ 12;
- Regione Lombardia, M€ 4;
- Comune di Cinisello, M€ 2;
- Società Serravalle, M€ 7,5.

Il progetto definitivo è stato approvato ed è stato aggiudicato in data 19/7/2005. Attualmente l'appalto risulta revocato. È in corso di ripresa la procedura di aggiudicazione.

Completamento del Ponte di Montodine

L'intervento è ricompreso nei lavori di ripristino del collegamento tra Crema e Piacenza interrotto a seguito del crollo del ponte sul fiume Adda tra Bertonico e Montodine. L'opera risulta già realizzata per l'80%, e i lavori, sospesi dal 2002 a causa del fallimento dell'impresa aggiudicataria, sono stati ripresi. Il progetto definitivo è stato approvato dall'ANAS ai primi di novembre 2006 e le risorse necessarie, pari a 20,57 M€, sono state reperite sul bilancio ANAS.

Lavori di ammodernamento della S.P. Quarta da convertire in SS 237 – I lotto da Vobarno a Sabbio Chiese.

L'opera è in fase di avanzata realizzazione. È stata redatta da ANAS una variante tecnica suppletiva per un importo di 28,57 M€, necessari per completare l'opera.

Tangenziale Sud di Bergamo

L'intervento della tangenziale Sud di Bergamo è stato oggetto di appalto, poi revocato da parte di ANAS; è in fase di revisione l'iter di progettazione e realizzazione, con accordo tra ANAS e Provincia di Bergamo per la attribuzione di ruolo di stazione appaltante, a seconda dei vari lotti attuativi.

L'opera è divisa in 3 tratte funzionali:

- da Stezzano a Zanica: costo 25 M€, da reperire sul bilancio ANAS;



Ministero delle Infrastrutture

- da Treviolo a Paladina: costo 35 M€, in corso di realizzazione e già finanziata;
- da Paladina a Villa d'Almé: costo 90 M€, da reperire sul bilancio ANAS.

Variante alla SS. 42 da Albano S. Alessandro a Trescore Balneario

Il progetto definitivo dell'opera è in fase di approvazione da parte dell'ANAS. In data 12.4.2006 si è conclusa positivamente la Conferenza dei servizi ai sensi del DPR n.383/1994. Il costo aggiornato dell'intervento è di 35,836 M€, dei quali 4,500 M€ a carico della regione Lombardia (delibera G.R. n.19051 del 15.10.2004). La restante quota è posta a carico dei fondi ANAS.

SISTEMI FERROVIARI

Sistema dell'Alta Velocità/Capacità - direttrice Torino-Lione-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana

La rete AC/AV Torino-Milano si sviluppa in stretto affiancamento sud all'autostrada A4 Torino-Milano con un percorso totale in territorio lombardo di 24,5 Km.

Il costo dell'intera tratta è di 7.788 M€ e l'ulteriore fabbisogno ammonta a 352 M€.

La Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona si sviluppa per 123 Km, da Cassano d'Adda fino a Verona, in corrispondenza dello snodo per il Brennero. Attraversa il territorio di 31 Comuni in Lombardia.

Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera n.120 del 5 dicembre 2003, mentre per il progetto definitivo è in corso la verifica all'ottemperanza delle prescrizioni del CIPE.

Dagli ultimi dati forniti da RFI (3.11.2006) il costo complessivo dell'opera è di 5,735 M€ e l'ulteriore fabbisogno ammonta a 5.627 M€.

Quadruplicamento Lambrate-Treviglio

Il costo dell'opera ammonta a 550,83 M€, le cui risorse sono già assegnate per 507,48 M€ mentre per i restanti 43,35 M€ è necessario un ulteriore fabbisogno. Tale ulteriore fabbisogno è necessario anche per coprire i costi dello scavalco (salto di montone) di Treviglio.

Il soggetto attuatore è RFI ed i lavori risultano in corso.

Sistema Gottardo: Potenziamento delle linea Bergamo-Seregno

L'opera, si inserisce nell'ambito dei "Corridoi ferroviari – potenziamento del sistema Gottardo: Gronda ferroviaria nord-est". Consiste in un potenziamento del collegamento ferroviario tra Seregno e Bergamo attraverso il raddoppio di un tratto della linea esistente



Ministero delle Infrastrutture

Seregno – Ponte San Pietro e la realizzazione di un nuovo tratto di linea elettrificata a doppio binario. Lo sviluppo complessivo della linea è di 34 km.

Con delibera n.150 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare per l'importo arrotondato di 1.000 Meuro, di cui risulta una copertura finanziaria pari a 82,633 M€ a valere sulla legge n.472/1999. L'ulteriore fabbisogno ammonta a 917,367 M€. Attualmente sono in corso le attività propedeutiche alla redazione del progetto definitivo.

In sede di progettazione si terrà conto delle interferenze con la autostrada Pedemontana lombarda, in quanto territorialmente affiancata alla ferrovia.

L'opera è inserita nel Contratto di programma 2001-2005 nel Piano delle priorità degli interventi ferroviari.

RETI METROPOLITANE

Interventi per il miglioramento della mobilità nell'area metropolitana milanese.

Impegni assunti dalla precedente legislatura, ma non finanziati:

- Prolungamento della linea M1 da Sesto San Giovanni in direzione Monza (costo pari a 176 M€) e reperimento della copertura finanziaria statale mancante relativa al materiale rotabile per un importo di 51,6 M€;
- parcheggio d'interscambio M1 Fiera: costo 35,6 M€;
- nuova linea metropolitana M4 primo lotto S.Cristoforo – Sforza Policlinico: costo 790 M€;
- metrotranvia Milano – Desio – Seregno pari a 214 mln€;
- ammodernamento, riqualificazione della rete e rinnovo materiale rotabile per le linee metropolitane M1, M2 e M3: costo 433 M€;

Ulteriori necessità:

- Prolungamento della linea M2 a Vimercate: costo 650 M€,
- Prolungamento della linea M3 a Paullo: costo 800 M€,
- Metrotranvia Milano – Limbiate: costo 135,5 M€;
- Estensione della linea M5 Garibaldi S.Siro: costo 563 M€,
- linea M4 secondo lotto Sforza Policlinico –Linate: costo 910 M€,
- prolungamento della linea metropolitana M5 in direzione Monza: costo 501 M€.

Con delibera n. 130/2006 – Rivisitazione Programma delle Infrastrutture strategiche – il CIPE conferma le linee metropolitane relative all'accessibilità alla Fiera di Milano e la linea M4 Lorenteggio-Linate, prima tratta funzionale Lorenteggio-Sforza Policlinico.



HUB PORTUALI

Nuova Conca di Cremona – Canale navigabile

Il progetto prevede la costruzione di una nuova conca di accesso al Porto di Cremona, quale polo intermodale del sistema logistico legato al canale navigabile Milano-Cremona-Po.

Con delibera n.100 del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare, per l'importo di 61,25 M€. La copertura finanziaria verrà determinata in sede di progettazione definitiva ed è previsto il concorso finanziario della regione Lombardia.

Dalla relazione del Commissario Straordinario risulta che il progetto definitivo è concluso nel dicembre 2005 e deve essere ancora approvato dal CIPE.

Il soggetto aggiudicatore è l'Azienda regionale per i porti fluviali di Cremona e Mantova, ente regionale di diritto pubblico.

HUB INTERPORTUALI

Con delibera n. 130/2006 – Rivisitazione Programma delle Infrastrutture strategiche – il CIPE conferma, per l'hub interportuale di Segrate, le opere complementari del centro intermodale (1° e 2° stralcio).

Le altre priorità riguardano, oltre alla Viabilità di accesso al Terminal Intermodale di Segrate, i Raccordi ferroviari merci di Castellucchio-Rodigo-Gazoldo degli Ippoliti, Pizzighettone-Treviglio, Isola bergamasca.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE MARCHE



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Quadrilatero Marche – Umbria

L'opera prevede il completamento dei collegamenti tra Foligno e Civitanova Marche e tra Perugia e Ancona, nonché la realizzazione della Pedemontana delle Marche tra Fabriano e Muccia/Sfercia.

Il progetto è articolato in due maxilotti; il piano finanziario ha previsto per il primo maxilotto, l'importo di M€ 1.295,54 e per il secondo, l'importo di M€ 797,98 per un totale di M€ 2.093,50.

Per la copertura finanziaria, sono disponibili fondi pubblici di M€ 469,90, per il primo maxilotto e di M€ 593,00, per il secondo, per complessivi M€ 1.063,06.

Al fine del completamento dell'intervento si dovrà operare attraverso:



Ministero delle Infrastrutture

- la verifica dell'intero progetto sotto gli aspetti tecnico-progettuali e finanziari;
- l'utilizzazione dei ribassi d'asta;
- la verifica della disponibilità di risorse private, inizialmente stimate in M€ 436,27.

Sulla base di queste condizioni si potrà intervenire nel completamento del Quadrilatero infrastrutturale per lotti funzionali dotati della necessaria copertura.

Il soggetto aggiudicatore degli interventi è la Quadrilatero s.p.a.

Realizzazione della terza corsia della A14 tra Rimini nord e Pedeso

L'intervento, della lunghezza complessiva di 160 km circa, è previsto nel IV atto aggiuntivo sottoscritto tra l'ANAS e la Società Autostrade ed è, quindi, posto a totale carico del capitale privato. Per il tratto Ancona sud – Civitanova Marche (30 km) è in corso la gara d'appalto. Sugli altri 130 km è stata conclusa la conferenza dei servizi ed è in corso la progettazione esecutiva, che sarà completata entro i primi mesi del 2007. Il costo del progetto è dell'ordine dei 2 miliardi di euro.

Collegamento del porto di Ancona con la A14

Il costo dell'intervento è stimato in M€ 472,00 per la realizzazione di una tratta di 6,5 km circa, con caratteristiche assimilabili a quelle autostradali. Il relativo finanziamento è da reperire: la realizzazione dell'opera potrebbe inserirsi nell'ambito dei lavori di costruzione della terza corsia della A14, ove si riconosca esserne un'opera complementare, prevedendo così l'utilizzazione di capitale privato.

E 78 Fano-Grosseto

La E78 Fano-Grosseto, individuata come itinerario europeo, collega l'Adriatico al Tirreno ed è stata già aperta al traffico nel tratto Fano-S.Stefano di Gaifa. Attualmente sono in corso i lavori relativi alla galleria della Guinza ed al collegamento di questa con Mercatello sul Matauro.

È necessario appaltare altri due lotti (il 10° ed il 4°) ricadenti in territorio marchigiano, per un importo rispettivamente di M€ 119,00 e di M€ 143,37, il cui finanziamento è interamente da reperire, valutando anche l'opportunità di ricorrere al project financing.

Il soggetto attuatore degli interventi è l'ANAS s.p.a.

Raddoppio variante della S.S.16 alla città di Ancona

L'intervento, che prevede l'ampliamento a 4 corsie del tratto tra lo svincolo di Falconara con la S.S.76 e la località Baraccola, è articolato nei seguenti tre lotti:



Ministero delle Infrastrutture

- 1° lotto, con un costo di M€ 68,15, relativamente al quale la Regione ha disposto, attraverso l'atto integrativo dell'ottobre 2006 APQ viabilità stradale-Integrativo ott.2006 il finanziamento di M€ 5,60 per la realizzazione di un primo stralcio funzionale. Il finanziamento residuo è da reperire anche tenendo conto che i 20,7 M€ appositamente stanziati dalla legge n.879/1986 (Legge terremoto Marche-Friuli) sono già stati utilizzati dall'ANAS per appaltare i lavori della SS 77, tratto Sfercia-Collesentino II.
- 2° lotto, con un costo di M€ 117,75;
- 3° lotto, con un costo di M€ 25,88.

Il soggetto attuatore degli interventi è l'ANAS s.p.a.

Collegamento alla E45: Bretella Val Marecchia

La bretella di collegamento della Val Marecchia alla E45 (il cui potenziamento è attualmente in fase di progettazione da parte dell'ANAS) si rende necessaria per migliorare l'accessibilità ai comuni marchigiani della zona del Montefeltro. Il costo dell'intervento è stimato in M€ 190,00, interamente da reperire.

Il soggetto aggiudicatore degli interventi è l'ANAS s.p.a

SS4 Salaria – Tratto Trisungo-Acquasanta

Il tratto marchigiano della S.S. 4 “Salaria”, che presenta un'estesa complessiva di 62,8 km, è stato realizzato, parzialmente, a 4 corsie nel tratto di maggiore traffico, tra Ascoli Piceno e Porto d'Ascoli, per km 26,2.

Il rimanente tratto è stato realizzato ad una carreggiata e resta da completare il tronco tra Acquasanta e Trisungo, che è stato diviso in due lotti:

- relativamente al 1° lotto deve essere completato il secondo stralcio, parzialmente finanziato dall'ANAS per M€ 58,98: il fabbisogno residuo stimato è pari a M€ 71,02.
- il 2° lotto presenta un costo di M€ 240,00, interamente da reperire.

Strada intervalliva del Piceno (Mezzina)

Si tratta di un importante collegamento longitudinale interno tra le diverse vallate ricadenti nella Provincia di Ascoli Piceno.

La Regione ha già stanziato M€ 13,08 per lo sviluppo delle progettazioni e per la realizzazione delle opere relative ad un primo lotto funzionale. Un ulteriore finanziamento per un secondo lotto è stato programmato con fondi della Delibera CIPE 3/2006, che saranno formalizzati con la sottoscrizione di apposito APQ Viabilità – integrativo entro luglio 2007.

Tutte le risorse necessarie per il completamento della strada sono da reperire.



SISTEMI FERROVIARI

Direttrice Orte-Falconara

Il raddoppio dell'intera tratta compresa tra Orte e Falconara costituisce l'obiettivo infrastrutturale di medio/lungo periodo. Gli interventi saranno realizzati per tratte funzionali, dando priorità laddove c'è sovrapposizione di traffici, locali e nazionali, in modo da intervenire per evitare "colli di bottiglia".

L'intervento, che interessa i territori delle regioni Marche ed Umbria, si articola nelle seguenti tratte:

- tratta Nera-Narni, Castelplanio-Montecarrotto, Fabriano-P.M.228 (Posto di Movimento – stazione tecnica dedicata al superamento dei treni) e Spoleto-Campello. Il costo dell'intervento di raddoppio, in corso di esecuzione, è di M€ 309,02, con finanziamento a carico del contratto di programma RFI, ed il residuo fabbisogno finanziario ammonta a M€ 34,59.
- Tratta Foligno-Fabriano: con delibera n.87 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato, ai soli fini procedurali, il progetto preliminare per l'importo di M€ 1.868,44, rinviando la decisione relativa al finanziamento dell'opera all'esame del progetto definitivo. Nell'ambito di questa tratta, il collegamento Fossato di Vico-Fabriano, ricadente nella regione Marche, ha un costo di M€ 180,76.
- P.M.228-Castelpiano: il costo del raddoppio della tratta, che presenta uno stato di avanzamento progettuale corrispondente al preliminare, è stimato in M€ 573,10, iteramente da reperire.

Direttrice adriatica

Il piano di RFI prevede interventi di potenziamento tecnologico e lo spostamento del tracciato che attraversa la raffineria API tra le stazioni di Montemarciano e Falconara, al fine di migliorare le condizioni di sicurezza. Gli interventi prioritari sono:

- il potenziamento tecnologico della tratta Bologna-Bari, in corso di esecuzione per l'importo complessivo di M€ 294,65, con finanziamento a carico del contratto di programma RFI, necessita di una copertura residua di M€ 32,99;
- il potenziamento del Nodo di Falconara, relativamente al quale il CIPE ha approvato, con delibera n.96 del 29 luglio 2005, il progetto preliminare per l'importo di M€ 210,00, rinviando la decisione del finanziamento dell'opera all'esame del progetto definitivo.



HUB PORTUALI

Porto di Ancona

Il Piano regolatore portuale di Ancona, approvato con D.M. 14.7.1988 n.1604, prevede la realizzazione di opere riguardanti l'ampliamento e l'ammodernamento dello scalo dorico mediante la costruzione di banchine (per uno sviluppo complessivo di 1.360 metri lineari) e l'adeguamento dei piazzali retrostanti, il completamento delle opere di difesa esterna, il dragaggio dei fondali, l'esecuzione dei raccordi stradali e ferroviari, con un investimento complessivo di circa 220 M€.

Il completamento dell'intero programma di potenziamento infrastrutturale, il cui soggetto attuatore è l'Autorità portuale di Ancona, presenta un fabbisogno finanziario residuo totale di M€ 113,70, dei quali M€ 58,70 per la realizzazione di opere in parte in corso di esecuzione ed in parte già progettate e M€ 55,00 per la realizzazione di opere non ancora progettate.

HUB INTERPORTUALI

Interporto di Jesi

Gli interventi sull'interporto di Jesi riguardano il completamento dei depositi e dei piazzali, per i quali si registra uno stato di avanzamento dei lavori corrispondente a circa il 50% delle previsioni progettuali, nonché i collegamenti alla S.S. 76 Vallesina ed alla linea ferroviaria Orte-Falconara. La Regione Marche, su un ipotesi di intervento complessivo sull'interporto di M€ 51,35, rappresenta un fabbisogno finanziario di M€17,43.

HUB AEROPORTUALI

Aeroporto di Ancona-Falconara

L'aerostazione dell'Aeroporto di Ancona-Falconara Raffaello Sanzio è stata recentemente realizzata, ma necessita, per assicurare la piena operatività della struttura, della sistemazione funzionale del blocco centrale esistente.

Il costo stimato per la realizzazione dell'intervento ammonta a M€ 5,00, interamente da reperire.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE MOLISE



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Corridoio trasversale A14-A1 (Termoli – San Vittore)

Il corridoio interessa due tratte:

1. San Vittore-Venafro-Isernia-Boiano-Campobasso;
2. Boiano-Termoli.

La prima tratta sarà realizzata con ricorso alla finanza di progetto con il lancio, da parte dell'ANAS, di una gara per la ricerca del promotore.

La seconda tratta sarà realizzata o con ricorso alla finanza di progetto o con copertura finanziaria a totale carico di risorse pubbliche. La tratta sarà realizzata, in via prioritaria, dallo svincolo di Guardialfiera allo svincolo di Larino secondo la tipologia C1, con predisposizione al tipo B, per l'importo di 255 M€, anche per ciò che concerne la messa in sicurezza della tratta sul lago del Liscione.



Ministero delle Infrastrutture

Le procedure di approvazione dei progetti saranno sottoposte al CIPE ai sensi del D.Lgs. 190/2002

Le modalità di realizzazione dell'opera attraverso il sistema della finanza di progetto, che sarà curata da una società mista da costituire con la partecipazione di ANAS e Regione, saranno formalizzate attraverso un protocollo d'intesa da sottoscrivere nel prossimo mese di dicembre.

I lavori, in corso per il Tronco Variante di Venafro secondo la tipologia C1 saranno conclusi entro il 2008. Il soggetto aggiudicatore degli interventi è l'ANAS.

Messa in sicurezza ed ammodernamento della SS 87 "Sannitica" – tratta Campobasso-Sant'Elia a Pianisi

L'intervento presenta un costo di 41,7 M€.

SISTEMI FERROVIARI

Linea adriatica - raddoppio della Termoli – Lesina

L'intervento interessa le Regioni Molise e Puglia. E' inserita nella programmazione RFI ed il progetto definitivo, per l'importo di 204,07 M€, dotato di copertura finanziaria, è in corso di istruttoria.

È in corso di definizione il Protocollo d'Intesa tra RFI ed il Comune di Termoli. L'attivazione del raddoppio, dopo le modifiche introdotte per rispettare le prescrizioni del Ministero dell'ambiente, è programmata per il 2010.

SCHEMI IDRICI

Acquedotto molisano destro

Costituisce il ramo destro dell'acquedotto molisano alimentato, in via preminente, dalla sorgente Rio Freddo, nel bacino del fiume Biferno ed alimenta 35 Comuni molisani (in provincia di Campobasso), 18 Comuni campani (in provincia di Avellino e Benevento) ed 8 Comuni pugliesi (in provincia di Foggia). L'intervento prevede opere finalizzate all'adeguamento, revisione e ristrutturazione dell'acquedotto esistente, realizzato anteriormente al 1969, con varianti alla rete di alimentazione e con sistemi di telecontrollo. Con delibera n.152 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'intervento per l'importo di 30,475 M€ ed ha assegnato un contributo di 30,284 M€ a valere sulle disponibilità del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS), che integra il contributo di 0,191 M€ assegnato con delibera CIPE n.61 del 25 luglio 2003 a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo).

Il soggetto attuatore dell'intervento è l'Ente per le Risorse Idriche del Molise (ERIM).



Acquedotto molisano centrale

L'intervento rappresenta il 2° stralcio dello schema acquedottistico "Molisano centrale ed interconnessione con lo schema basso Molise" che consentirà l'approvvigionamento idrico a gravità dalle sorgenti del fiume Biferno per 11 Comuni della bassa valle del Biferno. Con delibera n.110 del 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'intervento per l'importo di 92,960 M€ ed ha assegnato un contributo di 92,588 M€ a valere sulle disponibilità del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS), che integra il contributo di 0,372 M€ assegnato con delibera CIPE n.62 del 25 luglio 2003 a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo)

Il soggetto attuatore dell'intervento è l'Ente per le Risorse Idriche del Molise (ERIM).

Irrigazione del basso Molise con le acque dei fiumi Biferno e Fortore – 1° intervento

Il progetto prevede la realizzazione di condotte di adduzione dagli invasi di Ponte Liscione e di Occhito, nonché di reti di distribuzione e di vasche di accumulo per uso irriguo nel comprensorio di S. Martino e Ururi. Con delibera n.153 del 2 dicembre 2005 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dell'intervento per l'importo di 77,470 M€. La stessa delibera CIPE ha assegnato, in via programmatica, un contributo di 76,000 M€ a valere sulle disponibilità di cui all'art.1, comma 78 della legge n.266/2005 (legge finanziaria 2006), prescrivendo al soggetto aggiudicatore una rimodulazione del progetto, in modo che la spesa venga contenuta nei limiti del contributo assentito. La concessione definitiva del contributo è all'ordine del giorno del CIPE di novembre 2006.

Il soggetto aggiudicatore dell'intervento è il Consorzio di bonifica integrale larinese.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE PIEMONTE



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Galleria di sicurezza autostradale del Frejus

In seguito all'incendio del 4/6/2005 si è reso necessario un adeguamento della galleria che dovrà permettere in ogni evenienza la circolazione dei mezzi di soccorso in sicurezza. La Soc. SITAF S.p.A., secondo le richieste del Comitato per la Sicurezza, ha trasmesso congiuntamente alla società concessionaria francese il progetto definitivo, che verrà presentato in sede CIG il prossimo 11 dicembre. L'approvazione in sede di Conferenza Intergovernativa si dovrebbe concludere entro il 15/12/2006, come richiesto dalla lettera dei Ministri del 28/4/2006. Successivamente dovrà essere indetta la Conferenza dei Servizi per l'approvazione amministrativa (un'ipotesi è che il Ministero dell'Ambiente deleghi la Regione Piemonte allo svolgimento della Conferenza Di Servizi). La società italiana prevede 10 mesi per le procedure necessarie all'approvazione del Progetto Definitivo, la società francese 14 mesi. Nella riunione del



2/10 u.s. la Commissione Intergovernativa chiede alle autorità nazionali di fare il possibile per ridurre la durata delle procedure stesse.

L'importo del progetto definitivo è di circa 400 M€ di cui il 50% a carico della SITAF S.p.A.

Pedemontana Piemontese

L'intervento si articola nelle seguenti opere:

- “Tratta Rolino – Masserano – Romagnano Sesia”, già inserita nell’elenco della Deliberazione CIPE del 21.12.2001 comprendente gli interventi sottoposti alle procedure di cui alla Legge Obbiettivo n. 443 del 21.12.2001 e nell’Intesa Generale Quadro per l’anno 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte, con un costo complessivo di M€ 322,85 circa. Attualmente si dispone di un Progetto Preliminare risalente al 2000, da adeguare ai sensi del D.Lgs 190/2002. Risulta in corso di predisposizione un accordo di programma per procedere all’adeguamento del progetto al fine di sottoporlo alle procedure di cui alla Legge Obbiettivo. Il costo stimato, a seguito dell’adeguamento progettuale, risulta di M€ 197,00.
- “Tratta Biella – Autostrada A4 Torino-Milano”, già inserita nell’elenco della Deliberazione CIPE del 21.12.2001 di cui sopra riguardo gli interventi sottoposti alle procedure Legge Obbiettivo e nell’Intesa Generale Quadro per l’anno 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte. L’ANAS, in data 21/02/2006, ha inserito l’opera in un Master plan di interventi da realizzare con lo strumento del Project Financing. Il costo stimato risulta di 125 M€, di cui 87,5 M€ finanziamenti pubblici e 37,50 M€ finanziamenti privati. Il progetto preliminare del collegamento tra Biella e Carisio non è risultato condiviso dagli Enti locali interessati, per cui è in corso di stipula un accordo di programma finalizzato a redigere uno studio preliminare del collegamento tra Biella e Santhià al fine di permettere la scelta della direttrice più confacente alle attuali esigenze viabilistiche dell’area. Al termine di tale studio si procederà all’approfondimento del tracciato scelto ed alla predisposizione del progetto preliminare adeguato alle nuove normative completo della documentazione necessaria all’avvio delle procedure previste dal D. Lgs. 190/2002 (procedure di attuazione della Legge Obbiettivo)
- Raccordo autostradale Strevi-Predosa e Nuovo casello di Predosa. L’intervento, che la Giunta Regionale del Piemonte (DGR n. 46 – 2423 del 20 marzo 2006) ha deciso di inserire, tra altri, nel prossimo APQ Trasporti per l’utilizzo delle risorse FAS assegnate al Piemonte dalla delibera CIPE 35/2005. E’ necessario verificare (Regione, Ministero ed ANAS) lo sviluppo della progettazione per definire le modalità di intervento. La realizzazione del nuovo casello autostradale è prevista da parte della Società concessionaria Aspi S.p.A.. L’Atto di programmazione di riferimento è l’Intesa Generale Quadro. Inizialmente era stato predisposto un progetto preliminare in sezione tipo IV norme CNR 80 il cui costo stimato era di circa 82 M€. L’APQ Trasporti prevede la redazione della progettazione preliminare e definitiva dell’infrastruttura in sezione a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, per cui una valutazione concreta



Ministero delle Infrastrutture

dell'importo necessario alla realizzazione dell'opera potrà essere effettuata a seguito della presentazione del progetto preliminare.

Tunnel Colle del Tenda

L' intervento si integra con quelli previsti per il miglioramento della sede stradale della tratta da Cuneo al confine e alla creazione di una seconda canna del tunnel. La soluzione progettuale "alta" (alternativa 1 ovest) è stata approvata in sede C.I.G. il 18/3/2005. Il costo totale stimato dell'intervento è pari a 168,28 Meuro. L'Italia partecipa all'opera per il 58,35%, quindi per un importo pari a 98,19 Meuro interamente da finanziare. Lo stato della progettazione è di Progetto Definitivo.

Tangenziale di Torino (Ativa): Realizzazione della 4^a corsia

Il costo stimato dell'intervento è pari a 57,31 M€. Il soggetto competente è l'Ativa S.p.A.. Il progetto è allo stato preliminare.

La regione Piemonte sottolinea la necessità di sbloccare l'avvio dei lavori, in autofinanziamento da parte di Ativa.

Il riferimento di programmazione è l'Intesa Generale Quadro sottoscritta nel 2003.

Nodo di Ivrea

Il costo stimato dell'intervento è pari a 26,68 Meuro. Il soggetto competente è l'Ativa S.p.A., che ha proposto la realizzazione di un primo lotto funzionale. Il progetto è allo stato preliminare.

Tangenziale di Novara

È stato assunto l'impegno per la progettazione di un nuovo tratto della tangenziale ma è necessario chiarire alcuni aspetti attuativi del protocollo di Intesa, in merito al finanziamento (progettazione e realizzazione) di ulteriori tratti della stessa. Si tratta di interventi di completamento dell'anello tangenziale.

L'atto di programmazione di riferimento è il Protocollo di Intesa Quadro sull'assetto ferroviario del Nodo di Novara (28.07.04 punto 11).

Autostrada A4 Torino-Milano:interventi di adeguamento Novara – Milano (tronco 2°)

Il costo stimato dell'intervento per la quota in via convenzionale riferibile all'ambito piemontese è pari a 96,02 M€ (trattandosi di un intervento interregionale il cui costo totale è pari a 192,03 M€). Le risorse sono interamente assegnate (tramite conferimento di risorse private). Appare comunque necessario verificare con la società concessionaria il cronoprogramma dei lavori e la disponibilità effettiva delle risorse finanziarie ai fini del completamento dei lavori. Il progetto è allo stato definitivo.



Autostrada Asti – Cuneo

Il collegamento autostradale Asti-Cuneo, della lunghezza di 93 km, è diviso in due tronchi, tra di loro connessi da un breve tratto della A6:

- Tronco 1: A6 (Massimini) - Cuneo, dallo svincolo di Massimini sulla A6 Torino-Savona fino a Cuneo;
- Tronco 2: A21 (Asti) - A6, dal casello di Asti est sulla A21 Torino-Piacenza al casello di Marene sulla A6 Torino-Savona.

Il costo stimato dell'intervento (per quanto riguarda i lotti ancora da realizzare) è pari a 1.599,25 M€, mentre per quelli un corso di realizzazione è di circa 418 M€.

L'intervento è affidato alla società Asti - Cuneo S.p.a. a seguito di procedura di Gara. Sull'importo totale dell'opera, 356,16 M€ sono a carico di ANAS (al lordo dei lotti in corso). Lo stato della progettazione si diversifica a seconda delle diverse tratte (tutti i lotti sono stati approvati ex art 81 DPR 616/77 come progetti definitivi; per qualcuno è stato redatto il progetto esecutivo, approvato dall'ANAS).

SISTEMI FERROVIARI

Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura e F.V. Torino Porta Susa

Il Quadruplicamento P. Susa-Stura (progetto complessivo) fa parte della Rete di Integrazione Europea. Il costo stimato dell'intervento è pari a 941,00 M€. Sono assegnate risorse per 752,60 M€. I lavori sono in corso.

Rete AV/AC Torino –Milano

Per quanto concerne la tratta Torino-Novara i lavori sono stati ultimati nel febbraio 2006. Nella tratta Novara-Milano i lavori sono in corso di realizzazione (termine previsto luglio 2009). La criticità più urgente da risolvere, nonostante l'accordo operativo tra TAV, CAVTOMI, ANAS e SATAP, riguarda l'interferenza AV/AC con la tratta autostradale A4 Novara est- Milano. Un'altra criticità riguarda l'interferenza AV/AC con la stazione di servizio di Novara dell'autostrada A4. La SATAP non consente l'inizio dei lavori finché non sarà definito il progetto e non avrà garanzie sulla risoluzione dell'interferenza. Il costo stimato dell'intervento è pari a 7.788,00 M€, di cui assegnate risorse per 7.436,00 M€, con un fabbisogno residuo di 352,00 M€. I lavori sono in corso.

Linea AV/AC Torino – Lione

La linea ferroviaria Torino – Lione è inclusa nel corridoio europeo n. 5. L'intero intervento consiste nella realizzazione della parte comune, compresa tra St. Jean de



Ministero delle Infrastrutture

Maurienne e Bruzolo, della sezione internazionale del collegamento AV/AC tra Torino e Lione e, in particolare, riguarda la tratta italiana tra il confine di Stato e Bruzolo. Il costo della parte comune St Jean de Maurienne – Bruzolo è quantificato, nella relazione istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in 6.957 M€ (Delibera CIPE 113/2003).

La linea AV/AC Torino – Lione è stata attualmente estrapolata dagli interventi della Legge Obiettivo e seguirà la procedura ordinaria. Sono considerate prioritarie le seguenti tratte:

- **Nuova linea Torino – Bussoleno:** L'intervento denominato anche "Linea di gronda" si inserisce nel collegamento Torino – Lione e fa parte della sezione nazionale della tratta sviluppandosi per 43 km circa da Settimo Torinese a S. Didero nella Piana di Bruzolo. Il progetto relativo all'intervento prevede due fasi funzionali. La fase 1 consiste nell'attivazione della "gronda merci" fino all'interconnessione con la linea storica; la fase 2 presuppone l'attivazione completa della nuova linea Torino – Lione. Il costo complessivo dell'intervento, in linea con le previsioni del PPI, è quantificato in 2.375,00 M€ (delibera CIPE 119 DEL 5/8/2005) di cui assegnate risorse per 65,60 M€. In sede di approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE è stato valutato positivamente il collegamento di corso Marche. Il soggetto attuatore è individuato in RFI S.P.A.
- **Tratta Bruzolo/Confine di Stato (sezione internazionale):** La tratta italiana della parte comune della sezione internazionale dell'opera, ricompresa nel Piano di Priorità degli Investimenti di RFI, è stata oggetto di disamina e approvazione da parte del CIPE nella seduta del 5/12/03.

Per la tratta italiana della parte comune il costo è di 2.278,00 M€, interamente da assegnare. L'importo, individuato dal CIPE è ritenuto insufficiente da RFI: la valutazione aggiornata al 2 novembre 2006 è di 4.686 M€.

A seguito dell'abbandono delle procedure di LO e del passaggio in procedura ordinaria dovrà essere elaborato, per entrambe le tratte, lo Studio di Impatto Ambientale (prevista conclusione per aprile 2007) per la VIA sul Progetto definitivo.

Corridoio Genova – Rotterdam : "Tratta AV/AC Milano – Genova: Terzo valico dei Giovi"

Si tratta di una nuova linea a doppio binario che, partendo dal nodo di Genova e sviluppandosi sulle due direttrici Genova-Milano e Alessandria-Torino, si innesta sulle esistenti linee di collegamento Milano-Torino. L'intervento assume le caratteristiche di nuovo corridoio infrastrutturale che si integra con il sistema infrastrutturale attuale con l'obiettivo di potenziare i traffici e migliorare i collegamenti con il Nord-Europa. La progettazione definitiva è stata approvata con delibera CIPE del 29 marzo 2006, che ha fissato in M€ 4.962,00 il valore dell'opera. A tutto il 2005 sono stati contabilizzati circa 196 M€ nell'ambito dei finanziamenti regolati dal Contratto di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI.



Nodo ferroviario di Novara: “Scavalco linee Novara – Mortara e Novara – Milano”

L’opera prevede lo scavalco della linea Novara-Mortara rispetto alla linea per Milano con conseguente dismissione di un tratto della linea attuale per Milano. Il costo stimato dell’opera è di 200,00 M€, di cui assegnate risorse per 49,06 M€. Tale progetto è stato sottoposto a procedura di VIA con esito negativo. Al fine di superare tale criticità è stata proposta da RFI una nuova soluzione progettuale di attraversamento in sotterraneo in direzione nord – sud delle merci. Si ipotizza che i costi della nuova soluzione siano analoghi a quelli della soluzione stralciata.

Nodo ferroviario di Torino “Collegamento della Torino – Ceres a Rebaudengo”.

Il costo stimato dell’intervento è pari a 126,70 M€. Nell’ambito del nuovo APQ “Trasporti” risulta finanziata dalla Regione Piemonte la progettazione preliminare e definitiva. L’intero importo per la realizzazione è da finanziare.

Raddoppio linea Fossano –Cuneo

Il costo stimato per il completamento dell’opera (due lotti) è di 76,53 M€, interamente da finanziare. Lo stato progettuale è di progetto definitivo.

L’intervento è inserito nel Protocollo di intesa tra Ministero, Regione Piemonte e FS per il Potenziamento Trasporto Ferroviario approvato con DGR 2-2254 del 19/2/01.

Potenziamento Chivasso – Ivrea

L’opera prevede un’articolazione in due tipologie di intervento: il potenziamento della linea (elettrificazione) ed il raddoppio selettivo e nodo di Chivasso. Il primo intervento è già avviato e gli atti di riferimento sono il Protocollo di intesa tra Ministero, Regione Piemonte e FS per il Potenziamento Trasporto Ferroviario approvato con DGR 2-2254 del 19/2/01. Per il secondo intervento sono necessarie risorse per 20 M€ per la realizzazione della Lunetta di Chivasso ed è probabile un cofinanziamento della Regione Valle d’Aosta.

Potenziamento Torino - Pinerolo

L’opera è inserita nel Protocollo di intesa sottoscritto da Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte e FS per il Potenziamento Trasporto Ferroviario ed approvato con DGR 2-2254 del 19/2/01.

Nell’ambito delle opere realizzate in occasione dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006, è stata finanziata la progettazione del raddoppio della linea e sono stati realizzati alcuni interventi di potenziamento.

Il progetto del raddoppio della linea, escluso l’interramento nel comune di Nichelino, prevede un costo presunto di 90 M€, impianti tecnologici esclusi.



RETI METROPOLITANE

Metropolitana di Torino

Nell'elenco della Legge Obiettivo sono inseriti n. 2 tratti di prolungamento della linea 1 della metropolitana di Torino:

- **Tratta 3 Collegno (Deposito) – Cascine Vica (prolungamento ovest linea 1).** Il costo stimato del primo lotto dell'opera è di 281,25 M€, di cui assegnate risorse per 112,50 M€. Lo stato progettuale è di Progetto Preliminare. In data 18/7/2005 con DGR n.10-487 la Regione Piemonte si è espressa ai sensi delle procedure della legge Obiettivo sul PP.
- **Tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi.** Il costo stimato dell'opera è di 214,68 M€, l'intero importo è da finanziare. Lo stato progettuale è di Progetto Preliminare. In data 6/3/2006 con DGR n.8-2287 la Regione Piemonte si è espressa ai sensi delle procedure della legge Obiettivo sul progetto preliminare.

Entrambi i progetti approvati dalla Regione Piemonte sono nella fase istruttoria della Legge Obiettivo anche ai fini della valutazione ambientale.

HUB INTERPORTUALI

Interporto di Novara

Il CIPE nella delibera del 22/3/2006 ha ricondotto ad unitarietà gli interventi relativi al Centro Interportuale Merci, al completamento del terminale Ovest, nonché l'approvazione del nuovo ponte sul torrente Terdoppio. Nella successiva delibera del 29/3/2006 il CIPE ha destinato alla Società CIM, che gestisce il ramo ovest, i fondi richiesti. (21 Meuro) per il completamento dell'interporto ovest pari al 19% dell'investimento.

Per quanto concerne il Ponte sul torrente Terdoppio, nella seduta del 29/3/2006 il CIPE ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni, il progetto definitivo. La CIM ha predisposto il progetto esecutivo: il costo dell'intervento è di 108,33 M€, tutti assegnati. La 3^a fase prevede un costo di 0,97 M€, con risorse da reperire.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE PUGLIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Corridoio plurimodale adriatico - Viabilità s.s. 16: Itinerario Foggia – Cerignola

L'intervento si riferisce al progetto di ammodernamento a 4 corsie e adeguamento alla sezione ex III Norme CNR. La lunghezza complessiva è di 33,5 km. Il tracciato in massima parte coincide con la sede attuale della S.S.n°16 ad eccezione di due brevissimi tratti dove si sono rese necessarie piccole varianti al fine di eliminare alcune curve pericolose. Il progetto, il cui valore complessivo è di 136,56 M€ è così suddiviso:

1. S.S. 16 Foggia-Incoronata 1° Lotto (dal km 682+000 al km 690+000), con un costo di 23,76 M€, per il quale i lavori sono in corso;
2. S.S. 16 Incoronata - immissione. SS 161 2° Lotto (dal km 690+000 al km 700+000), con un costo di 43,38 M€, aggiudicato con appalto integrato;



3. S.S. 16 immissione SS 161-Cerignola 3° Lotto (dal km 700+000 al km 709+000) con un costo di 40,28 M€, aggiudicato con appalto integrato;
4. S.S. 16 Variante di Cerignola (dal km 709+000 al km 715+500) con un costo di 23,10 M€, per il quale i lavori sono in corso.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS e le opere sono interamente finanziate.

L'intervento è inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo e nella Convenzione stipulata tra Regione Puglia e ANAS, con relativo atto aggiuntivo stipulati rispettivamente il 21/11/03 e il 15/12/04 tra la Regione Puglia e ANAS.

Corridoio plurimodale adriatico - Viabilità S.S. 275 - Itinerario Maglie - S. Maria di Leuca

L'intervento prevede l'adeguamento della strada Maglie-S. Maria di Leuca (SS 16 dal km 981+700 al km 985+386 e SS 275 dal km 0+000 al km 37+000) alla sezione B (due corsie per senso di marcia con spartitraffico). Il progetto definitivo è stato approvato dall'ANAS ed inviato al Ministero delle Infrastrutture.

Lo sviluppo complessivo dell'itinerario è di circa 40 km.

Il soggetto aggiudicatore è ANAS S.p.A.

Il costo complessivo dell'intervento è pari a 201,4 M€, dei quali 165,53 M€ finanziati dalla Regione Puglia, sulla base della convenzione con ANAS stipulata in data 21/11/2003; rimane quindi un fabbisogno residuo di 35,87 M€.

Corridoio plurimodale adriatico - Viabilità S.S. 16: Tronco Maglie - Otranto

Il progetto riguarda l'ammodernamento ed adeguamento alla sezione tipo III delle norme C.N.R. n. 78/80 del tratto della SS. n. 16 tra Maglie ed Otranto per uno sviluppo complessivo di circa 11 km.

Il soggetto aggiudicatore è ANAS S.p.A.

L'importo complessivo dell'opera è pari a 80,00 M€, dei quali 40,9 M€ risultano disponibili a carico ANAS con i fondi QCS 2000-2006; rimane quindi un fabbisogno residuo di 39,1 M€.

Il progetto definitivo ha ricevuto parere favorevole con prescrizioni dalla Commissione V.I.A. È in corso l'adeguamento del progetto definitivo (in data 17.3.2006) sulla base delle prescrizioni della conferenza dei servizi.

Variante esterna di Lecce – 2° stralcio funzionale

Con delibera n. 98 del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del "Completamento funzionale SS n.16 – SS n.613, variante esterna di Lecce" per l'importo di 31,21 M€.



Ministero delle Infrastrutture

Il finanziamento è a carico dell'ANAS che ha sottoscritto una specifica convenzione con la Regione Puglia in data 21-11-2003. L'opera, inizialmente prevista dal Programma triennale 2001-2003 è stata riconfermata nel successivo Programma 2002-2004 con assegnazione di risorse pari a 25,82 M€. Risulta un ulteriore fabbisogno di 10,39 M€.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS ed i lavori sono in corso.

Ammodernamento del collegamento S.S. 106dir Casello di Taranto e la SS. 106 Jonica

L'opera, inserita nel programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo, fa parte del Corridoio plurimodale adriatico. Il costo totale dell'opera è di 24,4 M€.

Dalla relazione del Commissario straordinario risulta che l'opera è interamente finanziata e che è stato pubblicato il bando di gara per l'appalto integrato.

SISTEMI FERROVIARI

Nuova linea ad alta capacità Napoli – Bari

Con il Protocollo d'Intesa sottoscritto il 27 luglio 2006 tra i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato ed RFI, sono state individuate le soluzioni di tracciato per la realizzazione di una nuova linea ad alta capacità di estesa pari a 147 Km, capace di ridurre i tempi di percorrenza tra le città di Napoli e Bari a 110 minuti contro le attuali quattro ore.

Lo studio di fattibilità elaborato da RFI prevede interventi per complessivi 5,3 miliardi di Euro. Le tratte che costituiscono parte integrante del progetto sono:

- variante linea Canello-Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC;
- linea Canello-Benevento;
- tratta Apice-Orsara di Puglia;
- bretella di Foggia.

Nella programmazione ordinaria di RFI è inserito il potenziamento della tratta Apice-Orsara il cui costo ammonta a 2.500,00 M€, di cui circa 213 M€ finanziati.

Allo stato attuale la realizzazione è prevista per il 2020.

Nodo di Bari

Nel 1998 venivano approvati i progetti relativi ai seguenti interventi per la sistemazione del Nodo ferroviario di Bari:



Ministero delle Infrastrutture

1. realizzazione del doppio binario , completo di elettrificazione , in affiancamento al binario esistente , nella tratta Bari parco Sud – Bari Torre a Mare a completamento del raddoppio della linea Bari – Lecce,
2. Realizzazione del cantiere formazione treni in località adiacente all'esistente Deposito locomotive e spostamento delle platee di lavaggio,
3. Realizzazione del raccordo merci in variante di tracciato della linea Bari – Taranto a partire dalla fermata di Bari S. Andrea fino alla stazione di Bari Parco Nord;
4. Realizzazione dell'ingresso treni viaggiatori in Bari Centrale della linea Bari – Taranto , in variante di tracciato , con bivio in linea in corrispondenza del Deposito locomotive , per il raccordo merci di cui al punto precedente,
5. Sistemazione e razionalizzazione del Piano del ferro in Bari Centrale,
6. Realizzazione del telecomando del Nodo ferroviario comprensivo dei tratti limitrofi delle altre ferrovie afferenti a Bari Centrale.

RFI ha ultimato le opere di cui ai punti 1 e 2 e ha in esecuzione avanzata le opere di cui ai punti 3 e 4.

Nel dicembre del 2005 è stato sottoscritto Protocollo d'intesa tra Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti , Regione Puglia , Comune di Bari e RFI che prevedeva l'elaborazione di uno studio di prefattibilità finalizzato all'ottimizzazione dell'inserimento delle reti ferroviarie nel territorio urbano, alla riorganizzazione e miglioramento del trasporto ferroviario e alla riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse.

Il nuovo progetto prevede la correzione del tracciato ferroviario a sud di Bari e l'interramento dei binari nella tratta Palese – S. Spirito.

Il costo complessivo di tale progetto è di 700 M€, con copertura a valere sui fondi della Legge Obiettivo e sui fondi comunitari.

Ulteriori interventi sul nodo di Bari riguardano:

- Completamento linea ferroviaria Bari – Bitritto , con variante d'ingresso a Bari Centrale, costo complessivo 30 Meuro di cui 12,9 già disponibili sul bilancio regionale , da reperire i restanti 17,1 Meuro.
- Elettrificazione linea ferroviaria Sud – Est , prima fase tratta Bari – Martina Franca ; costo complessivo della tratta circa 61 Meuro. Il 1° lotto ha invece un costo complessivo di circa 9 Meuro finanziati interamente dalla Regione.
- Ferrovia Bari Nord , completamento raddoppio Bari – Barletta con interramento in territorio di Andria , la Regione Puglia ha affidato lo studio di fattibilità , importo previsto 75 Meuro.
- Interventi di ammodernamento e potenziamento della rete



***Linea adriatica - potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Bari-Taranto:
raddoppio della tratta Bari S.Andrea - Bitetto***

Con delibera n. 46 del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'opera, per l'importo complessivo di 200,00 M€.

L'opera è parzialmente finanziata. Con la sopraindicata delibera il CIPE ha altresì assegnato un contributo di 31 M€ per il completamento del finanziamento, a valere sui fondi della legge n./2002.

Linea adriatica - raddoppio della Termoli – Lesina

L'intervento interessa le Regioni Molise e Puglia. E' inserita nella programmazione RFI ed il progetto definitivo, per l'importo di 204,07 M€, dotato di copertura finanziaria, è in corso di istruttoria.

È in corso di definizione il Protocollo d'Intesa tra RFI ed il Comune di Termoli. L'attivazione del raddoppio, dopo le modifiche introdotte per rispettare le prescrizioni del Ministero dell'ambiente, è programmata per il 2010.

Potenziamento tecnologico Bologna-Bari

Il potenziamento tecnologico Bologna-Bari è inserito nella programmazione ordinaria RFI. Il costo totale stimato è di 294,65M€ ed il fabbisogno di 32,99M€ .

Taranto – Metaponto – Sibari

La linea è, attualmente, a semplice binario. È in corso la progettazione preliminare.

Il progetto preliminare, la cui ultimazione sarà conclusa entro l'anno, prevede il potenziamento dell'attuale capacità con le rettifiche delle curve più strette.

Le risorse finanziarie disponibili ammontano a circa 6 M€.

Impianto intermodale di Brindisi

Il potenziamento prevede di aumentare la capacità del terminale. E' in corso di realizzazione la costruzione di due binari, l'allungamento dei due esistenti, la realizzazione di un nuovo fabbricato servizi e la sistemazione interna della viabilità.

Il costo complessivo previsto è di circa 10M€.



HUB PORTUALI

Porto di Brindisi

Gli interventi previsti nell'area portuale brindisina riguardano:

- 1) La realizzazione di una piattaforma logistica “Distripark” in grado di offrire servizi logistici e terminalistici a valore aggiunto in modo da ampliare le attività portuali da quelle proprie del trasporto a quelle della logistica a servizio dell'impresa. Nel progetto si inserisce la realizzazione delle opere ferroviarie e stradali per il raccordo dell'area Distripark alla rete esistente (ANAS, RFI, Sisri).
- 2) Il “Sistema Urbano Portuale”: Il progetto prevede l'individuazione di un ambito del porto che, interagendo direttamente con la città, si presta ad una serie di interventi di riqualificazione e infrastrutturazione rivolti alla valorizzazione dello specchio acqueo portuale quale vera e propria piazza d'acqua della città di Brindisi, nonché come attracco per il traffico crocieristico e traghetti. In tale prospettiva il progetto “Sistema Urbano Portuale” prevede tra l'altro: il recupero funzionale del Capannone ex Montecatini, indirizzato a porre a disposizione dello scalo portuale un vero e proprio Terminal crociere; il consolidamento e la riqualificazione della banchina Regina Margherita; la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico via mare integrato con le infrastrutture esistenti, la cosiddetta Circolare del Mare. Il progetto prevede inoltre l'adeguamento dell'area antistante il vicino aeroporto brindisino, per consentire l'approdo di idrovolanti che collegheranno l'isola di Corfù con Brindisi.
- 3) Il completamento degli accosti portuali di S. Apollinare per navi traghetto e RO-RO.

Il soggetto attuatore è l'Autorità portuale di Brindisi.

Il costo complessivo degli interventi descritti è pari a 88,98 M€, così ripartiti:

- 1) Distripark: 61,975 M€;
- 2) Sistema Urbano Portuale: 7,5 M€;
- 3) Accosti portuali: 19,5 M€.

Con Delibera CIPE del 1999, sono stati finanziati 1,033 M€ per la realizzazione dello Studio di Fattibilità dell'area Distripark. Restano da reperire 60 M€.

Per il Sistema Urbano Portuale la Legge Obiettivo ha previsto circa 7,5 M€. Per gli accosti portuali di Sant'Apollinare sono previsti 19,50 M€ nell'ambito del programma ordinario delle OO.PP. 2003/2005 del Ministero delle Infrastrutture.

Il finanziamento così suddiviso ammonta complessivamente a 28,03 M€.

Relativamente allo stato di attuazione si segnala che:

- 1) per il Distripark è stato completato lo studio di fattibilità;
- 2) per il Sistema Urbano Portuale è stata elaborata la progettazione preliminare;



- 3) per il completamento degli accosti portuali per navi traghetto e RO-RO a Sant'Apollinare è stato elaborato il progetto preliminare ed è stata completata la caratterizzazione dei fondali marini. Si è in attesa della approvazione della Regione Puglia della variante al PRP.

Porto di Taranto

Il progetto si colloca nel contesto di una nuova strategia di sviluppo dei porti nazionali.

In tal ottica è inquadrabile nel disegno più generale di trasformare il porto di Taranto in un hub portuale di primaria importanza.

Gli interventi riguardano la realizzazione di una prima parte delle opere previste per il suddetto hub portuale ed in particolare:

- 1) la piattaforma logistica;
- 2) la strada dei moli con relativa illuminazione ed impianti (rete elettrica, reti idriche e fognarie);
- 3) ampliamento del quarto sporgente;
- 4) realizzazione della darsena ad ovest del quarto sporgente.

Il soggetto attuatore è l'Autorità portuale di Taranto.

Il valore complessivo degli interventi previsti ammonta a 156,149 M€, così ripartiti:

- 1) La piattaforma logistica: 27,574 M€;
- 2) La strada dei moli con relativa illuminazione ed impianti: 26,146 M€;
- 3) Ampliamento del quarto sporgente: 74,686 M€;
- 4) Realizzazione della darsena ad ovest del quarto sporgente: 27,743 M€.

Il quadro dei finanziamenti disponibili risulta essere il seguente: 37,544 M€ sono finanziati dal concessionario; 21,523 M€ con la Legge Obiettivo, 92,590 M€ con i finanziamenti della legge 413/98 e 4,492 M€ con i fondi propri dell'Ente.

HUB INTERPORTUALI

Impianto Intermodale di Brindisi

Il potenziamento prevede di aumentare la capacità del terminale. È in corso di realizzazione la costruzione di due binari, l'allungamento dei due esistenti, la realizzazione di un nuovo fabbricato servizi e la sistemazione interna della viabilità.

Il costo complessivo previsto è di circa 10M€.



SISTEMI URBANI

Asse viario cittadino di Bari-Terza mediana Bis

In attesa della definizione ed erogazione del finanziamento per il nodo denominato “Terza Mediana bis”, considerato il suo valore strategico per l’alleggerimento del traffico.

Costo stimato dell’opera: 129,11M€; le risorse sono interamente da reperire.

Il progetto è a livello preliminare.

SCHEMI IDRICI

Impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall’invaso di Conza della Campania

L’intervento consiste nella realizzazione dell’impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall’invaso di Conza della Campania e del serbatoio di testata dell’acquedotto dell’Ofanto.

Con delibera in data 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo per l’importo di 53 M€ ed ha assegnato, in via programmatica, all’Acquedotto pugliese s.p.a. un contributo di 39 M€, quale quota massima a carico dello Stato. Nella seduta del CIPE del novembre 2006 è prevista l’assegnazione definitiva di tale contributo.

Schemi idrici Puglia: completamento del riordino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio dx Ofanto e dx Rendina in Agro di Lavello.

L’opera riguarda la ristrutturazione del comprensorio irriguo in destra Rendina con trasformazione delle reti funzionanti a gravità in reti in pressione. L’intervento è relativo a territori ricadenti nella regione Basilicata, ma la risorsa risparmiata potrà essere utilizzata anche in territorio pugliese.

Con delibera in data 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo per l’importo di 85,70 M€ ed ha assegnato, in via programmatica, alla Regione Basilicata un contributo di 70 M€, quale quota massima a carico dello Stato. Nella seduta del CIPE del novembre 2006 è prevista l’assegnazione definitiva di tale contributo.

Il soggetto attuatore dell’opera è il Consorzio Bonifica Vulture-Alto Bradano ed è prossima la gara d’appalto per l’affidamento dei lavori tramite appalto integrato.



Galleria di Valico Caposele – Pavoncelli bis

L'opera ricade in territorio campano ma è d'interesse per la regione Puglia. È preposta al trasferimento idrico delle acque delle sorgenti Sele e Calore verso la Puglia, in sostituzione della galleria esistente, danneggiata da eventi sismici.

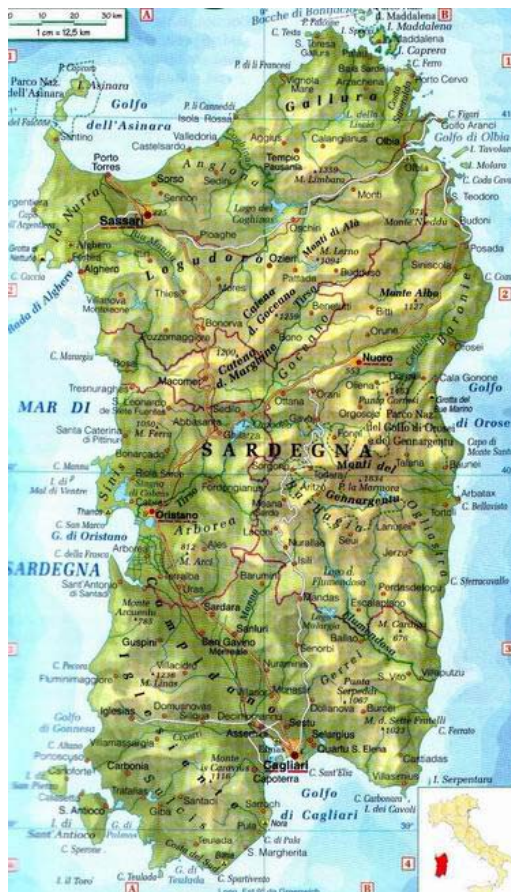
L'intervento è inserito nella Legge Obiettivo ed il progetto definitivo prevede un costo di circa 150,6 M€. Le risorse disponibili risultano di 108,025 M€. Con delibera n.75 del 29 marzo 2006 il CIPE ha disposto l'accantonamento di 15 M€ per l'ulteriore parziale finanziamento dell'opera. Nella seduta del CIPE del novembre 2006 è prevista l'assegnazione definitiva di tale contributo.

I lavori risultano essere stati affidati da parte del Commissario Straordinario.



Ministero delle Infrastrutture

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE SARDEGNA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

(Soggetto attuatore: ANAS)

SS 291 della Nurra – Sassari – Alghero/Aeroporto Fertilia

L'opera consiste nella realizzazione della nuova S.S. 291.

L'opera è articolata in 4 lotti funzionali con sezione tipo "B" extraurbana (D.M. del 5.11.2001):

1. Primo Lotto: Progetto definitivo, costo M€ 73,116 da finanziare. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo;
2. Secondo Lotto: Progetto Definitivo, costo M€ 48,372 finanziato per 22,495 M€ con fondi delibera CIPE 84/2000 e per 25,877 con fondi ANAS cofinanziamento POP 94/99;



3. Terzo Lotto: il progetto esecutivo è in corso, costo 54,298 M€ finanziato per 30,079 M€ con fondi QCS - PON trasporti 2000/2006 e per 24,219 M€ con fondi ANAS cofinanziamento POP 94/99 Appalto previsto per il 1° semestre 2007;
4. Quarto Lotto: Progetto definitivo, costo M€ 65,411 da finanziare. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo.

Il costo complessivo dell'opera è di 241,197 M€ e necessita di una copertura residua 138,527 M€ da finanziare con Legge Obiettivo.

Adeguamento SS 131 "Carlo Felice" Cagliari – Sassari

L'opera totale consiste in interventi di ammodernamento e adeguamento della sede stradale Dettaglio interventi:

- dal km 108+300 al km 146+800 (lotto V - M€ 124,452, lotto VI - M€ 49,800, lotto VII - M€ 44,950, lotto VIII - M€ 188,700) per un costo totale di 407,902 M€, interamente da finanziare. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo. Lo stato di avanzamento dei progetti è il seguente: progetto definitivo per appalto integrato per i lotti V e VIII, esecutivo per i lotti VI e VII.
- Dal km 146+850 al 209+600. Il costo dell'opera è di 821,810 interamente da finanziare. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo. Lo stato di attuazione dei progetti è a livello preliminare, approvati dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS.
- Con delibera n.43 del 29 settembre 2004 il CIPE ha approvato il progetto definitivo dal km 23+885 al km 47+000 per l'importo complessivo di 133,340 Meuro. L'intervento è suddiviso in tre lotti:
 - 1° lotto dal Km 23+885 al Km 32+412: costo di 31,100 Meuro; Appalto integrato – è in corso la progettazione esecutiva.
 - 2° lotto dal Km 32+412 al km 41+000: costo 61,100 Meuro; Appalto integrato – è in corso la progettazione esecutiva.
 - 3° lotto dal km 41+000 al km 47+000: costo 41,140 Meuro, integrazione di finanziamento ANAS per 9,296 Meuro,. Lavori in corso, consegnati il 12.01.2005.

La delibera CIPE 43/2004 ha assegnato un contributo di 124,044 Meuro a valere sulla legge 166/2002 (legge obiettivo).

- opere di completamento dal km 47+000 al 79+500: il costo dell'opera è di 10,50 Meuro di cui 8,627 Meuro finanziati con fondi QCS 2000/2006. Il progetto è a livello di preliminare.

SS 125 Orientale Sarda

L'opera è suddivisa nei seguenti lotti:



- “Tronco Terramala – Capo Boi, lotto 2”. Il costo dell’opera è di 151,303 Meuro finanziata per con fondi Regione Sardegna per:
 - 99,075 M€ ex POP;
 - 28,405 M€ POR 2000-2006 1° Triennio;
 - 4,326 M€ CIPE Delibera n° 84/2000;
 - 19,497 M€ cofinanziamento ANAS POP.

Il progetto è a livello di definitivo e l’appalto è previsto per il primo semestre 2007.

- “Tronco San Priamo – Tertenia – lotto 1 stralcio 1. Il costo dell’opera è di 50 M€ interamente da finanziare. Il progetto è a livello di definitivo;
- “Tronco San Priamo – Tertenia – lotto 1 stralcio 2. Il costo dell’opera è di 70 M€ interamente da finanziare. Lo stato dell’opera è: progetto definitivo.

SS 195 – Lavori di costruzione del tratto Cagliari – Pula

L’opera ha una sezione stradale tipo “B” extraurbana principale. Il costo dell’opera è di 167,10 M€ con finanziamenti POR 2000/2006 per 72,565 M€, CIPE (delibera 84/2000) per 18,076 M€, e ANAS (Contratto di Programma 2003/2005) per 15,058 M€. Tali finanziamenti, per complessivi 105 M€, sono destinati ai lotti 2°-3°-5° ed un ulteriore finanziamento, a valere sulla delibera CIPE 20/2004 per 30 M€, è destinato alla Interconnessione Dorsale CASIC–S.S. 130-S.S. 131. Rimangono da finanziare 33 M€ per il tratto CASIC esistente 4° lotto (Galleria).

Lo stato progettuale è a livello di definitivo; l’appalto integrato dell’opera è previsto per il primo semestre 2007.

S.S. 554 Adeguamento funzionale e messa in sicurezza.

L’intervento ha un costo complessivo stimato in 60 M€, attualmente sono disponibili, per un 1° lotto, 30,457 M€ da fondi Delibera CIPE 20/2004.

Gara per l’affidamento della progettazione in corso. Da finanziare ulteriori 30 M€.

S.S. 597/199 Sassari – Olbia.

L’intervento ha un costo stimato in 370 M€. Gara per l’affidamento della progettazione in corso.

Manca l’intero finanziamento.



SS 130 Iglesiasiente - Eliminazione incroci a raso tra Cagliari e Decimomannu (lotti 1 e 2).

Il costo dell'opera è di M€ 65. Due lotti relativi alla realizzazione degli svincoli di Elmas e Decimomannu hanno un costo di 41,722 M€, con risorse da reperire (copertura prevista nel piano triennale dell'ANAS 2002/2004 non più disponibile). I progetti dei 2 lotti sono a livello di definitivo per appalto integrato ed è corso la VIA Regionale. Mancano altresì i finanziamenti per un importo di 23,278 M€ per la messa in sicurezza della tratta in esame.

SS 199 di Monti – adeguamento tra Olbia e lo svincolo con la SS 131 DCN (Diramazione Centrale Nuorese) - Allacciamento al Porto di Olbia

Il costo dell'opera è di Meuro 16,494 con risorse da reperire (copertura parziale per 8 M€ prevista nel piano triennale dell'ANAS 2002/2004 non più disponibile). Il progetto dell'opera è a livello esecutivo.

SS 127 settentrionale Sarda – Tronco Tempio–Sassari: 1° lotto 2° stralcio

Completamento ed aggiornamento di un appalto rescisso. Il costo è di M€ 44,17, interamente da rifinanziare. Il progetto è a livello di definitivo.

SS 125 – 133 bis – Nuoro-Olbia-Santa Teresa di Gallura – adeguamento itinerario Olbia - Palau

Il costo dell'opera è di 191 M€, parzialmente finanziati per il 1° lotto 1° stralcio, con delibera CIPE 20/2004 per 25 M€, POR 2000-2006 per 32,674 M€. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo.

Per quanto riguarda la Palau-Santa Teresa occorrono 15 M€ per la sistemazione e messa in sicurezza dell'attuale tratta.

Circonvallazione di Olbia

Il progetto è a livello preliminare a cura del CINES di Olbia, l'importo previsto è pari a 60 M€. L'intervento è inserito nell'elenco dei progetti della Legge Obiettivo, sul percorso Cagliari-Nuoro-Olbia-Palau-Santa Teresa di Gallura..

SS 199 – SS 597 – Sassari – Olbia - Interconnessione con l'Aeroporto di Olbia

Il costo dell'opera è di 37 Meuro interamente da finanziare.



SS 131 DCN Barriera centrale nuorese – tratta Abbasanta – Nuoro 1° lotto

L'intervento consiste nella riqualificazione dell'arteria. Il costo è di 11 M€ interamente finanziati con fondi di cui alla Delibera CIPE 17/2003. I lavori sono in corso, consegnati a Luglio 2006.

SS 129 bis – Macomer Bosa, tratto Sindia – Suni – km totali 7

Il costo è di 12,91 M€ da rifinanziare in quanto la copertura prevista con fondi ANAS non è più disponibile.. In corso di predisposizione il progetto definitivo.

Categoria "C1" Extraurbana secondaria

SS 389 Tronco Villanova – Lanusei – Tortoli - lotto bivio Villagrande – svincolo Arzana

Il costo è di M€ 20,865 di cui 11,878 sono finanziati dalla Regione Sardegna con convenzione n.28548 del 12.09.2000 mentre 8,986 M€, precedentemente finanziati con fondi ANAS ex Piano Straordinario 2003, non sono più disponibili e, quindi, da rifinanziare. Il progetto è a livello di definitivo.

Categoria "C1" Extraurbana secondaria

SS 130 – SS126 – Cagliari – Iglesias – Carbonia – Circonvallazione di Iglesias – Messa in sicurezza

Il costo dell'opera M€ 27,710 finanziato con convenzione CIPE in data 09.01.2004.

Categoria "C" Extraurbana secondaria

SISTEMI URBANI

Fermata per il collegamento ferroviario tra il capoluogo regionale e l'aeroporto Cagliari Elmas

L'opera consiste nella realizzazione di una fermata sulla linea Cagliari – Decimomannu e del collegamento pedonale meccanizzato e protetto con l'aerostazione. Il soggetto aggiudicatore è RFI. L'opera ha un costo di M€ 8,64, di cui 4,40 da reperire. Stato procedurale: progetto preliminare.

Interconnessione Asse mediano di scorrimento di Cagliari (Via Piero della Francesca) con le S.S. 130, 131, 554 e 195 – lotto funzionale

Costo 35 M€, da finanziare. Soggetto aggiudicatore è il Comune di Cagliari.



Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari (da via Riva di Ponente a viale Colombo)

L'opera consiste nella realizzazione di un tratto di viabilità cittadina di grande scorrimento nell'ambito portuale di via Roma in sotterraneo. Il costo dell'opera a chiusura del progetto definitivo è di 126 M€. Soggetto aggiudicatore è il Comune di Cagliari.

Interconnessioni della S.S. 131 DCN con le principali arterie stradali e provinciali confluenti nell'area urbana di Nuoro

L'opera interamente da progettare necessita di un finanziamento di 18,20 M€.

HUB PORTUALI

Porto di Olbia – adeguamento impianti portuali

L'opera è articolata nei seguenti interventi:

- **Realizzazione centro intermodale merci, piazzali operativi, reti ferroviarie, viabilità e mezzi.** Il costo dell'opera è di 54 M€, di cui da finanziare 53,69 M€. Il soggetto aggiudicatore è RAS –Assessorato Trasporti. Lo stato progettuale è: progetto preliminare. L'opera, nelle more che venga aggiornata l'Intesa Quadro, è praticamente ferma. La Società Porto Terminal Mediterraneo spa (PTM) è in corso di “liquidazione”. Allo stato attuale non si è a conoscenza se continuerà a curare la progettazione.
- **Escavo della secca prospiciente il molo 1 – Isola Bianca.** Costo dell'opera 13,45 M€ interamente da finanziare. Il soggetto aggiudicatore è RAS – Assessorato trasporti. Lo stato progettuale è: progetto preliminare.
- **Nuova stazione di Olbia. Attrezzaggio centro intermodale di Micaleddu e nuovo terminale passeggeri.** L'opera ha un costo di 17,63 M€, di cui 7,33 M€ da finanziare. Il soggetto aggiudicatore è RFI. Lo stato di avanzamento è: progetto preliminare.

Interventi nel porto di Porto Torres

Il soggetto aggiudicatore è la RAS – Assessorato Trasporti. L'opera consiste nei seguenti interventi:

- **Completamento centro intermodale merci Porto Torres.** Costo dell'opera 55,23 M€, di cui 41,38 M€ da finanziare. Lo stato progettuale è: progetto preliminare. Il soggetto aggiudicatore è RAS –Assessorato Trasporti. La Società Porto Terminal Mediterraneo spa (PTM) è in corso di “liquidazione”. Allo stato attuale non si è a conoscenza se continuerà a curare la progettazione.



Ministero delle Infrastrutture

- **Completamento ferroviario porto industriale – centro intermodale merci.** L'opera ha un costo di 8 M€ ed un fabbisogno di 3,35 M€.
- **Realizzazione della darsena servizi in adiacenza del molo di ponente Porto commerciale.** Il costo dell'opera è di Meuro 11,50 con un fabbisogno di 6,85 M€.
- **Adeguamento tecnico funzionale e lavori di riallineamento delle banchine Segni, dogana e Sud-Ovest del porto di Porto Torres con la demolizione della pontile del faro.** Il costo dell'opera è di 18 M€, interamente da finanziare. Essendo stata l'opera cantierata con fondi della Autorità Portuale ed essendo anche state seguite procedure ordinarie, si dovrebbe chiarire che l'opera in questione non è in Legge Obiettivo.

Lo stato procedurale di tutti gli interventi è: progetto preliminare.

Porto di Cagliari

L'opera è articolata nei seguenti interventi:

- **Porto Canale – Nuovi banchinamenti sul lato Sud-Ovest – seconda fase.** Lo stato procedurale è: progetto preliminare.
- **Porto Canale – Banchinamento avamporto Ovest per navi Ro-Ro.** Lo stato procedurale è: progetto preliminare.
- **Porto Canale – Banchinamento avamporto Est per trasferimento cantieristica del porto commerciale.** Lo stato procedurale è: progetto preliminare.
- **Porto commerciale – Nuova stazione marittima.** Lo stato procedurale è: progetto preliminare.

RISORSE IDRICHE

Serbatoio sul rio M. Nieddu, traverse allacciate e adduzioni

L'Ente appaltante ha avviato una procedura di risoluzione del contenzioso con l'ATI esecutrice dei lavori, che parte dal presupposto di una immediata ripresa dei lavori, secondo uno schema indicato dal Commissario Straordinario.

Interconnessione Tirso-Flumineddu: Schema idrico Flumineddu per l'alimentazione irrigua della Marmilla

Tale nuova denominazione discende dal fatto che il progetto già presentato ha incontrato la netta e generale opposizione di tutti gli enti locali interessati sentiti dalla Regione nell'ambito della procedura prevista dal parere sulla localizzazione.



L'opera da realizzare fa parte dello schema funzionale del Tirso ed è finalizzata principalmente all'utilizzazione irrigua delle acque del suo più importante affluente, il Flumineddu;

L'importo totale di tutto l'intervento ammonta a 39,19 M€ che sarà finanziato in sede di approvazione del progetto definitivo da rilasciarsi ai sensi dell'art.5 del decreto legislativo n. 190/20 Ad esso è assegnato un finanziamento, per i soli lavori di esecuzione di indagini in sito finalizzate alla predisposizione del progetto definitivo, di 0,16 M€, in termini di volume di investimento, a valere sui fondi ex art.13 della L 166/02 previsti per l'anno 2002. (Delibera CIPE 59/2003)

È in corso un riassetto funzionale delle opere in progetto che, tenendo conto dell'obiettivo primario (utilizzo delle risorse del Flumineddu per l'irrigazione della Marmilla così da garantire la conservazione nel tempo di tutte quelle azioni di manutenzione del territorio che l'attività agricola ha garantito per secoli e che oggi viene abbandonata per la mancanza di disponibilità idrica) consenta di accelerare il trasferimento delle risorse idriche sfruttando le opere già realizzate con l'intervento n. 1 "Interconnessione Tirso-Flumendosa".

Schema idrico Sardegna Sud Orientale: Schema n. 39 PRGA – Opere di approvvigionamento idropotabile – 2° e 3° lotto costa sud orientale fino a Villasimius

Il Progetto Generale dell'opera è suddiviso in tre lotti di cui il primo è già in corso di avanzata esecuzione.

L'importo totale di tutto l'intervento ammonta a 60,50 M€. La delibera CIPE n. 58/2003 assegna un finanziamento per i soli lavori di esecuzione di indagini in sito finalizzate alla predisposizione del Progetto Definitivo di 0,35 M€. Il soggetto aggiudicatore è L'Ente Autonomo Flumendosa ai sensi del D.L.vo 190/2002. Il progetto definitivo è in istruttoria presso il Ministero e si è in attesa del perfezionamento della procedura VIA.

Schema idrico Sardegna Sud Orientale: Completamento schema Basso Flumendosa – serbatoio di M. Perdosu

Il progetto è in corso di completamento da parte della stazione appaltante. Restano da definire con gli enti locali interessati gli aspetti relativi alla puntuale localizzazione della risorsa idrica resa disponibile e le opere di mitigazione.

Interconnessioni e potenziamento delle connessioni esistenti tra i principali sistemi idrici multisettoriali della Sardegna

In sostituzione del previsto (delibera CIPE 121 del 2001) collegamento con la Corsica, si è elaborato uno studio di prefattibilità per il sistema di interconnessione dei principali sistemi idrici multisettoriali regionali così da limitare la vulnerabilità dell'approvvigionamento idrico dell'isola, soprattutto ai fini potabili. Si sta oggi valutando, nell'ambito del Piano Stralcio di bacino per l'Utilizzazione delle Risorse Idriche in Sardegna le priorità dei diversi assi di collegamento.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE SICILIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI.

Itinerario Nord Sud: Santo Stefano di Calastra - Gela

L'opera consiste nell'ammodernamento della SS 117 "Centrale sicula" alla categoria C delle norme del vigente D.M. 11/2001 nella tratta compresa tra Santo Stefano di Calastra e lo svincolo Mulinello con l'A19 Palermo – Catania per uno sviluppo complessivo di circa 50 km. Il valore complessivo dell'opera ammonta a M€ 720,65. L'intervento è suddiviso nelle seguenti tratte:

- Lotti A2 e B1. Il lotto A2 costituisce una variante all'abitato di Reitano per un'estesa km 4,9, il lotto B1 costituisce una variante all'abitato di Mistretta per un'estesa di km 2,72. La sezione tipo adottata è la categoria C2 delle norme vigenti. Il costo della tratta, relativamente alla quale lo stato d'avanzamento progettuale corrisponde al preliminare, è pari a M€ 85,9, interamente da finanziare.
- Lotti B2, B4a, B4b. Lo sviluppo del progetto definitivo ha previsto una progettazione stradale, adeguata in corso d'opera, adottando per la piattaforma la



categoria C2 del DM 11/2001. Il costo della tratta è di M€ 180,183, interamente da reperire. Si prevede di completare la progettazione definitiva in vista dell'appalto integrato entro dicembre 2006.

- Lotti C1, C2, C3. E' in corso la progettazione definitiva. La sezione tipo adottata è la categoria C2 delle norme vigenti rispettivamente per:
 - lotto C1: dallo svincolo di Nicosia Sud allo svincolo Assoro (escluso). Il costo è di M€ 263,56, interamente da reperire.
 - Lotto C2.: dallo svincolo di Assoro allo svincolo di S.P. 7/a (escluso), per un costo di M€ 95,76. Interamente da reperire.
 - Lotto C3: dallo svincolo sulla S.P. 7/a allo svincolo SS 192. Il costo è di M€ 95,25, interamente da reperire.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS. Il finanziamento degli interventi dovrà essere richiesto al CIPE nell'ambito delle previsioni programmatiche di cui alla delibera n 121/2001.

La realizzazione di ulteriori lotti, per l'importo complessivo di M€ 265,90, è tra le priorità di medio periodo.

Itinerario Palermo- Agrigento: tratta Palermo – Lercara Freddi

Il potenziamento dell'itinerario Palermo-Agrigento, con l'adeguamento della sezione stradale a caratteristiche del tipo 3° del CNR, per la connessione dei due capoluoghi, dei relativi entroterra e dei relativi versanti costieri, già inserito nell'APQ per il Trasporto stradale stipulato nel novembre 2001 (con una previsione di costo di 1.513 miliardi di lire), è stato successivamente inserito nelle previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche individuate dalla Legge obiettivo di cui alla delibera CIPE del 21.12.2001 n. 121 di approvazione del 1° Programma delle Infrastrutture strategiche (con una previsione di costo di M€ 781.

L'itinerario Palermo-Agrigento, nel tratto da Palermo a Lercara, si sviluppa attualmente, per circa 57,48 km lungo la S.S. 121 "Catanese" e per uno sviluppo di circa 9 km lungo la S.S.189. Da Lercara Friddi ad Agrigento il collegamento si sviluppa per circa 60 km lungo tutta la SS 121 ed è attualmente una strada a due corsie caratterizzata da circa 200 immissioni non regolamentate che, insieme ad alcune anomalie geometriche del tracciato, contribuiscono ad avere una elevata incidentalità. L'APQ sul trasporto stradale individuava circa M€ 23 (delibera CIPE 142/99) da destinare alla progettazione dell'intervento di ammodernamento dell'intero itinerario.

Attualmente è stato predisposto dall'ANAS il progetto preliminare del tratto tra Palermo e Lercara Freddi, il cui costo complessivo ammonta a circa M€ 2.239. Tale progetto prevedeva i lavori di adeguamento a quattro corsie della S.S. 121 della S.S. 189 dal km 50 per il tratto Palermo-Lercara.

Recentemente l'ANAS ha rivisto il progetto adottando sezioni diverse lungo il tracciato - lasciando a 4 corsie il solo tratto Palermo – Bolognetta (12 km circa) ed a 2 corsie sino a Lercara - riducendo, in questo modo l'investimento a M€ 960. Sono allo studio ulteriori ipotesi finalizzate ad una ulteriore riduzione dei costi.

Attualmente risultano disponibili M€ 420 che la Giunta Regionale ha deliberato ripartendo le risorse FAS della delibera CIPE 35/2005.



Per il tratto da Lercara Freddi ad Agrigento l'ANAS prevede l'ammodernamento dell'attuale strada statale a due corsie ed unica carreggiata per la quale stima un fabbisogno finanziario di M€ 1.200. Tuttavia manca del tutto la progettazione, atteso che su tale tratto l'ANAS ha predisposto esclusivamente il progetto esecutivo dello svincolo di Castronovo per M€ 18,8.

Itinerario Ragusa - Catania

L'intervento prevede l'adeguamento a 4 corsie della SS 514 "Di Chiaramonte" e della SS 194 "Ragusana" fra lo svincolo con la SS 514, in prossimità di Comiso e il nuovo svincolo di Lentini dell'asse autostradale Catania – Siracusa, e conferisce all'arteria la caratteristica della categoria B extra urbana secondo la classifica del D.M. 5/11/2001 per complessivi km 68. Con delibera n. 79/2006 il CIPE ha approvato il progetto preliminare rinviando l'assegnazione dei fondi necessari all'approvazione del progetto definitivo. Il costo complessivo dell'intervento è stato quantificato in M€ 1.268,58 di cui M€ 940,43 per lavori a base d'appalto e M€ 328,15 per somme a disposizione. La parziale copertura finanziaria del progetto è così ripartita:

- ANAS M€ 49, 21 (art. 11 legge 144/99),
- Regione Sicilia M€ 100 (delibera 29/9/2005 a valere su risorse ex delibera CIPE n. 35/2005).

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS.

Completamento dell'autostrada Siracusa-Gela da Cassibile a Rosolini (Ispica).

La parte iniziale del tracciato è costituito dai lotti di Rosolini – Avola e Noto, in fase di completamento (l'apertura al traffico è prevista entro il mese di Dicembre 2006), per l'importo complessivo di M€ 248,14. Il completamento sino a Gela è articolato in ulteriori 15 lotti per un costo complessivo stimato di M€ 1.440. Le risorse attualmente disponibili ammontano complessivamente a M€ 449,228 (di cui M€ 339,260 a valere sulla L. 295 del 3/8/98, M€ 40,037 a valere sulla Legge n. 433/91 ed infine M€ 69,981 a valere sulla delibera CIPE n. 21/04). Tali risorse assicurano la copertura finanziaria dei lotti 6 e 7 – "Viadotto Scardina" e "Salvi", del lotto 8 "Modica" e, parzialmente, del lotto n. 9 "Scicli", nonché delle opere per il completamento della tratta Siracusa – Rosolini. I lotti dal 6 al 9 sono stati progettati e le relative autorizzazioni sono state, per buona parte, già rilasciate, così che le gare per l'affidamento dei lavori possono prevedersi entro il primo semestre del 2007. Per gli 11 lotti necessari al completamento risultano da reperire M€ 991,18 e, per essi, devono essere avviate le progettazioni definitiva ed esecutiva.

Sono da reperire le risorse finanziarie per il completamento del lotto 9, pari a M€ 69 e le risorse necessarie per la progettazione definitiva, stimate in M€ 25, degli ulteriori 11 lotti.

Itinerario Agrigento Caltanissetta-A19

Inserito nel 1° programma delle infrastrutture strategiche, con delibera del CIPE n. 156 del 2 dicembre 2005 è stato approvato, con prescrizioni, il progetto definitivo del primo



lotto” “Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della SS 640, tratto dal Km 9+800 al Km 44+400” (da Agrigento fino a Canicattì). Per la realizzazione di tale intervento la Regione Siciliana aveva già destinato, con delibera della Giunta regionale del 30 marzo 2005, M€ 389 delle risorse FAS assegnate con la delibera CIPE n. 20/2004. Con la delibera del CIPE n. 156 del 2 dicembre 2005 è stato assegnato all’ANAS, a completamento del finanziamento dell’opera deliberato dalla Regione, un contributo massimo di M€ 205.

E’ in corso di progettazione il II lotto, il cui costo è stimato in M€ 600, con risorse da reperire.

SISTEMI FERROVIARI

Linea ferroviaria Circumetnea di Catania * tratta Stesicoro - Aeroporto

La Ferrovia Circumetnea ha avviato un programma di potenziamento e trasformazione della propria linea ferroviaria suddivisa sostanzialmente in due componenti:

- la prima relativa alla realizzazione di una rete metropolitana nelle aree urbane di Catania e Misterbianco e nell’ambito territoriale suburbano fino ad Adrano;
- la seconda relativa all’ammodernamento di tutte le tratte comprese nella restata parte dell’attuale tracciato ferroviario attorno al vulcano tra Adrano e Riposto.

L’intervento riguarda la tratta Stesicoro – Aeroporto, che presenta un’estesa di Km 6,8, riferibile alla prima componente citata, e più precisamente alla realizzazione ed ammodernamento della tratta Aeroporto – Adrano, è inserito in legge obiettivo.

Il costo di tale intervento è di M€ 425. Con delibera CIPE del 29 marzo 2006, non perfezionata, è stato approvato il progetto definitivo con assegnazione di un finanziamento di M€ 90. Restano, pertanto, da reperire M€ 335.

Il finanziamento della tratta Nesima – Misterbianco Centro (M€ 115) si rende necessario per assicurare il completamento della tratta urbana.

Il soggetto aggiudicatore è Ferrovia Circumetnea.

Raddoppio della linea Messina – Palermo

Gli interventi rientrano nell’ambito della realizzazione delle opere ferroviarie per la velocizzazione dell’asse Messina – Palermo, con riferimento alle seguenti tratte:

- Tratta Fiumetorto – Cefalù – Castelbuono: l’intervento riguarda un’estesa complessiva di oltre 32 Km e comporta il raddoppio della tratta e l’interramento della nuova stazione di Cefalù. Il costo complessivo è di M€ 960 interamente finanziati. L’opera è suddivisa in due tratte :
 - Fiumetorto – Cefalù Ogliastrillo: i lavori sono stati affidati in data 11/10/2005 al Contraente Generale Maire Engineering S.p.A ed è in corso la progettazione definitiva.
 - Cefalù Ogliastrillo: lavori in appalto tramite Contraente Generale.



Ministero delle Infrastrutture

- Tratta Patti – Messina: il valore complessivo dell'opera ammonta a M€ 712 comprensivo del Sistema Controllo Comando (SCC).

Il soggetto aggiudicatore degli interventi è RFI S.p.A.

Linea Messina – Catania - tratta Giampileri - Fiumefreddo

L'intervento consiste nel raddoppio in variante del tratto di circa 42 km tra le stazioni di Fiumefreddo e Giampileri, la realizzazione delle stazioni di Fiumefreddo e di S. Alesso – S. Teresa e di quattro nuove fermate e il riassetto della stazione di Letojanni. Il costo dell'opera è di M€ 1.970 interamente finanziati. Il progetto preliminare è stato approvato con prescrizioni dal CIPE nella seduta del 27 maggio 2005.

L'intervento indicato nell'allegato 2 alla delibera CIPE 121/2001 comprende anche la tratta Catania – Siracusa, per la quale il Piano Prioritario degli Investimenti (PPI) di RFI, prevede solamente la realizzazione di alcuni interventi per la velocizzazione della tratta esistente, che peraltro non risulta inserita nell'APQ per il trasporto ferroviario, per un costo di M€ 76,00.

Raddoppio Fiumefreddo – Giarre, Targia – Siracusa e Catania Ognina – Catania C.le e tecnologie telecomandabili

L'opera è inserita nel Piano di Priorità degli Investimenti 2001- 2005 di RFI ed ha un costo di M€ 57, con un fabbisogno di M€ 8,47. I lavori sono in corso.

Per la tratta Catania Ognina – Catania Centrale, in sede di monitoraggio dell'APQ per il Trasporto Ferroviario al 30 giugno 2006, è stata registrata una criticità finanziaria di M€ 15 che, pertanto, sono da reperire.

Velocizzazione/Potenziamento Palermo - Trapani

L'opera è inserita nel Piano di Priorità degli Investimenti 2001- 2005 di RFI ed ha un costo di M€ 432, con un fabbisogno di M€ 419,65. Lo stato procedurale dei lavori è di progetto preliminare.

SISTEMI URBANI

Nodo di Palermo

L'opera si estende dalla stazione di Fiumetorto alla stazione di Punta Raisi/Cinisi e prevede 5 interventi:

- Il primo e il secondo, ovvero il collegamento a doppio binario di Carini con l'aeroporto Punta Raisi ed elettrificazione della linea Palermo Notarbartolo – Punta Raisi e Piraineto – Cinisi, e il raddoppio del “passante ferroviario di Palermo” dalla stazione di Palermo C.le Brancaccio a Carini, sono stati ultimati;



- Per il terzo ed il quarto, ovvero la realizzazione del Sistema di Comando e Controllo (SCC) delle due dorsali tirrenica e ionica e la realizzazione delle “Tecnologie Palermo – Fiumetorto”, i lavori sono in corso d’opera;
- Per l’ultimo lotto, ovvero la realizzazione dell’apparato Centrale Computerizzato di Palermo C.le Brancaccio è stata avviata la procedura di gara.

Il costo totale dell’opera è di M€ 978 interamente finanziati ed il soggetto aggiudicatore è RFI S.p.A.

Sono in corso valutazioni sulla possibilità di realizzare l’opera con la esecuzione di gallerie naturali in sostituzione di quelle artificiali; secondo quanto segnalato da RFI, l’adozione di diversa soluzione progettuale, comporterebbe un maggiore costo stimato in M€ 125.

HUB INTERPORTUALI

Hub interportuale di Catania

Il progetto riguarda la realizzazione di una infrastruttura che, ponendosi all’estremità del Corridoio 1, ha funzioni di raccordo tra Nord e Sud.

L’intervento si concretizza con la realizzazione di un polo logistico, un polo intermodale e degli allacci stradali e ferroviari.

L’opera si suddivide in 2 stralci che hanno un costo rispettivamente di M€ 72,65 il primo e M€ 21,49 il secondo. Complessivamente l’opera ha un costo di M€ 94,14.

Il CIPE, con delibera n. 103/2006, a seguito della maggiorazione di costo del 1° stralcio, in sede approvazione del progetto definitivo, ha determinato uno stanziamento ulteriore di M€ 3,18 a valere sulla legge 266/2005. Nella stessa delibera viene approvata la realizzazione del 2° stralcio a valere sui fondi previsti nell’APQ Trasporto Merci e Logistica (delibera CIPE 35/2005) per M€ 12,46 e sono stanziati, inoltre, M€ 8,82 a copertura totale del finanziamento del 2° lotto (legge 266/2005).

Il soggetto aggiudicatore è la Società degli interporti siciliani SpA. Relativamente al 1° stralcio le opere sono in fase esecutiva, relativamente al 2° stralcio sono state attivate le procedure di gara.

Interporto di Termini Imerese

La Regione Siciliana ha stanziato proprie risorse, pari a M€ 15, ed ha proposto l’inserimento dell’intervento nell’atto integrativo all’APQ “Logistica e Trasporto delle Merci”, che includerà anche l’Interporto di Catania



SISTEMI IDRICI

Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona

L'intervento prevede il rifacimento dell'attuale acquedotto Gela Aragona e delle opere di adduzione, l'adeguamento di alcuni serbatoi e stazioni di sollevamento esistenti, la realizzazione di due nuovi serbatoi di linea aventi funzione di compenso e di disconnessione, il collegamento con i serbatoi comunali e con l'acquedotto Favara di Burgio al fine di rendere possibile l'interscambio di portate fra i due sistemi. L'opera ha un costo di M€ 89,21 di cui M€ 35,64 a valere sull'APQ Risorse Idriche. Con delibera n. 136/2002 il CIPE ha assegnato per il triennio 2002 – 2004 l'importo complessivo di M€ 53,57. L'opera risulta, pertanto, interamente finanziata. I lavori sono stati affidati.

Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio

L'intervento prevede il rifacimento ex novo dell'attuale acquedotto Favara di Burgio e delle opere di adduzione, il collegamento con i serbatoi comunali e con l'acquedotto Dissalata Gela – Aragona al fine di rendere possibile l'interscambio di portate tra i due sistemi. Il quadro economico relativo al progetto definitivo approvato prevede un costo globale di M€ 65,90 di cui M€ 26,34 a valere sull'APQ Risorse Idriche. Con delibera 137/2002 il CIPE ha assegnato per il triennio 2002 – 2004 l'importo complessivo di M€ 39,56 a totale copertura del fabbisogno. I lavori sono stati affidati.

Acquedotto Montescuro Ovest

L'intervento consiste nella realizzazione dell'acquedotto Montescuro Ovest. Con delibera n. 88/2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo ed il finanziamento del costo dell'opera pari a M€ 86,20. Sono state avviate le procedure di gara.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE TOSCANA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Corridoio Tirrenico: completamento varianti SS Aurelia a tipologia autostradale, collegamenti con i porti e raccordi con le viabilità locali

Il progetto preliminare prevede un investimento di circa 2.900 M€ ed è in corso la procedura istruttoria prevista dalla Legge Obiettivo, ai fini della localizzazione dell'opera e della valutazione ambientale. Al riguardo, il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere positivo sul tracciato costiero, su conforme indicazione della regione Toscana. La Soc. Autostrade Toscana (concessionaria) ha in corso di predisposizione il piano economico e finanziario, dal quale si rileva una prima indicazione sulla possibilità di ridurre il contributo pubblico per la realizzazione dell'opera, anche al di sotto del 20% del costo.

Le opere connesse al tracciato fondamentale sono:



Ministero delle Infrastrutture

- il completamento della variante Aurelia da Maroccone a Chioma nel Comune di Livorno;
- il collegamento con il porto di Piombino;
- il collegamento con i porti minori e i raccordi con la viabilità locale.

La Società concessionaria è disponibile a intervenire prioritariamente per la messa in sicurezza dei punti particolarmente pericolosi della S.S.1 Aurelia.

Superstrada dei due mari “Grosseto – Fano”: completamento lotti e nuovi raccordi stradali – Tratto Grosseto – Siena.

Il collegamento della città di Grosseto alla autostrada A1 costituisce una priorità individuata dalla Regione Toscana. Gli interventi da finanziare si articolano in 6 lotti, dal 4 al 9, per i quali è disponibile la progettazione definitiva, riguardanti le tratte dal Km 27+200, in provincia di Grosseto, al km 41+600 nel Comune di Monticano, in provincia di Siena, per l'importo complessivo di M€ 401,95. Ai lotti menzionati vanno aggiunti gli interventi relativi al lotto 0 – Siena-Bettolle – dell'importo di M€ 60,00, e quelli relativi ai nodi di Grosseto, Siena ed Arezzo.

Potenziamento autostrada A11 Firenze Mare

La Regione Toscana ha segnalato la priorità della realizzazione della terza corsia autostradale della A11, nel tratto Firenze-Pistoia, subordinata all'inserimento in un quinto atto aggiuntivo da stipulare con ANAS. Allo stato attuale, si rileva la mancanza di un'adeguata previsione di copertura finanziaria, utile a dar corso alla proposta che, per altro, deve anche acquisire tutti i previsti nulla-osta, anche se la Regione Toscana sottolinea che l'opera riscuote il consenso del territorio. Autostrade per l'Italia ha dichiarato la propria disponibilità a procedere alla redazione degli elaborati progettuali.

SISTEMI FERROVIARI

AV/AC Bologna – Roma: Completamento del tratto toscano, compresa la realizzazione del nodo di Firenze, con interrimento della stazione

Per la realizzazione del nodo di Firenze, inserito nella programmazione ordinaria di RFI, è previsto in impegno finanziario di M€ 1.493,60, la cui copertura era posta a carico dell'ISPA e, pertanto, rimane da confermare; è in corso la gara di appalto con la verifica delle offerte e si prevede a breve la consegna dei lavori. Il completamento della AV/AC Bologna - Firenze presenta un ulteriore fabbisogno di M€ 651,00.



Polo Tecnologico ferroviario (Firenze Sesto Fiorentino): Ulteriore fase progettuale

È in fase di elaborazione avanzata il progetto di completamento del polo tecnologico, per il quale si rende necessario un ulteriore finanziamento di M€ 11,00.

Potenziamento linea ferroviaria Pistoia-Lucca

R.F.I. ha predisposto il progetto definitivo per un importo di M€ 180,00. La Regione si è dichiarata disponibile al cofinanziamento dell'intervento con fondi FESR.

Raccordi ferroviari Livorno-Pisa

R.F.I. sta elaborando lo studio di fattibilità per un importo stimato di M€ 250,00. La Regione si è dichiarata disponibile al cofinanziamento dell'intervento con fondi FESR.

Raddoppio linea ferroviaria Parma – La Spezia

Il completamento del raddoppio della linea Pontremolese, sulla quale è in corso la realizzazione della tratta Solignano – Fornovo con un costo di M€ 280,00, interamente finanziati, prevede la realizzazione delle nuove tratte di linea Parma – Fornovo, Berceto Pontremoli e Pontremoli Chiesaccia. L'opera, che è inserita in Legge Obiettivo ed è dotata di progetto preliminare inviato al CIPE, ha un costo totale di M€ 2.194,00, così suddiviso:

- raddoppio Parma – Fornovo, con un costo di M€ 650,00;
- raddoppio Berceto – Pontremoli (galleria di valico), con un costo di M€ 924,00;
- raddoppio Chiesaccia – Pontremoli, per un costo di M€ 620,00.

HUB INTERPORTUALI

Livorno – Guasticce: Opere varie

Sono previsti interventi di viabilità ed urbanizzazione primaria per complessivi M€ 26,00, interamente da reperire. Risulta disponibile la progettazione definitiva.

HUB PORTUALI

Le priorità di intervento sui porti di Livorno, Massa Carrara e Piombino saranno definite con la Regione Toscana attraverso la sottoscrizione di un'intesa sulla "Piattaforma logistica costiera".



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE UMBRIA



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Nodo stradale di Perugia

Consiste nella bretella di collegamento tra la E45 all'altezza dello svincolo di Madonna del Piano ed il raccordo autostradale Perugia Bettolle nei pressi di Corciano, nonché nella variante alla E45 da Madonna del Piano a Collestrada.

Il progetto preliminare del tratto da Madonna del Piano a Corciano è alla conferma di approvazione da parte del CIPE previsto entro il mese di novembre 2006 per l'importo di 486,75 M€ oltre a 24,056 M€ per opere accessorie-variante Pievaiola, mentre per il tratto Madonna del Piano Collestrada occorre che venga formalizzato il parere favorevole del Ministro per le attività culturali, già espresso dal Direttore Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio in data 12 giugno 2003, e sottoposto alla conferma di approvazione da parte del CIPE.



Ministero delle Infrastrutture

Il costo dell'intero nodo di Perugia, compreso il tratto tra Madonna del Piano e Collestrada, è stimato in 732,43M€. La copertura finanziaria dell'opera già in parte assicurata con Delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Anas del 17 aprile 2003 sarà completata in sede di presentazione del progetto definitivo riferito alle due tratte dell'intero Nodo.

Il soggetto aggiudicatore è l'ANAS.

Quadrilatero Umbria-Marche

L'opera prevede il completamento dei collegamenti tra Foligno e Civitanova Marche e tra Perugia e Ancona, nonché la realizzazione della Pedemontana delle Marche tra Fabriano e Muccia/Sfercia.

Il progetto è articolato in due maxilotti; il piano finanziario ha previsto per il primo maxilotto, l'importo di M€ 1.295,54 e per il secondo, l'importo di M€ 797,98 per un totale di M€ 2.093,50.

Per la copertura finanziaria, sono disponibili fondi pubblici di M€ 469,90, per il primo maxilotto e di M€ 593,00, per il secondo, per complessivi M€ 1.063,06.

Tutte le risorse disponibili a vario titolo, compresi i ribassi d'asta, devono essere utilizzate per la realizzazione degli assi principali. Per la Perugia – Ancona, il ribasso d'asta del 2° maxi lotto deve essere utilizzato per il completamento del 5° lotto, attualmente in fase di realizzazione in parte a due corsie.

Al fine del completamento dell'intervento si dovrà operare attraverso:

- la verifica dell'intero progetto sotto gli aspetti tecnico-progettuali e finanziari;
- l'utilizzazione dei ribassi d'asta;
- la verifica della disponibilità di risorse private, inizialmente stimate in M€ 436,27.

Sulla base di queste condizioni si potrà intervenire nel completamento del Quadrilatero infrastrutturale per lotti funzionali dotati della necessaria copertura.

Il soggetto aggiudicatore degli interventi è la Quadrilatero s.p.a.

Riqualificazione E45 tratto Orte – Ravenna

Si tratta del completamento della strada a scorrimento veloce; l'opera si sviluppa sull'attuale tracciato della E45, che partendo da Civitavecchia, interessa Orte, Perugia, Forlì per collegarsi con Ravenna. Il tratto che interessa la Regione Umbria si sviluppa dal comune di Narni al comune di S. Giustino.

Il costo dell'intera opera ammonta a 6.561,12 M€, con risorse da reperire. È stato redatto il progetto preliminare e l'opera potrà essere realizzata per tratte.

La E45 rappresenta ormai per il suo stato una emergenza che richiede nell'immediato interventi diffusi di manutenzione straordinaria e interventi di messa in sicurezza.



Asse viario Fano-Grosseto – Tratto 5: Le Ville-SelciLama(E45) e Selci Lama – galleria della Guinza.

L'itinerario comprende 270 Km ed una parte è già aperta al traffico, una parte è in corso di realizzazione, una parte in appalto ed infine un'ultima parte è ancora in fase di progettazione.

Il tracciato si sviluppa per il 63% in Toscana, solo il 5% in Umbria ed il restante nelle Marche.

Vi sono problemi sulla localizzazione del tracciato nella parte Toscana da risolvere d'intesa con la regione Toscana e il comune di Monterchi, e nella parte Umbra da risolvere con i Comuni di Città di Castello, di S.Giustino e Citerna.

I tratti umbri sono: Lotto 1 da "Le Ville a Selci-Lama", con un costo stimato di 275M€ e Lotto 2 da "Selci-Lama alla galleria della Guinza, con un costo stimato di 275 M€. Per entrambi i lotti sono da reperire i relativi fabbisogni finanziari.

Terni Rieti: tratto Terni-confine regionale

L'intervento consiste nella realizzazione del collegamento tra lo svincolo di Terni est e il confine regionale a Moggio, verso Rieti per una lunghezza di circa 10 Km, con il quale viene completato il raccordo autostradale Civitavecchia-Terni-Rieti.

Il progetto preliminare è stato approvato con delibera CIPE n.13 del 19/12/2003.

Il costo complessivo dell'intervento stimato nel definitivo era pari a 234,7 M€.

L'esito della gara per appalto integrato ha portato all'affidamento dell'opera per un importo di 138 M€.

I lavori di completamento da Terni fino al confine regionale sono in fase di esecuzione.

SS 219 di Gubbio e Pian d'Assino

Consiste nella realizzazione dell'adeguamento della SS. 219 da Gubbio a Umbertide, riqualficata come statale, suddivisa in due lotti: 1° Lotto Gubbio-Mocaiana, il costo è stimato in 27,17M€ e 2° Lotto Mocaiana- Umbertide, il cui costo è stimato in 132,83M€.

La priorità di intervento riguarda il 1° lotto (Gubbio-Mocaiana) per il quale la Regione si è resa disponibile ad anticipare la somma occorrente pari a 27,17M€.

È stata sottoscritta una convenzione tra la Regione e l'ANAS Spa per l'appalto e la realizzazione dei lavori. Si prevede di procedere alla pubblicazione della gara di appalto entro il mese di gennaio 2007.



SS 220 Pievaiola – variante esterna Tavernelle e Osteria Vecchia

L'intervento riguarda la realizzazione di un tratto stradale in variante alla strada ex statale n.220 "Pievaiola", compreso tra la località Tavernelle (Km 27+050) e la località Osteria Vecchia (Km 18+270). La variante ha una lunghezza complessiva di 8.780 metri.

Il costo stimato ammonta a 34,44M€, di cui 27,5 M€ a carico dell'ANAS e la parte restante di 6,94 M€ a carico della Regione.

Il progetto è all'esame dell'ANAS; conclusa la fase istruttoria si procederà all'appalto la cui gara è previsto venga pubblicata entro il mese di gennaio 2007.

Strada delle Tre valli – Tratto Flaminia (Eggi)/ E45 (Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina

L'intervento prevede il collegamento viario da Eggi (Spoleto) ad Acquasparta, in variante e adeguamento della SS 418, per una lunghezza di 20 Km circa a 4 corsie, diviso in 3 tratti: da Eggi a S.Sabino, da S.Sabino a Madonna di Baiano e dal tratto Madonna di Baiano ad Acquasparta.

Il costo stimato ammonta a 615,89 M€, oltre a 14,56 M€ già finanziati dal CIPE per il tratto Eggi – S. Sabino.

Il progetto preliminare è stato approvato, con prescrizioni, dal CIPE con delibera n.146 del 2 dicembre 2005. La copertura finanziaria sarà effettuata in sede di esame del progetto definitivo, tenendo conto delle prescrizioni del CIPE. La progettazione definitiva è stata inoltrata al Ministero delle Infrastrutture.

SS. n°3 "Via Flaminia": tronco Foligno – Osteria del Gatto; lotto 6°

È stata predisposta perizia di variante (con aumento delle somme a disposizione) per consentire il completamento del lotto e, con esso, dell'intera variante alla "Flaminia", nel tronco Foligno – Osteria del Gatto.

La suddetta perizia è all'esame dell'Ispettorato 2° (Area Centro) e, presuntivamente, comporterà un aumento di spesa di circa 8,5 M€, interamente da reperire.

Considerata la strategicità dell'intervento e l'alta priorità determinata dall'urgenza di completamento dell'opera, si conferma la necessità di prevederne il finanziamento.

SISTEMI FERROVIARI

Raddoppio della Direttrice Orte-Falconara

La linea Orte Falconara ha una lunghezza di 205 km di cui 134 a binario unico. La Orte - Terni e la Spoleto Foligno sono a doppio binario, mentre Terni Spoleto e Foligno – Fabriano sono in attesa di raddoppio. Le priorità di intervento riguardano le seguenti tratte:



Spoletto Terni: Nell'intervento è compresa la costruzione di una nuova sottostazione elettrica, nonché nuovi apparati per garantire la sicurezza nelle stazioni. Il tratto Terni-Spoletto consiste nella realizzazione di una nuova linea ferroviaria a semplice binario con tracciato diverso da quello della linea attuale e costituisce un collegamento diretto tra le stazioni di Terni e Spoleto di lunghezza pari a 22 Km circa e si svolge quasi interamente in galleria.

Il progetto preliminare è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 68 del 29 maggio 2005.

Il costo stimato è di 532 M€, le risorse finanziarie pari a 529 M€ trovano copertura nel contratto di programma RFI 2001-2005, il fabbisogno residuo è di 3,34 M€.

La progettazione definitiva è in corso.

Nera-Narni, Castelpiano-Montecarotto, Fabriano-P.M. 228 (Posto di Movimento-Stazione tecnica dedicata al superamento dei treni) e **Spoletto Campello**.

Gli interventi ricadono nei territori delle Regioni Umbria e Marche. Il costo complessivo dell'intervento è di 309,02 M€, con finanziamento a carico del contratto di programma RFI, e necessita di una copertura residua di 34,59 M€.

Per quanto riguarda la tratta umbra il costo ammonta a 154,51 M€, di cui 137,22M€ con risorse già assegnate e 17,29 M€ da assegnare.

Sono stati progettati ulteriori raddoppi nella tratta Foligno-Fabriano, in Umbria e nelle Marche. Il progetto, che sviluppa per un'estensione di 54 Km di cui 48 in territorio umbro, è compreso tra la radice già predisposta in uscita della stazione di Foligno e l'analoga predisposizione già realizzata, in approccio alla stazione di Fabriano. Verrà realizzato prevalentemente in variante di tracciato e in galleria.

Il progetto preliminare dell'intervento è stato approvato in linea tecnica dal CIPE con delibera n.87 del 29 marzo 2006.

Il costo è stimato in 1.868 M€, oltre 50 M€ per ottemperanza alle prescrizioni di organi istituzionali competenti. Il costo complessivo di 1.918,5 M€, con risorse da reperire a valere sui fondi della legge obiettivo.

Velocizzazione Foligno Perugia (I Lotto) tratta Foligno-Terontola

Il progetto prevede il rinnovamento del binario in alcune tratte della linea, il consolidamento del rilevato di alcune tratte, nonché la realizzazione di posti di movimento.

Il costo ipotizzato da RFI dell'intera tratta ammonta a 414,00 M€ interamente da finanziare e realizzabile in quattro lotti. Il costo del primo lotto, che riguarda il tratto Foligno Ponte S. Giovanni, del quale RFI ha segnalato la necessità di finanziamento prioritariamente è pari a 58 M€.



SISTEMI URBANI

Minimetrò di Perugia

L'opera riguarda un sistema di trasporto urbano completamente automatico, costituito da 25 vetture trainate da una fune che viaggiano a circa 25 Km/h e collegano le aree periferiche al Centro storico. Il costo ammonta a 95 M€.

Le risorse risultano finanziate da fondi statali in parte ex Legge 211/92 e in parte ex Legge 641/96.

A seguito dell'incremento di costo si rendono necessari ulteriori fondi pubblici per 21,43 M€.

Il primo lotto è in fase di realizzazione e la sua ultimazione è prevista nel primo semestre del 2007.

HUB AEROPORTUALI

Aeroporto di S. Egidio

Sono stati programmati dalla Regione una serie di interventi di potenziamento tra cui l'ampliamento dell'aerostazione, il prolungamento della pista di atterraggio (lavori in corso), l'ampliamento dei piazzali di sosta, la realizzazione della caserma dei Vigili del Fuoco ed i parcheggi. Il costo stimato ammonta a 25,10 M€, di cui risultano assegnati 11,12 M€ e da reperire 13,98 M€.

HUB INTERPORTUALI

Piastre logistiche Umbre (Terni-Narni, Foligno, Città di Castello/S.Giustino).

La piattaforma logistica umbra comprende le piattaforme logistiche di Terni-Narni, di Foligno e di Città di Castello/S.Giustino.

La prima piattaforma è ubicata in un'area di oltre 20 ettari, compresa tra la via Marattana e la fascia di infrastrutture viarie e ferroviarie che collegano i due comuni di Terni e Narni lungo la valle del fiume Nera.

La seconda è ubicata nell'area di "Case Ventura" compresa tra la linea ferroviaria Orte-Falconara e l'aeroporto. Sarà collegata alla rete viaria principale attraverso la SS Flaminia e alla rete ferroviaria mediante l'impianto di movimento della stazione di Foligno.



Ministero delle Infrastrutture

La terza è situata tra le zone industriali dei due Comuni di Città di Castello e San Giustino, in corrispondenza del nodo stradale tra l'E45 Orte-Cesena e il futuro collegamento stradale della E-78.

Il costo dell'opera ammonta M€ 58,56.

Con delibera CIPE n.15 del 27 maggio 2004 è stato approvato il progetto preliminare delle tre piattaforme ed ha assegnato un contributo pari al 50% del costo dell'opera, a valere sulla legge n.166/2002.

Il soggetto aggiudicatore è la Regione Umbria.



**PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI
REGIONE VALLE D'AOSTA**



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Trafo autostradale del Gran San Bernardo – Galleria di sicurezza

Al fine di dare garanzie di sicurezza al traforo del Gran San Bernardo del collegamento Italia Svizzera è stata prevista la realizzazione di una galleria di servizio parallela al tratto esistente. Il progetto esecutivo dell'opera prevede un costo di 24 M€, limitatamente alla tratta italiana. L'autostrada è in concessione alla Società Italiana Traforo del Gran San Bernardo e sono da valutare le modalità di realizzazione dell'opera sia sotto il profilo finanziario che sotto quello dell'esecuzione.

Completamento SS 27 di accesso al traforo del Gran San Bernardo



Ministero delle Infrastrutture

L'intervento è finalizzato all'eliminazione dell'attraversamento degli abitati di Etroubles e Saint Oyen con la costruzione di un percorso in variante della lunghezza di 3,5 km circa. L'attuale tracciato della Strada Statale 27 è caratterizzato da una carreggiata particolarmente stretta incompatibile con la rilevante componente di traffico pesante che interessa l'arteria che adduce al traforo del Gran San Bernardo.

L'Anas, da più anni, ha inserito l'intervento nei propri programmi pluriennali collocandolo nella fascia di priorità più elevata. Il consiglio di Amministrazione dell'Anas ha approvato nell'anno 2005 il progetto definitivo dell'opera propedeutico all'appalto integrato ed ha ravvisato la possibilità di suddivisione dell'intervento in due lotti funzionali. Il costo dei lavori è stimabile in 133 M€. L'opera è ritenuta prioritaria dall'Amministrazione regionale e dalla società di gestione del Traforo Sitrab che si è assunta l'onere della progettazione.

Trafo autostradale del Monte Bianco

Non è in corso alcuna iniziativa in quanto in data 6.10.2006 il Consiglio Regionale della Valle D'Aosta ribadisce il suo "NO" al raddoppio del Tunnel che produrrebbe un eccessivo ed insostenibile aumento del traffico merci in transito in Val D'Aosta. Il Soggetto Competente per i lavori è la Società per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.. La Società ha richiesto una proroga della convenzione al 31/12/2050 a parziale ristoro dei danni derivanti dall'incidente del marzo 1998. La Commissione europea si è pronunciata favorevolmente.

FERROVIE

Aosta - Martigny

Il progetto della direttrice ferroviaria del Gran San Bernardo è stato presentato in data 10/03/2003 con progetto a firma della Regione Valle D'Aosta d'intesa col Canton du Valais, al Ministero delle Infrastrutture per l'istruttoria secondo le procedure del d.lgs n.190/2002 (Legge Obiettivo). A seguito della presentazione del progetto, il Ministero dell'Ambiente ha richiesto documentazione di perfezionamento ai fini dell'attivazione della procedura VIA. I rappresentanti svizzeri evidenziano che la Confederazione è già totalmente impegnata su altri fronti (Tunnel Loetschberg e S. Gottardo) e, pertanto, appare impossibile al momento qualsiasi decisione strategica sulla direttrice in argomento.

Modernizzazione tratta ferroviaria Aosta-Chivasso

La tratta ferroviaria Aosta-Chivasso, realizzata ormai da oltre un secolo, richiede diffusi interventi di modernizzazione e adeguamento.



Ministero delle Infrastrutture

In quest'ottica, la Regione ha firmato nel 2004 un apposito Accordo di programma quadro con i Ministeri competenti e RFI, per avviare le prime azioni e predisporre un organico studio di fattibilità.

Il documento, elaborato dal Politecnico di Torino, sulla base di precedenti studi di RFI, ha individuato una serie di interventi, sia in territorio valdostano, sia piemontese; per quanto concerne la Valle d'Aosta, si evidenzia, in ordine di priorità:

- il by-pass della stazione di Chivasso - 10 M€;
- la variante tra Verres e Chatillon - 278 M€;
- l'elettificazione della tratta Aosta-Ivrea - 109 M€;
- l'adeguamento di curve distribuite lungo la linea - 3 M€.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI REGIONE VENETO



PROGETTO PER LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E DELLA CITTÀ DI VENEZIA

Progetto Mo.Se. ed opere strettamente connesse

Il Sistema Mose per la difesa dalle acque alte rappresenta il "cuore" di un vastissimo Piano di interventi di salvaguardia, in corso di attuazione in laguna e negli abitati lagunari, che nel suo insieme si configura come uno tra i più grandi impegni dello Stato nell'ambito della difesa e tutela dell'ambiente.

Il Piano generale degli interventi di competenza dello Stato è stato formulato sugli indirizzi emessi dal Comitato ex art. 4 legge speciale 798/84 e contiene le conclusioni di anni di confronti, di studi e di progettazioni generali con i quali sono state esaminate alternative diverse ed è stata valutata la fattibilità delle opere con riguardo alla loro compatibilità ambientale.



Il Piano è stato approvato dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque, dallo stesso Comitato ex art. 4 nel 1991 e dal Parlamento che lo ha richiamato, nella legge speciale 139/92, come riferimento per lo sviluppo e il finanziamento degli interventi programmati, realizzati e tuttora in corso.

Per la difesa completa di Venezia e degli abitati lagunari dalle acque alte di qualunque livello anche in previsione di un aumento del livello del mare, è stato elaborato un sistema combinato di tipologie di opere che prevede la chiusura temporanea di tutte le tre bocche di porto, attraverso un sistema di “opere mobili” integrati da una serie di “opere complementari”, congiuntamente a interventi di difesa locale delle aree urbane più basse sull’acqua, per le maree che determinano gli allagamenti più frequenti.

Le opere mobili sono costituite da schiere di paratoie che in condizioni normali di marea sono piene d'acqua e restano adagate nelle strutture di alloggiamento realizzate sul fondale del canale di bocca (ciascuna paratoia ha un lato vincolato alle strutture di alloggiamento con cerniere). Quando è prevista una marea superiore ai + 110 cm, le paratoie vengono svuotate dall'acqua mediante immissione di aria compressa così da farle sollevare, ruotando attorno all'asse delle cerniere, fino ad emergere e bloccare il flusso della marea. Successivamente, quando la marea cala, e in laguna e in mare si raggiunge lo stesso livello, le paratoie vengono di nuovo riempite d’acqua e tornano ad adagiarsi nei propri alloggiamenti. Le bocche restano chiuse per la sola durata dell'acqua alta (in media 4 ore e mezza, compresi i tempi per le manovre di apertura e chiusura).

Fanno parte del “sistema MOSE” anche le opere complementari alle bocche di porto, atte ad aumentare gli attriti e dunque smorzare la vivacità delle correnti di marea alle bocche attenuando i livelli delle maree più frequenti. Esse consistono in tre dighe a sud delle bocche di porto, nel rialzo da – 16 a – 14 m di lunga parte del fondale di Malamocco. Le difese locali si attuano rinforzando e “alzando” rive e pavimentazioni nelle aree urbane più basse sull’acqua in modo permanente e compatibile con le condizioni altimetriche, architettoniche e funzionali

L’integrazione e la “collaborazione” tra opere mobili, opere complementari e difese locali definiscono un sistema di difesa estremamente funzionale che consente, tra l’altro, di ridurre al massimo il numero di chiusure delle bocche di porto (3/5 volte all’anno con l’attuale livello del mare). In questo modo, il sistema MOSE è anche in grado di garantire la qualità delle acque, la tutela della morfologia e del paesaggio, il mantenimento dell’attività portuale. In particolare per garantire l’operatività del porto il Sistema MOSE prevede inoltre una conca di navigazione alla bocca di Malamocco che ha una lunghezza utile di 370 m ed è in grado di assicurare la continuità operativa e l’accessibilità al porto delle navi commerciali.

L’intervento, in corso di realizzazione, è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di M€ 4.271,63 con risorse assegnate di M€ 1.579,83 e un fabbisogno residuo di M€ 2.691,80.



SISTEMI STRADALI E AUTOSTRADALI

Nogara – mare

Il progetto prevede la realizzazione di un tracciato con caratteristiche autostradali che permetta il collegamento tra i territori delle province di Verona e Rovigo, utilizzando il corridoio individuato dalla S.S. 434 “Transpolesana” che costituisce un asse viario strategico esistente da potenziare e riqualificare.

L'intervento è oggetto di una finanza di progetto per cui è intervenuta la dichiarazione di pubblico interesse da parte della regione Veneto per un importo complessivo di 1.200 M€ con una richiesta di contributo pubblico di 50 M€ già stanziati dal bilancio regionale 2006.

La regione richiede l'inserimento dell'opera in Legge Obiettivo solo per le procedure.

Grande Raccordo Anulare di Padova

Il progetto prevede un sistema viario di connessione delle aree urbane di Padova e di Venezia alle direttrici di attraversamento. Obiettivi dell'intervento sono il completamento della rete superstradale di Padova, il completamento dell'anello esterno di Padova con collegamenti diretti alla viabilità esterna, viabilità alternativa alla A4 nell'attraversamento di Padova e l'alleggerimento del traffico pesante su alcuni rami della viabilità ordinaria che attraversano i centri urbani.

Il costo stimato dell'intervento, inserito in Legge Obiettivo e attualmente in fase di progetto preliminare, è di M€ 600,00, con risorse assegnate pari a M€ 560,00 e un fabbisogno residuo di M€ 40,00, già stanziati dal bilancio regionale.

A4 Venezia – Trieste. Ampliamento a tre corsie: tratto Quarto d'Altino – Villesse

L'itinerario dell'A4 tra Venezia e Trieste si svolge su una sezione autostradale a 2 + 2 corsie per senso di marcia, sezione insufficiente ai volumi di traffico attuali. Il progetto che prevede il potenziamento con 3 + 3 corsie permetterà il decongestionamento dell'autostrada in questione.

L'intervento relativo alla tratta Quarto d'Altino – Villesse è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di M€ 373,43, risorse assegnate di M€ 78,43 ed un fabbisogno residuo di M€ 295,00 che tiene conto degli extracosti derivanti dalle interferenze con la linea TAV. Lo stato della progettazione è definitivo.

Superstrada Pedemontana Veneta

L'opera si sviluppa nel contesto del Corridoio europeo 5, ove la rete stradale nazionale mostra maggiori problemi a causa della forte saturazione delle arterie esistenti. Il progetto non riguarda solo la realizzazione di una superstrada, ma ha l'obiettivo di riordinare e riorganizzare l'intero sistema viario del territorio di riferimento per



Ministero delle Infrastrutture

migliorare i livelli complessivi di qualità e di sicurezza in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale, consentendo modifiche sostanziali all'assetto della mobilità stessa sull'intero Nord – Est.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di M€ 1.989,69 con risorse interamente assegnate. Sono in corso le procedure di gara.

Sistema delle tangenziali Venete

L'opera si sviluppa parallelamente all'A4 nelle province di Verona, Vicenza e Padova. Si tratta di un'infrastruttura fondamentale sia per migliorare i livelli di servizio dell'A4 che per garantire la sicurezza della circolazione. E' in corso la presentazione alla regione Veneto di una proposta di finanza di progetto per un importo complessivo di 1.250 M€ senza richiesta di contributo pubblico. E' necessario inserire l'opera in Legge Obiettivo solo per le procedure.

Autostrada Valdastico Nord

Si tratta di un'opera prioritaria per il completamento dell'itinerario nord-sud e per il collegamento dell'area vicentina con l'asse del Brennero. La realizzazione di questa infrastruttura consentirebbe anche di decongestionare il nodo autostradale di Verona e l'autostrada del Brennero fino a Rovereto. Il costo previsto per l'intervento è di 1.350 M€. La regione chiede l'inserimento dell'intervento in Legge Obiettivo.

Passante autostradale di Mestre

Si tratta di un'opera fondamentale per risolvere i problemi di intasamento del nodo di Mestre, inserita in Legge Obiettivo. L'infrastruttura, in fase di avanzata realizzazione, costituisce un by-pass all'attuale tangenziale ormai a livello di saturazione. Per poter portare a completamento l'intervento è necessario risolvere i residui problemi finanziari legati alla contrazione del mutuo da parte dell'ANAS S.p.a.

Opere complementari al Passante di Mestre

Si tratta di un complesso di interventi di viabilità di secondo livello funzionali sia al Passante di Mestre che alla soluzione di problemi viabilistici dei comuni interessati dall'infrastruttura principale. Gli interventi, inseriti in Legge Obiettivo e finanziati per 106 M€, di cui 81 M€ dal bilancio regionale e 25 M€ dal bilancio dello Stato, sono in fase di avanzata progettazione.

Romea Autostradale

Si tratta di un'opera, inserita in legge Obiettivo, che fa parte di un intervento di finanza di progetto, già dichiarato di pubblico interesse da ANAS S.p.a., che riguarda l'intero corridoio Orte – Cesena – Venezia. Si ribadisce la priorità della realizzazione del tratto



Cesena – Ravenna – Venezia sia per la funzione di congiungimento tra i porti di Venezia e Ravenna attualmente garantita da viabilità non adeguata sia per risolvere i problemi di incidentalità della direttrice che presenta livelli tra i più elevati dell'intero Paese.

SISTEMI FERROVIARI

AV/AC Torino – Milano – Venezia – Trieste

L'asse AV/AC Torino – Milano – Venezia – Trieste è considerata elemento portante della rete ferroviaria italiana dal Piano generale dei trasporti e della logistica. La suddetta linea costituisce parte integrante della direttrice Lione – Torino – Milano – Verona – Padova - Venezia – Trieste – Divaccia – Lubiana – Budapest e si inserisce così nella rete transeuropea ad alta velocità in costruzione, ponendosi quale componente fondamentale per lo sviluppo del Corridoio 5 di congiunzione lungo l'asse Est – Ovest ed assolvendo ad un ruolo di raccordo dei collegamenti ferroviari con i Paesi confinanti attraverso i valichi alpini.

Con riferimento alla regione Veneto, devono considerarsi prioritari i seguenti interventi:

- rete **AC/AV Milano Verona**. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di M€ 2.596,50 e risorse assegnate pari a M€ 104,85 ed un fabbisogno residuo di M€ 2.491,65. La progettazione è in fase definitiva.
- rete **AC/AV Nodo di Verona**. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo per un costo stimato di M€ 657,00 e risorse assegnate pari a M€ 3,00 ed un fabbisogno residuo di M€ 354,00. La progettazione è in fase preliminare.
- rete **AV/AC Venezia – Trieste. Tratta Venezia – Ronchi**. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo per un costo stimato di M€ 2.100,00 e risorse assegnate pari a M€ 3,20 ed un fabbisogno residuo di M€ 2.096,80. La progettazione è in fase preliminare.
- rete **AV/AC Verona - Padova**. L'intervento è inserito in Legge Obiettivo, con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di M€ 4.483,00 e risorse assegnate pari a M€ 156,30 ed un fabbisogno residuo di M€ 4.326,70. La progettazione è in fase definitiva.

Sistemazione del nodo di Venezia Mestre

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 106,58, risorse assegnate pari a M€ 96,58 per un fabbisogno residuo di M€ 10,00.



Raddoppio Bologna – Verona

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 446,16, risorse assegnate pari a M€ 423,11 per un fabbisogno residuo di M€ 23,05.

Potenziamento tecnologico Bologna – Verona – Brennero

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 68,44, risorse assegnate pari a M€ 66,47 per un fabbisogno residuo di M€ 1,97.

Potenziamento del nodo di Verona

L'intervento, in programmazione RFI, è in corso di realizzazione, con un costo stimato di M€ 55,39, risorse assegnate pari a M€ 51,39 per un fabbisogno residuo di M€ 4,00.

HUB AEROPORTUALI

Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia

Gli obiettivi dell'intervento si sintetizzano nel collegamento, con un raccordo ferroviario rapido ed efficace, del centro storico della città di Venezia con l'aeroporto "Marco Polo", terzo aeroporto italiano per numero di voli e passeggeri, nonché nella integrazione del nuovo collegamento nell'ambito del sistema ferroviario metropolitano regionale (S.F.M.R.) la fine di consentire l'accesso al principale scalo aereo del Veneto da tutti i bacini di traffico serviti dal S.F.M.R. Il progetto è predisposto in modo da risultare compatibile con il tracciato della AV/AC Venezia – Trieste passante in adiacenza all'aeroporto veneziano.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo con finanziamenti approvati dal CIPE per un costo stimato di M€ 223,92, corrispondenti al fabbisogno residuo. La progettazione è in fase definitiva.

Collegamento ferroviario Aeroporto di Verona

L'obiettivo dell'intervento è di consentire un rapido collegamento tra il centro di Verona e l'aeroporto "Valerio Catullo". L'intervento è inserito in Legge Obiettivo per un costo stimato di 90,40 M€ con risorse assegnate di 1,00 M€ e un fabbisogno residuo di 89,40 M€. La progettazione è a livello preliminare.



HUB PORTUALI

Collegamenti con il porto di Venezia

Si tratta di un complesso di interventi di viabilità atti a migliorare l'accesso al porto di Venezia. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, comporta a livello di progettazione preliminare un investimento di 40,00 M€.

SISTEMI URBANI

Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto – II fase tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Antino/Portogruaro, Padova/Monselice

Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale che interessa l'area centrale del Veneto, consente di cambiare le modalità di trasporto pubblico in Veneto per trasferire almeno il 13% dell'attuale mobilità su gomma.

La seconda fase del progetto, inserito in Legge Obiettivo, riguarda le tratte Vicenza/Castelfranco, Treviso/Conegliano, Quarto d'Antino/Portogruaro, Padova/Monselice e presenta un costo stimato di M€ 140,00 di cui M€ 56,00 stanziati dalla regione, per un fabbisogno residuo di M€ 84,00. La progettazione è in fase definitiva.

Sublagunare di Venezia

Si tratta di un intervento fondamentale per la mobilità di Venezia. L'opera consiste in un sistema di collegamento tra l'aeroporto ed il centro storico che consentirebbe di sostituire un numero notevole di linee urbane con beneficio per il contenimento del moto ondoso. L'intervento, inserito in Legge Obiettivo, è oggetto di una finanza di progetto attivata dal comune di Venezia per un importo complessivo di 650 M€ di cui 290 M€ già assentiti.

SCHEMI IDRICI

MOSAV – Modello strutturale degli acquedotti del Veneto

Si tratta di un complesso di interventi, inseriti in Legge Obiettivo, di carattere acquedottistico indispensabile per l'alimentazione idrica del Veneto meridionale che soffre di notevoli problemi di rifornimento di acqua potabile. Gli interventi, per un importo complessivo di 710 M€ sono interamente finanziati o direttamente dalla regione o tramite interventi di finanza di progetto.



Ministero delle Infrastrutture

3. PROVINCE AUTONOME



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO



SISTEMI FERROVIARI

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Galleria di base del Brennero

Sulla base di un accordo tra Italia ed Austria, si è dato avvio al nuovo asse ferroviario del Brennero ed, in particolare, alla realizzazione del tunnel ferroviario di base, per il quale è stato stimato un costo complessivo 4.500 M€, di cui 2.550 M€ per la tratta italiana. Parte del finanziamento sarà a carico dell'Unione Europea.

Con delibera n.89 del 20 dicembre 2004 il CIPE approva il progetto preliminare dell'intervento ed assegna un contributo di 45 M€ (50% di parte italiana), a valere sulla legge n.166/2002 (legge obiettivo), per le attività di studi ed indagini connesse con il progetto definitivo.



La sua realizzazione avverrà tramite una società europea BBT, alla quale parteciperà una società per azioni di diritto italiano TFB.

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Raddoppio Fortezza-Verona

Il raddoppio della tratta Fortezza – Verona costituisce l'opera principale per l'accesso da sud al tunnel di base del valico del Brennero. Il costo totale dell'intervento è stimato in circa 8 miliardi di Euro dei quali 3,8 per le tratte prioritarie da realizzare in concomitanza con i lavori del tunnel di base del Brennero. Rientrando tra le opere che concorrono alla formazione del sistema globale Monaco-Verona, che prevede la integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, è previsto un concorso del capitale privato al finanziamento dell'opera, attraverso un sistema tariffario integrato che consenta alla Società concessionaria autostradale "Autostrada del Brennero Spa" di intervenire significativamente nel finanziamento delle predette tratte prioritarie dell'accesso sud.

Le tratte prioritarie del raddoppio della Fortezza Verona sono:

- il raddoppio della Fortezza – Ponte Gardena;
- le circonvallazioni di Bolzano, di Trento e Rovereto e le tratte di congiunzione;
- il nuovo accesso ferroviario di Verona.



PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI NELLE REGIONI PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



SISTEMI FERROVIARI

Corridoio 1 della rete europea TEN – Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: Raddoppio Fortezza-Verona.

Il raddoppio della tratta Fortezza – Verona costituisce l'opera principale per l'accesso da sud al tunnel di base del valico del Brennero. Il costo totale dell'intervento è stimato in circa 8 miliardi di Euro dei quali 3,8 per le tratte prioritarie da realizzare in concomitanza con i lavori del tunnel di base del Brennero. Rientrando tra le opere che concorrono alla formazione del sistema globale Monaco-Verona, che prevede la integrazione tra le diverse tipologie di trasporto, è previsto un concorso del capitale privato al finanziamento dell'opera, attraverso un sistema tariffario integrato che consenta alla Società concessionaria autostradale "Autostrada del Brennero Spa" di intervenire significativamente nel finanziamento delle predette tratte prioritarie dell'accesso sud.



Ministero delle Infrastrutture

Le tratte prioritarie del raddoppio della Fortezza Verona sono:

- il raddoppio della Fortezza – Ponte Gardena;
- le circonvallazioni di Bolzano, di Trento e Rovereto e le tratte di congiunzione;
- il nuovo accesso ferroviario di Verona.

Per la funzionalità del sistema globale Monaco-Verona si rende inoltre necessario l'inserimento dell'interporto di Trento nella rete degli interporti di interesse nazionale.