



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

Intesa, ai sensi dell'art.1, co.1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, sull'Allegato Infrastrutture al 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2010-2013 "Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse" concernente le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (Legge Obiettivo).

Rep. Atti n. 45/00 del 29 ottobre 2009

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 29 ottobre 2009

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" e, in particolare, l'art.1, che prevede che l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione sia effettuata a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le Regioni o Province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza Unificata, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l'indicazione dei relativi stanziamenti;

VISTO il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, approvato dal CIPE nella Seduta del 21 dicembre 2001, che ha individuato gli interventi infrastrutturali da realizzare in attuazione di quanto previsto dalla citata legge n.443/2001, nonché i tempi, i costi delle relative opere e i finanziamenti necessari;

VISTO il " Programma Infrastrutture Strategiche " Allegato al 7° Documento di Programmazione Economico-Finanziaria - "Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse", contenente l'individuazione delle opere infrastrutturali da realizzare in attuazione di quanto previsto dalla citata Legge 443/2001, approvato dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 15 luglio 2009 e dal CIPE nella Seduta del 15 luglio 2009, esaminato dal CIPE nelle sedute del 26 giugno e del 15 luglio 2009 e pervenuto dall'Ufficio di Segreteria del Consiglio dei Ministri in data 17 luglio, trasmesso con nota del 17 luglio 2009 (prot. 3301 P-2.17.4.13);

VISTA la nota della Regione Emilia Romagna, trasmessa in data 28 luglio 2009 (prot. 3419 P-2.17.4.13) contenente la richiesta di integrazioni e modifiche al Documento, per la parte relativa alle opere che attengono alla Regione;

VISTA la nota della Regione Marche trasmessa in data 29 luglio 2009 (prot. 3428 P-2.17.4.13), con la quale si richiede l'integrazione al Programma infrastrutture strategiche evidenziando il mancato inserimento delle opere infrastrutturali ricomprese nell'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 6 Marzo 2009 tra il Presidente della Regione Marche e il Ministro delle infrastrutture e trasporti;





*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

VISTA la nota della Regione Molise, trasmessa in data 7 settembre 2009 (prot. 3715 P-2.17.4.13), con la quale si fa presente che il Documento presenta alcune difformità rispetto a quanto contenuto nel 1° Atto integrativo dell'Intesa Generale Quadro, sottoscritto il 23 gennaio 2009 tra la Regione Molise e il Governo;

VISTA la nota della Regione Toscana, trasmessa in data 8 settembre 2009 (prot.3741 P-2.17.4.13), contenente le richieste di modifica al Documento in esame;

VISTA la nota della Regione Sardegna, trasmessa in data 15 settembre 2009 (prot.3833 P-2.17.13), con la quale si chiede l'accoglimento di alcune richieste e integrazioni;

VISTA la nota della Conferenza delle regioni e delle province Autonome, trasmessa in data 12 ottobre 2009 (prot.4127 P-2.17.4.13), con la quale si inviano le richieste della Regione Veneto e della Valle d'Aosta;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso l'intesa sul Documento in esame, subordinata al mantenimento delle opere e delle priorità inserite negli accordi integrativi dell'Intesa istituzionale -Quadro sancita nel 2001, a condizione che, come evidenziato dallo documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.1), il Governo si impegni formalmente ad accogliere l'osservazione contenuta nel punto D) del documento stesso, modificando l'Allegato;

CONSIDERATO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rilevato di aver recepito tutte le osservazioni delle Regioni e di averle suddivise in tre grandi filoni: il primo relativo alle precisazioni sulle tipologie degli interventi già inseriti nel Piano delle infrastrutture strategiche; il secondo relativo alle richieste di inserimento di proposte progettuali che non sono adeguatamente specificate; il terzo, relativo alle richieste di nuovi inserimenti e di aver corretto tutte le parti dell'Allegato che presentavano gli errori materiali segnalati dalle Regioni;

CONSIDERATO che lo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'assicurare l'inserimento, sia nell'Allegato in esame, sia negli atti aggiuntivi dell'Intesa generale-Quadro, di tutte le osservazioni formulate dalle Regioni, istruendo un unico atto da sottoporre all'esame del CIPE, ha consegnato il documento relativo alle "Attività della Struttura Tecnica di Missione a valle delle indicazioni finora pervenute dalle singole regioni" che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.2);

PRESO ATTO che le Regioni si sono espresse favorevolmente su quanto dichiarato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

CONSIDERATO che l'ANCI ha espresso l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa, consegnando un documento che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.3)





*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

SANCISCE INTESA

nei termini di cui in Premessa, ai sensi dell'art.1, co.1, della Legge 21 dicembre 2001, n. 443, sull'Allegato "Infrastrutture Strategiche" al Documento di Programmazione Economico-Finanziaria concernente individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (Legge Obiettivo).

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi




Il Presidente
On.le Raffaele Fitto



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
09/072/CU/C4

*Conseguito nelle
sedute
29 ottobre
2009
PS*



**INTESA SULL'ALLEGATO "INFRASTRUTTURE" AL 7° DOCUMENTO DI
PROGRAMMAZIONE ECONOMICA-FINANZIARIA 2010-2013
"PROGRAMMARE IL TERRITORIO LE INFRASTRUTTURE LE RISORSE",
CONCERNENTE LE INFRASTRUTTURE PUBBLICHE E PRIVATE E GLI
INSEDIAMENTI PRODUTTIVI STRATEGICI E DI PREMINENTE
INTERESSE NAZIONALE, DA REALIZZARE PER LA MODERNIZZAZIONE
E LO SVILUPPO DEL PAESE. (LEGGE OBIETTIVO)**

Punto 33 – Elenco B) O.d.g. Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome

Osserva preliminarmente che

L'Allegato "Infrastrutture" individua in premessa quattro aree programmatiche:

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

con ciò prospettando una distinzione tra:

1. **ciò che programmaticamente è ormai avviato** e su cui è solo necessario monitorare la evoluzione e l'avanzamento delle opere;
2. **da ciò che, invece, è nella fase istruttoria;**
3. **e da ciò che, infine, è ancora nella fase della proposta programmatica.**

Un'attenzione tutta particolare viene riposta su quattro aree tematiche: **il Mezzogiorno, l'Emergenza Abruzzo, il Piano Energetico, l'Expo 2015.**

Per quanto riguarda il **Mezzogiorno** viene rappresentata l'esigenza di destinare l'attenzione a due ordini di interventi:

- ✓ un intervento di tipo programmatico che coordini e imponga l'aggiornamento nell'area dei piani di investimento;
- ✓ un secondo intervento di tipo più operativo con l'attribuzione di risorse.

Per quanto riguarda il **Nuovo Piano energetico nazionale**, nell'evidenziare che "l'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40% e [che] tale dato

impone un immediato approccio responsabile finalizzato alla ottimizzazione dell'uso delle varie modalità di trasporto", si conclude con l'affermazione che **"per poter attuare una politica di autonomia energetica occorre agire nel settore dei trasporti con l'eliminazione della congestioni stradali e autostradali attraverso il rilancio della ferrovia e dell'alta velocità, mediante la promozione dell'uso dei trasporti pubblici nelle città ed infine tramite il potenziamento del trasporto marittimo"**.

Il capitolo 3 del Documento **"Infrastrutture, Legge Obiettivo e CIPE"** traccia in primo luogo il Quadro delle opere avviate e del loro avanzamento programmatico. Sempre il Capitolo 3 rappresenta il Quadro delle opere che rientrano nel Piano delle infrastrutture strategiche non ancora sottoposte al CIPE ma in corso di istruttoria presso la struttura tecnica di missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il capitolo 4 del Documento **"La manovra triennale, l'uso dei fondi FAS, le risorse a disposizione"** rileva come l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011 indicava una esigenza finanziaria di 44 miliardi di euro ed un contributo pubblico nel triennio di 14 miliardi di euro, ripartito in 4 miliardi nel 2009, 5 miliardi nel 2010, 5 miliardi nel 2011.

Le note vicende sulla indisponibilità di risorse ha generato il ricorso ai fondi FAS e il **CIPE con la delibera 112/2008 assegnava al Fondo Infrastrutture risorse di origine FAS per 7.356 milioni di euro**. Nella successiva rimodulazione dei fondi FAS il CIPE con delibera del 6 marzo 2009 assegnava al Fondo Infrastrutture ulteriori **5.000 milioni di euro**. Dei complessivi **12.356 milioni di provenienza FAS 5.220 milioni** venivano riservati all'Edilizia scolastica (1.000 milioni), all'Edilizia carceraria (220 milioni), all'adeguamento prezzi del materiale da costruzione (900 milioni), alla società Tirrenia (390 milioni), ai contratti per i servizi ferroviari regionali di Trenitalia (1.440 milioni), ai servizi ferroviari di media lunga percorrenza (330 milioni), ad investimenti del gruppo FS (960 milioni). Per il Fondo Infrastrutture residuano pertanto 7.136 milioni di euro, che diventano, in forza della riassegnazione di 460 milioni per investimenti in infrastrutture ferroviarie del gruppo FS (art.25 della legge n.2/2009), definitivamente **7.596 milioni di euro**. Tale quota, nel rispetto dell'art.6 quinquies della legge n.133/2008, va ripartito nella misura 15% - 85% tra regioni del centro nord e regioni del sud.

Nella seduta del 26 giugno 2009 il CIPE ha definito il **"Quadro Fonti impieghi"**, riconfermando per il triennio **2009-2011** la dotazione del Fondo Infrastrutture per **14 miliardi (9,6 miliardi nel 2009, 1 miliardo nel 2010, 3,4 miliardi nel 2011)**. Ciò è stato però reso possibile grazie all'attingimento di risorse per il 2009 dai Fondi FAS nella misura di **7,6 miliardi**, disponendo di soli **2 miliardi ex legge obiettivo**. Per il triennio **2010-2012** la dotazione si riduce a soli **9,4 miliardi (1 miliardo nel 2010, 3,4 miliardi nel 2011, 5 miliardi nel 2012)**.

Per completezza vengono altresì riportate le previsioni finanziarie espresse negli atti contrattuali in essere con ANAS e Rfi nel triennio 2010-2012, che risultano pari per ciascun anno del triennio a **1.660 milioni di euro per ANAS e a 9.756 milioni di euro (3.654 nel 2010, 3.221 nel 2011, 2.881 nel 2012) per Rfi**.

Il documento riporta quindi il Quadro di dettaglio degli interventi coperti dal Fondo infrastrutture così come definito dalla delibera CIPE del 6 marzo 2009.

Il **capitolo 5** è riservato alla **"programmazione compiuta e alla necessità di una programmazione complementare"**.



Esso contiene una tabella (tab. 13) in cui è riportato l'**Aggiornamento delle opere** indicate dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni attraverso l'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011.

Contiene, altresì, una tabella (tab. 14) in cui è riportato l'**Aggiornamento** inserito all'interno dello schema della delibera CIPE n.121/2001 conseguente alle indicazioni programmatiche del CIPE del 6 marzo 2009, approvate nella seduta del 26 giugno 2009.

Il **capitolo 6** dedica un paragrafo alla **mobilità nell'urbano**, giudicata una emergenza grave per la crescita e lo sviluppo del Paese. Dopo una sintetica analisi conclude che "La Conferenza Stato Regioni e Unificata può diventare la sede in cui identificare un Piano organico attraverso cui superare, nell'arco di un quinquennio, il forte indebitamento accumulato. Definendo caso per caso gli strumenti da utilizzare per effettuare il risanamento gestionale delle Aziende e identificando un Fondo rotativo capace di supportare in modo adeguato il rinnovo del materiale rotabile su gomma ridimensionando così l'attuale elevato tasso di inquinamento atmosferico".

Dall'analisi e dalla valutazione dei singoli capitoli e delle tabelle allegate

- A. Le Regioni rilevano che l'Allegato Infrastrutture, che dovrebbe fornire elementi utili alla programmazione pluriennale, purtroppo non fornisce indicazioni né precise, né chiare, e con ciò non consente di costruire un piano programmatico certo degli interventi. Tale aspetto negativo ha riflessi anche sulla pianificazione della allocazione delle risorse regionali proprie (FAS, risorse comunitarie, etc.) destinate ad integrare le risorse statali.
- B. Le Regioni chiedono che, in considerazione della sottrazione dai fondi FAS di **12,356 miliardi**, dei quali, dopo le destinazioni a vario titolo, soltanto **7,6 miliardi** sono stati assegnati al Fondo Infrastrutture per l'anno 2009, e in considerazione che le risorse appostate nel triennio di riferimento 2010-2012 (complessivamente **9,4 miliardi di euro**) sono estremamente limitate consentendo quindi di attivare un numero piuttosto ridotto di interventi, **siano rese immediatamente disponibili le risorse dei FAS regionali**, già significativamente ridotte, e siano resi noti i tiraggi di cassa consentiti. Ciò consentirebbe almeno di poter avviare quelle opere che le Regioni hanno programmato di finanziare con i FAS.
- C. Le Regioni evidenziano ulteriormente come in siffatto contesto di grandi incertezze e di grande difficoltà a costruire una programmazione affidabile si inserisce il vincolo fortemente limitativo della spesa ammissibile generato dal **patto di stabilità**. Le Regioni sostengono che tale vincolo, soprattutto in un periodo di recessione quale quello attuale, non è assolutamente accettabile nell'area degli investimenti per cui va rapidamente risolta la questione con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- D. Altro elemento che le Regioni considerano fortemente condizionante ai fini della formulazione dell'intesa è il rilievo che le opere e le priorità inserite negli **Accordi integrativi** dell'Intesa Istituzionale Quadro del 2001 sono stati sostanzialmente ignorate per cui richiedono una significativa revisione al riguardo.



E. Certamente le Regioni concordano sulla opportunità/necessità di identificare un Piano organico sul trasporto pubblico locale così come concordano sulla proposta che la sede sia la Conferenza Stato Regioni ed Unificata, ma ritengono che il Piano debba avere maggiore respiro, che interessi l'intero comparto del trasporto pubblico locale e regionale, sia il ferro che la gomma, e si preoccupi non solo di sostenere il risanamento gestionale ed economico delle imprese su ferro e su gomma ma anche e soprattutto lo sviluppo dei servizi e, di conseguenza, il potenziamento e l'ammmodernamento del materiale rotabile su ferro e su gomma. Da tempo le Regioni stanno proponendo l'adozione di un piano straordinario decennale dotato di un fondo speciale rotativo per il trasporto pubblico locale, per affrontare finalmente in modo organico e strutturale la grande "emergenza" del settore, compreso il tema delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa, che non può più essere subordinato agli occasionali e spesso insufficienti rifinanziamenti della Legge 211.

F. Un rilievo ulteriore le Regioni sentono di dover muovere, accompagnato da una proposta: la modesta disponibilità di risorse induce ad individuare meccanismi diversi nelle procedure di spesa. Il meccanismo vigente ha in sé la tara dei residui passivi, congelando risorse, anche cospicue, su interventi che magari avanzano lentamente o addirittura subiscono blocchi temporali anche significativi. Va introdotto un meccanismo diverso, magari un Fondo unico rotativo, che alimenti in modo dinamico i singoli interventi in rapporto allo stato di avanzamento di ciascuno.

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime l'intesa a condizione che il Governo si impegni formalmente ad accogliere l'osservazione sub D), modificando conseguentemente l'Allegato "Infrastrutture".

La Conferenza chiede inoltre che:

- i. Il Governo si impegni formalmente ad accogliere l'osservazione sub A) modificando conseguentemente l'Allegato Infrastrutture;
- ii. Il Governo si impegni formalmente ad accogliere l'osservazione sub E), apportando le necessarie modifiche normative entro il 2009;
- iii. Il Governo si impegni formalmente ad accogliere l'osservazione sub F) ed attuarla in occasione della prossima manovra di finanza pubblica.
- iv. Il Governo si impegni formalmente ad accogliere l'osservazione sub B) ed attuarla in occasione della prossima manovra di finanza pubblica;
- v. Il Governo si impegni formalmente ad accogliere l'osservazione sub C), ed attuarla in occasione della prossima manovra di finanza pubblica.

Roma, 29 ottobre 2009





ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI

L'ASSESSORE

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2009.0171113
del 28/07/2009



Al Signor Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti
On. Altero Matteoli

Alta Conferenza Unificata
c/o Presidenza del Consiglio dei Ministri

Al Capo Struttura Tecnica di Missione
c/o Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti
Ing. Ercole Incalza

Al Coordinatore Settore Tecnico
Struttura Tecnica di Missione
c/o Ministero delle Infrastrutture
e Trasporti

e, p.c. Al Presidente Conferenza Stato Regioni
Vasco Errani

Oggetto: Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013

In merito all'intesa sul programma delle Infrastrutture strategiche allegato al 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per gli anni 2010-2013, si invia il parere, con richiesta di modifica al documento stesso, della Regione Emilia Romagna.

Cordiali saluti

Alfredo Peri



**PARERE DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA IN MERITO ALL'ITBSA SUL
PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE ALLEGATO AL 7°
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA PER GLI ANNI
2010-2013**

Con riferimento al documento trasmesso alle Regioni prot. CSR 0003301 P-2.17.4.13 del 17/07/09 si evidenzia quanto segue.

Nel capitolo: "Regioni, Intese generali quadro e gli aggiornamenti" sono contenute [redacted] le opere della delibera 121/01 (ratificate dalla sottoscrizione dell'Intesa generale quadro) scomposte a livello regionale. Si fa presente che nella tabella relativa all'Emilia-Romagna parte in azzurro vanno corretti i dati relativi al Nodo ferrostradale di Casalecchio, il cui costo è di 217,94 Meuro (come peraltro riportato in altre tabelle del Documento), mentre i finanziamenti disponibili da privati ammontano a 147,36 Meuro (somma prevista nella convenzione ANAS - ASPI), mentre i fabbisogni da reperire, pari a 70,58 Meuro, sono da prevedersi (secondo gli accordi fra il Ministro Matteoli e il Presidente Errani) nel Contratto di Programma Ministero-RFI.

Si segnala inoltre che nella medesima tabella mancano alcune opere previste nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta con il governo il 19/12/03 e in particolare:

A) per la rete stradale:

- **Nodo stradale e autostradale di Bologna: Passante autostradale, potenziamento tangenziale e opere stradali connesse - costo 1450 Meuro;**
- **Asse autostradale Brennero-Verona-La Spezia (TIBRE) - tratta emiliana - costo 1.832,72 Meuro;**
- **Nuova Romea E55 - tratta Cesena-Venezia - costo 3.225 Meuro;**
- **Adeguamento ai fini della sicurezza della E45 - costo 271 Meuro;**
- **Valichi appenninici - costo 550 Meuro;**
- **SS9 Emilia variante di Piacenza in complanare alla A1 con nuovo Ponte sul fiume Po ed interconnessione alla A21 - costo 124 Meuro;**
- **Adeguamento anche mediante varianti fuori sede alla SS16 Adriatica - costo 500 Meuro;**
- **Opere di potenziamento e riqualificazione sulla viabilità di accesso al porto di Ravenna - costo 98 Meuro;**

B) per l'hub portuale di Ravenna: interventi di approfondimento dei fondali e di potenziamento



- Corridoio Adriatico Bologna-Bari-Lecce-Taranto - costo 742,149 Meuro (*Delibere CIPE 121/01 e 130/06 e IGQ del 19/12/03*);
- Quadruplicamento tratta Bologna-Mirandola/Ozzano - costo 87,798 Meuro (*IGQ del 19/12/03*);

Nel medesimo capitolo, parte gialla, relativa agli "eventi programmatici stilati fra Regione e Stato centrale che hanno determinato variazione delle Intese e degli accordi" sono contenute opere previste nell'atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro, sottoscritto il 17/12/07 e nell'atto aggiuntivo sottoscritto l'1/8/08 per l'integrazione del 6° programma delle Infrastrutture Strategiche, senza comunque che sia riportato il costo per i singoli interventi, che si chiede venga inserito:

sistema infrastrutturale	Intervento	Costo in Milioni di Euro
Rete stradale	Passante grande di Bologna	1450,00
Rete stradale	Opera connessa al Nodo di Bologna; Nodo di Rastignano Variante alla SS65	53,74
Rete stradale	Superstrada Ferrara-Mare	500,00
Rete stradale	SS16 Adriatica: variante di Mezzano, varianti Cattolica - Misano, Misano - Riccione, Riccione - Rimini nord	442,00
Rete stradale	SS16: variante di Fosso Ghiaia, riqualificazione tangenziale Ravenna, variante di Alfonsine e di Argenta	335,00
Rete stradale	SS 9 Emilia	998,00
Rete stradale	Opere connesse al collegamento Campogalliano-Sassuolo: potenziamento fra la Modena-Sassuolo urbana e la SP15, tangenziale di Rubiera	70,00
Hub portuale	Hub portuale di Ravenna: interventi sui fondali e collegamenti stradali e ferroviari	255
Rete ferroviaria	Corridoio Tirreno-Brennero: <ul style="list-style-type: none"> • Linea Pontremolese Parma-La Spezia (completamento): <ul style="list-style-type: none"> - raddoppio Chiesaccia-Pontremoli - raddoppio Scorsetoli-Berceto - raddoppio Osteriazza-Parma - (progetto definitivo, nel C.d.P. di RFI 2007-2011) • Riqualificazione e potenziamento linea regionale PR-Suzzara-Poggio Rusco 	2.303,758 (48) 360
Rete ferroviaria	Asse ferroviario Parma-Suzzara-Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna/Corridoio Adriatico <ul style="list-style-type: none"> • ammodernamento e potenziamento della relazione Poggio Rusco-Ferrara-Ravenna e Nodo di Faenza 	102
Metropolitane	Servizio Ferroviario Metropolitano di	62



	Bologna (SFM) – Nodo di Bologna: stazioni e fermate	
--	--	--

Nello specifico di Bologna si precisa la tabella come segue:

Sistemi infrastrutturali	Interventi	Costo	L.O.	Altre fonti statali	Enti Locali	U.E.	Privati	Fabbisogni da reperire	Stato dell'arte anno 2008
metropolitana	Bologna - Metropolitana Linea 1 - Lotto 1 (Fiera Michelino-Stazione FS) e opere civili di galleria Lotto 2A (Stazione FS-Ospedale Maggiore)	388,86	216,30	5	113,96	-	7,7	45,9	finanziati da avviare
metropolitana	Bologna - Metropolitana Linea 1 - completamento Lotti 2A (Stazione FS-Ospedale Maggiore) e 2B (Ospedale Maggiore-Borgo Panigale Normandia)	400,00	-	-	-	-	-	400,00	da avviare

Nell'ambito delle "Emergenze e azioni da effettuare prioritariamente" nella Regione Emilia-Romagna (capitolo 11 del Documento) sono indicate alcune priorità sulle quali si concorda. In particolare:

- nodo di Casalecchio costo 217,94 Meuro, fabbisogno da reperire nel contratto di programma Ministero – RFI: 70,58 Meuro;
- nodo di Rastignano costo 53,74 Meuro fabbisogno da reperire nella finanziaria 2010: 47Meuro;
- nodo autostradale di Bologna costo 1.450 Meuro da realizzare in Project Financing;
- Avvio procedura per la realizzazione dell'asse autostradale Mestre-Cesena-Orte- (E55 ed E45).

Si chiede inoltre che, nell'ambito delle priorità ed emergenze dell'Emilia Romagna siano da prevedere già a partire dal 2010 le seguenti ulteriori opere:

- Hub portuale di Ravenna interventi sui fondali ed interventi stradali e ferroviari prioritari Meuro – 255 Meuro;
- Collegamento Campogalliano-Sassuolo 1° e 2° stralcio e opere connesse - 650 Meuro;
- SS16 tratta Rimini nord – confine con le Marche - 360 Meuro;
- Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna- SFM – 62 Meuro;
- Riqualificazione e potenziamento linea regionale PR-Suzzara-Poggio Rusco –360 milioni.





Il Presidente

0422274128/07/2009 IR-MARCHE IGRM IGPRI PI 10.40.40

CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

28. LUG. 2009

PROT. N° 3085/ciupp/ea

Caro Presidente,

in merito alla Conferenza Unificata convocata per il giorno 29 luglio p.v., relativamente al Programma infrastrutture strategiche allegato al 7° Documento di Programmazione Economica Finanziaria si evidenzia che non sono state inserite le opere infrastrutturali ricomprese nell'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro - allegata in copia alla presente - sottoscritta il 6 marzo 2009 dalla Regione Marche e dal Governo nazionale, rappresentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dai Ministri alle Infrastrutture, all'Ambiente, ai Rapporti con le Regioni.

Ho segnalato tale carenza al Presidente del Consiglio dei Ministri ed ai Ministri interessati, al fine di provvedere all'indispensabile integrazione del Programma infrastrutture strategiche, in coerenza ed attuazione degli impegni assunti e sottoscritti in via ufficiale.

Un saluto cordiale mio.

Gian Mario Spacca

Al Presidente della Conferenza delle Regioni
e delle Province Autonome
VASCO ERRANI
Via Parigi, 11 - ROMA





Presidenza del Consiglio dei Ministri

**ATTO AGGIUNTIVO
ALLA
INTESA GENERALE QUADRO**

TRA

GOVERNO

E

REGIONE MARCHE

**PER L'INTEGRAZIONE DEL 6° PROGRAMMA DELLE
INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**



L'anno 2009 il giorno 6 del mese di marzo, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

il Governo rappresentato

dal Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Silvio Berlusconi

dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, On. Altero Matteoli

dal Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio, On.le Stefania Prestigiacomo

dal Ministro per i Rapporti con le Regioni, On. Raffaele Fitto

la Regione Marche rappresentata

dal Presidente Gian Mario Spacca

sottoscrivono il 1° Atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2002.

Vista l'Intesa Istituzionale di programma stipulata in data 7 maggio 1999 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e del Presidente della Regione Marche;

Vista la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, che assegna alle Regioni rilevanti funzioni in materia di infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (legge Obiettivo), così come modificato dall'articolo 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166 che al comma 1 dispone che il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese; che il medesimo articolo 1, comma 1, dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa con i Ministeri competenti e le Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

Visto il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001;

- Considerato** che l'articolo 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che gli interventi previsti dal programma sono compresi in un'intesa generale quadro, avente validità pluriennale, tra il Governo ed ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;
- Visto** il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che alla Parte II, Titolo III Capo IV, detta la disciplina relativa alla progettazione, approvazione dei progetti, procedure di aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del Programma di cui al comma 1 dell'articolo 1 della legge n. 443/2001, ed inoltre, all'articolo 256, comma 1, dispone l'abrogazione del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;
- Visto** l'articolo 161, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, nel quale è previsto che, nell'ambito del Programma predetto, siano individuate con intese generali quadro, tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale e che, per tali opere, le Regioni o Province autonome partecipano, con le modalità indicate nelle stesse intese, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti e alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate;
- Visto** l'articolo 163, comma 2, lettera a) del decreto legislativo n. 163/2006, che definisce le attività del Ministero delle infrastrutture prevedendo, tra l'altro, che il Ministero promuova e proponga intese quadro tra Governo e singole Regioni o Province autonome, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche;
- Vista** la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse da alcune Regioni alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, afferma la necessità di un'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, e precisa che i finanziamenti concernenti le infrastrutture strategiche inserite nel Programma potranno essere utilizzati per la realizzazione di quelle sole opere che siano state individuate mediante intesa tra Stato e Regioni o Province autonome interessate;
- Vista** l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 24 ottobre 2002 dal Presidente del Consiglio dei Ministri, dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e dal Presidente della Regione Marche;
- Premesso** che tale Intesa aveva la finalità di individuare puntualmente le opere infrastrutturali, i relativi costi, le risorse disponibili e quelle necessarie sulla base

di quanto indicato nella delibera CIPE n.121/2001 e che, ai fini della realizzazione delle opere, impegna le Parti ad attuare le modalità più efficaci di coordinamento congiunto (interesse concorrente);

Convenuto che il coordinamento congiunto si esplica nella partecipazione regionale alle fasi di progettazione, appalto e monitoraggio delle opere e che pertanto l'Intesa Generale Quadro è meglio definita per raggiungere l'obiettivo della cooperazione istituzionale e del coordinamento programmatico ed amministrativo;

- oggetto dell'Intesa è la condivisione, per ogni singola opera, delle condizioni per l'accesso alle procedure semplificate, di cui al citato decreto legislativo n. 190/2002, per quanto concerne:

- La valutazione ed approvazione dei progetti;
- L'erogazione delle risorse a valere sui fondi previsti dalla legge "obiettivo" e dai successivi finanziamenti ad essa collegati per la copertura delle spese di progettazione e di esecuzione delle opere medesime;
- Gli adempimenti e gli impegni specifici per l'approvazione dei progetti e per la loro copertura finanziaria e per il rispetto del cronoprogramma di ogni singola opera;
- Il monitoraggio delle attività di progettazione e delle attività contrattuali e di appalto;

- che l'approvazione in sede CIPE dei progetti, nel rispetto delle prescrizioni vincolanti della Regione e della programmazione finanziaria approvata dal CIPE stesso con la delibera n.121/2002 ed aggiornata successivamente con i collegati infrastrutture alla legge finanziaria, determina il costo effettivo delle opere e l'assegnazione delle risorse occorrenti alla loro realizzazione;

Ribadita la fondamentale funzione della Regione nell'assicurare la partecipazione degli Enti Locali e delle rappresentanze territoriali nella programmazione e nei procedimenti di realizzazione delle infrastrutture oggetto della presente Intesa;

Considerata la necessità di effettuare la verifica, l'aggiornamento e l'integrazione degli interventi previsti nell'Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2002 anche in coerenza con l'Accordo di Programma Quadro per la Viabilità - Accordo Integrativo - sottoscritto il 31 marzo 2003 e successivi atti integrativi;

Viste le indicazioni relative al 6° Programma delle Infrastrutture Strategiche, di cui alla nota della Regione Marche inviata il 9 luglio 2003 al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Segretario Generale della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome al fine dell'espressione dell'Intesa, recepita dalla Conferenza Unificata;

Vista la disponibilità congiunta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Marche a sottoscrivere un Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2002, nell'interesse comune e convergente dello Stato e della Regione;

TUTTO QUANTO PREMESSO E CONSIDERATO,

LE PARTI, COME SOPRA COSTITUTE E RAPPRESENTATE,

CONVENGONO QUANTO SEGUE

Art. 1
(Premesse)

Le premesse costituiscono parte integrante del presente atto integrativo all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 24 ottobre 2002, di seguito denominata "Intesa".

Art. 2
(Oggetto)

Le Parti, a seguito delle Intese e degli Accordi intercorsi richiamati nelle premesse, confermano la rilevanza strategica delle infrastrutture già previste nell'Intesa e concordano sulla rilevanza strategica di quelle ulteriori individuate nel presente atto integrativo.

Art. 3
(Infrastrutture strategiche della Regione Marche)

Le Parti concordano sulla rilevanza strategica delle opere indicate nell'elenco che segue, il quale comprende sia le opere già inserite nell'Intesa, aggiornate nei costi, sia le opere che costituiscono oggetto della presente integrazione.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti si impegna a sottoporre all'approvazione del CIPE le conseguenti integrazioni al 6° Programma delle Infrastrutture strategiche.



CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO

a) *Sistemi ferroviari:*

Tratto marchigiano dell'Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto

Gli interventi tendono a migliorare la funzionalità e la sicurezza della linea sia attraverso il raccordo diretto con la linea Orte Falconara, (a Falconara), sia con lo spostamento del tratto che attraversa la Raffineria API, sia adeguando la sagoma delle gallerie di Cattolica e del Castellano.

- **Nodo di Falconara - Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica - Interporto di Jesi, nuovo smistamento.**
Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.

Costo	210,000 Meuro
Finanziato	210,000 Meuro

- **Adeguamenti sagoma "C" per traffico intermodale gallerie Cattolica e Castellano**
Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.

Costo	68,380 Meuro.
Finanziato	68,380 Meuro

Totale costi	278,380 Meuro
Finanziato	278,380 Meuro

b) *Sistemi Stradali e autostradali*

SS 16 "Adriatica"

- **Completamento raddoppio della Variante SS 16 di Ancona**

E' stato redatto il progetto definitivo
Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo	205,816 Meuro.
Da Finanziare	205,816 Meuro



- **Complanare alla SS 16 di collegamento dei Comuni di Pesaro e Fano**

E' stato finanziato lo studio di fattibilità del miglioramento delle percorrenze urbane e dei collegamenti tra Pesaro e Fano conseguenti agli interventi previsti per la realizzazione della III corsia autostradale per un importo di 0,150 Meuro. Occorre realizzare l'opera

Costo 200,000 Meuro
Da Finanziare 200,000 Meuro

- **Collegamento viario del porto di Ancona e la grande viabilità (Cosidetta uscita ad Ovest)**

Project financing (l'ATI individuata ha in corso lo Studio di Impatto Ambientale integrativo al tracciato dell'ANAS)
 Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo 472,00 Meuro.
Da Finanziare in project financing

CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA

a) Sistemi ferroviari

Trasversale ferroviaria Orte-Falconara

Le opere sono relative al potenziamento e parziale raddoppio della linea, completando l'avvenuto raddoppio nel tratto Falconara-Montecarotto, fino al confine regionale per circa 42 km.

- **Tratta Montecarotto-Castelplanio.**
 Lavori appaltati totalmente finanziati dal Contratto di Programma
 Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.

Costo 103,5 Meuro
Finanziato 103,5 Meuro

- **Tratta Castelplanio-PM228 (Albacina)**
 Istruttoria tecnica avviata a gennaio 2007 presso il Ministero delle Infrastrutture



L'anno 2009 il giorno 6 del mese di marzo, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

il Governo rappresentato

dal Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Silvio Berlusconi

dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, On. Altero Matteoli

dal Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio, On.le Stefania Prestigiacomo

dal Ministro per i Rapporti con le Regioni, On. Raffaele Fitto

la Regione Marche rappresentata

dal Presidente Gian Mario Spacca

sottoscrivono il 1° Atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2002.

- Vista** l'Intesa Istituzionale di programma stipulata in data 7 maggio 1999 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e del Presidente della Regione Marche;
- Vista** la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, che assegna alle Regioni rilevanti funzioni in materia di infrastrutture e dei trasporti;
- Visto** l'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (legge Obiettivo), così come modificato dall'articolo 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166 che al comma 1 dispone che il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese; che il medesimo articolo 1, comma 1, dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa con i Ministeri competenti e le Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;
- Visto** il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001;



- Considerato** che l'articolo 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che gli interventi previsti dal programma sono compresi in un'intesa generale quadro, avente validità pluriennale, tra il Governo ed ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;
- Visto** il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che alla Parte II, Titolo III Capo IV, detta la disciplina relativa alla progettazione, approvazione dei progetti, procedure di aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del Programma di cui al comma 1 dell'articolo 1 della legge n. 443/2001, ed inoltre all'articolo 256, comma 1, dispone l'abrogazione del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;
- Visto** l'articolo 161, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, nel quale è previsto che, nell'ambito del Programma predetto, siano individuate con intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale e che, per tali opere, le Regioni o Province autonome partecipano, con le modalità indicate nelle stesse intese, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti e alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate;
- Visto** l'articolo 163, comma 2, lettera a) del decreto legislativo n. 163/2006, che definisce le attività del Ministero delle infrastrutture prevedendo, tra l'altro, che il Ministero promuova e proponga intese quadro tra Governo e singole Regioni o Province autonome, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche;
- Vista** la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse da alcune Regioni alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, afferma la necessità di un'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, e precisa che i finanziamenti concernenti le infrastrutture strategiche inserite nel Programma potranno essere utilizzati per la realizzazione di quelle sole opere che siano state individuate mediante intesa tra Stato e Regioni o Province autonome interessate;
- Vista** l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 24 ottobre 2002 dal Presidente del Consiglio dei Ministri, dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e dal Presidente della Regione Marche;
- Premesso** che tale Intesa aveva la finalità di individuare puntualmente le opere infrastrutturali, i relativi costi, le risorse disponibili e quelle necessarie sulla base



di quanto indicato nella delibera CIPE n.121/2001 e che, ai fini della realizzazione delle opere, impegna le Parti ad attuare le modalità più efficaci di coordinamento congiunto (interesse concorrente);

Convenuto che il coordinamento congiunto si esplica nella partecipazione regionale alle fasi di progettazione, appalto e monitoraggio delle opere e che pertanto l'Intesa Generale Quadro è meglio definita per raggiungere l'obiettivo della cooperazione istituzionale e del coordinamento programmatico ed amministrativo;

- oggetto dell'Intesa è la condivisione, per ogni singola opera, delle condizioni per l'accesso alle procedure semplificate, di cui al citato decreto legislativo n.190/2002, per quanto concerne:
 - La valutazione ed approvazione dei progetti;
 - L'erogazione delle risorse a valere sui fondi previsti dalla legge "obiettivo" e dai successivi finanziamenti ad essa collegati per la copertura delle spese di progettazione e di esecuzione delle opere medesime;
 - Gli adempimenti e gli impegni specifici per l'approvazione dei progetti e per la loro copertura finanziaria e per il rispetto del cronoprogramma di ogni singola opera;
 - Il monitoraggio delle attività di progettazione e delle attività contrattuali e di appalto;
- che l'approvazione in sede CIPE dei progetti, nel rispetto delle prescrizioni vincolanti della Regione e della programmazione finanziaria approvata dal CIPE stesso con la delibera n.121/2002 ed aggiornata successivamente con i collegati infrastrutture alla legge finanziaria, determina il costo effettivo delle opere e l'assegnazione delle risorse occorrenti alla loro realizzazione;

Ribadita la fondamentale funzione della Regione nell'assicurare la partecipazione degli Enti Locali e delle rappresentanze territoriali nella programmazione e nei procedimenti di realizzazione delle infrastrutture oggetto della presente Intesa;

Considerata la necessità di effettuare la verifica, l'aggiornamento e l'integrazione degli interventi previsti nell'Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2002 anche in coerenza con l'Accordo di Programma Quadro per la Viabilità - Accordo Integrativo - sottoscritto il 31 marzo 2003 e successivi atti integrativi;

Viste le indicazioni relative al 6° Programma delle Infrastrutture Strategiche, di cui alla nota della Regione Marche inviata il 9 luglio 2008 al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Segretario Generale della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome al fine dell'espressione dell'Intesa, recepita dalla Conferenza Unificata;



Vista

la disponibilità congiunta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Marche a sottoscrivere un Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2002, nell'interesse comune e convergente dello Stato e della Regione;

**TUTTO QUANTO PREMESSO E CONSIDERATO,
LE PARTI, COME SOPRA COSTITUTE E RAPPRESENTATE,
CONVENGONO QUANTO SEGUE**

Art. 1
(Premesse)

Le premesse costituiscono parte integrante del presente atto integrativo all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 24 ottobre 2002, di seguito denominata "Intesa".

Art. 2
(Oggetto)

Le Parti, a seguito delle Intese e degli Accordi intercorsi richiamati nelle premesse, confermano la rilevanza strategica delle infrastrutture già previste nell'Intesa e concordano sulla rilevanza strategica di quelle ulteriori individuate nel presente atto integrativo.

Art. 3
(Infrastrutture strategiche della Regione Marche)

Le Parti concordano sulla rilevanza strategica delle opere indicate nell'elenco che segue, il quale comprende sia le opere già inserite nell'Intesa, aggiornate nei costi, sia le opere che costituiscono oggetto della presente integrazione.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti si impegna a sottoporre all'approvazione del CIPE le conseguenti integrazioni al 6° Programma delle Infrastrutture strategiche.



Handwritten signature or initials.

CORRIDOIO PLURIMODALE ADRIATICO

a) *Sistemi ferroviari:*

Tratto marchigiano dell'Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto

Gli interventi tendono a migliorare la funzionalità e la sicurezza della linea sia attraverso il raccordo diretto con la linea Orte Falconara, (a Falconara), sia con lo spostamento del tratto che attraversa la Raffineria API, sia adeguando la sagoma delle gallerie di Cattolica e del Castellano.

- **Nodo di Falconara – Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica – Interporto di Jesi, nuovo smistamento .**
Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.

Costo	210,000 Meuro
Finanziato	210,000 Meuro

- **Adeguamenti sagoma "C" per traffico intermodale gallerie Cattolica e Castellano**
Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.

Costo	68,380 Meuro.
Finanziato	68,380 Meuro

Totale costi	278,380 Meuro
Finanziato	278,380 Meuro

b) *Sistemi Stradali e autostradali*

SS 16 "Adriatica"

- **Completamento raddoppio della Variante SS 16 di Ancona**

E' stato redatto il progetto definitivo
Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo	205,816 Meuro.
Da Finanziare	205,816 Meuro



- **Complanare alla SS 16 di collegamento dei Comuni di Pesaro e Fano**

E' stato finanziato lo studio di fattibilità del miglioramento delle percorrenze urbane e dei collegamenti tra Pesaro e Fano conseguenti agli interventi previsti per la realizzazione della III corsia autostradale per un importo di 0,150 Meuro. Occorre realizzare l'opera

Costo 200,000 Meuro
Da Finanziare 200,000 Meuro

- **Collegamento viario del porto di Ancona e la grande viabilità (Cosidetta uscita ad Ovest)**

Project financing (l'ATI individuata ha in corso lo Studio di Impatto Ambientale integrativo al tracciato dell'ANAS)
 Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo 472,00 Meuro.
Da Finanziare in project financing

CORRIDOI TRASVERSALI E DORSALE APPENNINICA

a) *Sistemi ferroviari*

Trasversale ferroviaria Orte-Falconara

Le opere sono relative al potenziamento e parziale raddoppio della linea, completando l'avvenuto raddoppio nel tratto Falconara-Montecarotto, fino al confine regionale per circa 42 km.

- **Tratta Montecarotto-Castelplanio.**

Lavori appaltati totalmente finanziati dal Contratto di Programma
 Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.

Costo 103,5 Meuro
Finanziato 103,5 Meuro

- **Tratta Castelplanio-PM228 (Albacina)**

Istruttoria tecnica avviata a gennaio 2007 presso il Ministero delle Infrastrutture

Costo 573,000 Meuro
Da Finanziare 573,000 Meuro

- **Tratta PM228(Albacina)-Fabriano**
Progetto definitivo approvato e lavori consegnati finanziati dal Contratto di Programma
Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.

Costo 91,437 Meuro
Finanziato 91,437 Meuro

- **Tratta Fabriano-Fossato di Vico**
Progetto preliminare in attesa esame del CIPE
Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.;

Costo 180,760 Meuro
Da Finanziare 180,760 Meuro

Totale costi 948,607 Meuro
Finanziato 194,847 Meuro
Da Finanziare 753,760 Meuro

Trasversale ferroviaria Ascoli Piceno – Anrodoco

Completamento della linea ferroviaria San Benedetto- Ascoli Piceno che permetterà il collegamento con la linea ferroviaria Sulmona – l'Aquila-Anrodoco Terni Rieti-Roma di circa 80 chilometri

Studio di fattibilità e progettazione e realizzazione a stralci funzionali
Soggetto aggiudicatore: RFI s.p.a.;

Costo 250,00 Meuro
Da Finanziare 250,00 Meuro



b) Sistemi stradali ed autostradali**Asse viario Fano-Grosseto (E78) e bretella**

La strada di grande comunicazione Grosseto-Fano, detta anche strada dei due Mari, risulta suddivisa in funzione delle tre regioni (Toscana, Umbria e Marche) nelle quali si sviluppa per 284 km.

Essa si snoda nel territorio toscano per circa 156 km., in Umbria per soli 25 km. e per i restanti 103 km nel territorio delle Marche. L'itinerario della SGC Grosseto-Fano ha inizio in Toscana alle porte della città di Grosseto dall'innesto con la strada statale 1 Aurelia, e raggiunge, dopo aver attraversato la Toscana, l'Umbria tramite la E45 e successivamente la Regione Marche in corrispondenza dell'abitato di Mercatello sul Metauro.

La Regione Marche, con le Regioni Umbria e Toscana, hanno definito l'intesa per la priorità strategica e la realizzazione dell'opera, o a completo carico dello Stato o in project-financing.

Il completamento della SGC Fano Grosseto nel territorio marchigiano, infatti, richiede un investimento pari a 1.436,00 meuro. Il Ministero dopo aver finanziato quattro degli ultimi cinque lotti della Siena - Arezzo, ha deciso di completare la progettazione del tratto umbro ed ha affidato all'ANAS le procedure per la valutazione e la successiva ricerca di un promotore nell'ambito del project financing per la realizzazione del tratto A14-E45, che attraversa le Marche e l'Umbria. Il lancio dell'operazione di project-financing da parte del Ministero è previsto entro il 2009.

Si ritiene comunque indispensabile la realizzazione di due lotti già progettati, il n.10 di 156,00 milioni di euro ed il n.4 di 139,00 milioni di euro per allacciare la bretella di Urbino in corso di completamento.

Soggetto aggiudicatore: ANAS.

Totale costi	1436,00	Meuro
Da finanziare	1436,00	Meuro
Prioritari,		
Lotto n.10, lotto n.4		
Da finanziare	295,00	Meuro

SS 73 bis "Di Bocca Trabaria" Bretella di Urbino

Sono in corso i lavori di che consentiranno di dare piena attuazione alla variante di collegamento alla città di Urbino.

Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo	33,443 Meuro
Finanziato	33,443 Meuro

Quadrilatero di penetrazione interna: asse viario Marche-Umbria

Il progetto viario nasce con l'Intesa istituzionale firmata nel 1999 tra il Governo nazionale e la Regione Marche, sottoscritta per la ricostruzione e lo sviluppo dei territori di Marche ed Umbria colpiti dal sisma del 1997, e viene confermato nell'Intesa generale quadro tra Governo nazionale e Regione Marche del 2002.

Il progetto è da considerarsi come un sistema di viabilità mirato a collegare in modo integrato le aree interne con la costa adriatica ed a saldare questa con il versante tirrenico. Il progetto pertanto costituisce uno dei progetti pilota, individuato dal Governo d'intesa con le Regioni interessate, al fine di modernizzare i flussi di mobilità tra le diverse aree del Paese e porre queste in rete con i grandi corridoi nazionali ed europei.

L'area interessata da queste opere è in parte anche quella colpita dal terremoto del 1997 e riguarda la SS 76 Vallesina, la Pedemontana, la SS 77 Val di Chienti e le sue relative trasversali nella provincia di Macerata.

A seguito della completa definizione dei tracciati, dei relativi progetti e quadri economici delle diverse tratte, la Quadrilatero S.p.A. ha provveduto a pubblicare i bandi per individuare i Contraenti Generali di due maxi lotti. Il primo comprende la SS 77, la SS 78, l'allaccio SS77-SS16, l'intervalliva di Macerata, e l'intervalliva Tolentino-S. Severino. Il secondo comprende la SS 76, e la Pedemontana, tratto Fabriano - Muccia.

Le Parti altresì convengono che la previsione di spesa nel quinquennio relativa al Quadrilatero Marche-Umbria (tratta marchigiana), venga impiegata di comune intesa sui progetti definitivi già pronti.

Completamento aree leader nella PAV Quadrilatero

Costo espropri aree leader .

Costo	88,48 Meuro
Finanziato	17,25 Meuro
Da finanziare	71,23 Meuro

Raddoppio della SS 76 "Vallesina"

- **Tratto Serra S. Quirico-Albacina**
Consegnati lavori il 16.02.2009
- **Tratto SS 76 Confine-Fossato di Vico-Cancelli**
Consegnati lavori il 16.02.2009

Soggetto aggiudicatore: Quadrilatero s.p.a.

Totale costi	373,66 Meuro
Finanziato	373,66 Meuro

Pedemontana delle Marche (Fabriano-Muccia/Sfercia)

Gli interventi previsti sull'asse pedemontano, e qui di seguito indicati, sono mirati a raccordare le SS 76 e 77, mentre un ulteriore sviluppo fondamentale per la mobilità interna sarà prioritariamente considerato nelle programmazioni successive come più avanti indicato:

- **Tratto Fabriano-Matelica sub lotto n.1 (maxi lotto 2)**

Progetto preliminare e definitivo in corso

Soggetto aggiudicatore Quadrilatero s.p.a.

Costo 93,968 Meuro

Finanziato 90,175 Meuro

Da finanziare con PAV 3,793 Meuro

- **Tratto Matelica-Muccia/Sfercia sub lotto n.2 (maxi lotto 2)**

Progetto preliminare e definitivo

Soggetto aggiudicatore: Quadrilatero s.p.a.

Costo 202,81 Meuro

Da Finanziare 83,308 Meuro

Da finanziare con PAV 119,502 Meuro

- **Fabriano (Campo dell'Olmo) - Sassoferrato (Berbentina)**

L'Anas ha avviato negli anni '90 la realizzazione della Pedemontana delle Marche nel tratto in provincia di Ancona Fabriano (Campo dell'Olmo) - Sassoferrato (Berbentina) appalto interrotto e poi annullato. I fondi residui di tale appalto risultano pari a 21 Meuro. Il costo dell'intervento è di 111 Meuro.

Soggetto aggiudicatore ANAS S.p.A.

Costo 111,00 Meuro

Da Finanziare 90,00 Meuro

- **Tratto Sassoferrato (Berbentina) - Cagli**

Progetto preliminare e VIA approvati, definitivo in corso di redazione (Provincia di Pesaro)

Soggetto aggiudicatore Provincia di Pesaro Urbino

Costo 532,00 Meuro

Da Finanziare 532,00 Meuro

Totale costi 939,778 Meuro

Finanziato 111,175 Meuro

Da finanziare 705,308 Meuro

Da finanziare PAV 123,295 Meuro



SS 77 "Val di Chienti"**Raddoppio SS 77 "Val di Chienti"**

- **Tratto Sfercia-Collesentino II**
Appaltato
Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo 68,608 Meuro
Finanziato 68,608 Meuro
- **Tratto Collesentino II-Pontelatrive**
Appaltato
Soggetto aggiudicatore: Quadrilatero S.p.A.

Costo 40,55 Meuro
Finanziato 40,55 Meuro
- **Tratto Pontelatrive-Colfiorito**
Progetto preliminare. Questo tratto rientra nel lotto più ampio Pontelatrive-Foligno il cui costo è pari a 1.098,000 Meuro
Costo stimato del tratto marchigiano 549,05 Meuro
Soggetto aggiudicatore Quadrilatero S.p.A.

Costo 549,05 Meuro
Finanziato 467,50 Meuro (delibere Cipe 13/04 e 83/08)
Da Finanziare PAV 81,55 Meuro
- **Collegamento SS77 - SS 16 a Civitanova Marche.**
Progetto preliminare approvato.
Soggetto aggiudicatore: Quadrilatero S.p.A.

Costo 28,40 Meuro
Da finanziare 14,20 Meuro
Da finanziare PAV 14,20 Meuro

Totale costi	686,608 Meuro
Finanziato	576,658 Meuro
Da Finanziare	14,20 Meuro
Da Finanziare PAV	95,75 Meuro



Svincoli SS 77 Val di Chienti

- **Nuovo svincolo S. Claudio (Corridonia) e collegamento alla SP 485.**
Redatto progetto di fattibilità dalla Provincia di Macerata

Costo 8,00 Meuro
Finanziato 3,00 Meuro
Da finanziare 5,00 Meuro

- **Completamento svincolo Tolentino centro con raccordo Strada Provinciale Tolentino San Severino.**
Redatto progetto di fattibilità dalla Provincia di Macerata
Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo 4,00 Meuro
Finanziato 1,50 Meuro
Da finanziare 2,50 Meuro

Totale costi 12,000 Meuro
Finanziato 4,500 Meuro
Da Finanziare 7,500 Meuro

Trasversali della Val di Chienti

- **Ammodernamento SS 78 Val di Flastra: Tratto Sforzacosta-Sarnano.**
Progetto preliminare in istruttoria
Soggetto aggiudicatore: Quadrilatero S.p.A.
Costo 58,05 Meuro.
- **Intervalliva di Macerata.**
Progetto preliminare approvato
Soggetto aggiudicatore: Quadrilatero S.p.A.
Costo 13,56 Meuro
- **Intervalliva Tolentino S. Severino**
Progetto preliminare approvato
Soggetto aggiudicatore: Quadrilatero S.p.A.
Costo 40,83 Meuro.

Totale costi 112,44 Meuro
Da Finanziare PAV 112,44 Meuro



[Handwritten signature]

REALIZZAZIONE NUOVO ASSE DELLA VALLE DEL POTENZA

Costo	300,00 Meuro
Da finanziare	300,00 Meuro

EX SS 361 "Septempedana"

Lavori di completamento del" traforo del Comello"e realizzazione del collegamento alla SS 3 "Flaminia".

Costo	95,00 Meuro
Da finanziare	95,00 Meuro

SS 4 "SALARIA"

- **Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Acquasanta-Trisungo, 1° lotto, stralcio 2° dal km 151,00 al km 153,780**
In corso conformita urbanistica art.81 L.616/77
Soggetto aggiudicatore: ANAS.

Costo	96,701 Meuro
Disponibilità	37,126 Meuro; legge388/2000 art.144/c.12;
Da finanziare	59,575 Meuro

- **Adeguamento della SS 4 Salaria: tratto Acquasanta-Trisungo, 2° lotto km 155,400 al km 159,00**
In corso procedura di VIA sul preliminare
Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo	154,501 Meuro
Da finanziare	154,501 Meuro

- **Aguamento della SS 4 Salaria: tratto Ovest abitato di Mozzano compreso il ponte sul fiume Fluvione**
Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo	8,000 Meuro
Da finanziare	8,000 Meuro

Totale costi	259,202 Meuro
Da finanziare	222,076 Meuro



EX SS 78 "PICENA"

**Adeguamento del tratto Croce di Casale-Comunanza-Amandola -Sarnano e
completamento Roccafluvione-innesto SS4.**

E' stato realizzato il tratto compreso tra le località Croce di Casale e Roccafluvione

Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo	200,00 Meuro
Da finanziare	200,00 Meuro

SS 81 "PICENO- APRUTINA"

Adeguamento del tratto marchigiano dal comune di Ascoli Piceno fino al confine regionale con l'Abruzzo

Costo	40,00 Meuro
Da finanziare	40,00 Meuro

STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"

Collegamento strategico che longitudinalmente nella parte collinare, unisce le vallate della provincia di Ascoli Piceno con quella di Fermo.

Il costo totale dell'opera per una lunghezza di oltre 30 chilometri ammonta a 320 Meuro.

La Regione ha già stanziato 23,106 Meuro .

Totale costi	320,00 Meuro
Finanziati	23,106 Meuro
Da finanziare	296,894 Meuro

Prioritari:

Lotto di collegamento val Tesino-Offida

Costo	6,00 Meuro
Da finanziare	6,00 Meuro

Tratto area del Fermano

Costo	36,00 Meuro
Da finanziare	36,00 Meuro

Totale costi	42,00 Meuro
	42,00 Meuro



10

BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LA VAL MARECCHIA E LA "E45"

Questo tratto di strada di circa 12 Km costituisce la parte terminale a Nord dell'itinerario della Pedemontana delle Marche.

Consente di collegare liere adel montefeltro in provincia di pesaro e Urbino con la E45 e quindi con la viabilità nazionale. Tale opera è ritenuta strategica per lo sviluppo economico del Montefeltro. Progetto preliminare redatto dalla Provincia di Pesaro e Urbino.

Costo	190,00 Meuro
Da finanziare	190,00 Meuro

STRADA DI COLLEGAMENTO MARI-MONTI

(da P.to S Giorgio ad Amandola in parziale adeguamento alla ex SS 210, Faleriense)

Finanziata per la progettazione dal PRUSST di Fermo.

Soggetto aggiudicatore: Regione Marche.

Costo	550,00 Meuro
Da finanziare	550,00 Meuro

REALIZZAZIONE DI ALCUNE VARIANTI URBANE DELLA SS 16, ADRIATICA, IN PROSSIMITÀ DEI CENTRI URBANI.

- **Variante urbana all'abitato di San Benedetto del Tronto**
Realizzazione del tratto Torrente Albula - abitato Sud
Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo	22,000 Meuro
Da finanziare	22,000 Meuro

- **Variante urbana all'abitato di Civitanova Marche**
Soggetto aggiudicatore: ANAS

Costo	110,000 Meuro
Da finanziare	110,00 0 Meuro



MIGLIORAMENTO DELLA RETE E DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

La Regione Marche ha finanziato la realizzazione del progetto-pilota relativo alla fattibilità tecnico-economica-giuridica del servizio di trasporto di massa su ferro per gli ambiti territoriali di : Urbino-Fano-Pesaro; Senigallia-Jesi-Ancona-Osimo; Civitanova-Macerata; Ascoli San Benedetto-Grottammare; Pergola-Fabriano-Castelraimondo. Il progetto è stato finanziato con fondi comunitari Programma Regionale Azioni Innovative FESR 2000-2006)
Soggetto aggiudicatore: Regione Marche

Costo 0,257
Finanziato 0,257

Per la realizzazione del progetto di metropolitana leggera (treno-tram) è necessario adeguare le infrastrutture esistenti all'esigenze richieste da questa forma innovativa di trasporto.

In questo contesto la Regione Marche ha programmato i seguenti interventi::

Linee ferroviarie Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli,e Civitanova-Macerata- Albacina e Fano Urbino

L' intervento è finalizzato alla elettrificazione delle tratte ferroviarie che attualmente sono servite utilizzando trazione diesel. L'elettrificazione si rende necessaria per uniformare la tratta ferroviaria a quella nazionale e quindi per permettere ai convogli di transitare senza effettuare sostituzioni delle motrici.

Soggetto aggiudicatore: RFI spa

- **Linea ferroviaria Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli**

- **Elettrificazione**

Costo: 11,200 Meuro
Finanziamento previsti: 10,150 Meuro FAS Marche
0,500 Meuro Provincia Ascoli Piceno
1,000 Meuro RFI spa

- **Eliminazione PL al km 5+606**

Costo: 5,760 Meuro
Finanziati previsti 3,879 Meuro FAS Marche
0,671 Meuro RFI spa
Da finanziare: 1,209 Meuro



- **Linea ferroviaria Civitanova-Macerata-Albacina**

- **Elettificazione**

- Costo: 40,000 Meuro
 - Da Finanziare 40,00 Meuro

- **Linea ferroviaria Fano-Urbino**

- Ripristino della linea con finzioni di metropolitana leggera

- Costo: 110,000 Meuro
 - Da Finanziare 110,000 Meuro

- **Progettazione e realizzazione di nuove fermate ferroviarie finalizzate alla istituzione di un servizio di tipo metropolitano negli ambiti territoriali studiati nel progetto pilota**

- Costo: 9,000 Meuro.
 - Finanziati 4,000 Meuro. FERS Marche
 - Da finanziare 5,000 Meuro

HUB PORTUALI ED INTERPORTUALI

PORTO DI ANCONA

a) Opere a mare

Il Piano regolatore portuale prevede la realizzazione delle seguenti opere a mare per la nuova darsena:

- 1) diga foranea di sottoflutto;
- 2) molo di sopraflutto;
- 3) banchina lineare di oltre 900 ml., con fondali a - 14 metri,
- 4) banchina laterale di 440 metri.



Prioritario è il completamento della banchina lineare per i restanti 600 metri per la quale occorre

Soggetto aggiudicatore: Autorità Portuale

Costo 45,00 Meuro
Da finanziare 45,00 Meuro

Occorre poi procedere al completamento della diga foranea, alla realizzazione della banchina laterale e del piazzale completo della nuova darsena; il cui costo è stato valutato in 83 milioni di euro.

Soggetto aggiudicatore: Autorità Portuale

Costo 83,00 Meuro
Da finanziare 83,00 Meuro

Totale costi 128,00 Meuro
Da finanziare 128,00 Meuro

b) Opere a terra

Il Piano regolatore portuale prevede la realizzazione delle seguenti opere a terra:

- 1) impianti a rete (fognario, idrico, elettrico, etc.) e mezzi meccanici per attrezzare i piazzali della nuova darsena, con un costo presunto di circa 30 milioni di euro;

Costo 30,00 Meuro
Da finanziare 30,00 Meuro

- 2) attrezzature (silos) che consentono di razionalizzare l'attività di carico e scarico merci, con un costo presunto di circa 40 milioni di euro;

Costo 40,00 Meuro
Da finanziare 40,00 Meuro

- 3) Completamento dell'allaccio ferroviario della nuova darsena

Costo 3,5 Meuro
Da finanziare 3,5 Meuro

- 4) terminal intermodale ex-scalo Marotti, già finanziato dalla Regione Marche con 5 milioni di euro POR-Fesr, che richiede l'assenso di Rete Ferroviaria Italiana Spa all'utilizzo delle aree.

Costo 5,00 Meuro
Finanziati 5,00 Meuro

Totale costi 73,500 Meuro



Per copia conforme all'originale p

c) Nuovo porto peschereccio

Il Piano regolatore portuale prevede la realizzazione del nuovo porto peschereccio per un costo complessivo presunto di circa 25 milioni di euro.

Soggetto aggiudicatore: Autorità Portuale

Costo 25,00 Meuro
Da finanziare 25,00 Meuro

Importo complessivo opere porto di Ancona:

Totale costi 226,50 Meuro
Da finanziare 226,50 Meuro

Aeroporto delle Marche (Ancona-Falconara)

Opere infrastrutturali 2008-2013:

- Ristrutturazione corpo centrale stazione
costo 2,00 Meuro
- Collegamento corpo centrale stazione FS
costo 0,500 Meuro
- Ampliamento piazzali sosta aeromobili
costo 1,800 Meuro

Soggetto aggiudicatore: Aerdorica spa

Totale costi 4,300 Meuro.
Da Finanziare 4,300 Meuro



Infrastrutture di allaccio all'Interporto di Jesi

Allaccio viario alla SS 76 "Vallesina".

L'opera consentirà di rendere funzionale l'interporto di Jesi per il quale i lavori sono in corso.

Soggetto aggiudicatore: ANAS.

Costo 16,368 Meuro

Finanziati 16,368 Meuro

III. CORSIA AUTOSTRADA A-14 - TRATTO MARCHIGIANO

Autostrade per l'Italia, come ha previsto dal IV Atto aggiuntivo alla Convenzione con ANAS SpA, prevede la realizzazione, l'ammodernamento e l'ampliamento alla III corsia dell'Autostrada A14-Bologna-Bari-Taranto nel tratto marchigiano da Cattolica a Pedaso per un totale di circa 143 km. Per il tratto marchigiano è stato completato l'iter autorizzativo e progettuale dell'intervento di ampliamento alla 3^a corsia da Cattolica a Porto Sant'Elpidio. Gli investimenti programmati e in corso di realizzazione di ammontano a 2 miliardi di euro. Cantierizzato il tratto da Ancona Sud Porto Sant'Elpidio, per circa 36 km, con lavori in corso di esecuzione.

Per il rimanente tratto Porto Sant'Elpidio-Pedaso, l'opera è stata approvata con decreto del Presidente della Repubblica del 14 novembre 2007. L'opera ad oggi risulta finanziata fino a Porto Sant'Elpidio: occorre che si completi il finanziamento e la sua realizzazione fino a Pedaso.

Art. 4

(Inserimento nella Legge Obiettivo e sottoposizione al CIPE)

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna e sottopone all'approvazione del CIPE e/o a proporre l'inserimento nella legge obiettivo, per le parti ancora da finanziare,

le seguenti infrastrutture strategiche:

- LINEA FERROVIARIA -Orte-Falconara e Ascoli Piceno-Antradoco
- ASSE VIARIO E78 "FANO-GROSSETO"
- QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA:
 - Strada Pedemontana delle Marche
 - SS76 Vallesina "direttissima Ancona -Perugia"
 - SS77 Val di Chienti "direttissima Civitanova - Foligno"
 - Trasversali della Val di Chienti



- **Aree leader**

- **NUOVO ASSE DELLA VAL POTENZA**
- **EX SS361 "SEPTEMPEDANA" TRAFORO DEL CORNELLO E COLLEGAMENTO SS3 FLAMINIA**
- **STRADA INTERVALLIVA "MEZZINA"**
- **SS4 "SALARIA"**
- **EX SS78 "PICENA"**
- **SS81 "PICENO-APRUTINA"**
- **E45 - BRETELLA VALMARECCHIA**
- **SS210 "FALERIENSE" STRADA DI COLLEGAMENTO MARI-MONTI**
- **COMPLANARE FANO PESARO**
- **SS 16 "ADRIATICA":**
 - **Variante di Ancona**
 - **Variante di San Benedetto del Tronto**
 - **Variante di Civitanova Marche**
 - **Uscita Porto-A14**
- **PIATTAFORMA LOGISTICA DELLE MARCHE:**
 - **Porto di Ancona**
 - **Aeroporto delle Marche**
 - **Interporto**
- **AUTOSTRADA A14 - TERZA CORSIA Rimini Nord e Pedaso**
 - **Completamento tratto P.to S.Elpidio-Pedaso**
- **MIGLIORAMENTO TRASPORTO FERROVIARIO**
 - **Linee Ascoli-Porto d'Ascoli e Civitanova-Macerata-Albacina; ripristino Fano-Urbino; realizzazione nuove fermate.**



Art. 5*(Sviluppo del Porto di Ancona)*

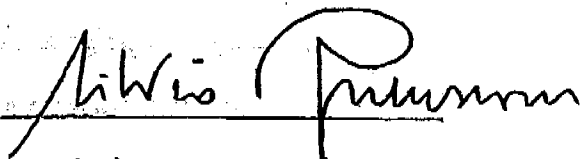
Per lo sviluppo del Porto di Ancona il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti ed il Presidente della Regione Marche hanno sottoscritto l'Accordo di Programma di cui all'Allegato A parte integrante del presente Atto Integrativo.

Art. 6*(Comitato paritetico di monitoraggio)*

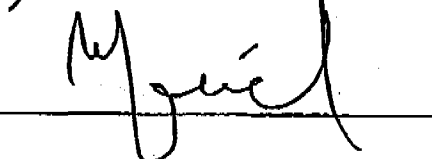
Le Parti decidono altresì di verificare semestralmente lo stato di avanzamento del presente atto e, in particolare, nel I semestre si impegnano a produrre apposito elaborato da cui si evinca, per ogni singola opera, lo stato di avanzamento e la relativa copertura. Per tale scopo viene istituito un Comitato Paritetico di monitoraggio della presente Intesa.

per il Governo:**Il Presidente del Consiglio**

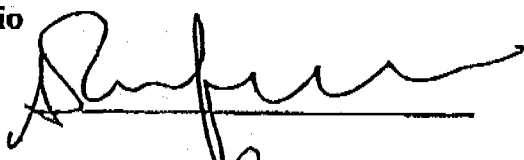
On. Silvio Berlusconi


Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti

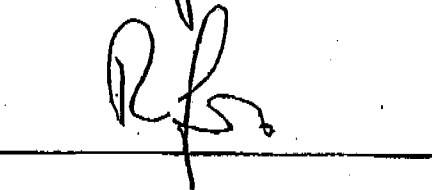
On. Altero Matteoli


Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

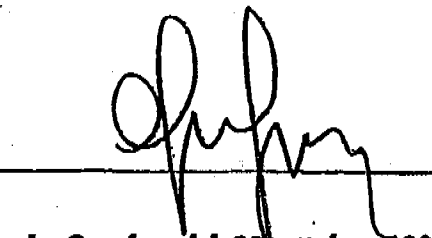
On. Stefania Prestigiacomo


Il Ministro per i Rapporti con le Regioni

On. Raffaele Fitto


per la Regione Marche:**Il Presidente della Regione Marche**

Gian Mario Spacca



Il presente documento "1° Atto integrativo della Intesa Generale Quadro del 22 ottobre 2002", sottoscritto in n.3 originali, è composto di 23 pagine numerate.

REGIONE MARCHE - GIUNTA REGIONALE
 Servizio Risorse Umane e Strumentali
 P.F. Provveditorato, Economato e Contratti

La presente copia, composta di n. 29 fogli, è conforme all'originale depositato presso questo Servizio (art. 18 D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445)

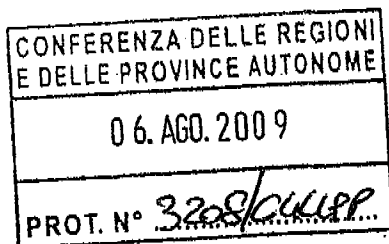
Ancona, il 12/03/2009





L'Assessore
Prot.490/SPV
del 5 agosto 2009

REGIONE MOLISE
Assessorato alla Programmazione, Bilancio e Finanze, Patrimoni e
Rapporti con la Conferenza Stato-Regioni



Sen. Altero Matteoli
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Fax 06.44267283

e p.c. Dr. Visco Errani
Presidente della Conferenza delle Regioni
Fax 06.4881658

Ing. Ercole Incalza
Struttura Tecnica di Missione
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Fax 06/4412.6177

LORO SEDI

Oggetto: Regione Molise - Allegato Infrastrutture Strategiche 7° Documento di Programmazione economica e finanziaria. - Osservazioni.

Nel fax riferimento all'allegato Infrastrutture al 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria si formulano le seguenti osservazioni, relative ad interventi che interessano la Regione Molise, anche in conseguenza del 1° Atto Integrativo dell'Intesa Generale Quadro del 3 giugno 2004, sottoscritto il 23 gennaio 2009.

Per quanto riguarda il primo lotto funzionale dell'Asse Autostradale Termoli-San Vittore - che per la Regione Molise assume priorità assoluta - il cui costo complessivo è di 1.137,70 milioni di euro, si ribadisce che lo stesso è finanziato con risorse pubbliche e private, attraverso il sistema del project-financing.

Relativamente alle quote di finanziamento si richiede la conferma delle seguenti fondi, come da 1° Atto Integrativo dell'Intesa Generale Quadro:

- POR FESR 2007/2013 - quota regionale di 36,58 Milioni di euro (non riportata nel documento, pag. 123);
- Fondi privati - quota 580,20 Milioni di euro, rinvenienti dalla proposta del promotore a seguito di gara espletata dall'ANAS;
- FAS - PON Reti e Mobilità (PAN Mobilità): Mc€ 106,33, afferenti quindi alle risorse nazionali FAS di competenza del Ministero delle Infrastrutture;
- 520,92 Milioni di euro necessari per la copertura economica.

Nelle Considerazioni conclusive del documento in oggetto (pag. 238) viene evidenziata una volontà regionale di destinare all'opera la quasi totalità del FAS regionale, mai espressa in nessun documento di programmazione, in evidente contrasto con le previsioni del PAR FAS all'esame, per la presa d'atto, del prossimo CIPE.

Nella scheda relativa al Molise, a pag. 159, infine si segnala che non è riportato, il completamento dei sistemi modali e intermodali del Nucleo Industriale di Isernia-Venafro, per 6,0 Mc€, presente nel 1° Atto Integrativo dell'Intesa Generale Quadro

Nel confidare nell'accoglimento delle osservazioni e nel loro inserimento nell'allegato, si coglie l'occasione per inviare i più distinti saluti.



Gianfranco Vitagliano



**Nota per la Conferenza Unificata
convocata per il 29 luglio (punto 2/B o.d.g.)**

PROGRAMMA INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

**7° Documento di Programmazione
Economica e Finanziaria**

Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse

Giugno 2009

Osservazioni della Regione Piemonte

28 luglio 2009



Intesa sull'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009-2011 ai sensi dell'art.1 comma 1 della legge 21 dicembre 2001 n. 443 (legge Obiettivo)

PREMESSA

L'allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013, approvato direttamente dal CIPE nella seduta del 15 luglio 2009, senza alcuna preventiva interlocuzione con le Regioni e senza il passaggio attraverso il Pre-Cipe annullato 24 ore prima della già intervenuta convocazione, è pervenuto ufficialmente tramite la segreteria della Conferenza Stato Regioni il 20 luglio u.s. e trasmesso lo stesso giorno ai componenti della Commissione Trasporti ed Infrastrutture.

Nella seduta della Conferenza Unificata, convocata per il prossimo 29 luglio, al punto 2/B o.d.g. è stata inserita l'intesa al suddetto Allegato Infrastrutture.

In considerazione della decisione che i Presidenti assumeranno in relazione alla partecipazione alla citata Conferenza Unificata, stante il perdurare del blocco delle relazioni istituzionali in assenza di un preventivo incontro con il Presidente del Consiglio, si evidenziano alcune considerazioni, anche se il limitato tempo a disposizione non consente una dettagliata disamina dei contenuti.

Per quanto concerne le cifre relative a costi, finanziamenti, assegnati e/o programmati, derivanti da fondi Legge Obiettivo, piuttosto che FAS o quant'altro, emerge che sulle opere di competenza della Regione Piemonte risulta una certa incoerenza rispetto a quanto indicato nei documenti formali (in primo luogo il 1° Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 23 gennaio 2009), ma l'esame di tutti gli aspetti di dettaglio richiederebbe approfondimenti più accurati condotti insieme al Ministero Infrastrutture.

Inoltre a pag.211 del Documento "11. Le emergenze e le azioni da effettuare prioritariamente nelle Regioni" vengono riportate le emergenze avanzate dalle singole Regioni. Per quanto riguarda il Piemonte risultano:

- La definizione del tracciato della Torino-Lione e la realizzazione del sistema intermodale ad esso connesso
- La realizzazione del sistema metropolitano torinese

A questi vanno aggiunti, come già evidenziato in occasione di recenti incontri Regione-Ministero, i seguenti contenuti del 1°Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro, sottoscritto il 23 gennaio 2009, tra la Regione Piemonte ed il Governo:

- **gli interventi prioritari di prima fase per il Trasferimento Modale ed il Trasporto Locale**

In mancanza di elementi certi relativi alla copertura finanziaria, non è ad oggi possibile definire i contenuti dell'Accordo di Programma Quadro relativo agli interventi prioritari di prima fase per il Trasferimento Modale ed il Trasporto Locale, per i quali era prevista una quota di finanziamento statale (200M€) ed una regionale (100M€). Alcuni di questi interventi individuati sono inquadrati nell'ambito del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM), secondo le risultanze dei lavori dell'Osservatorio Valle di Susa per la realizzazione della Nuova Linea Torino-Lione.

L'impegno ad individuare entro 60 giorni dalla firma (quindi il 23 marzo 2009) le fonti e le modalità di finanziamento nell'ambito delle risorse finanziarie programmate o di prossima programmazione non ha fino ad oggi conseguito risultati concreti.



Risulta non più rinviabile la definizione con il Governo (e/o con il Ministero Infrastrutture e Trasporti) delle modalità attuative delle previsioni dell'Atto Aggiuntivo.

➤ **la Metropolitana di Torino (prolungamento Lingotto-Bengasi) ed il collegamento ferroviario Novara- Malpensa.**

Da parte regionale sono stati portati all'attenzione del Ministero anche gli interventi strategici per cui risulta urgente garantire la copertura finanziaria per procedere con le attività. Si tratta di Interventi individuati dalla Regione come urgenti e appaltabili: la Metropolitana di Torino (prolungamento Lingotto-Bengasi) ed il collegamento ferroviario Novara-Malpensa.

➤ **gli Interventi da inserire nel Programma delle Infrastrutture Strategiche**

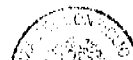
L'art. 5 del Atto Aggiuntivo all'Intesa del 23 gennaio 2009 prevede di comprendere un elenco di opere all'interno della prossima revisione degli interventi di interesse regionale concorrente con il preminente interesse nazionale, ai fini dell'integrazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche ai sensi della L. 443/2001 (Legge Obiettivo).

In definitiva sulla base dei contenuti del 1° Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro, sottoscritto il 23 gennaio 2009, risulta non più rinviabile l'attuazione di una serie di interventi condivisi con il territorio e coerenti con le politiche infrastrutturali nazionali, i quali necessitano di tempi certi per quanto riguarda le fonti finanziarie utili a garantire l'appaltabilità. Tra questi si evidenziano in particolare le opere prioritarie di prima fase legate alla Nuova linea Torino-Lione, il Terzo Valico ferroviario, la Metropolitana di Torino, il nodo di Novara. Inoltre la mancata assegnazione della quota di risorse FAS 2007-2013 prevista per il Piemonte (e definita attraverso il Programma Attuativo Regionale, già sottoposto all'esame del CIPE il 6 marzo 2009) non consente l'attivazione degli interventi infrastrutturali a cui sono state destinate una consistente parte dei finanziamenti.

CONSIDERAZIONI METODOLOGICHE

In relazione al Documento in oggetto si evidenziano le seguenti considerazioni:

1. Da parte delle Regioni è auspicabile un confronto metodologico con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per condividere con il Governo nazionale i contenuti del Documento; infatti l'argomento su cui esprimere l'Intesa richiede i necessari approfondimenti non compatibili con il poco tempo a disposizione (il documento è stato trasmesso in data 20 luglio 2009).
2. Risulta condivisa l'impostazione pluriennale delle infrastrutture strategiche ma resta da definire se gli interventi oggetto del Documento siano limitati all'ambito delle Infrastrutture Strategiche oppure si possa considerare una lettura più ampia. Con delibere CIPE sono stati approvati gli elenchi degli interventi, ma soltanto una parte di essi è stata successivamente sottoposta all'esame del CIPE per l'approvazione dei progetti e la messa a disposizione delle risorse finanziarie.
3. Il documento non tiene conto di tutto quanto definito con il 1° Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritto il 23 gennaio 2009 tra la Regione Piemonte ed il Governo
4. Dopo aver dato conto dello stato di avanzamento del Piano delle Infrastrutture Strategiche il documento non definisce tempi e risorse necessari al proseguimento degli interventi, sia in riferimento alle opere già inserite in legge Obiettivo sia alle altre opere che risultano comprese nelle IGQ. Le fonti finanziarie che consentiranno la definizione degli impegni nei rapporti Stato-Regione andranno armonizzate in riferimento ai Fondi Legge obiettivo, al Contratto di Programma RFI ed al Contratto di Programma ANAS.



5. Il DPEF non indica con quali risorse saranno realizzate le varie opere in programmazione; ciò risulta in particolare penalizzante per le iniziative indispensabili a sviluppare il trasporto pubblico.

CONSIDERAZIONI DI MERITO

In relazione al Documento in oggetto si evidenziano le seguenti considerazioni:

1. Pag. 119: l'opera ferroviaria indicata come "*linea Novara-Seregno: potenziamento e variante di Galliate*" è sempre riferita alla regione Lombardia (tabella di pag. 119 e tabella di pag. 153) invece che al Piemonte (nella cui tabella non compare affatto) => (*già segnalato per l'Allegato Infrastrutture al DPEF dell'anno 2008*)
2. Pag. 159: se la tabella di pag. 163 ha il significato di riportare le richieste dell'Atto Aggiuntivo IGQ di gennaio 2009, i contenuti risultano parziali e mal dettagliati (es. per il "Nodo di Novara" non è chiaro a quali interventi si riferisce).
3. Pag. 159: per la Metropolitana di Torino tratta 3 Collegno-Cascine Vica il finanziamento indicato a carico degli Enti Locali (101 M€) è strettamente legato alla quota di competenza statale, non ancora disponibile
4. Pag. 93: CAPITOLO 4-in riferimento ai fondi FAS risulta urgente la messa a disposizione delle risorse FAS 2007-2013 di competenza regionale in quanto con il PAR (vedi la presa d'atto del CIPE del 6 marzo 2009) la Regione ha già desinato una cospicua somma al completamento delle reti infrastrutturali.
5. Pag 151: il nuovo collegamento autostradale Albenga-Garessio-Ceva/Millesimo rientra nella sfera di competenza della Liguria, ma coinvolge anche il Piemonte => (*già segnalato per l'Allegato Infrastrutture al DPEF dell'anno 2008*)
6. Pag 114: tra le risorse destinate al riassetto dei sistemi urbani e metropolitani trovano collocazione 0,5M€ previsti nel 2010 per Piastre Intermodali Piemontesi; ciò rappresenta soltanto una prima quota dei fabbisogni del Sistema Logistico Regionale, in particolare per Orbassano, Novara e Alessandria.

Inoltre per la Regione Piemonte risultano importanti i seguenti temi:

- Corridoio 5 Torino-Lione: l'attuale fase di attività dell'Osservatorio Val Susa ha indicato il Sistema Ferroviario Metropolitano elemento essenziale in collegamento al progetto del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione che necessita però dell'assegnazione delle risorse previste dal 1° Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro;
- Terzo Valico dei Giovi: conferma delle risorse finanziarie previste e garanzia per le risorse integrative;
- Sistema Logistico Piemontese: occorre ampliare il riferimento alla piattaforma logistica del nord ovest;
- Definire operativamente la possibilità di strumenti di Federalismo Infrastrutturale per ottimizzare al massimo le risorse e le potenzialità presenti nella Regione Piemonte;
- Definire operativamente modalità per attivare forme di Partenariato Pubblico Privato;



REGIONE TOSCANA



Giunta Regionale

*L'Assessore alle Infrastrutture e logistica, Viabilità e trasporti,
Urbanistica e programmazione territoriale, Programmazione e
coordinamento interventi per la tutela del paesaggio*

Prot. n. 297 / Sep. n.

Firenze, 4 Settembre 2009

Al Signor Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti
On. Altero Matteoli
Fax 06 44267370

Alla Conferenza Unificata c/o
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Fax 06 67796278

Al Capo Struttura Tecnica di Missione
c/o Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ing. Ercole Incalza
Fax 06 44126177

Al Coordinatore Settore Tecnico
Struttura Tecnica di Missione
c/o Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Fax 06 44126177

p.c. Al Presidente Conferenza Stato Regioni
Vasco Errani
Fax 051 6395429

All'Assessore della Regione Campania
Coordinatore per materia
Fax 081 5629050

Al Coordinamento tecnico interregionale
c/o la sede di Roma della Regione Campania
Dr. Paolo Gargiulo
Fax 06 6780400

Oggetto: Allegato Infrastrutture al 7° DPEF 2010-2013

In relazione all'intesa sul programma delle Infrastrutture strategiche allegato al 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria per gli anni 2010-2013, si trasmette il parere della Regione Toscana, con richiesta di modifica del documento stesso.

Cordiali saluti.

Riccardo Conti
Riccardo Conti



OGGETTO: OSSERVAZIONI DELLA REGIONE TOSCANA IN MERITO ALL'INTESA SUL PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE ALLEGATO AL 7° DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA 2010-2013

In riferimento al documento in oggetto si osserva quanto segue:

Tra le "Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche non sottoposte ancora al CIPE ed in corso di istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti" inserire l'intervento "SS n. 63 del Cerreto - interventi di miglioramento dal Km. 12 al Km. 14,400 - costo 16,7 milioni di euro" già approvato nella Conferenza di servizi del 9 febbraio 2005.

Nel quadro delle "Intese Generali Quadro e gli aggiornamenti" delle Regioni, per quanto riguarda la Toscana occorre inserire, per il Completamento della S.G.C. E 78 "Grosseto - Fano", e nel rispetto dell'Accordo del 2007 tra il Ministero delle Infrastrutture e le Regioni Toscana, Umbria e Marche, gli interventi nel Tratto Monte San Savino - Palazzo del Pero:

- lotto S.Zeno-S.Maria delle Grazie compreso tratto tra raccordo di Battifolle e svincolo di Arezzo del costo di 150 milioni di euro, con progetto preliminare in corso e da avviare al 2012;
- lotto S.Maria delle Grazie-Palazzo del Pero del costo di 117 milioni di euro, con progetto preliminare in corso e da avviare al 2012.

Per quanto riguarda gli interventi già inseriti, relativi sempre alla E 78 e riguardanti il lotto 4 e il lotto 9 del tratto Grosseto-Siena, questi sono da avviare al 2010.

Sempre nel capitolo "Intese Generali Quadro e gli aggiornamenti" nelle "Opere programmate nel Dpef Allegato infrastrutture XIV Legislatura", in relazione all'intervento "Asse tangenziale di Lucca" si ritiene necessario correggere tale dicitura confermando quella già prevista nel Dpef 2005-2008 e approvata dal CIPE IL 18 marzo 2005: "Viabilità di scorrimento nell'area urbana di Lucca", l'importo relativo all'intervento riguardante la viabilità tra Ponte a Moriano ed il Casello del Frizzone sull' Autostrada A11 e la viabilità Sud, è di 100 milioni di euro.

Nell'ambito delle "Emergenze e azioni da effettuare prioritariamente", si concorda con quelle indicate nella Regione Toscana alle quali occorre altresì aggiungere il "Completamento Corridoio Tirrenico - Autostrada A12 Rosignano (Cecina) - Civitavecchia".

Si fa presente che è in corso la definizione dell'atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Toscana, la cui bozza proposta dalla Regione Toscana contiene anche queste integrazioni.



0039 070 272485



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
PRESIDENZA

lett. me Gius
14/9
BS

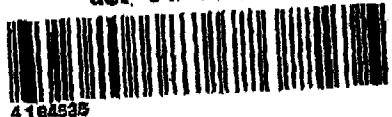
Il Presidente

Regione Autonoma della Sardegna
Ufficio di Gabinetto della Presidenza
Prot. Uscita del 11/09/2009
Prot. nr. 0000024
Circoscrizione: XII.2.1

Cagliari, 11 SET 2009



Presidenza del Consiglio dei Ministri
CSR 0003810 R-
del 14/09/2009



- > Al Signor Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Altero Matteoli
Fax 0644287370
- > Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Conferenza Unificata
Fax 0667796278
- > Al Capo Struttura tecnica di Missione
c/o Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ing. Eroale Incalza
Fax 0644126177
- > Al Coordinatore settore tecnico
Struttura tecnica di Missione
c/o Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Fax 0644126177
- > Al Presidente della Conferenza
delle Regioni e delle Province Autonome
Dott. Vasco Errani
Fax 064881656
- > Al Coordinatore Commissione Infrastrutture della Conferenza delle
Regioni e delle Province autonome
Fax 0619629050
- > Al Coordinamento tecnico Interregionale
c/o la sede di Roma della Regione Campania
dott. Paolo Gargiulo
Fax 066780400

e.p.c. >

Loro sedi



0039 070 272485



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PRESIDENZA

Il Presidente

Oggetto: Osservazioni della Regione Sardegna in merito all'Intesa sul Programma delle Infrastrutture Strategiche allegato al 7° documento di programmazione economico finanziaria 2010-2013.

Nel riscontrare la richiesta del coordinamento interregionale infrastrutture in indirizzo si trasmettono le tabelle, nel format richiesto, inerenti gli interventi di pertinenza della Regione Sardegna già inseriti e da inserire nell'allegato infrastruttura al DPEF 2010-2013.

Le schede in argomento sono ripartite con riferimento ai seguenti ambiti di intervento: Corridoi stradali; Sistemi idrici; Hub portuali; Sistemi urbani I; Sistemi urbani II. Per ciascuna scheda riferita allo specifico ambito tematico di intervento, viene anche allegata una tabella di dettaglio sulle opere, sul costo complessivo, sulle possibili fonti di copertura già attivate e sul fabbisogno residuo da reperire.

Si fa presente che è in corso, con i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la definizione di un atto integrativo alla Intesa Generale Quadro (sottoscritta in data 11 ottobre 2002) tra il Governo nazionale e la Regione Sardegna, la cui bozza proposta dalla Regione Sardegna, contiene gli aggiornamenti e le integrazioni riportate nelle schede allegate.

In riferimento all'oggetto si osserva quanto segue.

Tra le opere rientranti nel "piano delle infrastrutture strategiche non sottoposto ancora al CIPE ed in corso di istruttoria ..." occorre dettagliare meglio gli interventi come di seguito riportato.

Corridoi stradali.

1.1 Completamento, adeguamento della SS 131 Cagliari - Porto Torres

- > il 2° lotto omogeneo, tra il km 109+500 ed il km 146+800, comprende i seguenti interventi:
 - S.S. 131 - 5° lotto dal km 109+500 al km 119+500, per un costo stimato di 124,452 ME;
 - S.S. 131 - 6° lotto dal km 119+500 al km 129+500, per un costo stimato di 49,800 ME;
 - S.S. 131 - 7° lotto dal km 129+500 al km 138+750, per un costo stimato di 44,950 ME;
 - S.S. 131 - 8° lotto dal km 138+750 al km 146+800 per un costo stimato di 145,566 ME.

Importo totale, da aggiornarsi, pari a 364,766 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 270 ME.

- > il 3° lotto omogeneo, tra il km 146+800 ed il km 209+600, comprende i seguenti lotti operativi:
 - S.S. 131 - intervent. n° 7 dal km 146+800 al km 148+820, per un costo stimato di 20,030 ME;

0039 070 272485



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PRESIDENZA

Il Presidente

- S.S. 131 - intervent. n° 8 dal km 148+820 al km 159+000, per un costo stimato di 54,705 ME;
- S.S. 131 - intervent. n° 9 dal km 159+000 al km 165+300, per un costo stimato di 126,851 ME;
- S.S. 131 - intervent. n° 10 dal km 165+300 al km 173+100, per un costo stimato di 85,222 ME;
- S.S. 131 - interv. n° 11 dal km 173+100 al km 198+650, per un costo stimato di 316,892 ME;
- S.S. 131 - interv. n° 12 dal km 203+000 al km 209+600, per un costo stimato di 133,957 ME.

Importo totale, da aggiornarsi, è pari a 737,659 ME.

- Messa in sicurezza dei principali aviccoli della SS 131 dal km 148 al km 208 - Tratta Macomer - Sassari

Importo totale pari a 120,00 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 90 ME.

1.2 Completamento, adeguamento SS 291 Sassari - Olmedo - Aeroporto di Alghero e allacci

- S.S. 291 - 1° lotto, costo stimato di 96,300 ME.
- S.S. 291 - 4° lotto, costo stimato di 63,411 ME.

Importo totale, da aggiornarsi, è pari a 161,711 ME. S.S. 291 - 1° lotto, attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 25 ME.

1.3 Completamento, adeguamento tratta Nuoro - Olbia - S. Teresa di Gallura

Importo totale, da aggiornarsi, pari a 340,00 ME (finanziato parzialmente per 82 ME con fondi regionali). 1° lotto (Tratta Olbia-Palau) attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 40 ME.

1.4 Potenziamento delle interconnessioni con le principali strade statali per razionalizzare i processi di mobilità nell'area vasta di Cagliari e riqualificazione delle aree interessate

L'importo totale stimato è pari a 243 ME (finanziato parzialmente per 90 ME con fondi regionali). Un 1° Lotto (Adeguamento aviccoli SS 554) è attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria a carico dello Stato pari a 50 ME.

Sistemi Idrici

2.1 Interconnessione sistemi Idrici: Collegamento Tirso-Flumendosa 4° lotto. Collegamento sulcis-iglesiente. Costo stimato dell'intervento 50 ME.

L'importo totale è pari a 50 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 50 ME.



0039 070 272485



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PRESIDENZA

Il Presidente

2.2 *Schemi idrici Sardegna Sud-Orientale- Schema n. 39 P.R.G.A. Opere di approvvigionamento idropotabile fino a Villasanius. - 1° lotto - 2° Stralcio - Collegamento con l'impianto di potabilizzazione di S.Vito: Costo stimato intervento: 25 ME.*

L'importo totale è pari a 25 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 25 ME.

2.3 *Diga di Sa Stria sul Rio Monti Niaddu, traversa di Medau Aingiu sul Rio Is Conargius e condotta pedemontana di adduzione irrigua.*

L'importo totale è pari a 100,33 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 50 ME.

2.4 *Schema Idrico del Flumineddu per l'alimentazione irrigua della Marmilla. Finanziamento integrativo richiesto per la realizzazione della "Diga S'Alfusia e opere connesse" e per il "Collegamento Flumineddu Tirso.*

Costo stimato per il completamento dell'opera è pari a 179,16 ME con quota a carico dello Stato per 143 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 30 ME.

2.5 *Schema idrico Sardegna Sud - Orientale. Serbatoio sul basso Flumenedda a Monte Perdosu*
Importo totale, pari a 120,00 ME

Hub portuali e interportuali**3.1 Porto di Cagliari:**

1. Banchinamento avamposto per navi ro-ro del Porto Canale - importo lavori € 60.000.000,00
2. Proseguimento banchinamento lato di levante del Porto Canale - Importo lavori Fase 1 e Fase 2 € 25.000.000,00
3. Avamposto di levante del Porto Canale destinato alla cantieristica - Importo lavori € 5.000.000,00
4. Infrastrutturazione aree (zona G1W e G2W) retrostanti la nuova banchina in corso di realizzazione nel bacino di evoluzione del Porto Canale- Importo lavori € 10.000.000,00
5. Infrastrutturazione aree (zona G2E*) all'interno del circuito doganale - Importo lavori € 12.000.000,00
6. Infrastrutturazione aree (zona G2E) destinate al distretto industriale a alla Zona Franca - Importo lavori € 21.500.000,00

Per un totale complessivo di € 133.500.000,00.

Importo totale è pari a 133,5 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 31,35 ME.

3.2 Porto di Porto Torres:**Realizzazione molo di sopralfutto a levante:**

1. Prima lotto funzionale - lavori urgenti - Importo € 30 milioni
2. Completamento funzionale - Importo € 50 milioni.

Viabilità di collegamento porto civico e città:

0039 070 272485



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PRESIDENZA

Il Presidente

1. Primo lotto funzionale - Importo € 8 milioni.
 2. Completamento funzionale - Importo € 4 milioni.
- Viabilità di collegamento porto commerciale - SS 131 carnionale:
1. Intervento complessivo - Importo € 13 milioni.
- Realizzazione darsena pescherecci
1. Intervento complessivo - Importo € 4,5 milioni.
- Completamento rete ferroviaria molo industriale
1. Intervento complessivo - Importo € 2,5 milioni.

Per un totale complessivo di € 112.000.000,00

Importo totale è pari a 112,0 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 45,5 ME.

3.3 Porto di Olbia e di Golfo Aranci:

Olbia

1. II Fase bacino di evoluzione attracchi n. 1 e n. 2 a quota -10,00 m s.m.m. - Importo € 25.250.000,00, così articolato:
 - Bacino di evoluzione attracchi N°1 e N° 2 € 20.250.000,00
 - Gestione sedimenti € 5.000.000,00
 2. Piano integrato per la viabilità di accesso da e per i porti di Olbia finalizzato alla realizzazione di un sistema di infomobilità e controllo dei flussi di traffico € 6.500.000,0
 3. Completamento degli attracchi del porto Isola Bianca - Fase attuativa N. 1 - - Importo € 10.710.000,00, così articolato:
 - Dente di attracco poppiere attracco n. 9 € 2.628.000,00
 - Prolungamento molo nord € 4.550.000,00
 - Banchina di riva € 2.200.000,00
 - Terrapieni nuovi piazzali € 148.000,00
 - Pavimentazione nuovi piazzali € 1.184.000,00
 4. Completamento degli attracchi del porto Isola Bianca - Fase attuativa N. 2 - Importo € 10.603.000,00, così articolato:
 - Prolungamento molo sud € 3.600.000,00
 - Reseazione Banchina nord molo sud € 6.400.000,00
 - Terrapieni nuovi piazzali € 43.000,00
 - Pavimentazione nuovi piazzali € 560.000,00
- Per un totale complessivo di € 53.063.000,00.

Porto di Golfo Aranci

Per il porto di Golfo Aranci si conferma la validità degli interventi previsti nell'intesa generale quadro sottoscritta l'11 ottobre 2002 e più precisamente:

- Pontile N.1 € 10.350.000,00
- Dente di attracco ovest e raccordo con dente di attracco pontile esistente € 3.750.000,00
- Dente di attracco est e banchina di riva est € 6.412.500,00
- Chiusura a set con opera a scogliera € 325.000,00
- Dragaggio fondali a est del pontile N°1 (quota -8,00 m.s.m.) € 780.000,00
- Dragaggio fondali a ovest del pontile N°1 (quota -10,00 m.s.m.) € 630.000,00
- Formazione piazzali € 2.520.000,00
- Pavimentazione piazzali € 5.800.000,00



0039 070 272485



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PRESIDENZA

Il Presidente

- Viabilità di accesso: prolungamento tangenziale € 1.050.000,00.
 Per un totale di € 31.617.500,00

Importo totale per i Porti di Olbia e Golfo Aranci è pari a 84,68 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 84,68 ME.

Sistemi urbani

Cagliari

Viabilità sotterranea nell'area metropolitana di Cagliari - "Percorso sotterraneo nell'area metropolitana di Cagliari da via Riva di Ponente a viale Colombo, nell'ambito portuale della via Roma": costo stimato pari a 140 milioni di euro.

L'importo totale è pari a 140,00. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 60 ME.

Inoltre si rende necessario integrare il quadro delle opere strategiche con l'inserimento dei seguenti nuovi interventi:

Corridoi stradali.

Completamento, adeguamento tratta SS 597-199 Sassari - Olbia

Per l'asse viario principale, SS 597/199 Sassari - Olbia, l'importo complessivo di realizzazione è pari a 668 milioni di euro. La copertura finanziaria grava in parte su risorse del PAR FAS 2007-2013 pari a 470 ME. Restano pertanto da reperire ulteriori risorse per 198 ME.

Completamento, adeguamento SS 125 "Orientale Sarda"

Tronco San Priamo - Tertenia - 1° lotto; l'intervento è suddiviso in due stralci:

- 1° stralcio ha un costo aggiornato dall'ANAS pari a 70 ME,
- 2° stralcio ha un costo aggiornato dall'ANAS pari a 90 M

Il fabbisogno finanziario complessivo dei due stralci ammonta a 160,000 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 80 ME.

Sistemi urbani.



0039 070 272485

**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

PRESIDENZA

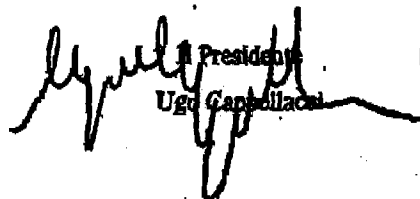
Il Presidente

Metropolitana dell'area vasta di Cagliari - si propone un sistema integrato ed interconnesso basato su una linea di metropolitana portante sotterranea (già inserita nell'allegato infrastrutture al DPEF 2009-2011), oltre ad una struttura di linee di supporto, ed un sistema di trasporto pubblico basato su rete tranviaria. Il costo stimato di tutti gli interventi è pari a circa 739,80 ME così suddivisi:

Il fabbisogno finanziario complessivo ammonta a 739,80 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 60 ME.

Metropolitana dell'area vasta di Sassari. Il costo stimato di queste linee è pari a 296,60 ME.

Il fabbisogno finanziario complessivo ammonta a 296,60 ME. Opera attivabile nel triennio 2010-2012 con quota finanziaria necessaria pari a 60 ME.


Il Presidente
Ugo Cappellacci



Région Autonome
Vallée d'Aoste



Regione Autonoma
Valle d'Aosta

Présidence de la Région
Presidenza della Regione

Al Presidente della Conferenza delle
Regioni e delle Province autonome

Réf. n° - Prot. n. **FUSIER**
V. réf. - V. n.°

Al Coordinatore della Commissione
Infrastrutture, mobilità e governo del
territorio

Aoste / AOSTA 28 LUG 2009

c. p.c.

Al Segretario generale della Conferenza
delle Regioni e delle Province autonome

CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME
28. LUG. 2009
PROT. N° 306/ciuff/cg

LORO SEDI

a mezzo fax

Oggetto: Punto 2, elenco B, all'odg della Conferenza Unificata del 29 luglio 2009 avente ad oggetto l'intesa sull'Allegato "infrastrutture" al Documento di Programmazione economico-finanziaria 2010-2013. Richiesta di modifiche e integrazioni.

Con riferimento all'oggetto e in vista dell'eventuale partecipazione delle Regioni alla seduta della Conferenza Unificata del 29 luglio p.v., si trasmette, in allegato alla presente, il documento con le opere infrastrutturali ritenute prioritarie e di rilevante interesse per la Valle d'Aosta, già segnalato da questa Regione, con nota n. 8862/RIR del 9 luglio 2008, in occasione della presentazione dell'Allegato infrastrutture al Documento di Programmazione economico-finanziaria dello scorso anno e tuttavia non preso in considerazione dal Ministero nella predisposizione del nuovo Programma Infrastrutture Strategiche di giugno 2009.

L'occasione è gradita per porgere i migliori saluti.

All. c.s.

EN/LR

Cabinet
Bureau de représentation à Rome
Ufficio di Gabinetto
Ufficio di rappresentanza a Roma

IL PRESIDENTE
Augusto R. Mancini



Région Autonome
Vallée d'Aoste



Regione Autonoma
Valle d'Aosta

**REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA
PRIORITA' INFRASTRUTTURALI**

Completamento SS 27 di accesso al traforo del Gran San Bernardo.

L'intervento è finalizzato all'eliminazione dell'attraversamento degli abitati di Etroubles e Saint-Oyen con la costruzione di un percorso in variante della lunghezza di 3,5 km circa.

L'attuale tracciato della strada statale 27 è caratterizzato da una carreggiata particolarmente stretta incompatibile con la rilevante componente di traffico pesante che interessa l'arteria che adduce al traforo del Gran San Bernardo.

È in corso la pubblicazione del bando di gara per l'appalto del primo lotto di lavori in corrispondenza dell'abitato di Saint-Oyen per un ammontare complessivo di 128 milioni di euro circa.

Per dare completa funzionalità all'opera, con particolare riferimento problematiche indotte dal traffico pesante, è necessario che si proceda alla tempestiva revisione del progetto attinente al secondo lotto (tratto abitato di Etroubles) o alla realizzazione delle opere, il cui ammontare può quantificarsi in 130 milioni di euro circa.

Si segnala in tal senso che il consiglio di Amministrazione dell'Anas ha approvato già nell'anno 2005 l'esecuzione dell'intera opera.

L'opera è ritenuta prioritaria dell'Amministrazione regionale o dalla società di gestione del Traforo Sitrab e si rende indispensabile anche a seguito del tragico incidente occorso il 21 ottobre 2008 nei pressi dell'abitato di Etroubles.

Traforo autostradale del Monte Bianco

Prima di valutare nuovi interventi riguardanti il Tunnel del Monte Bianco (galleria di sicurezza e servizio), la Regione ritiene fondamentale procedere agli interventi di potenziamento e modernizzazione della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso, che riveste carattere di priorità per la Valle d'Aosta.

Si segnala, con l'occasione, la necessità di trasferire alla Società RAV il tratto terminale della S.S. 26 Dir., intercluso tra i tratti in concessione RAV e Traforo del Monte Bianco, della lunghezza di poco più di un chilometro, a fini di razionalità nella gestione manutentiva, che oggi presenta criticità nel periodo invernale. La società RAV è disponibile ad accollarsi il tratto in questione a fronte di una revisione della propria concessione con riconoscimento finanziario coerente con quello già previsto per la costruzione della tratta autostradale.

S.S. 26 della Valle D'Aosta - Variante in galleria in corrispondenza del Forte e dell'abitato di Bard

La costruzione della variante in galleria in corrispondenza del Forte e dell'abitato di Bard tra il km 54+150 e il km 55+800 della S.S. 26 si inserisce nell'intervento, già realizzato, di riqualificazione e valorizzazione del forte e del borgo di Bard che è stato cofinanziato dallo Stato, dalla Regione Autonoma Valle D'Aosta e dall'Unione Europea. La costruzione della variante in galleria della S.S. 26 consentirebbe la riqualificazione del borgo attraverso

Région Autonome
Vallée d'Aoste



Regione Autonoma
Valle d'Aosta

l'eliminazione del traffico di transito e permetterebbe una completa fruizione da parte del pubblico del polo culturale e turistico oggetto dell'intervento principale. Il costo dell'opera è di circa 35 milioni di euro.

Aosta-Martigny

Il progetto della direttrice ferroviaria del Gran San Bernardo è stato presentato in data 10 marzo 2003, con progetto a firma della Regione Valle d'Aosta d'intesa con il Canton du Valais, al Ministero delle infrastrutture, per l'istruttoria secondo le procedure del d.lgs. n. 190/2002 (l. obiettivo). A seguito della presentazione del progetto, il Ministero dell'ambiente ha richiesto documentazione di perfezionamento ai fini dell'attivazione della procedura di VTA.

Si ritiene che l'intervento debba essere mantenuto nel Programma delle infrastrutture strategiche, in attesa che la Confederazione elvetica manifesti la propria disponibilità alla realizzazione dell'opera, posto che al momento è già impegnata su altri fronti (tunnel del Loetschberg e del San Gottardo).

Potenziamento e modernizzazione tratta ferroviaria Aosta-Chivasso

La rete ferroviaria della Valle d'Aosta è costituita da parte della linea Chivasso-Aosta (iscritta nel Sistema nazionale integrato dei trasporti - SNIT e collegata con la Torino-Milano), che prosegue fino a Pré-Saint-Didier, ed è caratterizzata da un unico binario privo di alimentazione elettrica. L'indice di dotazione della rete ferroviaria della regione, fatto 100 il dato italiano, è pari a 10,69, a fronte di un valore della circoscrizione nord-ovest pari a 92,74.

L'inadeguatezza del sistema ferroviario tra Aosta e Torino risiede principalmente nelle seguenti criticità: elevati tempi di percorrenza (circa 2 ore per 120 km); frequenti ritardi; parametri di sicurezza non sempre adeguati alle esigenze dell'utenza e del personale di servizio; assenza di centri di interscambio in corrispondenza delle stazioni che fanno capo alle valli laterali; scarso livello di comfort del materiale rotabile; elevato degrado delle stazioni, orario non sufficientemente cadenzato ed omogeneo; interscambi mancanti o difficili tra la linea ferroviaria della Valle d'Aosta ed i collegamenti ferroviari nazionali. Più in generale, la debolezza complessiva del sistema infrastrutturale valdostano, con particolare riferimento alle opportunità di collegamento ferroviario da e verso l'esterno della regione, deve essere considerata anche rispetto all'esigenza di colmare i gap infrastrutturali interni al Nord-Ovest italiano, in vista del completamento delle grandi reti transeuropee.

Le richiamate carenze strutturali hanno portato la Regione autonoma Valle d'Aosta alla sottoscrizione di due Accordi di programma quadro (con il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture ed RFI), nel 2004 e nel 2006, e di un Accordo di programma quadro interregionale (con la Regione Piemonte, in aggiunta ai predetti soggetti), nel 2008, con l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, migliorare l'affidabilità del servizio, realizzare centri di interscambio. Quest'ultimo APQ, in attuazione dello specifico studio di fattibilità redatto dal Politecnico di Torino ed in coerenza con i primi interventi in fase di esecuzione, comprende una sezione programmatica, che individua i seguenti interventi

Région Autonome
Vallée d'Aoste



Regione Autonoma
Valle d'Aosta

prioritari sulla tratta valdostana: realizzazione della variante Verrès-Châtillon; ottimizzazione del binario e rettificazione di curve. elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea.

I predetti interventi mirano a risolvere le seguenti criticità derivanti dalle carenze strutturali sopra richiamate:

- un'offerta di trasporto inadeguata che frena lo sviluppo delle attività economiche e la competitività del Nord-Ovest;
- la difficoltà di accesso all'area urbana di Torino e alle reti TEN, con particolare riguardo al corridoio 5 Lisbona-Kiev;
- un livello di servizio di trasporto ferroviario non in linea con le esigenze di mobilità dei turisti e inadeguata all'offerta turistica regionale incentrata sui beni ambientali, culturali e sulle attività ricreativo-sportive;
- un considerevole livello di inquinamento atmosferico, dovuto principalmente, alla presenza di direttrici stradali internazionali interessate da volumi consistenti e crescenti di traffico merci ed aggravato dalla particolare conformazione del territorio.

Lo scenario futuro lascia prefigurare un aggravamento delle predette criticità, in relazione, principalmente, all'aumento del costo dei carburanti, ai trend crescenti della domanda di trasporto di persone e merci e alla conseguente saturazione del sistema di trasporto pubblico.

Si propone, pertanto, di inserire nel Programma delle infrastrutture strategiche il seguente intervento, in quanto coerente con le analisi e gli obiettivi del Programma stesso:

Infrastrutture strategiche	Delibera 121/2001		Aggiornamento giugno 2008			
	Costo	Disponibilità	Costo	Disponibilità Assegnazioni l. 166/2002	Altre disponibilità	Totale disponibilità
Potenziamento e modernizzazione tratta ferroviaria Aosta-Chivasso	386,665	0,000	386,665	0,000	46,997	46,997

valori in milioni di euro.



FROM

08/10 2009 13:21/ST. 13:20

P003

29/07/2009 09:02

+39L

064881658

GAB. PRESIDENTE

PAG 02/12



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

Data 29 LUG. 2009

Protocollo N°

1285 / C. P. 2009.200

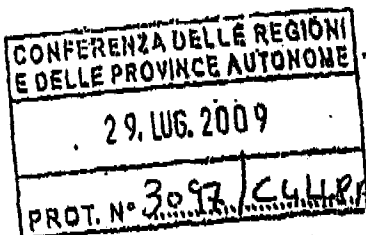
Allegati N°

1

Oggetto

Punto n. 3 dell'odg della seduta della Conferenza delle Regioni del 29 luglio 2009 in merito al punto n. 2 Elenco B dell'odg della Conferenza Unificata del 29 luglio 2009 avente ad oggetto "Intesa sull'Allegato Infrastrutture al Documento di programmazione economica finanziaria concernente l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (Legge Obiettivo)".

Richiesta di modifica da parte della Regione del Veneto.



Al Preg.mo Signor
dott. Vasco ERRANI
Presidente della Conferenza delle Regioni
e delle Province Autonome
SEDE

Caro Presidente,

con riferimento alla richiesta di "Intesa sull'Allegato Infrastrutture al Documento di programmazione economica finanziaria concernente l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (Legge Obiettivo)", Le segnalo che l'intervento denominato "Circonvallazione Orbitale di Padova (GRAP) e nuovo asse intermodale di Padova - Venezia", inserito nel 7° DPEF - Programma Infrastrutture Strategiche (Giugno 2009) a pag. 171, nell'ambito del quadro aggiornato degli interventi previsti, ed in particolare alla tabella "Atti aggiuntivi alle Intese Generali Quadro - Richieste aggiuntive Regioni" (tabella gialla), deve rientrare fra le opere di cui alle Delibere n. 121/2001 e n. 130/2006 (tabella azzurra).

Tale richiesta si basa sulla considerazione che sia la Circonvallazione Orbitale di Padova che il nuovo asse intermodale Padova - Venezia sono opere ricomprese nell'originaria Intesa Generale Quadro fra Governo e Regione del Veneto del 21 dicembre 2001 e che trattasi di "Opere integrate al Passante di Mestre" e quindi già previste dalla programmazione ai sensi della delibera Cipe n. 130/2006.

Il Presidente



FROM

29/07/2009 09:02 +39€

08/10 2009 13:21/ST.13:20

064881658 GAB. PRESIDENTE

P004

PAG 03/12



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

Infatti, lo stesso Ministero delle Infrastrutture già nell'Allegato "G" al DPEF 2008-2012 (Giugno 2007) considerava l'intervento come "inserito in Legge Obiettivo e attualmente in fase di progetto preliminare".

In tal senso, avendo recentemente avviato l'iter procedurale per l'approvazione del progetto preliminare, la Regione del Veneto con nota dell'8 giugno 2009 (prot. n. 989/CP 62.000000.200) indirizzata al Ministro delle Infrastrutture e per conoscenza alla Conferenza delle Regioni ha considerato l'opera in questione quale intervento già previsto nei precedenti Programmi delle Infrastrutture Strategiche e ne ha quindi richiesto l'inserimento fra le opere "attivabili entro il prossimo triennio".

Inoltre Le preciso che la suddetta opera è una finanza di progetto che non necessita di alcun fabbisogno finanziario a carico del bilancio dello Stato o del bilancio regionale.

Certo, dell'attenzione che saprà assicurare alla presente richiesta, l'occasione mi è gradita per salutarLa cordialmente.

Giancarlo Galan

Il Presidente



Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

Regioni, "Intese Generali Quadro" e gli aggiornamenti

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

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

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

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

Tale quadro di informazioni deve intendersi come meramente censuario.



29/07/2009 09:02 +35
 28. Lug. 2009 15:33 Veneto Strade spa 041 290/892
 064881658 GAB-PRESIDENTE
 08/10 2009 13:22/ST. 13:20
 Nr. 01/V P. 4/11 PAG 05/12

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

Veneto

Sistemi Infrastrutturali	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Pubblici rida regione	Stato dell'anno 2009	Stato dell'aria anno 2009	
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati			MANVR a triennale 2009- 2011	AMI Aggiornate 1 alla 15Q
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia	223,92	-	1,00	-	-	-	222,92	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario Aeroporto di Verona	90,40	-	-	-	-	-	90,40	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria	Quadruplicamento Ferrara - Verona: Ingresso a Verona Nord (lotto 4)	249,00	-	-	-	-	-	249,00	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria	Collegamento ferroviario AVIAC Verona-Padova	5.130,00	-	182,00	-	-	-	4.968,00	da avviare al 2013	no	
nodo ferroviario	Sistemazione del nodo AVIAC di Verona	670,00	16,00	-	-	-	-	654,00	da avviare al 2013	no	
rete ferroviaria regionale	Sistema Ferroviario Metropolitano Veneto - II fase (tratta Vicenza/Castelfranco, Treviso/Concaglio, Quarto d'Altino/Padogugnano, Padova/Monsellica)	140,00	-	79,75	60,25	-	-	-	finanziati in corso	no	
rete stradale	Passante di Mestre	1.134,54	160,38	100,00	-	-	364,16	-	finanziati in corso	no	
rete stradale	Superstrada Pademontana Veneta	2.177,30	-	-	173,00	-	2.004,30	-	da avviare al 2013	no	
rete stradale	(P) Autostrada Negrara (VR) - Mare Adriatico	1.200,00	-	-	50,00	-	1.150,00	-	finanziati da avviare	no	
difesa del suolo	Salvaguardia della laguna e CMA di Venezia: sistema Mo.S.E	4.271,60	3.132,70	111,00	-	-	-	1.027,90	finanziati in corso	si	
Edilizia	Infrastrutture celebrazione 150° anniversario, Unità d'Italia - Palazzo del Cinema e Congressi di Venezia	79,56	-	20,00	59,56	-	-	-	finanziati in corso	no	
Riepilogo totale		15.368,32	3.329,08	473,75	342,81	-	4.008,46	7.212,22			

Legge Finanziaria 2008

29/07/2009 09:02 +39
28. Lug. 2009 15:33Verato Strade spa 041 2907852
08/10 2009 GAB.PRESIDENTE

13:22/ST. 13:20

Nr. 61/10 P. 5/11

PAS 08/12

Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse

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

29/07/2009 09:02 +35
28. Lug. 2009 15:33

064881658
Veneto Strade spa 041 2907852

GAB. PRESIDENTE

Nr. 01/07/11
PAG 07/12
N. 130 DEL 06/04/2006

ALLEGATO 2

In corso i subinterventi per i quali è intervenuta deliberazione del CIPE

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

SISTEMA VALICHI

Traforo di sicurezza del Frejus
Frejus

- nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lyon
- Sempione
- Linea Novara-Borghetto-Soriano: raddoppio Vignale-Cicciago-Arona (accesso da sud)
- Brennero
- asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero
- Opco di accesso ai valichi (interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 69/2004)

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Sistemi ferroviari

Linea ferroviaria Aosta-Mantigny

Asse ferroviario abilitatorio del Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste)

- linea AVAC Milano-Verona
- collegamento ferroviario AVAD Verona-Padova
- nodo di Verona
- AV Venezia-Trieste
- Tratta Venezia-Udine-Vicenza
- Accessibilità ferroviaria Malpensa
- raddoppio linea ferroviaria Milano-Monara: tratta Cascina Bruclata-Parona Lomellina
- potenziamento linee Rho-Arona; tratta Rho-Gallarate
- nuovo collegamento transfontaliero Arcisate-Slabio: tratta Arcisate-confine di Stato
- riqualificazione linea ferroviaria Saronno-Seregno
- linea ferroviaria Novara-Sargno: variante di Galliate
- accessibilità da nord a Malpensa
- Gronda ferroviaria merci nord Teseo
- nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merci

Accessibilità Valtellina

Sistemi stradali ed autostradali

Tunnel Monte Bianco

Completamento stradale Corridoio 5

- raccordo Villesse-Gorizia: adeguamento a sezione autostradale
- ampliamento autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse
- raccordo autostradale A4-Vel Trompia
- raccordo autostradale Ospitaletto-Mantichieri
- potenziamento 3ª corsia A4 tratta veneta e friulana
- A4 Torino-Milano
- riqualificazione SS 13 Ronche-conf. Provincia Fordenone
- SS 66
- collegamento SS 13-A22 SS 464
- opere integrate al paesante di Mestre e asse di viabilità tangenziale di Cortina

Accessibilità Valtellina

- SS 38 lotto 1 variante di Morbegno dello svincolo di Fuentes (compreso) alla svincolo del Tartano (compreso)
- SS 38 Stazzona-Laveo 1° strado
- Tangenziale di Sondrio

Accessibilità Malpensa

- collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gellerafosa, tra Samarate e confine provinciale - tratto A8-SS 527
- accessibilità Malpensa: collegamento SS 11 Pedana sapedone a Magenta - tang. Ovest Milano, variante Abbiategrasso a adeguamento in sede SS 494 Abbiategrasso nuovo ponte Ticino
- SS 33 variante Sempione

Autostrada Asti-Cuneo

- tangenziale di Cuneo

Autostrada Cuneo-Nizza (Mercantour)

Asse stradale piemontese (Piemontese-Lombardo-Veneto)

FROM

08/10 2009 13:22/ST. 13:20

P009

29/07/2009 09:02 +35
28. Lug. 2009 15:33

064881658 GAB. PRESIDENTE
Veneto Strade spa 041 2907852

Nr. 61/0 P. 7/11 PAG. 08/12



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

230805 /45.00

Data 28 APR. 2009

Protocollo N°

Allegati N°

Oggetto Sistema viario di collegamento e adduzione alle Autostrade nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP).

Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
Roma

In data 10 aprile 2009 è stata avviata, da parte di questa Amministrazione, la procedura, ai sensi dell'Art. 165 D.Lgs. 163/2006, per l'approvazione del progetto preliminare dell'intervento in oggetto.

A tal fine si ritengono opportune alcune precisazioni.

Nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto sottoscritta il 24 ottobre 2003 tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale era prevista la "circonvallazione orbitale di Padova" quale opera correlata al Passante di Mestre. Nel medesimo Accordo, tra le opere di interesse regionale per le quali concorre l'interesse nazionale, era, altresì, previsto il "nuovo asse intermodale Padova - Venezia".

Il complesso di questi due interventi costituisce il progetto preliminare per cui è stata avviata la procedura approvativa sopra citata.

La previsione della citata Intesa Generale Quadro è stata recepita dal CIPE con deliberazione n. 130/2006 che nel programma delle infrastrutture strategiche per il completamento stradale del Corridoio V riporta testualmente "opere integrate al Passante di Mestre ...".

Conseguentemente codesto Ministero nell'allegato "G" dell'allegato Infrastrutture al DPEF 2008 - 2012 ha ricompreso tale intervento nei Sistemi Stradali ed Autostradali come già "... inserito in Legge Obiettivo e attualmente in fase di progetto preliminare ...".

Questa Amministrazione nella fase preparatoria del DPEF 2009 - 2013, con nota n. 1455/CP 5200000/200 del 02/07/2008, ha richiesto l'inserimento dell'intervento in questione tra le opere da avviare entro il 2013. Tale richiesta è stata oggetto di presa d'atto da parte della Conferenza Unificata nella seduta del 10/07/2008 con cui è stata formalizzata l'Intesa Governo - Regione relativa al DPEF stesso.

Segreteria Regionale alle Infrastrutture e Mobilità
Via Casco Basegato, 5 - 30174 Mestre-Venezia
Tel. 041/2794667 - 4680 - Fax 041/2794670

FROM

08/10 2009 13:22/ST. 13:20

P010

29/07/2009 09:02 +39

064881658

GAB. PRESIDENTE

PAG

09/12

28. Lug. 2009 15:33

Veneto Strada spa 041 2907852

Nr. 61/0 P. 8/11



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

Si segnala, inoltre, che l'intervento in oggetto è chiaramente integrato funzionalmente al Passante di Mestre; infatti, pur non essendo collegato fisicamente con il Passante, fa parte di un sistema stradale ed autostradale la cui realizzazione è finalizzata al decongestionamento dell'area centrale veneta di cui il Passante stesso costituisce l'arteria principale. La previsione della citata Intesa Generale Quadro recepita dalla deliberazione CIPE 130/2006 dell'inserimento nelle procedure cosiddette di Legge Obiettivo di "opere integrate al Passante di Mestre" è da intendersi proprio in tale ottica.

Si fa presente, infine, che l'opera in questione è una finanza di progetto che non necessita del reperimento di alcun fabbisogno finanziario, a carico del Bilancio dello Stato o del Bilancio regionale.

Nella certezza di aver chiarito i presupposti di ordine giuridico e tecnico sulla base dei quali questa Amministrazione ha attivato, per l'intervento in oggetto, le procedure di cui all'Art. 165 D.Lgs. 163/2006, si rimane in attesa di un cortese riscontro.

Distinti saluti.

Il Segretario Regionale
Ing. Silvana Zanuzzi

Segreteria Regionale alle Infrastrutture e Mobilità
Via Cesco Basaggio, 5 - 30174 Mestre-Venezia
Tel. 041/2794667 - 4680 - Fax 041/2794670



FROM

08/10 2009 13:22/ST.13:20

P011

29/07/2009 09:02 +31

064881658

GAB. PRESIDENTE

PAG 10/12

28. Lug. 2009, 15:33

Veneto Strade spa 041 2907852

0-064881658

09/11



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione - Settore Tecnico

M. INF-GABINETTO
Ufficio Direzione Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Proc. 602009-13/002009-13/CITA

Ing. Silvano VERNIZZI
Segreteria Regionale alle
Infrastrutture e Mobilità
Via Cesco Baseggio, 5
30174 - Mestre Venezia

Oggetto: " Sistema viario di collegamento ed adduzione delle Autostrade nei settori Ovest e Nord di Padova e Marghera - Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova " .

In relazione all'intervento in oggetto, si evidenzia che, dal punto di vista funzionale, l'opera può considerarsi strettamente correlata e, quindi, integrata al Passante di Mestre, di recente messa in esercizio. Si tratta infatti di un intervento che ha la funzione di decongestionare la tratta autostradale di A4, compresa tra il casello di Padova est e l'innesto dell'A13, ivi incluso il bivio autostradale tra l'A 4 (Passante di Mestre) e l'A 57 (tangenziale di Mestre), così da garantire fluidità al principale " collo di bottiglia " stradale del Corridoio V nel tratto Ovest di Mestre.

Peraltro, l'intervento *de qua*, anche alla luce del suo inserimento tra le opere oggetto dell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione Veneto in data 24 ottobre 2003, può configurarsi come infrastruttura strategica di interesse nazionale di cui alla Legge Obiettivo n. 443/2001.

Cordialità

Stampa: 17.08.2009
264776145.00
C 100.00.3

IL COORDINATORE
Arch. Giuseppe Mele

FROM

29/07/2009 09:02 +35

28. Lug. 2009 15:33

08/10 2009 13:22/ST. 13:20

P012

064881658

GAB. PRESIDENTE

Veneto Strade spa 041 2907852

Nr. 61/0 P. 10/11 PAG 11/12



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

COPIA

| Data: - 8 GIU. 2009

| Protocollo: 989/C152000200 | Allegati:

| Oggetto: Intesa sull'Allegato "Infrastrutture" al Documento di Programmazione Economico Finanziaria (DPEF) per gli anni 2010-2012 concernente individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (Legge Obiettivo).

Freg.mo Sig. Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti
Piazza di Porta Pia n. 1
ROMA

e, p.c. Freg.mo Sig. Presidente
della Conferenza delle Regioni e delle
Province autonome

Freg.mo Sig. Segretario Generale
della Conferenza delle Regioni e
delle Province autonome

Loro sedi

Con riferimento al redigendo Documento di Programmazione Economico Finanziaria (DPEF) 2010-2012, si segnalano alcuni interventi che questa Regione intende proporre per l'inserimento nell'Allegato Infrastrutture in fase di elaborazione da parte di codesto Ministero.

In particolare, si richiede di inserire nel 7° Programma delle Infrastrutture strategiche i seguenti interventi ritenuti di rilevanza strategica da questa Amministrazione:

Interventi	Importo (milioni di €)
(SPMR) - III Fase - Tratto Casselano Belluno e Monselice Rovigo	120
Collegamenti via A4 Venezia Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nelle zone Meolo-Jesolo e Alvisopoli-Bibione (solo per procedure)	370
SS 47 "della Valsugana": ammodernamento in nuova sede fra Bassano del Grappa e il confine regionale	500
Collegamenti fra la superstrada a pedaggio pedemontana veneta e la viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova	80
SR 10 - Tratto in nuova sede Este (PD) - Legnago (VR) - (solo per procedure)	210
Collegamento delle tangenziali a nord della città di Verona	330

Inoltre, si ritiene di segnalare alcuni ulteriori interventi già previsti nei precedenti Programmi delle Infrastrutture strategiche, attivabili entro il prossimo triennio in ragione dello stato di avanzamento delle procedure di approvazione e della loro parziale o totale copertura finanziaria, e precisamente:

Il Presidente



FROM

08/10 2009 13:22/ST. 13:20

P013

29/07/2009 09:02 +3:

064881658

GAB. PRESIDENTE

PAG 12/12

28. Lug. 2009 15:34

Veneto Strade spa 041 2907852

Nr. 61/0 P. 11/11



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili			Fabbisogni da reperire
			Regione	Fondi Privati (Project financing)	Altre fonti	
Veneto	AVAC - Tronca Miboo - Verona) subasta Biadella - Verona	2.800,00	-	-	-	2.800,00
Veneto	AVAC - Tronca Verona - Padova F. Fasi	3.312,00	-	-	-	3.312,00
Veneto	AVAC Quadruplicazione Verona - Povegliano Lomo 4. Ingresso a Verona nord	250,00	-	-	-	250,00
Veneto	AVAC - Nodi di Verona	670,00	-	-	-	670,00
Veneto	SEMR - II fase: tratto Vicenza-Castelnuovo Veneto, Treviso Conegliano, Quarto d'Alto, Portogruaro, Padova Montebelluna	140,00	56,00	-	-	84,00
Veneto	Collegamento ferroviario con aeroporto Marco Polo di Venezia	220,00	-	-	-	220,00
Veneto	Collegamento ferroviario con aeroporto Casella di Venezia	90,00	-	-	-	90,00
Veneto	Terminal ferroviario Isola della Sesta	141,00	-	100,00	-	41,00
Veneto	Superstrada a pedaggio pedemontana Veneta	2.177,00	173,00	2.004,00	-	-
Veneto	Autostrada Nogara (VR) - Mare Adriatico	1.200,00	50,00	1.150,00	-	-
Veneto	Ampiamento autostrada AA da Quarto d'Alto a Villersa	1.200,00	-	-	1.200,00	-
Veneto	Grande Raccordo anulare di Padova (GRAP) e nuovo nodo intermodale Padova Venezia	732,00	-	732,00	-	-
Veneto	Collegamento dei sistemi ferroviari nelle tratte Perchiera del Garda - Verona e Verona - Padova	2.230,00	-	2.230,00	-	-

Con l'occasione, si manifesta la disponibilità di questa Regione ad addiventare quanto prima alla sottoscrizione di un secondo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro Governo/Regione Veneto sottoscritto il 24.10.2003, al fine di aggiornare i contenuti dell'Intesa, anche in previsione dei prossimi pronunciamenti sull'argomento da parte della Conferenza Unificata e del CIPE.

Distinti saluti.

On. Dott. Giancarlo Galan

Il Presidente





Regione Lazio

ASSESSORATO LAVORI PUBBLICI

L'Assessore

Prot. 753/09/SP

Dott. Ennio Cascetta
Assessore ai Trasporti della Regione Campania
Fax 06/6780400

Dott. Paolo Gargiulo
Coordinatore Tecnico Commissione Infrastrutture
Fax 06-6780400

OGGETTO: Allegato Infrastrutture al D.P.E.F. del giugno 2009.

Con riferimento alla riunione del coordinamento tecnico della Commissione Infrastrutture, tenutasi il giorno 7-09-2009 presso la Regione Campania, si comunica che la Regione Lazio con deliberazione di Giunta Regionale n. 307 del 30-04-2009 ha approvato lo schema di Atto Integrativo all'Intesa generale quadro del 20-03-2002.

Nel confermare quanto riportato nel citato Atto deliberativo, che si allega alla presente nota, si chiede di apportare le seguenti correzioni ed integrazioni alla scheda di interesse della Regione Lazio riportata nell'allegato Infrastrutture al D.P.E.F. in oggetto:

- *Progetto integrato collegamento intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna-Valmontone*: da avviare nel 2010 assicurando il reperimento dei fondi necessari (440 milioni di euro);
- *S.S. 675 Umbro-Laziale (ovvero Trasversale Nord Orte-Civitavecchia)*: reperimento dei fondi necessari per il completamento dell'opera (ad integrazione del finanziamento regionale di 100 milioni di euro), che dovrà essere contestuale alla realizzazione dell'Autostrada Civitavecchia-Livorno;
- *Adeguamento della Salaria tra Passo Corese e Rieti*: reperimento di almeno 400 milioni di euro nel periodo 2009-2013 per la realizzazione di un primo lotto ad integrazione del finanziamento regionale di 60 milioni di euro;
- *Inserimento tra le opere strategiche della realizzazione di un sistema complanare alla A24 tra la barriera di Roma est e Casalbertone*: reperimento di 85 milioni di euro come previsto nell'intesa sottoscritta tra Stato, Regione ed Enti Locali interessati;
- *Adeguamento della Cassa tra Roma e Viterbo*: reperimento di 100 milioni di euro nel periodo 2009-2013 per la realizzazione di un primo lotto funzionale;
- *Adeguamento della 156 dei Monti Lepini*: reperimento di 150 milioni di euro nel periodo 2009-2013 per la realizzazione di un ulteriore lotto funzionale;
- *Inserimento tra le opere strategiche della tangenziale all'Appia in corrispondenza dei Castelli Romani*: reperimento di 150 milioni di euro nel periodo 2009-2013 per la realizzazione di ulteriori lotti funzionali.

Si allega, altresì, una sintetica nota descrittiva con i motivi delle modifiche richieste.

Roma 08.09.09

Bruno Astorre





GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO

.....

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 30/04/2009

=====

ADDI' 30/04/2009 NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, VIA CRISTOFORO COLOMBO 212 ROMA, SI E' RIUNITA LA GIUNTA REGIONALE COSI' COMPOSTA:

MARRAZZO	Pietro	Presidente	MANCINI	Claudio	Assessore
		Vice			
MONTINO	Esterino	Presidente	MARUCCIO	Vincenzo	"
ASTORRE	Bruno	Assessore	NIERI	Luigi	"
COPPOTELLI	Anna Salome	"	RODANO	Giulia	"
COSTA	Silvia	"	SCALIA	Francesco	"
DALIA	Francesco	"	TIBALDI	Alessandra	"
DE ANGELIS	Francesco	"	VALENTINI	Daniela	"
DI CARLO	Mario	"	ZARATTI	Filiberto	"
FICHERA	Daniele	"			

ASSISTE IL SEGRETARIO: Paolo IACONIS

***** OMISSIS

ASSENTI: COPPOTELLI - COSTA - DE ANGELIS - SCALIA - TIBALDI - VALENTINI

DELIBERAZIONE N. 307

Oggetto:

Approvazione schema di "1° Atto integrativo" all'Intesa Generale Quadro del 20.03.2002.



Per Copia Conforme

[Handwritten signatures]



307 30 APR. 2009

Oggetto: Approvazione schema di "1° Atto integrativo" all'Intesa Generale Quadro del 20.03.2002.

LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell'Assessore ai Lavori Pubblici, di concerto con l'Assessore alla Mobilità :

VISTO lo Statuto della Regione Lazio :

VISTA la Legge costituzionale 18.10.2001 n.3 "Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione;

VISTA la Legge 21.12.2001, n.443:

VISTA l'Intesa Generale Quadro tra il Governo della Repubblica e la Regione Lazio, stipulata in data 20 marzo 2002;

VISTA la L.R. del 18.02.2002, n.6, inerente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio della Regione Lazio, nonché disposizioni riguardanti la dirigenza ed il personale regionale;

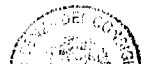
VISTO il Regolamento Regionale 1/2002:



PREMESSO:

- Che, il 20 marzo 2002 tra il Governo, rappresentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti , e la Regione Lazio rappresentata dal Presidente della Regione, si sottoscriveva l'Intesa Generale Quadro con la quale veniva condiviso il programma di infrastrutturazione dell'intero sistema della mobilità e della logistica regionale, sulla base del primo programma degli interventi strategici e di preminente interesse nazionale, di cui alla e la deliberazione CIPE n.121, del 21 dicembre 2001, da realizzarsi ai sensi della legge 21 dicembre 2001 n. 443 "Legge Obiettivo";
- che successivamente si registravano ulteriori esigenze oltre al perfezionamento ed alle integrazioni degli interventi previsti nella Intesa Generale Quadro come sopra sottoscritta;
- che, in particolare, in data 08.11.2006 la Regione Lazio sottoscriveva con il Ministro delle Infrastrutture e con l'ANAS S.p.a. specifiche Intese per la realizzazione delle seguenti opere, anche al fine di ricercare le necessarie risorse finanziarie:
 1. *Realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma - Latina e collegamento Cisterna - Valmontone;*
 2. *Realizzazione del completamento della Tangenziale nord "Orte Civitavecchia" tratto Viterbo - Civitavecchia ;*
 3. *Adeguamento della SS 4 Salaria tra Passo Corese - Rieti*
 4. *Realizzazione di una viabilità a carattere urbano complanare alla A 24, della barriera di Roma Est e Casal Bertone;*

CONSIDERATO che oggi si ravvisa l'esigenza di pervenire ad una integrazione di detta Intesa Generale Quadro del 20.03.2002, attraverso la sottoscrizione con il Governo di un Atto integrativo all'Intesa stessa, al fine di recepire nelle forme previste dall'art.1, commal della legge 443/01 ogni intervenuta esigenza ed ogni altra Intesa come sopra posta in essere



PA

VISTO lo schema di Atto integrativo allegato e parte integrante della presente deliberazione:

DATO ATTO che la presente delibera non è soggetta alla procedura di concertazione:

All'unanimità

DELIBERA

1. di approvare lo schema di "1° Atto integrativo" all'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Lazio in data 20.03.2002.

Il Presidente della Regione Lazio sottoscriverà con il Governo l'Atto integrativo all'Intesa Generale Quadro di ^{cut} all'art.1, comma1, della legge 443/01 secondo lo schema come sopra approvato;

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio.



IL PRESIDENTE: F.to Pietro MARRAZZO
IL SEGRETARIO: F.to Paolo IACONIS

1° atto integrativo
all'I.G.Q. del 20.03.2002

ROMA 12 MAG. 2009

Si attesta che la presente copia conforme

all'originale è composta da n. *TRE*.....

facciate. *7 SETTE DI AUGUSTO*

Il Segretario della Giunta Regionale
(Dot. Paolo Iaconis)

Paolo Iaconis





ALLEG. alla DELIB. N. 307
DEL 30 APR. 2009



**1° ATTO INTEGRATIVO
DELLA INTESA GENERALE QUADRO DEL 20 MARZO 2002**

tra

**G O V E R N O
e
R E G I O N E L A Z I O**

ROMA, PALAZZO CHIGI,(DATA).....





L'anno duemilanove, il giorno del mese di dell'anno 2009, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

Il Governo rappresentato

dal Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Silvio Berlusconi;

dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Altero Matteoli;

dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, On. Stefania Prestigiacomo;

dal Ministro per Rapporti con le Regioni, On. Raffaele Fitto;

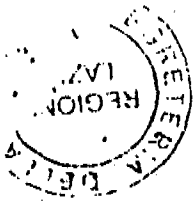
e la Regione Lazio rappresentata dal Presidente, On. Pietro Marrazzo

sottoscrivono il presente "1° Atto Integrativo" della Intesa Generale Quadro, del 20 marzo 2002,

Premesso

- che il Lazio rappresenta, uno degli ambiti territoriali strategici del Paese, in termini economici-sociali e logistici, in quanto "area di cerniera" strategica per la fluidificazione del transito nord-sud e anche quale ambito territoriale generatore autonomo di rilevanti volumi di traffico per la mobilità di persone e merci, sia all'interno che all'esterno del territorio regionale;
- che inoltre nella Regione si inserisce la grande area metropolitana di Roma, città capitale del Paese e centro della "cristianità" con le sue complesse funzioni direzionali: locali, nazionali ed internazionali, che attrae quotidianamente crescenti flussi di persone e merci;
- che l'attuale offerta di infrastrutture di mobilità e di trasporto non risulta adeguata a soddisfare la domanda, né tantomeno ad assicurare il sostegno alla crescita ed allo sviluppo, sia in termini quantitativi che di competitività;
- che nello specifico, per quanto concerne la rete della grande viabilità regionale, questa si dovrebbe articolare su direttrici longitudinali, collegate da assi viari trasversali (la trasversale nord Civitavecchia, Viterbo, Orte, Terni; la strada dei Monti Lepini Latina Frosinone che prosegue con la Frosinone Sora; la trasversale pontina Cisterna Valmontone; la trasversale sud Cassino Formia che prosegue con la Pedemontana di Formia; la Fondi Ceprano), ed inoltre il sistema dovrebbe essere completato con l'adeguamento dei 2 assi viari radiali rappresentati dalla Cassia e dalla Salaria, chiudendo così una maglia infrastrutturale complessa che mette in comunicazione Roma con i capoluoghi di provincia, con le grandi direttrici di comunicazione nazionali, con le aree interne, con gli hub portuali e interportuali, con i principali poli portuali e produttivi regionali;
- che la rete ferroviaria riveste importanza strategica per garantire la mobilità di persone e merci all'interno del territorio e che la Regione Lazio, nell'ambito dello sviluppo del trasporto ferroviario regionale, persegue l'obiettivo programmatico di:
 - incrementare la quota della domanda di spostamenti di passeggeri e merci;
 - assicurare spostamenti più regolari, confortevoli, sicuri a costi contenuti;





adeguamento dei nodi di interscambio funzionali all'accessibilità all'infrastruttura ferroviaria, ecocompatibilità del trasporto, innovazione tecnologica per il miglioramento della circolazione ferroviaria:

- che il sistema delle infrastrutture viarie del Lazio come sopra descritto anche in termini di prospettiva futura, ben si inserisce nell'ambito di una più vasta programmazione di scala nazionale e nell'ambito dei "corridoi" transnazionali;
- che a tal riguardo, il 20 marzo 2002 tra il Governo, rappresentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, e la Regione Lazio rappresentata dal Presidente della Regione, si sottoscriveva l'Intesa Generale Quadro con la quale veniva condiviso il programma di infrastrutturazione dell'intero sistema della mobilità e della logistica regionale, sulla base del primo programma degli interventi strategici e di preminente interesse nazionale, di cui alla deliberazione CIPE n.121, del 21 dicembre 2001, da realizzarsi ai sensi della legge 21 dicembre 2001 n. 443 "Legge Obiettivo";
- che in data 22/12/2002 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra la Regione Lazio e il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti in attuazione all'art. 15 del D. L.vo 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie regionali ex concesse e che il predetto Accordo destina risorse pari a ME 122.4 per la ferrovia Roma - Civitacastellana - Viterbo;
- che in data 08.11.2006 la Regione Lazio, coerentemente a detta Intesa Generale Quadro ed alle intervenute esigenze, sottoscriveva con il Ministro delle Infrastrutture e con l'ANAS S.p.a. specifiche Intese per la realizzazione delle seguenti opere, anche al fine di ricercare le necessarie risorse finanziarie:
 1. *Realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma - Latina e collegamento Cisterna - Valmontone;*
 2. *Realizzazione del completamento della Tangenziale nord "Orte - Civitavecchia" tratto Viterbo - Civitavecchia ;*
 3. *Adeguamento della SS 4 Salaria tra Passo Corese e Rieti*
 4. *Realizzazione di una viabilità a carattere urbano complanare alla A.24, dalla barriera di Roma Est a Casalbertone;*
- che in data 31/01/2008 è stato sottoscritto l'Atto di Intesa Programmatica tra la Regione Lazio e il Ministero dei Trasporti per la condivisione della scelta di individuare Viterbo quale sede di aeroporto aperto al traffico civile commerciale;

Preso Atto

- 1) che sulla base di dette Intese, con specifico riferimento alle risorse finanziarie, la Regione Lazio, con legge regionale 28.12.2006 n. 27 (Bilancio di Previsione per l'esercizio 2007) nel triennio 2007/2009, ha stanziato € 100.000.000,00 per la Orte - Civitavecchia, € 60.000.000,00 per l'adeguamento della Salaria tra Passo Corese e Rieti ed € 40.000.000,00 per la realizzazione del sistema complanare A/24 tra la barriera di Roma est e Casalbertone;
- 2) che successivamente, all'Intesa di cui sopra, riferita al sistema complanare alla A 24, con specifico Atto sottoscritto in data 22.01.2008, la Regione Lazio si è impegnata a corrispondere ulteriori € 10.000.000,00 per conto della amministrazione provinciale di Roma, anch'essa sottoscrittrice del medesimo protocollo d'intesa: fondi che risultano già stanziati con la legge di bilancio della Regione Lazio per l'esercizio finanziario 2008, nella previsione pluriennale 2008/2010;
- 3) che con deliberazione CIPE n. 50 del 29.9.2004, per la realizzazione del "progetto integrato Corridoio Intermodale Roma - Latina e "

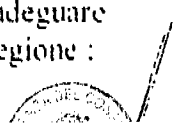


stata approvata la progettazione preliminare dell'opera con un primo finanziamento di complessivi € 359.000.000,00 e che il relativo progetto definitivo di un primo stralcio dell'opera (Roma Tor de' cenci - Latina Borgo Piave e Cisterna Valmontone) è attualmente in corso di istruttoria presso i Ministeri competenti prima di essere sottoposto all'approvazione del CIPE ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006 :

- 4) che con deliberazione CIPE n. 029 del 27.03.2008, è stato finanziato per € 53.000.000,00 uno stralcio del "Completamento della trasversale nord Orte - Civitavecchia" tratto Vetralla - località Cinelli, i cui lavori risultano già affidati da parte dell'ANAS, e che per detto completamento è in corso la procedura di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.167 del D.Lgs.163/2006 ;
- 5) che con deliberazione CIPE n.121 del 21.12.2001 è stato finanziato il 2° lotto dell'adeguamento della ex SS.n.156 "Monti Lepini" per € 60.000.000,00 i cui lavori sono attualmente in corso e che il 1° lotto di detta opera, finanziato con il "piano stralcio 2000" per lire 114.000.000.000, è stato realizzato dall'ANAS ed attualmente è in esercizio;
- 6) che con deliberazione CIPE n. 011 del 18.03.2005, ai sensi dell'art.5 del D.Lgs. 190/2002, oggi art.165 del D.Lgs. 163/2006 , è stato approvato il progetto preliminare del completamento della "Cassia" a 4 corsie da Monterosi a Vetralla, finanziandosi la relativa progettazione definitiva per € 6.500.000,00 , e che per detta progettazione definitiva è attualmente in corso la procedura di affidamento del relativo servizio di ingegneria;
- 7) che con deliberazione CIPE n.109 del 29.03.2006, è stato finanziato per € 18.000.000,00 approvando la relativa progettazione definitiva, uno svincolo sulla A/12 a servizio dell'interporto di Fiumicino, nell'ambito del più generale intervento denominato "Sistema Interportuale dell'area Romana" , rispetto a cui è prossimo l'avvio delle procedure di affidamento dei lavori e della relativa progettazione esecutiva (Appalto Integrato);
- 8) che in attuazione del richiamato Accordo di Programma del 20/12/2002 sulla "ferrovia Roma - Civitacastellana - Viterbo" sono stati appaltati i lavori di ammodernamento e potenziamento della tratta urbana Piazzale Flaminio - Montebello per un importo di 42.5 milioni di euro, è stata convocata la Conferenza di Servizi sul progetto definitivo del raddoppio della tratta Montebello - Riano ed è stato approvato il progetto preliminare del raddoppio della tratta da Riano a S. Oreste per il cui potenziamento ed ammodernamento la Regione Lazio ha stanziato 250 milioni di euro;
- 9) che la legge regionale 11 agosto 2008 "Assesamento del bilancio annuale e pluriennale 2008-2010 della Regione Lazio" ha stabilito all'art. 1, comma 24: " *Al fine di soddisfare le esigenze di un rapido collegamento ferroviario tra Roma ed il nuovo aeroporto di Viterbo, la Giunta regionale adotta, sentita la competente commissione consiliare permanente, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un programma per l'ammodernamento ed il potenziamento della linea ferroviaria ex concessa Roma Civita Castellana-Viterbo* "

Rilevato, da parte del Governo

che la programmazione nazionale ha progressivamente adeguato negli anni il Quadro degli interventi strategici di preminente interesse nazionale, rispetto all'iniziale Intesa Generale Quadro sottoscritta con la Regione Lazio in data 20.3.2002, ed intende ancora adeguare detto quadro degli interventi, coerentemente anche a quanto agli interessi di detta Regione :





Ritenuto opportuno

aggiornare la citata Intesa Generale Quadro del 20.03.2002, sottoscritta tra il Governo e la Regione Lazio, con un Atto Integrativo a detta Intesa da sottoporre successivamente all'approvazione del CIPE, articolando le aree di intervento in "Sistema viario", "Sistema portuale ed interportuale", "Sistema aeroportuale" e "Sistema ferroviario e di metropolitane";

**Le parti, come sopra costituite e rappresentate,
convengono quanto segue**

Art. 1 "Sistema Viario"

1. Le Parti convengono di confermare il finanziamento di 359 milioni di euro già assegnato, ai sensi della Legge Obiettivo, con la deliberazione CIPE 50 2004, per la realizzazione del "progetto integrato collegamento Intermodale Roma - Latina e collegamento Cisterna - Valmontone", impegnando il Governo per un ulteriore finanziamento per 440 milioni di euro nella prossime programmazioni finanziarie dello Stato relativamente al periodo 2009-2013 per la realizzazione di un primo stralcio dell'opera (autostrada Roma Tor de' cenci - Latina Borgo Piave e Cisterna - Valmontone).
2. Le Parti convengono di confermare l'inserimento del "completamento della Trasversale Nord Orte - Civitavecchia" tra gli interventi strategici da realizzarsi ai sensi della legge 443/2001, Legge Obiettivo, per un costo presunto di 813 milioni di euro, dando atto del finanziamento regionale di 100 milioni di euro e impegnando il Governo al finanziamento dell'opera per 713 milioni di euro nelle prossime programmazioni finanziarie dello Stato relativamente al periodo 2009-2013, comunque l'intervento sarà completato contestualmente alla realizzazione dell'autostrada di cui al successivo punto 10.
3. Le Parti convengono di confermare l'inserimento dello "Adeguamento della Salaria tra Passo Corese e Rieti" tra gli interventi strategici da realizzarsi ai sensi della Legge Obiettivo, per un costo presunto di 1.380 milioni di euro, dando atto del finanziamento regionale di 60 milioni di euro e impegnando il Governo al finanziamento dell'opera per 400 milioni di euro nelle prossime programmazioni finanziarie dello Stato relativamente al periodo 2009-2013, e rimandando il completamento del finanziamento dell'opera alle successive programmazioni finanziarie.
4. Le Parti convengono di inserire tra gli interventi da realizzarsi ai sensi della Legge 443 2001 la "realizzazione di un sistema complanare alla A 24 tra la barriera di Roma est e Casalbertone", per un costo presunto di 265 milioni di euro ed impegnando il Governo al finanziamento dell'opera per 85 milioni di euro come riportato nella intesa sottoscritta.
5. Le Parti convengono di confermare tra le opere di interesse strategico da realizzarsi ai sensi della Legge 443 2001, Legge Obiettivo, lo "adeguamento funzionale della ex SS 2 Cassia Roma - Viterbo", per un costo presunto di 315 milioni di euro, secondo la progettazione preliminare approvata dal CIPE con deliberazione n.011 del 18.03.2005.



Trasversale Nord Orte – Civitavecchia) , dando atto di un primo finanziamento di €. 6.5 milioni destinato alla progettazione definitiva dell'opera, ed impiegando il Governo per un ulteriore finanziamento dell'opera per 100 milioni di euro nelle prossime programmazioni finanziarie dello Stato relativamente al periodo 2009-2013, e rimandando il completamento del finanziamento dell'opera alle successive programmazioni finanziarie.

6. Le Parti convengono di confermare l'inserimento del *"completamento dell'adeguamento della ex S.S. n.156 Monti Lepini tra Latina e Frosinone"* tra gli interventi strategici da realizzarsi ai sensi della legge 443/2001. Legge Obiettivo, per un costo presunto di 290 milioni di euro, impegnando il Governo al finanziamento dell'opera per 150 milioni di euro nelle prossime programmazioni finanziarie dello Stato relativamente al periodo 2009-2013, e rimandando il completamento del finanziamento dell'opera alle successive programmazioni finanziarie.
7. Le Parti convengono di confermare l'inserimento della *"realizzazione della variante all'Appia in corrispondenza dell'Abitato di Formia (Pedemontana di Formia)"* tra gli interventi strategici da realizzarsi ai sensi della legge 443/2001. Legge Obiettivo, avviando la programmazione finanziaria dell'opera una volta definita la relativa progettazione definitiva;
8. Le Parti convengono di confermare tra le opere strategiche da realizzarsi ai sensi della legge 443/2001 , Legge Obiettivo il *"prolungamento della Dorsale Appenninica Sora – Atina – Isernia (tratto Atina – Colli al Voltorno)"* avviando la programmazione finanziaria dell'opera una volta definita la relativa progettazione;
9. Le parti convengono di inserire tra le opere strategiche da realizzarsi ai sensi della Legge 443/2001, Legge Obiettivo il *"completamento della Tangenziale alla SS 7 Appia in corrispondenza dei Castelli Romani"* impegnando il Governo a finanziare l'opera per 150 milioni di euro nelle prossime programmazioni finanziarie dello Stato relativamente al periodo 2009-2013 e rimandando il completamento del finanziamento dell'opera alle successive programmazioni finanziarie.
10. Le Parti convengono di confermare l'inserimento del *"completamento della Livorno Civitavecchia"* tra gli interventi strategici da realizzarsi ai sensi della legge 443/2001, Legge Obiettivo, quale parte del corridoio autostradale transazionale *"corridoio 5"* , così come approvato dal CIPE nella seduta del 18 dicembre 2008.

Art.2 (Sistema portuale ed interportuale)

- 1 Le parti convengono di confermare nell'ambito delle opere strategiche da realizzarsi e finanziarsi ai sensi della Legge 443 2001 il *"sistema interportuale dell'Area romana"* costituito dall'interporto di Fiumicino dall'interporto di Tivoli e dall'interporto di Civitavecchia.
- 2 Le parti convengono di inserire tra le opere strategiche da realizzarsi ai sensi della Legge 443-2001, Legge Obiettivo il *"completamento dell'Interporto Centro Italia di Orte"*





Art. 3 (Sistema aeroportuale)

1 Le parti convengono di confermare la scelta di Viterbo quale sede di aeroporto aperto al traffico civile e commerciale e di inserire l'infrastruttura aeroportuale nell'ambito delle opere strategiche da realizzarsi e finanziarsi ai sensi della Legge 443/2001, Legge Obiettivo e nelle prossime programmazioni finanziarie dello Stato relativamente al periodo 2009-2013, tenuto conto dei risultati del lavoro svolto dalla Cabina di Regia istituita presso il Ministero dei Trasporti.

Art.4 (Sistema Ferroviario e di Metropolitane)

1. Le parti convengono di inserire tra le opere strategiche da realizzarsi ai sensi della Legge 443/2001, Legge Obiettivo il "completamento del raddoppio della linea ferroviaria regionale Roma -Civitacastellana - Viterbo, tra le stazioni di S. Oreste e Viterbo", e la realizzazione della "nuova linea in doppio binario tra Bagnaia - Viterbo Aeroporto a servizio della nuova infrastruttura aeroportuale" impegnando il Governo a finanziare l'opera per 600 milioni di euro nelle prossime programmazioni finanziarie dello Stato relativamente al periodo 2009-2013;
2. le parti convengono di inserire tra le opere strategiche da realizzarsi ai sensi della Legge 443/2001, Legge Obiettivo, l'ammodernamento ed il potenziamento della ferrovia regionale Roma-Latina (Fr7-Fr8) mediante il raddoppio del binario tra le stazioni di Campoleone ed Aprilia e la realizzazione del nuovo sottopasso ferroviario e del nuovo piano regolatore della stazione di Aprilia per consentire l'adeguamento del terzo binario per l'attestamento di treni da e per Roma, realizzazione del collegamento ferroviario Pomezia - Santa Palomba.



MODIFICHE ALL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE DEL D.P.E.F. 2009 PROPOSTA DELLA REGIONE LAZIO

Il 20 marzo è stata sottoscritta l'Intesa Generale Quadro con la quale veniva condiviso il programma di infrastrutturazione dell'intero sistema della mobilità e della logistica della Regione Lazio, sulla base del primo programma degli interventi strategici e di preminente interesse nazionale, di cui alla deliberazione CIPE n.121, del 21 dicembre 2001, da realizzarsi ai sensi della legge 21 dicembre 2001 n. 443 "Legge Obiettivo";

In data 22/12/2002 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra la Regione Lazio e il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti in attuazione all'art. 15 del D. L.vo 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie regionali ex concesse e che il predetto Accordo destina risorse pari a M€ 122,4 per la ferrovia Roma – Civitacastellana – Viterbo;

In data 08.11.2006 la Regione Lazio, coerentemente a detta Intesa Generale Quadro ed alle intervenute esigenze, sottoscriveva con il Ministro delle Infrastrutture e con l'ANAS S.p.a. specifiche Intese per la realizzazione delle seguenti opere, anche al fine di ricercare le necessarie risorse finanziarie:

1. *Realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone;*
2. *Realizzazione del completamento della Tangenziale nord "Orte – Civitavecchia" tratto Viterbo – Civitavecchia ;*
3. *Adeguamento della SS 4 Salaria tra Passo Corese e Rieti*
4. *Realizzazione di una viabilità a carattere urbano complanare alla A/24, dalla barriera di Roma Est a Casalbertone;*

In data 31/01/2008 è stato sottoscritto l'Atto di Intesa Programmatica tra la Regione Lazio e il Ministero dei Trasporti per la condivisione della scelta di individuare Viterbo quale sede di aeroporto aperto al traffico civile commerciale;

Sulla base di dette Intese, con specifico riferimento alle risorse finanziarie, la Regione Lazio, con legge regionale 28.12.2006 n. 27 (Bilancio di Previsione per l'esercizio 2007) nel triennio 2007/2009, ha stanziato € 100.000.000,00 per la Orte – Civitavecchia, € 60.000.000,00 per l'adeguamento della Salaria tra Passo Corese e Rieti ed € 40.000.000,00 per la realizzazione del sistema complanare A/24 tra la barriera di Roma est e Casalbertone;

Successivamente all'Intesa di cui sopra riferita al sistema complanare alla A/24, con specifico Atto sottoscritto in data 22.01.2008, la Regione Lazio si è impegnata a corrispondere ulteriori € 10.000.000,00 per conto della amministrazione provinciale di Roma, anch'essa sottoscrittrice del medesimo protocollo d'intesa; fondi che risultano già stanziati con la legge di bilancio della Regione Lazio per l'esercizio finanziario 2008, nella previsione pluriennale 2008/2010;

Con deliberazione CIPE n. 50 del 29.9.2004 , per la realizzazione del "progetto integrato Corridoio Intermodale Roma – Latina e collegamento Cisterna – Valmontone", è stata approvata la progettazione preliminare dell'opera con un primo finanziamento di complessivi € 359.000.000,00 e che il relativo progetto definitivo di un primo stralcio dell'opera (Roma Tor de' cenci – Latina Borgo Piave e Cisterna Valmontone) è attualmente in corso di istruttoria presso i Ministeri competenti prima di essere sottoposto all'approvazione del CIPE ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006 ;

Con deliberazione CIPE n. 029 del 27.03.2008, è stato finanziato per € 53.000.000,00 uno stralcio del "Completamento della trasversale nord Orte - Civitavecchia" tratto Vetralla - località Cinelli, i cui lavori risultano già affidati da parte dell'ANAS, e che per detto completamento è in corso la procedura di approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art.167 del D.Lds.163/2006 ;

Con deliberazione CIPE n.121 del 21.12.2001 è stato finanziato il 2° lotto dell'adeguamento della ex SS.n.156 "Monti Lepini" per € 60.000.000,00 i cui lavori sono attualmente in corso e che il 1° lotto di detta opera, finanziato con il "piano stralcio 2000" per lire 114.000.000.000, è stato realizzato dall'ANAS ed attualmente è in esercizio;

Con deliberazione CIPE n. 011 del 18.03.2005, ai sensi dell'art.5 del D.Lgs. 190/2002, oggi art.165 del D.Lgs. 163/2006 , è stato approvato il progetto preliminare del completamento della "Cassia" a 4 corsie da Monterosi a Vetralla , finanziandosi la relativa progettazione definitiva per € 6.500.000,00 , e che detta progettazione definitiva è attualmente in corso;

Con deliberazione CIPE n.109 del 29.03.2006, è stato finanziato per €18.000.000,00 approvando la relativa progettazione definitiva, uno svincolo sulla A/12 a servizio dell'interporto di Fiumicino, nell'ambito del più generale intervento denominato "Sistema Interportuale dell'area Romana" , rispetto a cui è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei lavori e della relativa progettazione esecutiva (Appalto Integrato);

In attuazione del richiamato Accordo di Programma del 20/12/2002 sulla "ferrovia Roma - Civitacastellana - Viterbo" sono stati appaltati i lavori di ammodernamento e potenziamento della tratta urbana Piazzale Flaminio - Montebello per un importo di 42.5 milioni di euro, è stata convocata la Conferenza di Servizi sul progetto definitivo del raddoppio della tratta Montebello - Riano ed è stato approvato il progetto preliminare del raddoppio della tratta da Riano a S. Oreste per il cui potenziamento ed ammodernamento la Regione Lazio ha stanziato 250 milioni di euro;

La legge regionale 11 agosto 2008 "Assestamento del bilancio annuale e pluriennale 2008-2010 della Regione Lazio" ha stabilito all'art. 1, comma 24: " *Al fine di soddisfare le esigenze di un rapido collegamento ferroviario tra Roma ed il nuovo aeroporto di Viterbo, la Giunta regionale adotta, sentita la competente commissione consiliare permanente, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un programma per l'ammodernamento ed il potenziamento della linea ferroviaria ex concessa Roma-Civita Castellana-Viterbo*"

Sulla base di quanto riportato si conferma che il sistema delle infrastrutture viarie del Lazio nello specifico, per quanto concerne la rete della grande viabilità regionale, si dovrebbe articolare su direttrici longitudinali, collegate da assi viari trasversali (la trasversale nord Civitavecchia, Viterbo, Orte, Terni; la strada dei Monti Lepini Latina Frosinone che prosegue con la Frosinone Sora; la trasversale pontina Cisterna Valmontone; la trasversale sud Cassino Formia che prosegue con la Pedemontana di Formia; la Fondi Ceprano), ed inoltre il sistema dovrebbe essere completato con l'adeguamento dei 2 assi viari radiali rappresentati dalla Cassia e dalla Salaria, chiudendo così una maglia infrastrutturale complessa che mette in comunicazione Roma con i capoluoghi di provincia, con le grandi direttrici di comunicazione nazionali, con le aree interne, con gli hub portuali e interportuali, con i principali poli portuali e produttivi regionali;





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE

Consegnato
nelle
del
2009
[Signature]



**CONFERENZA UNIFICATA STATO – REGIONI
DEL 29 OTTOBRE 2009**

**ATTIVITÀ DELLA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE
A VALLE DELLE INDICAZIONI FINORA PERVENUTE
DALLE SINGOLE REGIONI**

**CONFERENZA UNIFICATA STATO – REGIONI
DEL 29 OTTOBRE 2009
ATTIVITÀ DELLA STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE
A VALLE DELLE INDICAZIONI FINORA PERVENUTE
DALLE SINGOLE REGIONI**

L'Allegato Infrastrutture al Dpef 2009 2011, discusso nella seduta del CIPE del 15 Luglio 2009, rappresenta il punto di approdo di un processo di programmazione lungo e complesso iniziato molti mesi prima, già con l'Allegato Infrastrutture al Dpef 2008 2010.

La necessità di una programmazione macroeconomica di natura triennale, la costituzione del Fondo Infrastrutture alimentato anche con i Fondi Fas Nazionali oltre che con le assegnazioni per gli anni 2009 e 2010 di nuove risorse derivanti dalla Legge Obiettivo da un lato e l'avanzamento della programmazione Fas di origine regionale con l'approvazione da parte del Cipe di alcuni Piani Attuativi Regionali, rappresentano il presupposto e contemporaneamente il contesto programmatico nei quali si inserisce la manovra triennale 2009-2011 contenuta nell'Allegato Infrastrutture oggi all'ordine del giorno

Contemporaneamente la ripresa in maniera organica della programmazione nazionale del Programma Infrastrutture Strategiche in capo al CIPE, a partire dalla seduta del 6 marzo 2009 con l'aggiornamento del valore del "perimetro Cipe" quantificato in 116,801 mld di euro, fino alla delibera n° 51/2009 relativa al "Quadro di dettaglio della manovra triennale 2009 2011", ha descritto in maniera sistematica il quadro finanziario e le coperture delle esigenze infrastrutturali del Paese.

La stipula dell'aggiornamento di alcune Intese Istituzionali Quadro sottoscritte con le Regioni più disponibili alla condivisione di responsabilità programmatiche e finanziarie, ha contribuito a definire un nuovo sistema di impegni coerente con i Piani Attuativi Regionali.

Questa lunga premessa, risulta indispensabile per la piena comprensione della dimensione "regionalistica" che ha assunto l'Allegato Infrastrutture al Dpef 2009 2011.



Infatti la Struttura Tecnica di Missione ha ricevuto tutte le osservazioni da parte delle Regioni entro il mese di luglio 2009 e le avrebbe sottoposte alla attenzione della Conferenza se questa si fosse riunita.

L'Allegato Infrastrutture al Dpef 2009 2011 contiene, infatti, non solo un "censimento" Regione per Regione, delle opere appartenenti al Programma Infrastrutture Strategiche ed agli atti di intesa o integrativi degli stessi che si sono succeduti tra il 2002 ed il 2008, ma contiene anche un aggiornamento dello stato dell'arte della progettazione delle richieste avanzate dalla Conferenza Stato Regioni lo scorso anno.

Di quell'insieme di opere, indicate alla tabella 13 dell'Allegato Infrastrutture si indica nella tabella che segue l'aggiornamento programmatico alla data di Ottobre 2009.



Regione	Interventi	Costo	Finanziamenti disponibili					Fabbisogno da reperire	Stato attuativo Luglio 2009	Avanzamenti programmati 1° Ottobre 2009
			L.O.	Altre fonti Statali	Enti Locali	U.E.	Privati			
Liguria	Genova - Tunnel Sottomarino/Sotterraneo infrastruttura subportuale	421				-	326	95	pp in istruttoria	
	Genova: riassetto accesso portuale Voltri	35	-	-	-	-	-	35	pp in istruttoria	
	Savona: variante SS 1 Aurelia bis - Tratta Torrente Letimbro casello Autostradale	137,54	-	-	-	-	-	137,54	pp approvato	
	La Spezia: variante SS 1 Aurelia bis - 4° lotto tra San Benedetto e Beverino	208,01	-	-	-	-	-	208,01	gara	



	Linea Novara - Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate	78,85	-	-	-	-	-	78,85	pd in istruttoria	
	AVIAC: Treviglio - Brescia	2.000,00	-	178	-	-	-	1.822,00	pp approvato	manovra Triennale e Settimane CIP 2007-2009
	Metropolitana di Milano linea M2 - Prol. Cologno Nord - Vimercate	533	-	6	-	-	-	527	pp approvato	
	Metropolitana di Milano linea M3 - Tratta S.Donato - Paullo	798	-	8,8	478,8	-	-	310,6	pp approvato	
	Metropolitana di Milano linea M4 - Tratta Sforza policlinico - Linate	910	-	9,9	540	-	-	354,1	pp approvato	manovra Triennale
Lombardia Veneto	AVIAC: Brescia - Verona	2.738,00	-	-	-	-	-	2.738,00	pp approvato	

Veneto	Sistemazione del nodo AV/AC di Verona	670	16	-	-	-	-	654	pp approvato
	Superstrada Pedemontana Veneta	2.177,30	-	-	-	-	1.989,69	187,61	pp approvato
	Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia (progettazione definitiva)	5	-	1	-	-	-	4	pp approvato
Trentino Alto Adige Veneto	Quadruplicamento Fortezza - Verona: lotti 1(Fortezza - Ponte Gardena), 2 (circonvallazione di Bolzano)	2.500,40	53	28	33	-	-	2.386,40	pp approvato

<p>Venezia Trieste AVIAC - Tratta Ronchi dei Legionari Sud-Trieste (progettazione definitiva)</p>	<p>48</p>	<p>24</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>24</p>	<p>pp in istruttoria</p>	<p>manovra Triennale</p>
<p>Platforma Logistica Trieste - Opere di Infrastrutturazione stradale/ferroviaria tra Scalo Legnami e P.F. Oli Miranelli</p>	<p>278,9</p>	<p>32</p>	<p>-</p>	<p>46,80</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>200,1</p>	<p>gara</p>	<p>manovra Triennale</p>
<p>Nuova Romea E45-E55: tratta stradale Orte - Mestre</p>	<p>7.500,00</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>1.900,00</p>	<p>attesa pp</p>	<p>manovra trimestrale e Settimane CIPE del 08.05.2009</p>
<p>Realizzo ferroviario Pontremolesi: tratta Berceto - Chiesecola e Parma - Formoso (progettazione definitiva)</p>	<p>54,00</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>54,00</p>	<p>pp approvato</p>	<p>manovra trimestrale e Settimane CIPE del 08.05.2009</p>



	Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno - S.S. 64 Porrettana	147,36	-	-	-	-	-	147,36	attesa pd	
	Collegamento stradale Campodolice - S. Maria 22° A.P. (completamento)	328,4	-	-	-	-	289	39,40	pd in istruttoria	manovra Triennale
	Bologna - Metropolitana completamento (lotti 2A e 2B)	402,22	-	-	-	-	-	402,22	pp in istruttoria	manovra triennale e Seduta CIPE del 31.07.2009
Toscana	Grosseto-Siena: 4° Lotto: da prog. 27+200 a prog. 30+040 Prov. di Grosseto al Comune Civitella Paganico	91,5	-	-	-	-	-	91,5	attesa pd	



	Nodo Stradale di Perugia: variante al Raccordo Autostradale Perugia- Bettole nel tratto Madonna del Piano - Corchiano									
	Strada Tre valli - Tratto Flaminia(Egg)/E45(Acquas parta): variante alla SR 418 Spolecina	615,89	-	-	-	-	-	615,89	pp approvato	manovra Triennale
	Piastra logistica Umbra - Foligno, Terni/Narni	77,76	23,03	-	23,03	-	-	31,7	pd approvato stralci approvat pp	
Lazio	Adeguamento Cassia Roma-Viterbo 4 corsia (progetta zione definitiva)	6,64	6,64	-	-	-	-	-	pp approvato	

SS 4 "Via Salaria" Potenziamento nel tratto regionale. Tratta da Passo Corese a Rieti	1.380,00	-	-	60	-	-	1.320,00	spesa pp	manovra Triennale
Nuova linea Passo Corese - Roma - Roma - Passo Corese - Colonna Nuova	350	60	-	-	-	-	260	pd approvato	manovra Triennale
Sistema Intermodale Integrato RM-LT (ex CTM) 1° stralcio f.le e bretella Cisterna Valmontone	1.668,44	359,56	-	-	-	1.001,06	307,82	pd in istruttoria	manovra Triennale
Variante alla SS 7 Appia in comune di Formia	625	23,46	53,00	-	-	-	548,54	pp approvato	
Nodo Urbano di Roma Cintura Nord/Sud (progetta zione definitiva)	41	-	-	41	-	-	-	pp in istruttoria	

Abruzzo	S.S. 81 Piceno Aprutina - Ammodernamento ed adeguamento tratto Villa Lempra - contrada La Cona	19,29	-	-	-	-	-	19,29	attesa pp o pd	
Lazio Molise Campania	Collegamento Meridionale A1-A14: Ternoli-S.Vittore Tratta 1 - S.Vittore-Venafro- Isernia-Boiano- Campobasso	1.137,70	-	-	-	108,33	580,2	461,17	pp in istruttoria	manovra Triennale
Campania	Tronco Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale tratta Capodichino Aeroporto/Centro Direzionale	365,12	-	64,70	180,72	-	-	119,7	pd in istruttoria	manovra Triennale



Calabria	S.S. 106 megalotto 5 - Reggio Calabria - Bova: da Pellaro a Melito Porto Salvo lotti 1-2-3-4-5-6	1.101,80	-	-	-	-	-	1.101,80	pp in istruttoria	
	S.S. 106 megalotto 3 - SS 634 e Rosello Capo Spulco (SIBARI) Km. 0+000 al 18+500	690,53	154,43	-	-	271,35	-	284,75	pp approvato	manovra Triennale
Puglia	SS 172 dei Trulli	49,17	-	35	-	-	-	14,17	attesa pp o pd	
Sicilia	Itinerario Nord - Sud S. Stefano di Camastra - Gela (lotti B2, B4a, B4b, C3)	367,88		272,76				95,12	attesa pd	
Sardegna	SS 291 Della Nurra: lotto 1	96,36	-	-	-	-	-	96,36	attesa pp	
	SS 291 Della Nurra: lotto 4	45	-	-	-	-	-	45	attesa pp	
Totale		37.969,80	1.675,02	1.828,85	1.368,35	377,65	12.468,80	20.252,86		

L'attuazione degli obiettivi di politica nazionale contestualmente alla attuazione degli obiettivi di natura regionale, rappresenta il traguardo che ci aspettiamo di conseguire.

Gli obiettivi prioritari di politica infrastrutturale e trasportistica, come è stato già indicato nell'ambito proprio dell'Allegato Infrastrutture al Dpef 2009 2011 in discussione oggi, sono, articolati regione per regione, i seguenti:

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



LAZIO	Il completamento della rete metropolitana della città di Roma L'avvio del processo realizzativo del nuovo aeroporto di Viterbo
CAMPANIA	Definizione progetto ferroviario Napoli – Bari ed avvio realizzazione di prime tratte funzionali Definizione progettuale aeroporto di Grazzanise
MOLISE	Piastra logistica di Termoli Avvio procedure attuazione project financing Asse autostradale Termoli – San Vittore
PUGLIA	Soluzione del sistema integrato del nodo di Bari
BASILICATA	Completamento funzionale della Strada Statale 106 Collegamento funzionale su ferro tra Matera e Bari
CALABRIA	Adeguamento dell'asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria Adeguamento dell'asse ferroviario Taranto – Sibari – Reggio Calabria
SICILIA	Velocizzazione del collegamento ferroviario Palermo – Catania Avvio delle opere del nodo metropolitano di Palermo Avvio delle opere del nodo metropolitano di Catania
SARDEGNA	Sistema metropolitano di Cagliari Completamento dell'asse stradale Olbia – Sassari

Data l'invarianza delle necessità infrastrutturali di natura nazionale e l'aderenza di quelle necessità agli impegni assunti dallo Stato nei confronti dell'Unione Europea, oggi possiamo informare questo consesso ricordando che le varie osservazioni derivanti dalle Regioni possono essere raggruppate in tre distinte aree:

- **Precisazioni sulle tipologie degli interventi già inseriti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Legge 443/2001**
- **Richieste di inserimento di proposte progettuali già presenti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche ma allo stato non adeguatamente specificate**
- **Richieste di nuovi inserimenti di opere strettamente interagenti con quelle già presenti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche**



Da parte della Struttura Tecnica di Missione sono state inserite tutte le proposte pervenute in tempo utile per la redazione dell'Allegato che e si è seguito il seguente codice comportamentale:

1. sono state corrette tutte quelle parti dell'Allegato Infrastrutture al DPEF che o contenevano errori banali o potevano essere causa di cattiva interpretazione;
2. sono stati inseriti sia nell'Allegato Infrastrutture, sia negli Atti Aggiuntivi alle Intese generali Quadro, sottoscritti dopo il 30 luglio 2009 o in corso di sottoscrizione, le proposte di interventi che erano già presenti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche ma che non erano adeguatamente specificate
3. si è preso atto delle nuove proposte e della necessità di instruirle per l'inoltro, in un unico documento all'esame del CIPE.



Regione: Abruzzo
Ultimo atto aggiuntivo: Maggio 2009
Nuovi inserimenti nella manovra triennale: conferma opere di perimetro
Nuove integrazioni di opere e priorità: Sistema idrogeologico, Sistemi ferroviari

Regione: Campania
Ultimo atto aggiuntivo: Agosto 2008
Indicazioni di priorità: Sistema metropolitano regionale, Sistema aeroportuale, Integrazioni sistema viario
Nuovi inserimenti nella manovra triennale: <ul style="list-style-type: none"> • Collegamento tra tangenziale di Napoli e rete viaria costiera. Ia fase
Nuove integrazioni di opere e priorità: <ul style="list-style-type: none"> • Conferma opere del "perimetro" • nuova linea ad alta capacità Napoli – Bari, variante linea Canello – Napoli

Regione: Emilia Romagna
Ultimo atto aggiuntivo: Agosto 2008
Indicazioni di priorità: Sistema metropolitano, Nodi stradali metropolitani
Nuovi inserimenti nella manovra triennale: <ul style="list-style-type: none"> • Conferma opere perimetro
Nuove integrazioni di opere e priorità: <ul style="list-style-type: none"> • Componente regionale Mestre Civitavecchia

Regione: Friuli Venezia Giulia
Ultimo atto aggiuntivo: Agosto 2008
Indicazioni di priorità: Sistema ferroviario AV/AC Sistema stradale Hub Trieste
Nuovi inserimenti nella manovra triennale: <ul style="list-style-type: none"> • Conferma opere perimetro
Nuove integrazioni di opere e priorità: Sistemi stradali



Regione: Molise
Ultimo atto aggiuntivo: Gennaio 2009
Indicazioni di priorità: sistemi stradali, impianti portuali, sistemi ferroviari, sistemi idrici
Nuovi inserimenti nella manovra triennale: <ul style="list-style-type: none"> • Conferma opere perimetro
Nuove integrazioni di opere e priorità: <ul style="list-style-type: none"> • Porto di Teramo

Regione: Marche
Ultimo atto aggiuntivo: Marzo 2009
Indicazioni di priorità: Sistemi stradali, Sistemi ferroviari, Sistema intermodale marchigiano
Nuovi inserimenti nella manovra triennale: <ul style="list-style-type: none"> • Conferma opere perimetro
Nuove integrazioni di opere e priorità: <ul style="list-style-type: none"> • Sistema intermodale marchigiano <ul style="list-style-type: none"> Porto di Ancona (opere a mare e a terra) Aeroporto Interporto

Regione: Piemonte
Ultimo atto aggiuntivo: Gennaio 2009
Indicazioni di priorità: AV/AC Lione Torino, AV/AC Genova Milano (tratta regionale), Rete ferroviaria regionale, Metropolitana di Torino, Hub interportuale di Novara
Nuovi inserimenti nella manovra triennale: <ul style="list-style-type: none"> • Conferma opere perimetro
Nuove integrazioni di opere e priorità: Sistemi ferroviari regionale




Regione: Sardegna
Ultimo atto aggiuntivo: Ottobre 2009
Indicazioni di priorità: Corridoi stradali, impianti portuali, sistemi urbani
Nuovi inserimenti nella manovra triennale: <ul style="list-style-type: none">• Conferma opere perimetro• Nodo di Cagliari
Nuove integrazioni di opere e priorità:

Regione: Umbria
Ultimo atto aggiuntivo: Agosto 2008
Indicazioni di priorità: Sistemi ferroviari, Sistemi stradali, Sistemi intermodali
Nuovi inserimenti nella manovra triennale: <ul style="list-style-type: none">• Conferma opere perimetro
Nuove integrazioni di opere e priorità: Sistemi ferroviari regionali



ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
COMUNI
ITALIANI

CONFERENZA UNIFICATA
29 ottobre 2009

*Conseguita
nelle
del*

2009
BF

Punto 33 - Elenco B) all'ordine del giorno

**PARERE ANCI PER L'INTESA SULL'ALLEGATO
"INFRASTRUTTURE" AL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE
ECONOMICA- FINANZIARIA CONCERNENTE L'INDIVIDUAZIONE
DELLE INFRASTRUTTURE PUBBLICHE E PRIVATE E DEGLI
INSEDIAMENTI PRODUTTIVI STRATEGICI E DI PRELIMINARE
INTERESSE NAZIONALE, DA REALIZZARE PER LA
MODERNIZZAZIONE E LO SVILUPPO DEL PAESE
(LEGGE OBIETTIVO)**

La qualità dell'ambiente urbano è una sfida che impegna tutti – attori pubblici, privati e del terzo settore – poiché si interviene sulla città fisica, sulla città sociale, su quella costruita e su quella non costruita, su quella produttiva e su quella solidale.

Parlare di qualità dell'ambiente urbano significa parlare soprattutto del fatto che il miglioramento delle città passa attraverso l'utilizzazione e la predisposizione di strumenti programmatori condivisi, partecipati e di ampio respiro.

Riqualificare le città, restituire loro bellezza, valorizzare il paesaggio e l'ambiente, sono questioni legate alla necessità di promuovere una nuova concezione urbana, non più figlia della pratica espansiva del passato, ma di una più adatta e moderna capacità di azione in grado di modificare e migliorare l'assetto urbanistico, reinterpretando le forme dell'abitare, riutilizzando il territorio già consumato, integrando le funzioni, riqualificando e modernizzando la mobilità urbana (nodo cruciale) in senso sostenibile, seguendo le buone pratiche e gli esempi positivi, italiani e stranieri, che oggi indicano come sia possibile raggiungere obiettivi di integrazione, modernizzazione e sostenibilità delle nostre città.

In questo senso, le azioni di investimento (nuove realizzazioni, riqualificazioni, nuovi servizi e opportunità) non devono e non possono essere separate dal contesto e dalla visione complessiva della città e quindi dal suo disegno strategico.

L'ANCI condivide che il tema dello sviluppo infrastrutturale sia una delle priorità su cui il Governo debba investire per superare l'attuale situazione di crisi economico-finanziaria in cui verte il Paese, quale strumento di salvaguardia dell'occupazione e di incentivazione del mercato del lavoro.

Apprezza, inoltre, l'iniziativa intrapresa già dallo scorso anno di accompagnare la manovra finanziaria estiva con uno specifico Allegato al DPEF sulle Infrastrutture, per fare il punto sulla legge obiettivo e sulla realizzazione delle grandi opere strategiche nazionali.

Tuttavia, si ribadisce la necessità di un **coinvolgimento degli enti locali sin dalla pianificazione delle opere** da iscrivere nell'elenco delle priorità individuate dal Ministro Infrastrutture, in considerazione dell'importanza del tema e delle ricadute dirette sui Comuni dalla fase di programmazione alla effettiva realizzazione degli interventi.

L'importanza strategica della realizzazione di infrastrutture per lo sviluppo del Paese non può prescindere da un **costante confronto fra tutti i livelli di Governo**, comprese le amministrazioni comunali, soprattutto alla luce della ulteriore contrazione di risorse economiche di cui sono state oggetto in questi ultimi tempi.

In questo quadro, le forme di partenariato pubblico/privato assumono un ruolo di particolare rilievo per cui occorrerebbe incentivare l'utilizzo di strumenti quali l'istituto del Project Financing e il leasing in costruendo.

A tal proposito, si ritiene importante aver apportato delle modifiche al Project Financing introducendo delle forme di semplificazione per favorire il partenariato pubblico/privato, ma si osserva che l'efficacia di tale procedura di semplificazione normativa potrà trovare riscontro solo a lunga scadenza, poiché dalla programmazione di opere pubbliche, realizzabili con le forme di partenariato sopra citate, fino alla loro realizzazione e successiva gestione decorre un lasso di tempo medio-lungo (circa quattro/cinque anni).

Nel documento in esame vengono individuati tra gli interventi di maggior valenza strategica, quelli inerenti la viabilità, in linea con quanto emerso in una recente indagine



svolta da ANCI-IFEL che evidenzia come questo tipo di realizzazioni, per il carattere strategico che ricoprono, siano quelle per cui è auspicabile una accelerazione nei tempi di realizzazione.

ANCI ritiene, pertanto, positivo lo sforzo del Governo di individuare, parallelamente allo stanziamento di risorse economiche, delle iniziative volte ad individuare delle forme di semplificazione amministrativa e burocratica, riducendo i tempi che intercorrono tra l'iter di presentazione delle proposte progettuali e la cantierizzazione delle opere. Di contro, occorre tenere presente la diversità del territorio nazionale con particolare riferimento alle realtà locali di medie e piccole dimensioni, per le quali sono necessarie procedure differenziate e di sostegno con previsioni temporali di realizzazione adeguate alla loro struttura organizzativa, oltre che alla dotazione economica.

Il tema degli investimenti deve anche essere affrontato attraverso piani e programmi strategici che diano respiro agli investimenti.

In questo senso, abbiamo accolto come un segnale positivo, la decisione del Governo di considerare l'appello dell'ANCI, aumentando le risorse disponibili grazie allo sblocco dei residui passivi per un importo complessivo di 2 miliardi di euro, pari al 4% di quanto risultante dal rendiconto dell'esercizio 2007, rispetto al precedente 2,7%.

Tale provvedimento consentirà ai comuni virtuosi di effettuare il pagamento di opere realizzate o in corso di realizzazione, ai sensi dell'emendamento al decreto anticrisi che autorizza le province e i comuni maggiori di 5.000 abitanti ad escludere dal saldo valido ai fini del patto di stabilità i pagamenti in conto capitale effettuati entro il 31 dicembre 2009.

L'ANCI ribadisce, comunque, la necessità di una **"Legge obiettivo per le Città"** che consenta di conseguire l'obiettivo strategico dell'innovazione e della sicurezza dei centri urbani, iniziativa già peraltro intrapresa nel 2005, ma con un iter parlamentare non terminato ed ora riproposta nel documento in esame.

Occorre varare piani organici di sviluppo del territorio che comprendono infrastrutture pubbliche e private nonché interventi sul patrimonio immobiliare.



Non si tratta solo di una richiesta di intervento finanziario. Quello che va assicurato è un quadro di regole che permettano una gestione rapida e sicura degli interventi.

In caso di opere da realizzare con capitale pubblico, purché nel rispetto della disciplina comunitaria, occorre introdurre alcune deroghe al codice dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture che consentano il rispetto dei tempi di realizzazione, la flessibilità di alcuni strumenti giuridici. In caso di opere da realizzare con capitale privato occorre incentivare l'utilizzo dell'istituto del *Project financing*, che potrebbe essere utilmente impiegato nella realizzazione di alcuni aspetti delle politiche legate al *Social Housing*, in particolare a sostegno di accordi pubblico/privati per il recupero del patrimonio immobiliare già esistente o la realizzazione di nuovi insediamenti abitativi, anche attraverso la messa a disposizione, da parte dei Comuni, delle cosiddette "aree a standard", ovvero aree destinate alla realizzazione di servizi per la collettività come parchi, scuole uffici pubblici.

Vanno definite procedure più snelle, in sostituzione di quelle previste per il rilascio di concessioni o autorizzazioni di varia natura e che precedono la realizzazione di un'opera (progettazione/localizzazione/V.I.A. - valutazione di impatto ambientale)

Devono essere favorite, attraverso la stipulazioni di appositi accordi/protocolli d'intesa, lo svolgimento di attività di supporto per le Amministrazioni locali, avvalendosi di professionalità interne ad Organismi Istituzionali (Consiglio Superiore dei LLPP; l'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, ecc.) per consentire un controllo più capillare sia in fase di programmazione/progettazione, sia in fase di esecuzione dei contratti, soprattutto laddove i Comuni per dimensioni o per ragioni sociali non hanno gli strumenti tecnico/operativi, né le risorse umane per poter agire in modo incisivo.

L'ANCI, inoltre, ribadisce con forza l'esigenza di rifinanziare il "Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale", oltre alle risorse già stanziare dalla Legge Obiettivo per la realizzazione di reti metropolitane, ritenendo prioritario potenziare il trasporto pubblico sia su rotaia che su gomma e rinnovare i veicoli al fine di ridurre l'impatto ambientale avvalendosi delle nuove tecnologie disponibili sul mercato.



Si ritiene, altresì, necessario completare la riforma del Codice della Strada, così come previsto dal documento in esame, al fine di armonizzare la disciplina delle norme di comportamento ed il regime sanzionatorio, adeguandoli alle disposizioni comunitarie ed alle evoluzioni tecnologiche per garantire la tutela della sicurezza stradale.

L'ANCI, infine, in considerazione del programma di azioni che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende sottoporre all'attenzione del CIPE nel mese di settembre prossimo, ritiene prioritaria una preventiva condivisione della pianificazione di interventi, in particolare per quanto attiene **le opere medio piccole e quelle in materia di edilizia scolastica, ambiti nei quali i Comuni possono fornire un contributo concreto e fattivo per la loro realizzazione.**

In conclusione, si segnala la richiesta del Comune di Viterbo di inserire nell'Allegato Infrastrutture del DPEF 2010-2013 le previsioni di spesa per il nuovo aeroporto di Viterbo ed infrastrutture correlate e per la realizzazione della infrastruttura stradale Corridoio n. 5, tratto ORTE-VITERBO-CIVITAVECCHIA, lotti 1 e 2 Civitavecchia- Cinelli (Vetralla).

