

## ALLEGATO 2

<b>LOTTI COSTRUTTIVI</b>									
<b>CVI 1° LOTTO: 1.131 Mio EUR</b>					<b>E CVI 2° LOTTO: 919 Mio EUR</b>				
CVI	Importi in Mio EUR								
	al 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total	
<b>1° Lotto Costruttivo</b>	1.131	11	(*) 95	210	285	315	170	45	<b>1.131</b>
<b>2° Lotto Costruttivo</b>	919	-	-	-	(*) 229	230	270	190	<b>919</b>
<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>	<b>2.050</b>	11	95	210	514	545	440	235	<b>2.050</b>
<b>TOTALE CUMULATO</b>	<b>2.050</b>	11	106	316	830	1.375	1.815	<b>2.050</b>	

(\*) Inclusa anticipazione al General Contractor

11A05392

DELIBERAZIONE 18 novembre 2010.

**Legge n. 443/2001. Allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica (DFP) 2010-2013.** (Deliberazione n. 81/2010).

**IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

Visto l'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), come integrato dall'art. 13, comma 3, della legge 1° agosto 2002, n. 166, recante disposizioni per la predisposizione del Programma delle infrastrutture pubbliche (Programma) e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale e che disciplina la procedura per eventuali integrazioni del Programma stesso, prevedendo l'acquisizione del parere di questo Comitato e l'intesa della Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

Visto in particolare l'art. 36 della legge 31 agosto 2002, n. 166, che destina all'ammodernamento delle infrastrutture portuali contributi quindicennali pari a 34 milioni di euro a partire dall'anno 2003 e 64 milioni di euro a partire dall'anno 2004;

Visti l'art. 80, comma 21, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e l'art. 4, comma 151, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, che hanno previsto l'inserimento nel menzionato Programma – rispettivamente – del "Piano straordinario di messa in sicurezza degli edifici scolastici" e delle opere intese ad "assicurare efficienza funzionale ed operativa e l'ottimizzazione dei costi di gestione

dei complessi immobiliari sedi delle istituzioni dei presidi centrali e la sicurezza strategica dello Stato e delle opere la cui rilevanza culturale trascende i confini nazionali";

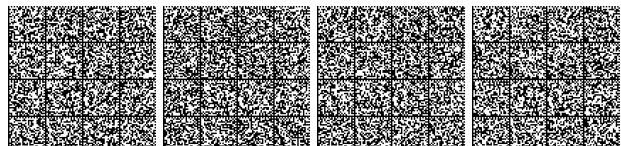
Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, intitolato "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e visto, segnatamente, l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione";

- l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'attuazione della legge n. 443/2001, come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto il decreto legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, che, all'art. 7, destina specifici finanziamenti agli investimenti relativi al sistema ferroviario metropolitano di Milano e prevede che tali interventi siano realizzati ai sensi degli articoli 163 e seguenti del richiamato decreto legislativo n. 163/2006;

Vista la legge 24 dicembre 2007, n. 244, che – all'art. 2, comma 256 – inserisce il "Passante grande di Bologna" nel Programma delle infrastrutture strategiche e che – all'art. 2, comma 259 – inserisce, ai soli fini dell'approvazione, alcuni interventi di competenza della Regione Veneto nelle procedure previste dall'art. 161 del decreto legislativo n. 163/2006, e s.m.i.;



Visto il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e visti in particolare:

- l'art. 6 quinque, che istituisce, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall'anno 2009 un fondo (cd. "Fondo Infrastrutture") per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, inclusivo delle reti di telecomunicazione ed energetiche ed alimentato con gli stanziamenti nazionali assegnati per l'attuazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 in favore di programmi di interesse strategico nazionale, di progetti speciali e di riserve premiali;

- l'art. 14, che reca finanziamenti per la realizzazione delle opere e delle attività connesse allo svolgimento dell'evento "EXPO Milano 2015" in attuazione degli impegni assunti dal Governo italiano nei confronti del Bureau International des Expositions (BIE), stanziando risorse per l'intero arco temporale 2009-2015;

Visto il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e in particolare l'art. 18, che demanda a questo Comitato – su proposta del Ministro dello sviluppo economico, formulata di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea – di assegnare, tra l'altro, una quota delle risorse disponibili del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui agli articoli 60 e 61 della legge n. 289/2002 al "Fondo infrastrutture" di cui al citato art. 6 quinque del decreto legge n. 112/2008, come integrato dalla legge n. 133/2008, anche per la realizzazione delle categorie di interventi specificatamente citate nella norma stessa e fermo restando il vincolo di destinare alle Regioni del Mezzogiorno l'85 per cento delle risorse;

Visto il decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, che all'art. 44-bis prevede la predisposizione a cura del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria del programma degli interventi per fronteggiare la grave crisi di sovrappopolazione delle carceri, nonché l'adozione di successivi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri per determinare le opere necessarie all'attuazione di detto programma, opere che vengono inserite nel Programma delle infrastrutture strategiche e realizzate con le procedure di cui alla citata parte II – titolo III – capo IV del decreto legislativo n. 163/2006;

Vista la legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), che, all'art. 2, commi 232 – 234, consente, subordinatamente alla sussistenza delle condizioni ivi previste, l'individuazione, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel Programma, per i quali questo Comitato può autorizzare l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi;

Vista la legge 31 dicembre 2009, n. 196, recante "Legge di contabilità e finanza pubblica", che:

- all'art. 10, comma 9, dispone che "il programma predisposto ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, è allegato alla Decisione di Finanza Pubblica";

- all'art. 30, comma 8 e seguenti, disciplina la delega per garantire la razionalizzazione, la trasparenza, l'efficienza e l'efficacia delle procedure di spesa relative ai finanziamenti in conto capitale destinati alla realizzazione di opere pubbliche;

Visto il decreto legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, che, all'art. 4, comma 7, revoca il finanziamento statale previsto per l'opera «Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma»;

Visto il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 e s.m.i., che:

- all'art. 2, comma 1, dispone, a decorrere dall'anno 2011, la riduzione lineare del 10 per cento delle dotazioni finanziarie, iscritte a legislazione vigente nell'ambito delle spese rimodulabili (le spese autorizzate da espressa disposizione legislativa che ne determina l'importo, considerato quale limite massimo di spesa, e il periodo di iscrizione in bilancio e le spese non predeterminate leggevolmente che sono quantificate tenendo conto delle esigenze delle amministrazioni) delle missioni di spesa di ciascun Ministero;

- all'art. 15, comma 1, prevede l'introduzione del pedaggiamento sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS S.p.A. a partire dal 30 aprile 2011;

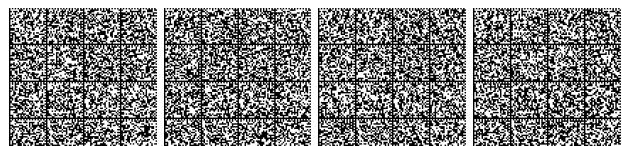
- all'art. 46, stabilisce che i mutui accessi con la Cassa depositi e prestiti entro il 31 dicembre 2006, con oneri di ammortamento a totale carico dello Stato, interamente non erogati ai soggetti beneficiari e a fronte dei quali non siano scaduti i termini di presentazione delle offerte o delle richieste di invito previsti dai bandi pubblicati per l'affidamento dei lavori, siano revocati e devoluti per la prosecuzione della realizzazione del Programma;

- all'art. 47, stabilisce che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze impartisca direttive ad ANAS S.p.A., tra l'altro, in ordine alla quota minima di proventi annuale, comunque non inferiore a quanto accantonato in media negli esercizi precedenti, che lo stesso concessionario è autorizzato ad accantonare nel fondo di cui all'art. 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449;

Vista la propria delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale è stato approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la propria delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), con la quale questo Comitato dà atto dell'integrazione del Programma di cui alla predetta delibera n. 121/2001, in esito alla procedura prevista dall'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come integrato dall'art. 13, comma 3, della legge 1° agosto 2002, n. 166;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006), con la quale questo Comitato ha proceduto alla rivisitazione del Programma, approvando in particolare il prospetto – allegato sub 1 alla delibera stessa – che sostituisce l'allegato 1 alla citata delibera n. 121/2001 e riportando nell'allegato 2 l'articolazione delle voci complesse in sub-interventi, con la precisazione che ampliamenti del Programma, anche mediante ulteriori articolazioni comportanti costi complessivi superiori,



possono essere disposti solo a seguito dell'espletamento della citata procedura prevista dall'art. 1 della legge n. 443/2001, come integrato dall'art. 13, comma 3, della legge n. 166/2002;

Vista la delibera 28 giugno 2007, n. 45, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine all'Allegato al Documento di Programmazione Economico-Finanziaria 2008-2012 (DPEF) predisposto dal Ministero delle infrastrutture;

Vista la delibera 4 luglio 2008, n. 69, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine all'Allegato al DPEF 2009-2013 predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, invitando il predetto Ministero ad avviare, in vista dell'adozione di una delibera di rivisitazione della delibera n. 130/2006 e di quantificazione dei costi e delle coperture delle opere già approvate da questo Comitato, forme di confronto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri e con le altre Amministrazioni interessate, in modo da individuare le modifiche di costo effettivamente intervenute rispetto a quelle solo stimate nel richiamato documento programmatico;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma effettuata, in relazione a quanto previsto dalla delibera n. 69/2008, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) – quantificando in circa 116,8 miliardi di euro il costo delle opere approvate da questo Comitato e in 66,9 miliardi la copertura finanziaria (41,1 pubblici e 25,8 privati) – ed ha altresì preso atto della “Proposta di Piano infrastrutture strategiche”, trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota 5 marzo 2009, n. 4/RIS, e che riporta il quadro degli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche da attivare a partire dall'anno 2009, nonché gli ulteriori interventi, non inclusi nel Programma, da finanziare a carico del “Fondo infrastrutture”;

Vista la delibera 15 luglio 2009, n. 52 (G.U. n. 14/2010), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in ordine all'Allegato al DPEF 2010-2013 predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Rilevato che il sopra citato Allegato al DPEF 2010-2013 confermava in oltre 116 miliardi di euro il valore delle infrastrutture strategiche già sottoposte all'esame di questo Comitato ai fini dell'approvazione di progetti e/o del finanziamento (c.d. “perimetro CIPE”); per quanto riguarda lo stato di avanzamento delle opere del perimetro, quantificava in 49 miliardi di euro il costo delle opere già avviate; con riferimento ai criteri di utilizzo delle risorse disponibili indicava, tra gli interventi da avviare nel triennio, quelli da finanziare a carico sia dei fondi ex art. 162, comma 1 lettera e) del decreto legislativo n. 163/2006, sia del Fondo Infrastrutture di cui all'art. 6 quinques del citato decreto legge n. 112/2008;

Vista la propria delibera 13 maggio 2010, n. 31, che individua il residuo disponibile del sopra citato Fondo Infrastrutture, quantificato in 1.424,2 milioni di euro e prevede la sua assegnazione a interventi, con apposite delibere di questo Comitato, nel rispetto dei seguenti i criteri funzionali di selezione:

- il livello dell'avanzamento progettuale tale da consentire l'immediata cantierizzazione dei lavori;
- la continuità funzionale di alcune opere;
- l'utilizzo di fondi della legge obiettivo legati a scadenze temporali obbligate;
- l'attrazione di capitali privati;
- il particolare livello di emergenza;

Vista la nota n. 40831 dell'8 ottobre 2010, con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'inserimento all'ordine del giorno di questo Comitato del documento denominato “Programmare il Territorio le Infrastrutture e le Risorse”, allegato alla Decisione di Finanza Pubblica 2011 – 2013 deliberata dal Consiglio dei Ministri in data 29 settembre 2010 e successivamente trasmessa alle competenti Commissioni parlamentari per il relativo parere;

Vista la nota n. 92260 del 3 novembre 2010 del Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento delle Ragioneria Generale dello Stato;

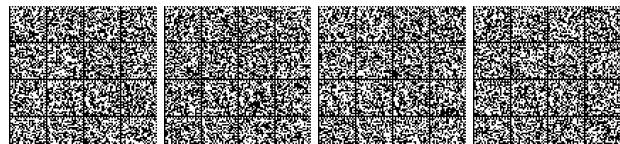
Vista l'intesa della Conferenza Unificata (rep. n. 121), sancita nella riunione del 4 novembre 2010 sul citato Allegato alla Decisione di Finanza Pubblica 2011 – 2013, nel testo predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che accoglie, nelle tabelle 1, 2, 3 e 4 del medesimo documento, alcune richieste formulate dalle Regioni e dalla Provincia autonoma di Trento;

Vista la nota n. 46963 del 17 novembre 2010, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha consegnato, nel corso della seduta preparatoria del Comitato, la versione del citato Allegato infrastrutture, su cui la Conferenza Unificata ha espresso l'intesa di cui sopra;

Vista la nota n. 97018 del 17 novembre 2010 del Ministero dell'economia e delle finanze, Dipartimento delle Ragioneria Generale dello Stato;

Vista la nota del 18 novembre 2010, acquisita nel corso della seduta del CIPE in pari data, in cui il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riassume le valutazioni strategiche che hanno condotto alla definizione dell'Allegato all'esame;

Rilevato che, al fine di consentire a questo Comitato di espletare la funzione di vigilanza sull'esecuzione delle opere anche nell'interesse dei soggetti finanziatori delle medesime, l'Allegato in esame riporta lo stato di realizzazione degli interventi del Programma precedentemente approvati;



Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta l'accordo dei Ministri e dei Sottosegretari di Stato presenti;

Prende atto

dei contenuti del documento allegato alla Decisione di Finanza Pubblica ed in particolare:

che il documento tratteggia le linee della politica economica e finanziaria da perseguire nel settore delle infrastrutture, consentendo un organico inserimento del Programma nel contesto degli indirizzi generali di programmazione del Governo. A tal fine, il documento si articola in quattro aree tematiche:

- l'organizzazione dell'offerta infrastrutturale;
- l'organizzazione della domanda infrastrutturale;
- gli atti di indirizzo;
- la dimensione comunitaria;

che il documento da un lato conferma gli effetti della crisi e della persistenza delle criticità strutturali del settore delle opere pubbliche, dall'altro evidenzia le opportunità offerte dall'integrazione dell'Italia nelle reti di trasporto comunitarie e dal maggiore coinvolgimento finanziario e gestionale dei privati;

che il documento dà conto dei risultati ottenuti in termini di rilancio delle infrastrutture grazie alle procedure della cosiddetta "Legge obiettivo" e delle opere prioritarie da avviare entro il 2013. In particolare, il documento comprende:

- l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche (tab. 1);
- l'elenco delle opere da finanziare o avviare nel triennio 2010-2013 (tab. 2);
- l'elenco delle opere già ultimate, finanziate o avviate, di quelle a prevalente valenza regionale e di quelle ad avanzamento progettuale insufficiente (tab. 3);
- l'elenco delle opere a prevalente valenza regionale realizzabili entro il 2013, che potranno essere avviate in presenza di adeguato finanziamento regionale (tab. 4);
- lo stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE (tab. 5);
- i progetti presso la Struttura tecnica di missione in avanzata fase istruttoria (tab. 6);

che la tabella 1 riporta l'elenco delle infrastrutture strategiche e i sub-interventi ad esse riconducibili, con indicazione del soggetto aggiudicatore, della Regione di riferimento, del costo totale del Programma (233,1 miliardi di euro), dei finanziamenti disponibili (92 miliardi di euro) e del fabbisogno residuo (141,1 miliardi di euro), aggiornando quindi in un'unica tabella le tavole indicate alla citata delibera n. 130/2006;

che, anche a seguito delle richieste emerse in sede di Conferenza Unificata, la predetta tabella 1 contiene alcune nuove infrastrutture, incluse nell'allegato 1 alla presente delibera;

che sono state inoltre dettagliate in sub-interventi le infrastrutture già incluse nel Programma, indicate nell'allegato 2 alla presente delibera;

che alcuni interventi inclusi nei predetti allegati 1 e 2 alla presente delibera sono indicati nella tabella 1 del documento in esame con il simbolo "P" anteposto alla denominazione dell'intervento, a indicare l'inserimento nel Programma ai soli fini dell'applicazione delle procedure della cosiddetta legge obiettivo;

che l'aumento di costo del Programma rispetto alla delibera n. 130/2006, pari a circa 58 miliardi di euro, è dovuto per 51 miliardi di euro alla maturazione progettuale delle opere, anche attraverso la predetta articolazione in sub-interventi, e per 7 miliardi di euro all'inserimento di nuove infrastrutture;

che il costo degli interventi del Programma di cui alla suddetta tabella 1 riferiti al Mezzogiorno è pari al 35 per cento circa del costo complessivo del Programma stesso, mentre le assegnazioni di questo Comitato a favore del Mezzogiorno a valere sui fondi indicati dall'art. 162, comma 1 lettera e) del decreto legislativo n. 163/2006 a oggi stanziati, sono pari al 32 per cento dell'importo totale di tali fondi;

che il Ministero proponente individua nella tabella 2 del documento in esame le opere da finanziare o avviare nel triennio 2010-2013, con un costo di 113,6 miliardi di euro e un fabbisogno di circa 72 miliardi di euro;

che il documento in esame compie una analisi delle risorse pubbliche oggi potenzialmente disponibili:

- 8 miliardi di euro circa, potenzialmente disponibili a valere su risorse recate dalla legge n. 166/2002 (art. 36), dalla legge finanziaria 2010 (n. 191/2009, tabella B), dalla legge n. 73/2010 (art. 4, comma 7), dalla legge n. 122/2010 e s.m.i. (articoli 15 e 46) e dalla delibera di questo Comitato n. 31/2010 (residuo del Fondo Infrastrutture);

- 11 miliardi di euro circa, derivanti da fondi FAS, fondi PAR, fondi PON 2007-2013, fondi TEN-T e fondi derivanti dalle previsioni dell'art. 47 della legge n. 122/2010;

che, sulla base dei criteri di eleggibilità e di territorialità degli interventi suscettibili di finanziamento a valere sulle predette potenziali risorse, nonché di selezione delle opere prioritarie da finanziare con le risorse residue del Fondo Infrastrutture, dettati dalla citata delibera di questo Comitato n. 31/2010, il Ministero proponente ha individuato, per le due macroaree Mezzogiorno e Centro-Nord, nelle tavole alle pagg. 45 e seguenti del documento, le opere prioritarie cui destinare i predetti finanziamenti entro il 2013;

che la tabella 5 del documento riporta il costo totale delle sole opere già esaminate da questo Comitato (130,7 miliardi di euro), la copertura finanziaria (67 miliardi di euro), il fabbisogno residuo (63,7 miliardi) e lo stato di avanzamento, riassumibile in modo sintetico nella seguente Tavola 1:

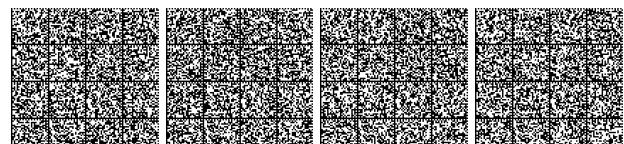


Tavola 1. Stato di avanzamento delle opere incluse nel perimetro CIPE

Stato delle opere	Italia	di cui al Sud	(milioni di euro) Sud/Italia (%)
In progettazione preliminare	9.337,64	2.006,54	21,5
In progettazione definitiva	65.393,85	15.747,01	24,1
In attesa progetto esecutivo approvato	22.268,67	2.693,34	12,1
In attesa consegna lavori	4.602,57	1.741,97	37,8
In realizzazione	22.466,36	7.944,97	35,4
Ultimato	3.055,33	2.068,90	67,7
In collaudo	1.422,81	944,47	66,4
In esercizio	1.533,22	266,00	17,3
Completato	666,46	563,62	84,6
TOTALE	130.746,91	33.976,82	26,0

che, con riferimento allo stato di avanzamento, le opere già a valle dell'approvazione progettuale hanno un valore pari a 56 miliardi di euro, di cui 16,2 miliardi al Sud (circa il 29 per cento), in crescita quindi rispetto i 49,4 della "Riconoscione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche", di cui alla delibera di questo Comitato n. 10 del 6 marzo 2009;

che, al fine di sostenere la strategia di programmazione individuata dal presente documento, è previsto il sollecito avvio di un confronto con le Regioni, singolarmente e nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni, finalizzato all'aggiornamento di tutte le Intese Generali Quadro.

#### Rileva

che il costo totale del Programma, pari a 233,1 miliardi di euro, è riferito alle opere incluse nel medesimo Programma sulla base dei dati trasmessi dai responsabili unici di procedimento (RUP) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre l'importo totale indicato in altre indagini e studi, generalmente superiore, è calcolato tenendo conto anche di opere non facenti parte del Programma e utilizzando dati di costo elaborati da soggetti diversi dai RUP;

che il documento all'esame reca alcuni refusi nel testo e incongruenze tra le tabelle: in particolare, tra la tabella 1 e la tabella 5 si ravvisano divergenze di costo riferite alle medesime opere;

che la quantificazione delle risorse indicate come potenziali nella tabella a pag. 54 è al momento stimata e l'effettiva disponibilità delle medesime risorse è condizionata al rispetto degli equilibri di finanza pubblica e in particolare agli effetti delle riduzioni degli stanziamenti FAS ai sensi dell'art. 2, comma 1, del decreto legge n. 78/2010, per gli anni 2011 e seguenti;

che l'aumento di costo determinato dall'inserimento di nuove infrastrutture, per 7 miliardi di euro, comporta un

maggior fabbisogno di circa 3,8 miliardi di euro, pressoché interamente da attribuire alla linea AV/AC Napoli Bari;

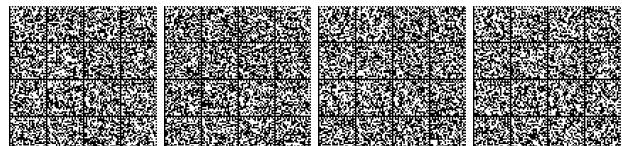
che sul fronte dell'offerta di trasporto l'Allegato pone in evidenza che, a fronte dello sforzo pubblico di investimento rappresentato dal decennio di operatività della legge obiettivo, e che porterà nel 2020 ad un massiccio incremento dell'offerta infrastrutturale tramite il completamento di molte infrastrutture strategiche e il notevole avanzamento nella realizzazione dei tunnel ferroviari del Frejus e del Brennero, è necessario valutare sin d'ora le logiche che si intendono adottare per gestire il nuovo assetto infrastrutturale;

che nella rilevata ottica il documento affronta il problema delle strategie da adottare in relazione ai possibili scenari della domanda alla suddetta data nel 2020, sottolineando, con particolare riferimento al Mediterraneo, che – per catturare la domanda proveniente dal sistema asiatico verso l'Europa – è necessario poter contare su un'organizzazione portuale e su una rete plurimodale (strada e ferrovia) efficiente e gestita nel rispetto di una logistica eccellente che si concentri sui link di rete piuttosto che sui nodi;

che sotto il profilo dell'organizzazione della domanda, l'Allegato:

- rileva come sia urgente avviare un processo di rivisitazione funzionale ed organizzativa di organismi che, alla luce del nuovo sistema di opportunità che si va delineando, hanno acquisito connotazioni nuove come ANAS S.p.A., Gruppo FS, ENAC, ENAV;

- pone in particolare le problematiche delle Autorità portuali per le quali ribadisce la necessità di incisive riforme in gran parte presenti nel disegno di legge approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 17 settembre 2010 e del quale si auspica una rapida approvazione, anche se tale testo non affronta in maniera adeguata il nodo



dell'effettiva autonomia finanziaria di dette Autorità, che concorrerebbe a creare quel quadro di certezza normativa suscettibile di incoraggiare l'intervento di capitali privati attraverso forme di Partenariato Pubblico Privato (PPP) o finanza di progetto;

- evidenzia la necessità di un nuovo assetto logistico del Paese atto ad assicurare un'effettiva interazione funzionale tra offerta infrastrutturale e domanda di trasporto, specificando che è in fase di rivisitazione il Piano della logistica, approvato da questo Comitato con delibera 22 marzo 2006, n. 44, e che aveva individuato 7 piattaforme logistiche che potrebbero ora diventare "importanti tessere logistiche del più vasto mosaico comunitario", e proponendo l'istituzione di un fondo rotativo di almeno 2 miliardi di euro, mirato all'integrazione delle reti con impianti portuali ed interportuali strategici;

- illustra alcune riforme che definisce non rinvocabili - tra cui l'abbattimento del costo del trasporto, l'abbattimento del costo degli interventi ed una nuova organizzazione della distribuzione delle merci - ed individua, tra le emergenze, il trasporto e la sicurezza in ambito urbano e l'offerta portuale da inquadrare nella nuova logica europea della "rete" che si sta sostituendo alla logica dei "corridoi";

che in tema di dragaggi portuali la maggiore criticità risiede nella urgenza di pervenire a una omogeneizzazione della normativa nel settore della gestione dei sedimenti marino costieri, che prescinda dai contesti operativi (siti di bonifica di interesse nazionale, porti nazionali, porti regionali, ambiti costieri, ecc.), individuando criteri di gestione comuni basati sulle caratteristiche fisiche, chimiche ed ecotossicologiche dei sedimenti, escludendo tale fattispecie di materiali dalla qualificazione aprioristica di rifiuti e promuovendo le attività di trattamento ai fini del miglior riutilizzo del materiale;

che nell'area tematica degli "atti di indirizzo" l'Allegato Infrastrutture si sofferma, tra l'altro:

- sulla nuova organizzazione della gestione aeroportuale citando il "quadro conoscitivo" prodotto per l'ENAC ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che traccia il quadro dell'attuale situazione e contempla poi le strategie di sviluppo con particolare riferimento ai 47 aeroporti aperti al traffico commerciale su un totale di 102 scali civili e considerati quali sistemi coordinati nell'ambito di 5 macroaree; l'Allegato propugna l'addizione di "piani operativi", riferiti anche alle singole categorie di aeroporti, ma sul punto non appare del tutto coerente con l'Allegato "Tabelle e Note" che si richiama ad un "Piano strategico nazionale" per gli aeroporti;

- sulle forme di controllo del territorio, menzionando, tra l'altro, l'attività di monitoraggio svolta nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e sottolineando come, sulla base di protocolli firmati con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - DIPE e le altre Amministrazioni competenti, la Struttura tecnica di missione miri ad acquisire dati il più possibile coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP), istituito dalla legge 17 maggio 1999, n. 144;

che nell'area tematica della "dimensione comunitaria" l'Allegato Infrastrutture evidenzia il fervore di iniziative

che stanno maturando per il settore dei trasporti, in particolare sottolineando che entro la fine del 2010 la Commissione europea procederà ad identificare il "core network" della TEN-T, elaborando una proposta di revisione delle linee guida ed una nuova mappa della rete primaria, che i finanziamenti comunitari saranno concentrati in un unico fondo da destinare al "core network" (rete fondamentale); e che entro il gennaio 2011 sarà elaborato il regolamento sulle linee guida per le reti TEN da sottoporre poi al Consiglio;

che il documento presuppone inoltre di ricorrere, ove possibile, allo strumento del Partenariato Pubblico Privato (PPP), ma non prevede specifici impegni programmatici circa la tipologia di opere da realizzare né evidenzia gli strumenti di partenariato pubblico privato da utilizzare a tal fine, anche alla luce delle modifiche normative apporate dal terzo correttivo al codice dei contratti pubblici.

#### Esprime parere favorevole

ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, in ordine al Programma delle infrastrutture strategiche di cui al documento sopra specificato predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ferme restando le specifiche osservazioni di cui sopra.

#### Delibera:

1. Il Programma delle infrastrutture strategiche, aggiornato da questo Comitato con la delibera n. 130/2006, è da considerare, in esito alla procedura esposta in premessa, integrato con gli interventi di cui all'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

2. L'integrazione di cui al punto 1 non comporta assunzione immediata di impegni di spesa, posto che - ai sensi della normativa richiamata in premessa - l'approvazione dei progetti delle singole opere e/o l'ammissione a finanziamento deve essere disposta con specifiche delibere di questo Comitato, che si riserva nell'occasione di procedere alla ricognizione delle diverse fonti di copertura effettivamente disponibili.

#### Invita

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

a trasmettere a questo Comitato una versione definitiva della tabella 1 del documento in esame, che tenga conto dei rilievi formulati;

a sottoporre, non appena possibile, a questo Comitato, la versione aggiornata del Piano della logistica, esplcitando lo strumento normativo con il quale si intende realizzare la proposta di istituzione del citato apposito "fondo rotativo" e valutando a tal fine anche l'opportunità di proporre l'elevazione della dotazione finanziaria del "Fondo per le infrastrutture portuali", istituito all'art. 4 del citato decreto legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito nella legge 22 maggio 2010, n. 73, al fine di finanziare le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionale;

a sottoporre a questo Comitato, come del resto previsto nell'*iter* per "il consolidamento istituzionale dello studio sullo sviluppo della rete aeroportuale", lo studio stesso, precisando nell'occasione se i "piani operativi" presup-



posti dall'Allegato Infrastrutture vengono inquadrati in un documento a carattere strategico riferito all'intero territorio nazionale, come auspicato da questo Comitato nelle delibere con cui ha espresso il parere di competenza in ordine agli schemi di convenzione tra ENAC e singoli gestori aeroportuali;

a riferire dettagliatamente a questo Comitato sulle proposte che s'intende avanzare in sede comunitaria in relazione alle scadenze sopra specificate, in modo da con-

sentire al Comitato medesimo di formulare indicazioni al riguardo, ai sensi del decreto legislativo 1997, n. 430.

Roma, 18 novembre 2010

*Il Presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario:* MICCICHÉ

*Registrato alla Corte dei conti il 14 aprile 2011*

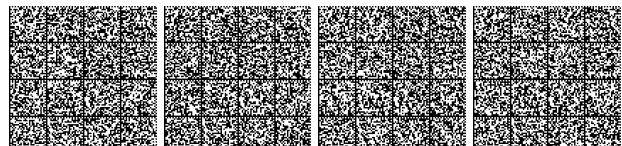
*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 4 Economia e finanze, foglio n. 26*

## ALLEGATO 1

### NUOVE INFRASTRUTTURE

(milioni di euro)

<b>Infrastruttura</b>	<b>Incremento di costo</b>	<b>Incremento di fabbisogno</b>
Traforo autostradale del Monte Bianco e nuova funivia Pontal di Entreves	0,00	0,00
A8 (Milano Nord A9) - Quinta corsia	70,00	0,00
Asse autostradale A21 - Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona	-	-
Superstrada regionale Ferrara Mare - adeguamento ai fini della sicurezza	634,00	180,00
Linea AV/AC Napoli Bari: completamento e raddoppio Napoli - Cancello - Frasso Telesino - Apice - Orsara	4.730,00	3.237,00
Raccordo autostradale Siena - Firenze	350,00	0,00
Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase	221,75	151,75
Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale est e Corso Marche	-	-
Bologna - SFM metropolitano	62,00	62,00
Olbia - Sassari: potenziamento	665,00	33,00
SS 291 della Nurra: Sassari - Alghero/aeroporto Fertilia	-	-
Hub portuale di Ravenna	108,00	70,00
Hub Interportuali - Augusta	85,00	0,00
Hub interportuale sistema idroviario Padano - Veneto	-	-
Sistema di adduzione principale città di Napoli	74,38	49,92
<b>TOTALE</b>	<b>7.000,13</b>	<b>3.783,67</b>



**ALLEGATO 2****INFRASTRUTTURE DETTAGLIATE CON SUB-INTERVENTI**

Traforo dei Frejus
Sempione traforo ferroviario
Asse ferroviario Fortezza - Verona
Accessibilità ferroviaria MaPensa
Completamento stradale Corridoio 5 e dei valichi confinari
Autostrada Asti Cuneo.
Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto
Asse Autostradale Medio Padano - Brescia-Milano e Passante di Mestre
Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania
Asse autostradale Salerno-Reggio Calabria
SS 28
Trasversale Nord Orte - Civitavecchia
Adeguamento Salaria
Adeguamento SS 156
Pontina-A12-Appia
Asse Autostradale Messina - Siracusa - Gela
Foggia-Cerignola - Adeguamento SS 16
Complet. SS16-SS 613 variante esterna di Lecce
Asse ferroviario Bologna - Verona - Brennero
Sistema Mo.S.E. (Porto di Venezia)
Ponte Stretto di Messina
Valichi stradali Appenninici - Toscana
Asse viario Fano - Grosseto
Rieti - L'Aquila - Navelli (Strada)
Bretella di collegamento meridionale A1-A14 (Termoli - S. Vittore)
Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela.
Corridoio stradale Jonico Taranto - Sibari -Reggio Calabria
Metropolitana Milanese
Torino - Metropolitana
Brescia metropolitana
Modena - Metropolitana
Costa Romagnola - Metropolitana
Nodo stradale e autostradale di Genova
Viabilità complementare dell' autostrada Roma -aeroporto Fiumicino
Area castelli
Sistema metropolitano regionale campano
Napoli risanamento del sottosuolo
Bari nodo ferroviario e metropolitana
Adeguamento SS 131 "Carlo Felice" Cagliari -Sassari
Hub Portuale - Trieste
Hub Interportuale Area romana
Schemi Idrici Basilicata
Schemi Idrici Campania

11A05393

